وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوت 1955- سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

المسؤولية الجزائية للربان

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبين:

فغموس صهيب

هوين هيثم نضال

تحت اشراف الأستاذ:

د. مناجلي أحمد لمين

لجنة المناقشة		
الإسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
بن جامع حنان	أستاذة محاضرة قسم "ب"	رئيسا
بن طالب احسن	أستاذ محاضر قسم "أ"	مناقشا
مناجلي أحمد لمين	أستاذ محاضر قسم " أ"	مشرفا ومقررا

دورة جوان 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَٰنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، الحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل المتواضع وهداني إلى الطريق السليم لإنجازه في أحسن صورة.

قال الله تعالى:

﴿وَقلِ اعْمَلوا فَسَيَرَى الله عَمَلَكمْ وَرَسوله وَالْمؤْمِنونَ﴾

صدق الله العظيم.

أتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الأستاذ المشرف الدكتور أحمد لمين مناجلي على إشرافه على هذه المذكرة، وعلى توجيهاته العلمية الدقيقة ونصائحه القيمة التي كان لها الأثر الكبير في إثراء هذا العمل وتطويره، وعلى صبره ومتابعته المستمرة.

كما أوجه شكري إلى كافة أساتذتي الكرام في كلية الحقوق والعلوم السياسية الذين لم يبخلوا علينا بالعلم والتكوين طيلة مسارنا الدراسي.

ولا يسعني في هذا المقام إلا أن أشكر كل من قدم لي يد العون والمساعدة من قريب أو بعيد خصوصا، سواء بتوجيه، أو نصيحة، أو دعم معنوي.

إهداء

﴿وَقلْ رَب ارْحَمْهمَا كَمَا رَبيَانِي صَغِيرا﴾

إلى والدي العزيزين،

تقديرا لما قدماه لي من حب وصبرٍ ودعاء،

واعترافا بفضلهما في كل ما وصلت إليه.

وإلى أصدقائي وزملائي الأوفياء،

امتنانا لرفقتهم ودعمهم خلال هذه الرحلة.

أهدي هذا العمل المتواضع،

لكل من كان له أثر طيب في مسيرتي،

ولكل من قدم لي دعما أو كلمة خير،

فلكم جميعا خالص الشكر والتقدير.

صهيب فغموس

إهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات الحمد لله الذي وفقني و اعانني حتى بلغت هذا اليوم الذي طالما انتظرته وسعيت لأجله

إلى من يفيض القلب لهما حبا واشتياقا...

إلى الروح الطاهرة التي غادرتنا، ولكن صدى توجيهاتها ودعواتها ما زال ينير دربي... إلى من كنت أتمنى أن يشهد لحظة تخرجي ويقاسم الفرحة معي... أبي الغالي رحمة الله عليه، أسأل الله أن يتقبله في علياء جنانه ويجعل هذا العمل صدقة جارية في ميزان حسناته.

إلى نبع الحنان الدائم، والشمعة التي احترقت لتضيء لي طريق العلم، من سهرت من أجلي ولا تزال تمدني بدعواتها المستجابة في جوف الليل... أمي الحبيبة أطال الله في عمرها ورزقني برها.

إلى السند الحقيقي، ومن شاركوني تفاصيل التعب والفرح، وكانوا لي ملجأ عند الضيق... أخي وأخواتي، وعائلتي الذين أعتز بوجودهم في حياتي.

إلى من كانت لي ملهما في لحظات اليأس، وشاركتني حلمي خطوة بخطوة، وأهدتني الدعم والاحتواء... –ي.ب–

إلى من ربطتني بهم الأيام والمواقف، فكانوا نعم العون ونعم السند في السراء والضراء... أصدقائي وزملائي الأوفياء.

واخيرا الى اساتذتي الافاضل الذين تشرفت بالتعلم على ايديكم لكم كل التقدير والاحترام أهديكم جميعا ثمرة هذا الجهد العلمي كتحية شكر و عرفان.

هيثم نضال هوين

مقـــــــدمـــــة

مقدمة:

تعتبر الملاحة البحرية شريان الاقتصاد العالمي، وهي نشاط يتميز بخصوصية تجعل القواعد القانونية التي تحكمه تختلف جذريا عن القواعد التي تحكم النقل البري، فالسفينة ليست مجرد وسيلة نقل بل هي منشأة تقنية وقانونية تخوض غمار مخاطر جسيمة في بيئة معزولة عن الرقابة المباشرة لسلطات الدولة. وفي خضم هذه الخصوصية، يبرز ربان السفينة كأهم شخص في الملاحة البحرية، فهو القائد الفني والمدير التجاري وممثل الدولة على متن سفينته.

يعد ربان السفينة القائد الأعلى للطاقم البحري بمختلف فئاته من ضباط وملاحين، حيث يتولى توجيههم والإشراف على تنفيذ أوامره بما يضمن السير الحسن والمنتظم للسفينة. ونظرا لتعقد متطلبات الاستغلال البحري لا يمكن للمجهز أن يباشر هذه المهام بمفرده، بل يقتضي الأمر الاعتماد على الربان ليتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية من الناحيتين الفنية والتجارية.

ويحتل الربان مركزا قانونيا متميزا، إذ يعتبر المدير الفني للسفينة ونائبا عن المجهز في أعمال الاستغلال، كما ينظر إليه في بعض الحالات كممثل للسلطة العامة على متن السفينة، ويعد من أبرز أشخاص الملاحة البحرية، لما يتمتع به من سلطات واسعة خولها له القانون البحري، وأقرتها كذلك الأعراف والاتفاقيات الدولية، وهو ما تبرره الضرورة العملية، خاصة وأن السفينة في أعالي البحر تعد امتدادا لسيادة الدولة التي ترفع علمها. ومن هذا المنطلق، كان لزاما وضع شروط دقيقة تتعلق بالكفاءة العلمية واللياقة البدنية لمزاولة مهنة الربان.

ويعرف ربان السفينة بأنه الشخص الذي يتولى قيادتها ويتحمل المسؤولية الكاملة عنها من الجوانب الفنية والملاحية، إضافة إلى المسؤوليات الإدارية والقانونية سواء أثناء الإبحار أو خلال تواجدها في الميناء. كما يعتبر السلطة العليا على متن السفينة ويتمتع بصلاحيات

استثنائية تخوله اتخاذ القرارات الفورية والحاسمة، خاصة في الظروف الطارئة بهدف ضمان سلامة الأرواح والممتلكات والحفاظ على النظام والانضباط داخل السفينة.

ولا تقتصر مهام الربان على الجوانب التقنية والإدارية فحسب، بل تمتد لتشمل تمثيل السفينة أمام السلطات البحرية والقنصلية في الموانئ الأجنبية، إلى جانب تحرير الوثائق والسجلات الرسمية وتقديم التصريحات الجمركية. وفي المقابل، يتحمل الربان مسؤوليات قانونية جسيمة في حال إخلاله بواجباته، حيث قد تترتب عن أفعاله أو قراراته مسؤوليات مدنية أو تأديبية أو جنائية، وذلك وفقا لما تقرره القوانين البحرية الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

إشكالية البحث:

تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة حول التساؤل الجوهري التالي:

"**ما هي أسباب قيام المسؤولية الجنائية لربان السفينة؟**"

ويتفرع عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

1. ما هو المركز القانوني لربان السفينة الذي يبرر قيام مسؤوليته الجزائية؟
2. ما هي طبيعة الجرائم التي قد يرتكبها الربان؟ وكيف يتم تكييف مسؤوليته عنها؟
3. ما هي الإجراءات المتبعة في متابعة الربان جزائيا؟
4. ما هي العقوبات والجزاءات التي تسلط على الربان عند ثبوت مسؤوليته؟

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية موضوع المسؤولية الجنائية لربان السفينة في كونه يحدد الإطار القانوني المنظم لحقوق الربان وسلطاته وواجباته، كما يبين الجزاءات المترتبة عن تجاوز حدود الصلاحيات المخولة له على متن السفينة. ويبرز هذا النظام مدى فعاليته في تحقيق التوازن

بين ضمان سلامة الرحلة البحرية وحسن سيرها من جهة، وحماية مصالح الربان وصون حقوقه من جهة أخرى.

دوافع اختيار الموضوع:

تعود أسباب اختيار هذا الموضوع إلى مجموعة من الدوافع الذاتية والموضوعية التي أسهمت في توجيهنا للاهتمام به.

فمن الناحية الذاتية يتمثل الدافع في الميل الشخصي والرغبة في دراسة النظام القانوني لربان السفينة، خاصة في ظل الاطلاع المسبق على مادة القانون البحري خلال المسار الدراسي إضافة إلى الطموح المهني المرتبط بهذا المجال.

أما من الناحية الموضوعية فتبرز أهمية الموضوع من خلال جسامة المسؤوليات التي يتحملها ربان السفينة لاسيما فيما يتعلق بضمان سلامة الأرواح والممتلكات على متنها فضلا عن الدور القيادي الذي يتمتع به، والذي يمنحه صلاحيات اتخاذ قرارات سريعة وحاسمة في مختلف الظروف، سواء كانت عادية أو استثنائية.

أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة من خلال فصولها ومباحثها إلى تحقيق جملة من الأهداف المسطرة، أهمها:

- استعراض شامل وجامع لجوانب المسؤولية الجنائية لربان السفينة في التشريع الجزائري.
- تحديد الأطر التنظيمية والقوانين العامة والخاصة والدولية التي تحكم عمل الربان وتضبط انحرافاته.
- تحليل الحالات الواقعية والجرائم التي تثير المسؤولية الجنائية، سواء كانت جرائم تقنية، تجارية أو بيئية.

- المساهمة في تعزيز الفهم القانوني لدى الممارسين والباحثين، بما يحقق الامتثال للمعايير القانونية الدولية والوطنية في المجال البحري.

المنهج المعتمد:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية وبالأساس المنهج الوصفي التحليلي، وذلك على النحو التالي:

المنهج الوصفي :من خلال وصف مختلف المفاهيم المرتبطة بالموضوع، إضافة إلى التطرق إلى شروط الالتحاق بالمهنة والجزاءات المقررة في هذا الإطار.

المنهج التحليلي :من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لمهنة ربان السفينة، بهدف الوقوف على مضمونها واستخلاص الأحكام القانونية المتعلقة بها.

صعوبات الدراسة:

لعل أهم الصعوبات التي واجهتنا عند إعداد هذه الدراسة هي:

- ندرة المراجع المتخصصة التي تتناول المسؤولية الجنائية لربان السفينة بشكل مباشر ومستقل.
- صعوبة استيعاب بعض المفاهيم والنصوص القانونية، بسبب طبيعتها الفنية التي تجمع بين الجوانب القانونية والملاحية .
- غموض بعض القواعد القانونية مما يفتح المجال لاختلاف التفسيرات الفقهية ويصعب عملية إسقاطها على الواقع العملي .
- شساعة الموضوع وصعوبة الالمام بكل جوانبه.

الدراسات السابقة:

موضوع هذه الدراسة من بين المواضيع التي حظيت باهتمام بعض الباحثين، نظرا لما يكتسيه من أهمية في المجال البحري. ومن هذا المنطلق تم الاعتماد على مجموعة من الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع، والتي يمكن عرض أهمها فيما يلي:

- نصيرة خواص، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009، تناولت هذه الدراسة الاختصاصات العامة والخاصة للربان، إضافة إلى أحكام مسؤوليته القانونية.
- وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، عالجت هذه الدراسة الأحكام القانونية المنظمة لمهنة البحار بصفة عامة.

خطة البحث:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين، حيث خصصنا الفصل الأول لدراسة الإطار القانوني للمسؤولية الجزائية لربان السفينة.

أما الفصل الثاني، فقد تناول آثار المسؤولية الجزائية المترتبة عن مخالفة الربان لالتزاماته المهنية، من خلال تحليل مختلف صورها وأحكامها القانونية.

الفصل الأول:

الإطار القانوني للمسؤولية الجزائية لربان السفينة

الفصل الأول: الإطار القانوني للمسؤولية الجزائية لربان السفينة

تعد المسؤولية الجزائية لربان السفينة من المواضيع القانونية المهمة التي تجمع بين قواعد القانون الجنائي وأحكام القانون البحري، نظرا لخصوصية البيئة البحرية وما تفرضه من ظروف استثنائية. فالربان لا يقتصر دوره على قيادة السفينة من الناحية التقنية، بل يعد المسؤول الأول عن حفظ النظام وضمان سلامة الأشخاص والبضائع أثناء الرحلة البحرية، خاصة في ظل ابتعاد السفن عن الرقابة المباشرة للسلطات العامة.

ولهذا منحه القانون صلاحيات واسعة على متن السفينة تقابلها مسؤوليات قانونية جسيمة، حيث يمكن أن تترتب مسؤوليته الجزائية عند ارتكابه أفعالا مخالفة للقانون أو عند إهماله في أداء واجباته، كالإخلال بقواعد السلامة أو مخالفة الأنظمة البحرية أو التسبب في حوادث تهدد الأرواح والبيئة البحرية. ومن ثم أصبحت المسؤولية الجزائية للربان وسيلة قانونية لضمان احترام قواعد الملاحة البحرية وتحقيق الأمن والسلامة في البحار.

وفي هذا الفصل سنتطرق الى مبحثين على الشكل التالي: المبحث الأول سنتعرف فيه على ماهية ربان السفينة والتزاماته، أما المبحث الثاني فخصصناه للأساس التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة.

المبحث الأول: ماهية ربان السفينة والتزاماته

يعتبر ربان السفينة المسؤول الأول عن السفينة وطاقمها والركاب والبضائع المنقولة بها، ويضطلع بدور مركزي في تنظيم سير الملاحة البحرية وضمان سلامة الجميع. ولئن كان الربان شخصية عملية على متن السفينة، فإنه أيضا شخصية قانونية تتحمل التزامات وواجبات محددة تنص عليها التشريعات الوطنية والدولية. ومن هذا المنطلق، فإن فهم ماهية الربان وطبيعة مركزه القانوني والالتزامات الملقاة على عاتقه يعد خطوة أساسية لفهم المسؤولية الجزائية المترتبة عليه في حالة ارتكابه أخطاء أو جرائم بحرية.

وفي هذا المبحث سنتناول أولا مفهوم ربان السفينة وطبيعة مركزه القانوني في المطلب الأول، ثم سنتطرق الى الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق الربان في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم ربان السفينة وطبيعة مركزه القانوني

ربان السفينة هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وإدارتها أثناء الرحلة البحرية، ويعين من قبل مالكها أو مجهزها، ولا يقتصر دوره على القيادة التقنية فقط بل يشمل أيضا مسؤوليات تنظيمية وقانونية لضمان سلامة السفينة والطاقم والبضائع. وفي هذا المطلب سنحاول التعرف على تعريف الربان وشروط تعيينه وفق التشريع البحري الجزائري، والطبيعة القانونية لوظيفته.

الفرع الأول: تعريف الربان وشروط تعيينه وفق التشريع البحري الجزائري

أولا: تعريف الربان

يعد الربان أهم شخص في الملاحة البحرية على ظهر السفينة، فهو المسؤول عن قيادتها ليس فقط من الناحية الفنية، بل أيضا من الناحيتين الإدارية والقانونية. وتظهر أهمية الربان بشكل خاص عندما تكون السفينة في عرض البحر، بعيدا عن سلطات الدولة والرقابة المباشرة للمجهز، مما يمنحه مركزا قانونيا فريدا ومميزا لا مثيل له على البر. بهذا المركز الخاص، يصبح الربان مسؤولا عن إدارة السفينة وضمان الوفاء بالتزاماتها، بما في ذلك

حماية البضائع وأداء الواجبات الملقاة على عاتقه أثناء الرحلات البحرية الطويلة، وحتى في الظروف الاستثنائية التي قد تضطره لاتخاذ إجراءات غير مألوفة لضمان سلامة السفينة وأصحاب البضائع.[1]

وقد عرف المشرع البحري الجزائري الربان في المادة 384 بأنه قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة فهو إذن الشخص المؤهل لتولي قيادة السفينة.

وتطبيقا لأحكام المادة 580 من القانون البحري الجزائري التي تنص: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا[2]."

يعرف الربان كذلك بأنه الشخص الذي يتولى مسؤولية السفينة، ويرشح من قبل مالك السفينة أو مجهزها، وذلك وفق مؤهلات يحددها القانون بموجب عقد رسمي، ويمثل الربان مالك السفينة أو مجهزها بصفة قانونية[3].

وبذلك يتضح أن ربان السفينة يشغل موقعا محوريا يجمع بين المسؤولية القانونية والقيادة العملية، الأمر الذي يقتضي تحديد الشروط والمعايير اللازمة لتعيينه، وهو ما سنتناوله في العنصر الموالي وفق أحكام التشريع البحري الجزائري.

ثانيا: شروط تعيين ربان السفينة وفق التشريع البحري الجزائري

يشكل ربان السفينة أحد الأعمدة الأساسية في الملاحة البحرية، حيث يتحمل مسؤولية كبيرة تجاه السفينة والطاقم والركاب والبضائع. ولذلك، نص التشريع البحري الجزائري على مجموعة من الشروط الدقيقة لتعيينه، بحيث تضمن كفاءته المهنية وصلاحياته القانونية وقدرته على أداء مهامه في مختلف الظروف البحرية. هذه الشروط تغطي الجوانب المهنية،

---

[1] أريوط وسيلة، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجد الرابع، العدد 02، 08 جوان 2018، ص 518.

[2] المادة 580 من القانون البحري الجزائري.

[3] طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 76.

الصحية، السلوكية، القيادية، والقانونية، وكلها تهدف لضمان التوازن بين السلطة الممنوحة للربان والمسؤولية القانونية المترتبة عليه.

وهناك مجموعة من الشروط العامة والتي هي عبارة عن شروط متعلقة بشخص البحار ذاته إذ لا بد أن تتوافر فيه كشخص ليمارس مهنته على متن السفينة، وهذه الشروط نص عليها القانون البحري الجزائري بحيث جاء فيه: " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوافر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون[1]:

- ذا جنسية جزائرية.
- بالغا من العمر الثمانية عشرة سنة.
- ذا لياقة بدنية.
- مؤهلا للقيام بمهمة بحار.

المجهز هو من يتولى تعيين الربان، هذا ما أكدته المادة 575 من القانون البحري الجزائري اذ نصت على أنه يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه، وسلطة المجهز في تعيين الربان غير محدودة ويجب أن يكون هذا الأخير مفوضا قانونيا لقيادة السفينة وحمل الشهادة المطلوبة[2]، ويقوم بعزله إن هو فقد الثقة فيه فيما بعد، بالمقابل نجد أن الربان المعزول منح الحماية المتمثلة في الحق في التعويض إذا كان العزل تعسفيا أي دون مبرر[3]. وتتمثل عموما شروط تعيين الربان فيما يلي:

---

[1] المادة 968 من القانون البحري الجزائري.

[2] محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة ماستر في القانون، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم الجزائر، 2021_2022، ص 13،14.

[3] علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية الربان السفينة في القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2014، ص 237.

1. الكفاءة المهنية والشهادات المعتمدة:

تعد الكفاءة المهنية من أهم شروط تعيين ربان السفينة، فهي تمثل الضمان الأساسي لقدرته على الإبحار بأمان والتعامل مع المواقف الطارئة. يشترط القانون البحري الجزائري أن يكون المرشح لقيادة السفينة حاصلا على شهادات مهنية معتمدة تصدرها السلطات البحرية أو مراكز تدريب بحرية معترف بها، والتي تثبت أن لديه المعرفة النظرية والعملية المطلوبة في جميع جوانب الملاحة البحرية.[1]

تشمل هذه الشهادات التدريب على استخدام الأجهزة الملاحية الحديثة، قراءة الخرائط البحرية، التعامل مع الطقس البحري، وتنفيذ إجراءات السلامة الطارئة. كما يجب أن يكون الربان ملما بالقوانين الوطنية والدولية المتعلقة بالملاحة، بما في ذلك قواعد الإبحار في المياه الإقليمية والدولية، وحقوق وواجبات الركاب والطاقم، وحماية البيئة البحرية.

بموجب أحكام المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المحدد لشروط الحصول على شهادات الكفاءة المهنية البحرية، والمعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 20-299، استوجب المشرع الجزائري حيازة الربان لشهادات الكفاءة. ونظرا لكون الربان هو المحور الرئيسي في المسؤولية الجنائية محل البحث، سنتناول تفصيل هذه الشهادات كما يلي[2]:

تتحدد الشهادات المطلوبة لقيادة السفن التجارية بناء على نظامين للملاحة وحجم الحمولة الإجمالية للسفينة، وذلك طبقا للمادة 03 (الفقرة أ) من المرسوم التنفيذي 16-108:

أ. في نظام الملاحة الدولية (أعالي البحار):

شهادة كفاءة ربان: للعمل على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 3000 أو تفوقها.

---

[1] أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص520.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، الجريدة الرسمية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 03 أبريل 2016.

شهادة كفاءة ربان ثان: للعمل على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 3000 أو تفوقها.

شهادة كفاءة ربان: للعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 3000.

شهادة كفاءة ربان ثان: للعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 3000.

ب. في نظام الملاحة قرب السواحل:

تقتصر القيادة في هذا النوع من الملاحة على شهادات محددة بحجم الحمولة، وهي:

شهادة كفاءة ربان: للعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 3000.

شهادة كفاءة ربان: للعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500.

إضافة إلى ذلك، يتعين على الربان أن يكون قادرا على التخطيط للرحلات البحرية وفق معايير السلامة، بما في ذلك تحديد مسارات الملاحة الآمنة، إدارة الوقود والإمدادات، وضمان صيانة السفينة بشكل دوري. فغياب الكفاءة المهنية يمكن أن يؤدي إلى حوادث بحرية جسيمة، مثل الاصطدام بسفن أخرى، الغرق، أو تسرب المواد الضارة إلى البيئة البحرية، مما يجعل الكفاءة المهنية شرطا أساسيا للسلامة العامة.[1]

2. القيد في سجل رجال البحر:

لا يجوز لأي شخص، حتى وإن كان يتمتع بالجنسية الجزائرية واللياقة البدنية والشهادات المطلوبة، ممارسة أي نشاط على متن السفينة ما لم يكن مسجلا في سجل رجال البحر لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة. إذ تكتسب صفة البحار قانونا من خلال هذا القيد، والذي يتم على مستوى الجهة الإدارية المختصة في الشؤون البحرية، ويترتب عنه خضوع المعني لأحكام القانون البحري[2].

[1] أريوط وسيلة، مرجع سابق، ص. 518.

[2] المادة 389 من القانون البحري الجزائري.

وفي هذا السياق، نصت المادة 388 من القانون البحري الجزائري على ما يلي:" تثبت صفة البحار بالقيد في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة البحرية المختصة."

كما يتم التسجيل في هذا السجل بناء على طلب يقدم من طرف المعني بالأمر، بعد إيداع ملف يتضمن الوثائق والمستندات التي تثبت استيفاء الشروط المنصوص عليها في المادة 961 من القانون البحري الجزائري. ويجب أن يشتمل هذا الملف، على وجه الخصوص، على شهادة تثبت التأهيل المهني للبحار والحصول على الشهادات البحرية المطلوبة، بالإضافة إلى شهادة طبية تؤكد لياقته البدنية لممارسة العمل على متن السفن.

3. اللياقة الصحية والبدنية:

تتطلب وظيفة الربان قدرة بدنية عالية لتحمل الظروف البحرية القاسية التي قد تتعرض لها السفينة، مثل الأمواج العاتية، العواصف، أو حوادث الطوارئ، ولذلك ينص القانون على ضرورة إجراء فحوصات طبية دورية قبل التعيين، للتأكد من سلامة القلب والرئة والقدرة على التحمل البدني والذهني.

اللياقة الصحية لا تعني فقط خلو الربان من الأمراض، بل تشمل قدرته على العمل لساعات طويلة تحت ضغط شديد، واتخاذ القرارات الحرجة دون تردد، والتفاعل مع الطاقم والركاب في الحالات الطارئة. على سبيل المثال، في حالة حدوث حريق على السفينة أو تسرب مواد خطرة، يحتاج الربان إلى قيادة الطاقم بسرعة وكفاءة لإجلاء الركاب وتأمين السفينة[1].

أما قائمة الأمراض والإصابات التي تعوق البحار أو تمنعه من أداء وظيفته والقيام بأعبائها فهي محددة في ملحق القرار الوزاري المشترك المؤرخ في الفاتح من ديسمبر 1983 والمحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن نذكر منها[2]:

---

[1] القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 28 صفر 1404 الموافق ل 81 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، جريدة رسمية رقم 88 لسنة 1983.

[2] أريوط وسيلة، مرجع سابق ، ص 62-65.

الأمراض المعدية، السل، أمراض الجهاز الرئوي، أمراض الحساسية، الاصابات والأمراض الخبيثة، التسممات المزمنة، أمراض التعذية، أمراض الغدة الدرقية، أمراض الجهاز الهضمي، أمراض القلب والأوعية الدموية، الأمراض العصبية والنفسية، أمراض الجلد، أمراض الأنف والاذنان والعيون، تشوهات الوجه والرقبة...

كما أن اللياقة الصحية تساعد الربان على التكيف مع الإبحار الطويل، حيث يمكن أن تمتد الرحلات البحرية لأسابيع أو أشهر، مع تعرضه للتغيرات المناخية، نقص النوم، والإجهاد النفسي. بالتالي، يعتبر تقييم اللياقة الصحية والبدنية معيارا أساسيا لضمان قدرة الربان على أداء مهامه دون إخلال بالسلامة العامة.

4. حيازة دفتر الملاحة البحرية:

يتعين على كل بحار اقتناء دفتر الملاحة البحرية، الذي يعد بمثابة بطاقة تعريف مهنية للبحار، وذلك طبقا لنص المادة 394 من القانون البحري الجزائري.

ويعرف دفتر الملاحة حسب القرار المؤرخ في 20 يوليو 1983 المتعلق بدفتر الملاحة البحرية هذا الأخير في مادته الأولى بأنه "تعتبر كراس الملاحة البحرية وثيقة إلزامية يجب أن يمتلكها كل بحار لممارسة مهنته[1]."

كما يجب أن يتضمن كراس الملاحة البحرية مجموعة من البيانات المتعلقة بكل من البحار والرحلة البحرية والسفينة. فبالنسبة للبيانات المتعلقة بالبحار، فقد نصت المادة 395 من القانون البحري الجزائري على ضرورة تضمينه للمعلومات التالية: اسم البحار ولقبه، تاريخ ومكان ولادته وجنسيته، مقر إقامته، توقيعه، وعند الاقتضاء بصمة إصبعه .

كما أضافت المادة 396 من نفس القانون بيانات أخرى، تتمثل في: المهام الموكلة للبحار على متن السفينة ونتائج الفحوص الطبية الدورية الخاصة به.

[1] المادة الأولى من القرار المؤرخ في 09 شوال 1396 الموافق ل 20 يوليو 1983 يتعلق بملزمة الملاحة البحرية، الجريدة الرسمية العدد 40 لسنة 1983.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لوظيفة الربان

يتمتع ربان السفينة بوظيفة ذات طبيعة قانونية مزدوجة، تجمع بين الصلاحيات الإدارية على متن السفينة والمسؤوليات القانونية الناتجة عن هذه الصلاحيات. فبالرغم من أن الربان هو المسؤول الأول عن تنظيم الملاحة اليومية وإدارة الطاقم، فإن القانون الجزائري يفرض عليه حدودا صارمة لأداء مهامه، ويحدد المسؤوليات المترتبة على أي تقصير أو خطأ يرتكبه أثناء قيادة السفينة.

1. طبيعة الربان كممثل عن المجهز:

يعد الربان وكيلا عن المجهز وممثلا له وهذه صفته الثانية التي أضفاها عليه القانون، وقد استقر الرأي بين الفقهاء على اعتبار الربان ممثل أو نائب قانوني للمجهز[1]، حيث نصت المادة 588 من القانون البحري الجزائري على أنه "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا أعلن المجهز لهذا الغرض ممثلا عنه[2]". ومن مضمون هذه المادة نستخلص أن ربان السفينة يعد ممثلا قانونيا للمجهز أمام الجهات القضائية في الحالات التي يقع فيها النزاع خارج مقر المؤسسة الرئيسية للمجهز أو فروعها، حيث يتولى الدفاع عن مصالحه سواء بصفته مدعيا أو مدعى عليه.

يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج مقر مؤسسته الرئيسية أو فروعها، وذلك في حدود احتياجات السفينة والرحلة وفق المادة 528 من القانون البحري الجزائري. أما خارج هذا الإطار، فلا يملك القيام بأي التزامات باسم المجهز إلا بتوكيل صريح منه[3].

---

[1] إيمان فتحي حسن الجميل، الربان، المركز القانوني، حقوق والتزامات، مسؤوليات وسلطات، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2013، ص 20 .

[2] المادة 588 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 585 من القانون البحري الجزائري.

2. الطبيعة الفنية للربان:

تتجلى الطبيعة القانونية لربان السفينة من خلال كونه قائدا فنيا للسفينة، يتولى الإشراف المباشر على قيادتها وإدارتها خلال الرحلة البحرية، بما يضمن حسن سير الملاحة وسلامة السفينة والأشخاص والحمولة. وتتبع هذه الطبيعة من كونه المسؤول الأول عن الجوانب التقنية للملاحة، الأمر الذي يمنحه استقلالية في اتخاذ القرارات الفنية دون الخضوع لتعليمات المجهز في هذا المجال[1].

وتلقي اختصاصات الربان الفنية على عاتقه أعباء وتكاليف نص عليها القانون من أجل ممارسته لوظيفته الفنية المتمثلة في قيادة السفينة تتمثل في:

- يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها وأن يمارس شخصيا قيادة السفينة ما عدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا.[2]

- يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة[3].

- يجب على الربان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول[4].

وعليه، فإن الطبيعة الفنية للربان تجعله في موقع القائد التقني الأعلى على متن السفينة، يتحمل مسؤولية مباشرة عن القرارات المتعلقة بإدارة الملاحة، وفق ما تفرضه القوانين البحرية

---

[1] وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، مرجع سابق، ص 40.

[2] المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 591 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 592 من القانون البحري الجزائري.

والأعراف الفنية المتعارف عليها دوليا، مما يعكس خصوصية مركزه القانوني داخل النظام البحري.

2. الطبيعة الإدارية للربان:

منح المشرع الجزائري ربان السفينة صلاحيات السلطة العامة بهدف سد غياب السلطات الرسمية على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية، فبصفته القائد والمسؤول الأول عمن يتواجد في عرض البحر، يمارس الربان مهاما إدارية وتوثيقية لضمان استمرارية المرفق البحري وحمايته[1]. وتتجلى هذه السلطة في:

سلطة التوثيق: حيث وبموجب المادة 596 من القانون البحري الجزائري، يتمتع الربان بصلاحية توثيق التصرفات والقانونية والوقائع المادية التي تحدث أثناء الرحلة، وذلك وفقا لما يلي:

تسجيل وقائع الأحوال المدنية اذ يحق ويجب على الربان تسجيل حالات الولادة والوفاة التي تقع على متن السفينة خلال الرحلة. وتحرير التصرفات القانونية اذ تشمل صلاحياته توثيق مستندات الوكالة والموافقة والإذن وقبول الوصايا.

سلطة التأديب: وتعرف سلطة التأديب بأنها الرخصة الممنوحة للربان لتقدير وتوقيع العقوبة الملائمة على مرؤوسيه عند إخلالهم بالالتزامات الوظيفية. وباعتباره الرئيس الإداري الأعلى خوله المشرع هذا الحق لضمان حسن سير العمل البحري وحفظ أمن السفينة. [2]

يمارس الربان سلطته التأديبية تجاه أفراد الطاقم عند ارتكابهم مخالفات تتعلق بالإساءة للسير العادي للخدمات[3]. وحسب المادة 471 من القانون البحري الجزائري، تنحصر

---

[1] محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص 54.

[2] المادة 596 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 469 من القانون البحري الجزائري.

العقوبات التي يملك الربان توقيعها في: التوبيخ، الإنذار الشفوي أو الكتابي، الإيداع على متن السفينة.

المطلب الثاني: الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق الربان

تعتبر الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق ربان السفينة من الركائز الأساسية التي يقوم عليها تنظيم الملاحة البحرية، نظرا لمركزه القانوني المتميز باعتباره المسؤول الأول عن قيادة السفينة وسلامة الرحلة. بما يضمن حسن سير الملاحة وحماية الأرواح والممتلكات واحترام القواعد البحرية المعمول بها.

وسنتحدث في هذا المطلب في فرعين أساسيين كالتالي: الفرع الأول سنتناول فيه الالتزامات المتعلقة بسلامة السفينة والملاحة، أما الفرع الثاني فسنخصصه للالتزامات تجاه الطاقم والركاب والبيئة البحرية.

الفرع الأول: الالتزامات المتعلقة بسلامة السفينة والملاحة

تعد سلامة السفينة والملاحة من أهم الالتزامات القانونية للربان، إذ يقع على عاتقه مسؤولية حماية السفينة، الطاقم، الركاب، والممتلكات البحرية. هذه الالتزامات ليست مجرد إجراءات تشغيلية، بل واجبات قانونية واضحة تضمن التزام الربان بالقوانين الوطنية والدولية، وتحمل المسؤولية الجنائية في حال وقوع أي حادث نتيجة الإهمال أو التقصير. وتتمثل التزامات الربان في النقاط التالية:[1]

1. الالتزام بصيانة السفينة وتجهيزاتها:

يلتزم الربان بالكشف عن السفينة للتأكد من مدى سلامتها قبل السفر للرحلة البحرية، فيجب عليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعي كفاية المؤن وما يلزم

[1] بن سعيد أحمد، مرجع سابق، ص69.

السفينة خلال الرحلة البحرية[1]، حيث يتحمل ربان السفينة مسؤولية كاملة عن الإشراف على صيانة السفينة الدورية وضمان جاهزيتها الفنية قبل وأثناء الإبحار. ويشمل هذا الواجب التأكد من سلامة جميع أجزاء السفينة، سواء الهيكل الخارجي الذي يتحمل القوى البحرية والصدمات المحتملة، أو الهيكل الداخلي الذي يحتوي على غرف المحركات وأنظمة التحكم، بالإضافة إلى فحص المحركات وأنظمة الطاقة الكهربائية وأجهزة الملاحة والاتصالات الحديثة.

من جهة أخرى يتعين على كل ربان أن يخضع سفينته قبل الإبحار للمعاينة لبيان مدى صلاحيتها للملاحة للحصول على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة ولا يتسنى له ذلك إلا بعد إجراء معاينة خاصة بسلامة السفينة ويسمى هذا الإجراء " تفتيش الوضع في الخدمة"، إذ قبل وضع السفينة في الخدمة لا بد من الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية، الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزاتها، بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وكذلك تفتيش مراجلها داخليا وخارجيا.

وبعد انتهاء عمليات التفتيش من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة وبعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش تسلم شهادات السلامة وبناء على هذا يجب على كل ربان أن يكون لديه دفترا للمحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن، كما لا بد أن يتولى مهمة الإشراف على تشكيل طاقم السفينة من البحارة الأكفاء الذين يساعدونه في إدارة السفينة. كما عليه مراعاة كفاية المؤن ولأنه يتوجب عليه تأمين سلامة الرحلة البحرية في جمع الأحوال والظروف لا بد عليه أن يمارس القيادة بنفسه وأن يكون على متن السفينة عند دخولها المرافق وعند الخروج منها، ولكن سلطة الربان في قيادة السفينة من الناحية الفنية مطلقة فليس للمجهز ان يصدر اليه تعليمات او أوامر بهذا الشأن[2].

---

[1] يوسف با حسن مشنوي، المسؤولية القانونية للربان في النظام السعودي، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، العدد 36، المملكة العربية السعودية، 2024، ص 127.

[2] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، الجزائر، 2022، ص 123.

حيث نصت المادة 589 على أنه: "يجب على ربان السفينة قبل بدأ السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها[1]". وتعد هذه المادة من أهم الضمانات الوقائية، إذ تلزم الربان بالتحقق من جاهزية السفينة من جميع الجوانب التقنية والبشرية قبل الإبحار، بما يقلل من احتمالات وقوع المخاطر أثناء الرحلة. ويعتبر هذا التأكيد أمرا مهما على المستوى القانوني، إذ يثبت أن الربان قد التزم بواجبه القانوني في متابعة صيانة السفينة.

2. الالتزام بعدم مغادرة السفينة:

كما ترتبط التزامات الربان أثناء الرحلة بصميم عمله الفني، والتي تتمثل في وجوب أن يتولى الربان قيادة السفينة بنفسه أثناء الرحلة البحرية، ولا يجوز له أن يتخلى عن قيادة السفينة حتى وصوله الى ميناء الوصول، كما أنه لا يجوز للربان أن يغادر السفينة أو يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق، وبعد أخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ ما يمكن إنقاذه من أوراق السفينة وأثمن البضائع ما أمكن ذلك[2]. وهذا ما نصت عليه المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

ونظرا لأن وظيفة الربان على متن السفينة هي قيادتها، فإنه قد جرم تركه للسفينة أثناء الرحلة البحرية و هي في حالة خطر دون ضرورة أو دون استشارة ضباطه[3]، ويلزم أن يكون آخر من يغادر السفينة وفي حالة الخطر يجب عليه القيام بتنظيم إنقاذ الركاب والطاقم والوثائق والأشياء والبضائع الثمينة الموجودة على متن السفينة[4].

---

[1] المادة 589 من القانون البحري الجزائري.

[2] يوسف بن حسن منشوي، مرجع سابق ، ص 128.

[3] عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005، ص 267.

[4] المادة 486 من القانون البحري الجزائري.

3. الالتزام بعدم تغيير مسار السفينة:

على الربان مراعاة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية[1]. حيث لا يمكن لربان السفينة تغيير المسار المتفق عليه من غير وجود قوة قاهرة. وتبرز أهمية هذا الالتزام في كونه يهدف إلى الحد من الحوادث البحرية، وضمان انسيابية حركة النقل البحري، فضلا عن احترام القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مما يعكس الدور المحوري للربان في تحقيق السلامة البحرية.

4. التحقق من صلاحية الوثائق والسجلات:

من جهة أخرى يلزم ربان السفينة بمراعاة صلاحية وثائق السفينة فإذا أبحر الربان أو حاول الإبحار بسفينة انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به تعرض لعقوبات[2]، كما أشارت المادة 594 القانون البحري الجزائري، الى وجوب التأكد من وجود الوثائق القانونية على متن السفينة. حيث يلتزم ربان السفينة بالتأكد قبل الشروع في أي رحلة بحرية من صلاحية وثائق السفينة، أي أنها لا تزال سارية المفعول ولم تنتهي صلاحيتها أو تم توقيفها عن العمل.

الفرع الثاني: الالتزامات تجاه الطاقم والركاب والبيئة البحرية

تعد مسؤولية ربان السفينة تجاه الطاقم والركاب والبيئة البحرية من أبرز جوانب المسؤولية القانونية والأخلاقية للربان، إذ لا تقتصر مهامه على قيادة السفينة والملاحة، بل تشمل حماية الأرواح البشرية وضمان سلامة البيئة البحرية. هذه الالتزامات تتداخل مع القانون البحري الوطني والدولي، بما في ذلك المعاهدات الخاصة بحماية البحار، وتنظيم

[1] المادة 487 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 488 من القانون البحري الجزائري.

العمل البحري، والصحة والسلامة المهنية. الالتزام بهذه الواجبات لا يحمي فقط الأرواح والممتلكات، بل يقلل من تعرض الربان للمساءلة الجنائية.

ومن هذا المنطلق سنقوم بدراسة التزامات الربان اتجاه الطاقم، الركاب والبيئة البحرية.

1. الالتزامات تجاه الطاقم:

يقع على الربان واجب ضمان سلامة الطاقم وتوفير بيئة عمل آمنة حيث تنص المادة 599 من القانون البحري الجزائري على أنه:"يتعين على الربان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر"[1]. اذ تؤكد هذه المادة على الالتزام العام للربان باتخاذ كل الإجراءات اللازمة لحماية السفينة ومحتوياتها من الأخطار ويتضح من مضمون هذه القاعدة أن المشرع ألقى على عاتق ربان السفينة التزاما عاما يتمثل في اتخاذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من مختلف الأخطار. ويفهم من ذلك أن هذا الالتزام لا يقتصر على حالة معينة، بل يشمل كل ما من شأنه ضمان السلامة، مع إعطاء الأولوية لحماية الأرواح عند وقوع الخطر، وإلا قامت مسؤوليته القانونية عند الإخلال بذلك.

كما يجب على الربان القيام بتمارين تطبيقية من أجل تكيف الطاقم مع المخاطر المحتملة ونذكر منها الشهرية وهي الغرق والحرائق والتأكد من توفر جميع أدوات السلامة والنجاة. وقد أشارت المادة 600 من القانون البحري الجزائري الى أنه يستطيع الربان في الحالات الاضطرارية القصوى أن يقوم بأي تضحية في منشآت السفينة وحمولتها أو أن يلتزم بالمصاريف الطارئة لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضائع الموجودة على متنها من الخطر المشترك[2]. كما تعكس هذه القاعدة أولوية حماية الأرواح وضمان سلامة الرحلة البحرية، مع إضفاء المشروعية على النفقات والتضحيات التي يقررها الربان في مثل هذه الظروف.

---

[1] المادة 599 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 600 من القانون البحري الجزائري.

2. الالتزامات تجاه الركاب:

يستفاد من منح المشرع الجزائري ربان السفينة صلاحيات السلطة العامة أنه يتحمل جملة من الالتزامات تجاه الركاب، تهدف إلى ضمان حقوقهم وسلامتهم القانونية أثناء الرحلة البحرية. فباعتباره ممثلا للسلطة العامة في عرض البحر، يضطلع الربان بمهام توثيقية تضمن حماية الوضعيات القانونية للركاب واستمراريتها. وتتجلى هذه الالتزامات، وفقا للمادة 596 من القانون البحري الجزائري، في قيام الربان بتوثيق الوقائع والتصرفات القانونية التي قد تهم الركاب، لاسيما تسجيل حالات الأحوال المدنية كحالات الولادة والوفاة التي تقع على متن السفينة. كما يمتد دوره إلى توثيق بعض التصرفات القانونية، مثل الوكالات والإقرارات والوصايا، بما يضمن حفظ حقوق الركاب وإثباتها قانونا[1]. وعليه فإن هذه الصلاحيات ليست مجرد امتيازات بل تعد التزامات قانونية تهدف إلى توفير الحماية القانونية للركاب في ظل غياب السلطات الرسمية أثناء الرحلة البحرية.

كما يلتزم الربان بضمان علاج الركاب وترحيلهم وهذا من أهم الالتزامات الإنسانية والقانونية الملقاة على عاتقه، حيث يلتزم بعدم ترك أي راكب مريض أو مصاب في ميناء أجنبي دون توفير وسائل العلاج اللازمة وضمان عودته إلى وطنه. ويشتد هذا الالتزام خاصة في حالة غياب تمثيل قنصلي للدولة التي ينتمي إليها الراكب، إذ يتعين على الربان في هذه الحالة إشعار السلطات المختصة أو على الأقل السلطات المحلية، ويتحقق الركن المادي لهذه الجريمة بترك الربان للراكب المريض أو المصاب في بلد أجنبي دون اتخاذ الإجراءات اللازمة، في حين يتمثل الركن المعنوي في تعمد الربان هذا التصرف دون مبرر مشروع أو امتناعه عن إشعار الجهات الدبلوماسية أو القنصلية المختصة. وعليه، فإن هذه المسؤولية تعكس حرص المشرع على ضمان الحماية القانونية والإنسانية للركاب أثناء الرحلة البحرية.

[1] المادة 596 من القانون البحري الجزائري.

3. الالتزامات تجاه البيئة البحرية:

يتعين على الربان الالتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث والأضرار، ويعد أي تقصير في حماية البيئة البحرية إخلالا قانونيا جسيما قد يؤدي إلى مساءلة الربان جنائيا. ويجب على الربان تدريب الطاقم على إجراءات منع التلوث والاستجابة للحوادث البيئية، ووضع خطط طوارئ لمعالجة أي حادث قد يهدد البيئة البحرية. ونظرا لما للتلوث من انعكاسات مضرة بالبيئة البحرية، ينبغي على الربان توخي الحذر واحترام قواعد الملاحة حتى لا يتسبب في وقوع حادث ملاحي قد يفضي إلى تلوث البيئة البحرية.

كما أن المادة 210 من القانون البحري تنص على أنه مراعاة لأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والرامية لحماية البحر، فإنه يمنع أن تصب وتعمر وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها الإضرار إما بالصحة العمومية أو عرقلة الأنشطة البحرية وإفساد ماء البحر[1]. كما أوجب على كل سفينة طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لهذا الغرض ويكون ذلك بناء على رخصة مسبقة تمنح وفقا لما يقتضيه التشريع المعمول بهما وعلى هذا الأساس يمنع منعا باتا صب مواد ملوثة في البيئة البحرية إلا في ظروف خاصة[2].

كما يعتبر التلوث الناتج عن حادث ملاحي فعلا من الأفعال الناتجة عن الحوادث الملاحية، حيث يلزم ربان السفينة بتجنب الأفعال التي ينتج عنها التلوث البحري[3]. كما نرى أن المادة 500 من القانون البحري، شددت في عقوبة ربان السفينة الجزائرية كانت أو أجنبية الذي ألقي النفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني والمتمثلة في عقوبة الإعدام[4].

---

[1] المادة 210 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 215 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 495 من القانون البحري الجزائري.

[4] المادة 500 من القانون البحري الجزائري.

كما أقر القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة أن صب المحروقات أو مزجها في البحر من طرف ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن في 12 ماي 1954 وتعديلاتها تفرض مجموعة من العقوبات، ونفس الشيء في حالة التسبب نتيجة سوء التصرف أو التهرب أو الغفلة أو إخلال بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي أو لم يتم التحكم فيه أو لم يتم تفاديه، ونتج عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[1].

المبحث الثاني: الأساس التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة

يخضع ربان السفينة من حيث المبدأ لأحكام القانون الجزائي العام، شأنه شأن أي فرد، إذ تطبق عليه قواعد قانون العقوبات فيما يتعلق بالأفعال المجرمة المرتكبة أثناء الرحلة البحرية، سواء تعلق الأمر بجرائم تمس بالأشخاص أو الأموال أو النظام العام. غير أن خصوصية الوسط البحري تستدعي في كثير من الأحيان تكييف هذه القواعد بما يتلاءم مع طبيعة الجرائم البحرية وظروف ارتكابها، خاصة فيما يتعلق بالاختصاص القضائي وتحديد القانون الواجب التطبيق.

إلى جانب ذلك، تتعزز مسؤولية الربان من خلال نصوص خاصة واردة في القانون البحري والتشريعات المرتبطة به، فضلا عن الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة البحرية وحماية البيئة. حيث تفرض هذه النصوص التزامات محددة على الربان، ويترتب عن الإخلال بها قيام مسؤوليته الجزائية في حالات متعددة، مثل الإهمال في السلامة البحرية أو التلوث أو مخالفة قواعد الملاحة.

[1] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجزائية لربان السفينة، مرجع سابق، ص 126-127.

وعليه، فإن دراسة الإطار التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة تقتضي التمييز بين خضوعه لأحكام القانون الجزائي العام من جهة في المطلب الأول، وخضوعه لنصوص خاصة تحدد جرائم وعقوبات ذات طابع بحري من جهة أخرى، وذلك في المطلب الثاني.

المطلب الأول: خضوع الربان لأحكام القانون الجزائي العام

يخضع ربان السفينة من حيث المبدأ للأحكام العامة للقانون الجزائي باعتباره شخصا طبيعيا مسؤولا عن أفعاله الإجرامية متى توافرت أركان المسؤولية الجزائية. غير أن خصوصية المجال البحري وما يحيط به من ظروف استثنائية لا تمنع من تطبيق قواعد قانون العقوبات على الجرائم المرتكبة في عرض البحر، مع مراعاة طبيعة هذا الوسط.

وانطلاقا من ذلك سيتم التطرق في هذا المطلب إلى مدى خضوع الربان لأحكام القانون الجزائي العام من خلال فرعين، يتناول الأول تطبيق أحكام قانون العقوبات على الجرائم المرتكبة في البحر، بينما يخصص الثاني لبيان أركان المسؤولية الجزائية.

الفرع الأول: تطبيق أحكام قانون العقوبات على الجرائم المرتكبة في البحر

تنص المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري على أنه " يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية.

كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائية الجزائرية طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية[1]." وباستخلاص نص هذه المادة نجد أن المشرع الجزائري قد أخضع كل جريمة ترتكب داخل إقليم الجزائر للقانون الجزائري، مهما كانت جنسية الفاعل سواء كان يحمل جنسية جزائرية أو جنسية أجنبية، وهذا في إطار مبدأ الإقليمية، على خلاف القاعدة العامة التي كرسها المشرع في الفقرة الأولى من المادة 03 من قانون العقوبات نجد أن الفقرة الثانية كاستثناء على ذلك حيث أن المشرع قد استثنى

[1] المادة 03 من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق لـ 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 49 لسنة 1966.

على مبدأ الإقليمية بعبارة "كما يطبق قانون العقوبات على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائية الجزائرية طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية". أي بمعنى أن يمكن للقانون الجزائري أن يطبق حتى على الجرائم التي تقع خارج البلاد ولكن في حالات محددة يحددها قانون الإجراءات الجزائية وهذا ما يسمى في إطار المبدأ الشخصي.

1. مبدأ الإقليمية:

استنادا للفقرة الأولى من المادة 03 من قانون العقوبات، يقصد بمبدأ الإقليمية النطاق أو المجال الذي تتمتع الدول في داخله بكامل السلطات التي يقررها القانون الدولي، والإقليم عنصر ضروري لا غنى عنه لوجود الدولة، إذ بدونه لا يمكن أن يصدق وصف الدولة على جماعة من الجماعات أو هيئة من الهيئات، وبالتالي فإن وقوع مكان الجريمة في إقليم الدولة هو مناط تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان. كما ينقسم الإقليم إلى ثلاثة أنواع، إقليم بري وإقليم جوي وإقليم بحري أو مائي الذي هو محور دراستنا والذي بدوره يشمل مساحات الماء التي تقع داخل الحدود السياسية للدولة، وهي عبارة عن الأنهار الوطنية والأجزاء من الأنهار الدولية والبحيرات والبحار المغلقة والمضايق والموانئ البحرية التابعة للدولة. كما يشمل الإقليم المائي للبحر الإقليمي، والذي حددته اتفاقية جنيف 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي، والتي بينت بموجب المادة الأولى منها: "أن سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى حزام من البحر ملاصق لشواطئها يسمى البحر الإقليمي[1]". وتفسيرا لذلك يطبق قانون العقوبات على كل جرائم التي تقع في الإقليم البحري للدولة الجزائرية.

[1] عبد المومن بن صغير، تطبيق النص الجنائي بين الإقليمية والعالمية في ظل عولمة مكافحة الجرائم المستحدثة، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 10، العدد 03، ديسمبر 2019، ص 63.

2. مبدأ الشخصية:

استنادا للفقرة الثانية من المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري، فإن في حالة ارتكاب شخص جزائري جنحة أو جناية خارج إقليم الجزائر، يمكن متابعته والحكم عليه في الجزائر وهذا في حالة إذا لم يثبت الجاني أنه حكم عليه نهائيا في الخارج وفي حالة الحكم بالإدانة أنه قضى العقوبة أو سقطت عنه بالتقادم أو حصل على العفو عنها[1]. كما تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها، وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية[2]. كما يجوز متابعة كل أجنبي سواء كان مسافرا أو عاملا في باخرة، ارتكب خارج إقليم الجزائر بصفة فاعل أصلي أو شريك أو محرض في جناية أو جنحة ضد أمن الدولة الجزائرية أو مصالحها الأساسية أو تزييفا لنقود أو أوراق مصرفية وطنية متداولة قانونا في الجزائر أو في جناية أو جنحة ترتكب إضرارا بمواطن جزائري[3].

الفرع الثاني: أركان المسؤولية الجزائية:

لكي يسأل الشخص جزائيا يتعين توافر الخطأ، أو ما يعرف بالركن المعنوي حتى تكيف الواقعة المادية المنصوص عليها قانونا على أنها جريمة. كما يجب أن يكون الفاعل قد ارتكب فعله وهو في حالة وعي وإدراك، وقادر على التمييز واتخاذ القرار أي متمتع بحرية الإرادة والاختيار، بما يفيد توفر الأهلية الجنائية لديه. وعليه تقوم المسؤولية الجزائية على

---

[1] المادة 744 من القانون رقم 25-14 مؤرخ في 3 غشت 2025 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 54 لسنة 2025.

[2] المادة 752 من قانون الإجراءات الجزائية.

[3] المادة 750 من قانون الإجراءات الجزائية.

ركنين أساسيين يتمثلان في الخطأ والأهلية الجنائية[1]، ويؤدي تخلف أحدهما إلى انتفاء هذه المسؤولية.

أولا: الخطأ:

يعرف الخطأ بأنه إتيان فعل مجرم قانونا ومعاقب عليه سواء عن قصد أو عن غير قصد[2]، لا يكفي لقيام المسؤولية الجزائية مجرد صدور سلوك إجرامي عن الفاعل، بل يشترط أيضا توافر الإرادة الإجرامية لديه. وهذه الإرادة قد تأخذ صورتين: إما العمد من خلال اتجاه إرادة الجاني إلى ارتكاب فعل غير مشروع أو الخطأ غير العمدي الناتج عن الإهمال أو قلة الاحتياط[3].

ويلاحظ أن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا صريحا للخطأ سواء في صورته العمدية أو غير العمدية، مما يستدعي التطرق إلى شرح موجز لهاتين الصورتين.

• القصد الجزائي:

ويعرف على أنه إرادة ارتكاب الجريمة كما حددها القانون، مع علم الجاني بمخالفة نواهيه التي يفترض العلم بها[4]. أي أن القصد الجزائي يتشكل من عنصرين أساسيين: أولهما اتجاه الإرادة إلى ارتكاب الجريمة، وثانيهما علم الفاعل بأركانها. فإذا توافر هذان العنصران معا وهما العلم والإرادة، تحقق القصد الجزائي أما إذا انتفى أحدهما أو كلاهما انتفى هذا

---

[1] أشواق زهدور، المسؤولية الجزائية، محاضرات في المسؤولية الجزائية، مقدمة لطلبة السنة الثانية ماستر قانون جنائي معمق، جامعة وهران 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2018، ص 8. الرابط: https://ds.univ-oran2.dz:8443/bitstream/123456789/4926/1/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B3%D8%A4%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D9%8A%D8%A9.pdf

[2] أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، دار هومة، الجزائر، 2003، ص 162.

[3] أشواق زهدور، المرجع نفسه ، ص 8.

[4] أحسن بوسقيعة، المرجع نفسه، ص101 .

القصد. وعليه يمكن تعريف القصد الجزائي بأنه علم الجاني بعناصر الجريمة واتجاه إرادته إلى ارتكابها[1]. وفيما يلي سنتناول هاذين العنصرين لفهم القصد الجزائي:

- **العلم بعناصر الفعل الاجرامي:**

يقصد بالعلم حالة ذهنية تتمثل في قدر من الوعي والإدراك يسبق تكون الإرادة، ويمكن الشخص من فهم الوقائع على نحو صحيح ومطابق للواقع. ويشترط لقيام القصد الجزائي أن يكون الجاني عالما بتوافر أركان الجريمة، ومدركا أن فعله يعد مخالفا للقانون ومعاقبا عليه[2]. ويعد العلم بالقانون مفترضا في حق الجميع، لذلك لا يقبل الدفع بالجهل بأحكامه تكريسا لمبدأ استقرار المعاملات واحترام النصوص القانونية، وهو ما تحرص عليه معظم الدساتير. وبناء على ذلك، يجب أن يكون الجاني على علم بأن سلوكه سواء كان فعلا أو امتناعا يشكل اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون.

- **إرادة تحقيق الفعل الإجرامي:**

لا يكفي لقيام القصد الجزائي مجرد علم الجاني بعناصر الفعل الإجرامي، بل يجب أيضا أن تتجه إرادته إلى تحقيق هذا الفعل بعناصره. كما يتعين أن تنصرف إرادته إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وذلك في الجرائم التي يتطلب فيها القانون تحقق نتيجة معينة[3].

- **الخطأ غير العمدي:**

لم يعرف المشرع الجزائري الخطأ غير العمدي وإنما اكتفى ببيان صوره فقط. ويمكن تعريفه بأنه انصراف إرادة الجاني إلى ارتكاب السلوك الإجرامي دون قصد تحقيق نتيجة إجرامية معينة، بحيث يخل هذا السلوك بواجب الحيطة والانتباه الذي تفرضه القواعد

---

[1] أحسن بوسقيعة، مرجع سابق ، 101

[2] عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، ج 1، الجريمة، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة 7 ، الجزائر، 2009 ، ص 250

[3] أشواق زهدور، مرجع سابق ، ص 11.

القانونية، أيا كان مصدرها شريطة أن يترتب عنه حدوث نتيجة إجرامية[1]. وعليه لا يمكن تصور الشروع في الجرائم غير العمدية. وللخطأ غير العمدي صور متعددة، حددها المشرع الجزائري في المادة 288 من قانون العقوبات وتتمثل في: الرعونة، وعدم الاحتياط، وعدم الانتباه، والإهمال، وعدم مراعاة الأنظمة[2].

ثانيا: الأهلية الجزائية:

يقصد بالأهلية الجزائية توافر مجموعة من الصفات في الشخص تجعله صالحا لنسبة الجريمة إليه بوصفه فاعلا لها عن وعي وإرادة[3]. والأصل أن الإنسان هو وحده المسؤول عن أفعاله الإجرامية وهو الذي يتحمل جزاء مخالفة القواعد القانونية. غير أنه لا يكفي لقيام المسؤولية الجزائية مجرد صدور الجريمة عن الإنسان بل يجب أن يكون متمتعا بالأهلية أي أن يكون واعيا مميزا وأن تتجه إرادته إلى ارتكاب الفعل الإجرامي. وعليه تتحقق الأهلية الجزائية بتوافر شرطين أساسيين هما الإدراك وحرية الإرادة. فإذا انتفى أحدهما أو كلاهما امتنع قيام المسؤولية الجزائية وتعذر توقيع العقوبة.

الادراك والتمييز:

يقصد بالإدراك أو التمييز بوجه عام قدرة الشخص على فهم ماهية ما يقدم عليه من فعل أو امتناع وتقدير ما يترتب عليه من نتائج[4]. فمثلا المادة 47 من قانون العقوبات تنص على أنه:" لا عقوبة على من كان في حالة جنون..."، وبالتالي يتحقق الإدراك أو التمييز لدى الشخص الذي يبلغ درجة كافية من النضج العقلي تمكنه من فهم طبيعة السلوك وتقدير آثاره على المصلحة محل الحماية الجنائية. إذ إن القدرات الذهنية والنفسية للفرد تبدأ

---

[1] عدو عبد القادر، مبادئ قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، دار هومة، الجزائر 2010، ص 199.

[2] المادة 288 من قانون العقوبات الجزائري.

[3] أشواق زهدور، مرجع سابق ، ص 15.

[4] سمير عالية، الوسيط في شرح قانون العقوبات، القسم العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2020، ص 282.

في التكون منذ الولادة، ولا تثبت الأهلية الجزائية إلا بعد اكتمال نموها وبلوغ سن معينة يقره القانون يصبح فيها الفرد قادرا على التمييز.

الإرادة وحرية الاختيار:

حسب المادة 48 قانون العقوبات فإنه لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها[1]، أي أنه يقصد بالإرادة أو حرية الاختيار قدرة الشخص على توجيه سلوكه نحو القيام بفعل معين أو الامتناع عنه أي تمتعه بإمكانية الفعل أو الترك. وبالتالي لا يكفي توافر الإدراك وحده لقيام المسؤولية الجزائية، بل يجب أن يكون الفاعل حر الإرادة عند ارتكاب الفعل حتى تصح مساءلته قانونا[2]. أي أن ذلك الشخص قد يكون مدركا لسلوكه وواعيا بنتائجه لكنه قد يجبر على القيام به دون إرادته بسبب خارج عن سيطرته كما في حالة الإكراه مثلا.

المطلب الثاني: الجرائم الموجبة لمسؤولية الربان في القوانين الأخرى

يسأل ربان السفينة جزائيا ليس فقط في إطار القواعد العامة لقانون العقوبات، بل قد تمتد مسؤوليته لتشمل جرائم منصوصا عليها في نصوص قانونية خاصة، لاسيما تلك الواردة في القانون البحري أو في التشريعات المرتبطة بالملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، إضافة إلى ما تقرره الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. ويعكس ذلك خصوصية النشاط البحري وتعدد مصادر التنظيم القانوني له، مما يوسع من نطاق التجريم والمسؤولية المترتبة على الربان.

وانطلاقا من ذلك سيتم التطرق في هذا المطلب إلى الجرائم الموجبة لمسؤولية الربان في القوانين الأخرى من خلال فرعين، يتناول الأول الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري بينما يخصص الثاني للجرائم المنصوص عليها في القوانين الخاصة.

---

[1] المادة 48 من قانون العقوبات الجزائري.

[2] أشواق زهدور، مرجع سابق، ص 17.

الفرع الأول: الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري:

تعتبر الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري من أهم صور المسؤولية الجزائية الخاصة التي يمكن أن تنشأ في المجال البحري، نظرا لطبيعة النشاط الملاحي وما يترتب عنه من مخاطر تمس سلامة السفينة والطاقم والركاب. وقد خص المشرع البحري بعض الأفعال بنصوص تجريمية مستقلة، تراعي خصوصية الملاحة البحرية وتحدد بدقة التزامات الربان والجزاءات المترتبة على مخالفتها.

أولا: جريمة إخلال الربان بمبدأ السلامة البحرية:

يضطلع الربان بوظيفة فنية جوهرية تتمحور حول القيادة المطلقة للسفينة وإدارتها والإشراف المباشر على الرحلة البحرية وهو ما دفع المشرع إلى إقرار حزمة من الواجبات الصارمة التي تضمن سلامة الأرواح والممتلكات باعتبار الربان المسؤول الأول عن أي قرار تقني يمس السفينة ومن عليها. وفي هذا السياق تبرز جريمة الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة كأحد أبرز صور الإخلال بهذا المبدأ، وتتحقق سواء كان ذلك بإرادة الربان المنفردة أو نتيجة تهاون منه إذ يلتزم الربان قانونا بإخضاع السفينة لمعاينة دقيقة قبل الإبحار للتحقق من صلاحيتها الفنية والحصول على شهادات السلامة وترخيص الملاحة. فإن أي إبحار بسفينة تفتقر لشروط الصلاحية أو التجهيز الكافي يعرض الربان للمساءلة الجنائية حيث نص المشرع على معاقبة كل من يبحر بسفينة في حالة سيئة أو غير ممونة بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية تأكيدا على جسامة هذا الإخلال في القانون البحري. ومن بين هذه الاخلالات نذكر[1]:

الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة: يتجسد هذا الإخلال في قيام الربان بقيادة السفينة دون التأكد من سلامتها الفنية والتقنية.

[1] أريوط وسيلة ، مرجع سابق، ص 122-126.

عدم مراعاة صلاحية وثائق وسندات السفينة: إذ يجب على الربان التأكد من أن جميع سندات الأمن وشهادات السلامة سارية المفعول[1]، ويعد إبحاره بسفينة انقضت مدة صلاحية وثائقها أو سحبت منها بمثابة إخلال بالضمانات القانونية التي تقرها السلطات البحرية.

مخالفة قواعد الاتجاه الملاحي وأمن الملاحة: وتزداد جسامة هذا الالتزام عند الملاحة في ظروف جوية قاسية أو أثناء الليل حيث يتعين عليه اتخاذ أقصى درجات الحيطة لتفادي المخاطر الملاحية، وأي تغيير للاتجاه الملاحي يعرض الربان المساءلة الجنائية.

جريمة التسبب في التصادم أو الجنوح: تقوم مسؤولية الربان عن جريمة التسبب في التصادم أو الجنوح عند ثبوت إهماله أو تقصيره في احترام القواعد البحرية[2]، مما يؤدي إلى اصطدام السفينة أو جنوحها. وتمتد هذه المسؤولية لتشمل حماية الأرواح والحمولة والبيئة البحرية من الأضرار الناتجة عن الحادث.

ثانيا: جريمة المساس بالانضباط على مستوى السفينة:

تعد جريمة المساس بالانضباط على مستوى السفينة من الأفعال التي تمس النظام الداخلي وسير العمل الملاحي، لما لها من تأثير مباشر على سلامة الرحلة البحرية واستقرارها. وتقوم هذه الجريمة كلما صدر عن الربان أو أحد أفراد الطاقم سلوك من شأنه الإخلال بالانضباط العام داخل السفينة أو تعطيل تنفيذ الأوامر والتعليمات. ويمكن الحديث عن الجرائم التالية كجرائم تمس الانضباط على مستوى السفينة[3]:

الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة: فكل ربان ساعد على انتحال ممارسة القيادة على متن السفين يعاقب جزائيا[4].

---

[1] المادة 488 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 483 من القانون البحري الجزائري.

[3] أريوط وسيلة ، مرجع سابق ، ص 130.

[4] المادة 523 من القانون البحري الجزائري.

التعسف في استعمال السلطة: إذا تعسف الربان في استعمال سلطته اتجاه شخص على متن السفينة أو امر بذلك فإنه يتعرض لعقوبة[1]، كما أنه إذا سمح باستعمال عنف دون اسباب شرعية أو أمر باستعماله في ممارسه وظائفه أو بمناسبة ممارستها فانه يعاقب طبقا لأحكام قانون العقوبات.

جريمة التزوير والتهريب: وتتمثل في قيام ربان السفينة بتسجيل بيانات غير صحيحة في وثائق السفينة، أو مساهمته في نقل الكحول والمشروبات الكحولية بكميات تفوق المسموح بها، بما يشكل إخلالا بالقواعد المنظمة للملاحة البحرية.

السكر على متن السفينة: وتقوم هذه الجريمة عند ضبط الربان أو أحد أفراد الطاقم في حالة سكر أثناء أداء المهام أو نوبة الحراسة أو الاعتياد على هذا السلوك[2]، لما يشكله من خطر على أمن وسلامة الملاحة البحرية.

ثالثا: الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية:

توجد العديد من الاتفاقيات الدولية التي تتضمن أحكاما تتعلق بالمسؤولية الجنائية لربان السفينة لعل أهمها:

1. الاتفاقية الدولية المعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر STCW 1978:

نظرا لطبيعة العمل البحري يتعين على من يزاوله أن تتوفر فيه جملة من الشروط التي تمكنه من أداء مهامه بكفاءة وتحمل المسؤوليات الملقاة على عاتقه، ولضمان توافر هذه الشروط في جميع أفراد الطاقم البحري أقر المشرع الدولي اتفاقية دولية تعنى بتحديد معايير التدريب وإصدار الشهادات وتنظيم أعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978. كما لم تقتصر العقوبات على مرتكب الفعل المخالف لأحكام هذه الاتفاقية، بل امتدت لتشمل

[1] المادة 524 من القانون البحري الجزائري

[2] المادة 534 من القانون البحري الجزائري

السفينة ذاتها، حيث أجيز للجهة المختصة بالتفتيش احتجازها ومنعها من الإبحار متى وجد مبرر لذلك[1] . كون الربان أحد العاملين على ظهر السفينة وقائدها الأعلى، لا بد له طبقا لأحكام هذه الاتفاقية مسك وثيقة سارية صادرة عن الإدارة المختصة تؤهله لشغل وظيفة ربان لا يعتريها أي نوع من أنواع الغش والا خضع الربان للعقوبات الجنائية، ويقصد بالشهادة في مفهوم هذه الاتفاقية كل وثيقة سارية المفعول مهما كانت تسميتها تصدر عن الإدارة المختصة أو بموافقتها أو تكون معتمدة من قبلها، وتخول لحاملها شغل الوظائف المحددة فيها أو وفقا للتعليمات الوطنية المعتمدة، وذلك متى كان قائدا لإحدى السفن الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية. كما يقصد بالسفن الخاضعة لتطبيقها كل سفينة مخول لها قانونا رفع علم إحدى الدول الأعضاء، باستثناء السفن المملوكة ملكية عامة للدولة، أو تساهم الدولة في رأسمالها وكذلك تلك التي تقوم الدولة بتشغيلها سفن الصيد، يخوت النزهة، السفن الشخصية بدائية الصنع[2] وبالتالي فإن السفن التجارية الخاصة تخضع لإعمال بنود هذه الاتفاقية.

2. اتفاقية سولاس لسنة 1974:

على أعقاب حادثة غرق سفينة تيتانيك وما خلفته من خسائر بشرية جسيمة تحرك المجتمع الدولي لإقرار اتفاقية دولية تهدف إلى ضمان سلامة الأرواح في البحار، تمثلت في اتفاقية سولاس[3]. فالسفينة رغم ما تحمله من ثروات يبقى أثمن ما على متنها هو الروح البشرية التي لا تقدر بثمن. وتحقيقا لهذا الهدف أقرت الاتفاقية بعض أحكام الإعفاء من المسؤولية الجنائية لربان السفينة تشجيعا له على إنقاذ الأرواح البشرية. إذ تنص المادة الخامسة منها على جواز أن تأذن الدول المتعاقدة في حالات إجلاء الأشخاص تفاديا لتهديد حياتهم بنقل عدد يفوق الحد المسموح به في الظروف العادية.

---

[1] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية للربان، مرجع سابق ، ص 136.

[2] المادة 10 من الاتفاقية الدولية المعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين بالبحر لعام 1978، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88-18 المؤرخ في 26 أبريل 1988 ، جريدة رسمية العدد 17 لسنة 1988.

[3] الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، برشلونة يوم 1976/02/16 وصادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 81 -02 المؤرخ في 1981/01/17 العدد 27 لسنة 1981.

غير أن هذا الإذن لا يحول دون ممارسة الدول الأخرى لحقها في الرقابة على هذه السفن عند دخولها موانئها كما تلتزم الدولة التي منحت الإذن بإخطار الأمين العام للمنظمة ببيان الظروف التي استدعت ذلك. وبذلك، فإن هذا التصرف، وإن كان في الأصل مخالفا للقواعد المتعلقة بعدد الركاب وشروط السلامة، إلا أن المشرع الدولي راعى الظروف الاستثنائية التي قد تفرضها الحوادث البحرية وما يترتب عنها من أخطار جسيمة على الأرواح فأجاز هذا الاستثناء دون ترتيب مسؤولية جنائية على الربان.

ومع ذلك فإن هذا الإعفاء ليس مطلقا بل يظل مقيدا بشرطين أساسيين هما حق الدول الأخرى في مراقبة السفن عند دخول موانئها إضافة الى التزام الدولة المانحة للإذن بإرسال تقرير مفصل إلى الأمين العام للمنظمة يبين طبيعة وظروف هذا الإجراء[1].

الفرع الثاني: الجرائم المنصوص عليها في القوانين الخاصة

1. قانون حماية البيئة:

لقد أعطى قانون البيئة[2] أهمية كبيرة لحماية البيئة ككل والبيئة خصوصا، وقد خصص لهذا الموضوع موادا عديدة في الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث المعنون بمقتضيات حماية البيئة، حيث نص قانون حماية البيئة على أنه مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد المواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.

---

[1] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية للربان، مرجع سابق ، ص 138.

[2] القانون 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 الموافق ل 19 يوليو 2003 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة المعدل والمتمم، جريدة رسمية العدد 43 لسنة 2003.

- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمساس بقدراتها السياحية[1].

على أنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة البحرية، بعد إجراء تحقيق الترخيص بالصب أو العمر أو الترميد بالبحر، مع مراعاة شروط انعدام الخطر وعدم الإضرار.

أما إذا توافرت حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عوامل أخرى، أو إذا كانت حياة البشر معرضة للخطر وكذا أمن السفينة فإنه لا تطبق الأحكام المذكورة قبلا[2].

كما ألزم هذا القانون زبان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلوين أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية[3]

كما أكد على حضر صب المحروقات أو مريجها في البحر[4].

أما إذا تسبب الربان في وقوع حادث ملاحي بسبب سوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه ونتج عنه تدفق مواد ملوثة للمياه الخاضعة للقضاء الجزائري فإنه يعاقب بغرامات مالية الا في حالة القوة القاهرة.

وفي حال عدم تبليغ الربان عن حادث ملاحي وقع بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها تسبب فيه مركبه ومن شأنه تهديد البيئة البحرية وكانت سفينته تحمل مواد خطيرة أو سامة فإنه يعاقب جزائيا[5]. وعليه، يتضح أن قانون حماية البيئة جاء متوافقا مع أحكام القانون البحري من جهة ومكملا له من جهة أخرى، حيث يلتقي كلاهما في هدف مشترك يتمثل في إرساء نصوص ردعية تضمن تعزيز حماية الوسط البحري.

---

[1] المادة 52 من قانون حماية البيئة.

[2] المادة 54 من قانون حماية البيئة.

[3] المادة 57 من قانون حماية البيئة.

[4] المادة 94 من قانون حماية البيئة.

[5] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية للربان، مرجع سابق ، ص 133-134.

2. قانون الجمارك:

الفصل الرابع من قانون الجمارك[1] تحت عنوان إحضار البضائع أمام الجمارك في قسمه الثاني المعنون بالنقل بحرا، نص على أحكام تتعلق بربان السفينة فقانون الجمارك قانون مركب باعتباره تتداخل فيه عدة مواضيع وفروع. ونجد هذا القانون وفي أحكامه التي تناولت موضوع الربان ما يلي:

أوجب على كل ربان سفينة فور الدخول إلى المنطقة البحرية من النطاق الجمركي وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالحمولة أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ وذلك عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرها وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة المراقبة[2].

أوجبت أحكام هذا القانون أن تتضمن الوثيقة أي التصريح بالحمولة تصريحا موجزا لحمولة السفينة، وكذا البيانات الضرورية للتعرف على البضائع ووسيلة النقل. لا سيما عدد الطرود ونوعها وعلاماتها وأرقامها وطبيعة البضائع ووزنها الإجمالي ومكان شحنها كما أوجبت أن تكون موقعة من قبل ربان السفينة[3].

يتوجب أيضا على ربان السفينة أو ممثله القانوني أن يقدم لمكتب الجمارك خلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء:

- التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي كما هو محتمل تأشيره من طرف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.
- التصريح بمؤن السفينة والتصريح بالبضائع التي هي في حوزة الطاقم.

---

[1] القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979والمتضمن قانون الجمارك المعدل والمتمم، جريدة رسمية العدد 16 لسنة 1979.

[2] المادة 53 من قانون الجمارك.

[3] المادة 54 من قانون الجمارك.

- كل الوثائق الأخرى التي قد تطالب به إدارة الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها والتي يحددها قانون الجمارك.

على أن تقدم هذه الوثائق ولو كانت السفن فارغة ولا تسري مدة الأربع وعشرين ساعة المنصوص عليها أيام الجمعة والأعياد[1].

وبناء على ذلك، يعد ربان السفينة مسؤولا عن جميع أشكال السهو أو الأخطاء المتعلقة بالتصاريح أو الوثائق التي تقوم مقامها وبصفة عامة عن مختلف المخالفات الجمركية المرتكبة على متن السفينة[2]. غير أن العقوبات السالبة للحرية المنصوص عليها في قانون الجمارك لا تطبق عليه إلا في حالة ثبوت ارتكابه لخطأ شخصي.

[1] المادة 56 من قانون الجمارك.

[2] أريوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية للربان، مرجع سابق ، ص 135-136.

خلاصة:

يتضح من دراسة الإطار القانوني لربان السفينة أن طبيعته الخاصة تمنحه سلطات واسعة على متن السفينة، لكنه في المقابل يخضع لمسؤولية جزائية دقيقة. فالربان حسب ماهيته يعد المسؤول الأول عن قيادة السفينة وضمان سلامتها وسلامة الطاقم والركاب والبضائع، كما يلتزم باحترام القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة البحرية. ويقصد بالربان الشخص الذي يعهد إليه قانونا بقيادة السفينة وإدارتها وتمثيل مالكها أثناء الرحلة البحرية وهو ما يمنحه مركزا قانونيا متميزا يختلف عن باقي العاملين في المجال البحري.

وقد نظم التشريع البحري الجزائري وظيفة الربان من خلال تحديد شروط تعيينه وصلاحياته والتزاماته، كما وضع الأساس التشريعي لمسؤوليته الجزائية من خلال أحكام القانون البحري وقانون العقوبات إلى جانب القوانين الخاصة والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية. وتظهر هذه المسؤولية عند إخلال الربان بالواجبات المفروضة عليه أو مخالفته لقواعد السلامة والأمن البحري.

ونظرا لطبيعة الرحلات البحرية وبعد السفن عن رقابة السلطات فإن القرارات التي يتخذها الربان تكون ذات أهمية كبيرة وقد يترتب عنها آثار خطيرة تمس الأرواح أو البيئة أو الملاحة البحرية، مما يفرض ضرورة التوازن بين السلطات الممنوحة له والمسؤوليات القانونية الملقاة على عاتقه. لذلك فإن دراسة المسؤولية الجزائية للربان تعد ضرورية لفهم كيفية تطبيق القانون في المجال البحري وضمان السلامة وحماية الحقوق والمصالح في البحر.

الفصل الثاني:

آثار قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة

الفصل الثاني: آثار قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة

لم يعرف المشرع الجزائري المسؤولية بصفة عامة، أو المسؤولية الجزائية بصفة خاصة، غير أنه نص على مضمونها من خلال الإشارة لبعض أحكامها، وترك للاجتهاد الفقهي مسألة تحديد التعريف المناسب للمسؤولية الجزائية، فنجد أن مضمون المسؤولية الجنائية حسب الفقه تتمثل في تحمل الجاني لتبعه أفعاله التي تعد رابطة تنشأ بين الدولة والفرد وبمقتضاها يلتزم الجاني بتنفيذ كافة الآثار القانونية التي تترتب على ارتكاب الجريمة من خلال خضوعه لرد فعل المجتمع وهذه الآثار تشمل العقوبات وتدابير الأمن[1]، أضف إلى ذلك يمكن قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة في حالة مخالفة الالتزامات المهنية المفروضة عليه بموجب القانون البحري والتي أدرجها المشرع في القسم الثالث من الفصل الثالث من الباب الثاني.

ولإثراء هذا الموضوع نقسم هذا الفصل إلى المبحثين نبحث في المبحث الأول الإجراءات المتبعة في متابعة الربان جزائيا، بينما في المبحث الثاني نبين فيه حول الجزاءات المترتبة على المسؤولية الجنائية للربان.

[1] عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري القسم العام نظرية الجريمة، الجزء الثاني، الطبعة 03، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 213.

المبحث الأول: الإجراءات المتبعة في متابعة الربان جزائيا:

تخضع متابعة ربان السفينة جزائيا لجملة من الإجراءات القانونية التي تبدأ بمرحلة التحري والتحقيق من طرف الجهات المختصة، كشرطة الحدود البحرية أو مصالح خفر السواحل والضبطية القضائية، ثم تنتقل إلى مرحلة التحقيق القضائي والمحاكمة أمام الجهات القضائية المختصة، كما تختلف هذه الإجراءات بحسب طبيعة ونوع الجريمة المرتكبة، سواء تعلق الأمر بجرائم الإهمال البحري أو التلوث البحري أو مخالفة قواعد الملاحة أو الجرائم المرتبطة بسلامة الأشخاص والبضائع، والتي قسمها المشرع في القانون البحري إلى جرائم متعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية، وجرائم متعلقة بالمساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن. ولتوضيح ذلك نتناول في هذا المبحث : الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية في المطلب الأول، و تحريك الدعوى وإجراءات التحقيق وذلك في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية

لقد قسم المشرع الجزائري الجرائم البحرية إلى قسمين هناك جرائم متعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية، وهناك جرائم متعلقة بالمساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن ، وعلى هذا الأساس نبين في هذا المطلب الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية والذي يكون بين الاختصاص الإقليمي (الفرع الأول) وتنازع الاختصاص القضائي الدولي (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي:

نظم المشرع الجزائري موضوع الاختصاص الإقليمي للجهات القضائية ذات الاختصاص الموسع في المادة الجزائية بنصوص متعددة، لاسيما القانون رقم 25-14 المؤرخ في 3 غشت 2025 المتضمن لقانون الإجراءات الجزائية الجديد بالإضافة إلى بعض النصوص الخاصة على غرار قانون 06-01 المتعلق بقانون مكافحة الفساد ومكافحته الصادر سنة 2006 [1].وبالرجوع إلى أحكام القانون الإجراءات الجزائية القديم نجد أن المادة 590 منه تنص على تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها ، وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبي.

حيث باستقراء وباستخلاص ما تضمنته هذه المادة نجد أن المشرع قد ذكر امتداد اختصاص القانون الإقليمي في عرض البحر ومهما كانت جنسية مرتكب الجريمة سواء جنح أو جنايات ويرتكز على عنصرين عنصر الراية الجزائرية وعنصر عرض البحر وميناء الجزائر، ومن المتعارف عليه أن المناطق البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية مما يسمى بالبحر العام تتكون من منطقتين بحريتين تفصل الواحدة عن الأخرى، وهما أعالي البحار وقيعان البحار، إلا أن المنطقة التي تهمنا في هذا الإطار هي أعالي البحار التي تطفو عليها البواخر والسفن ، فهي المنطقة العالمية من البحر التي تحدث فوقها العديد من الأعمال والنشاطات وتنظمها العديد من المبادئ الأنظمة والمبادئ القانونية، كما تعد من المناطق أقل نظاما في العالم في الحماية بل باعتبارها مسرحا للأحداث والجرائم البحرية الدولية[2].

---

[1] محمد لكرارتوش، الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائية في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، العدد 14 جانفي 2016، ص 308.

[2] كهينة بطوش، نطاق تطبيق مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في أعالي البحار، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة بسكرة، المجلد 13، العدد 04، أكتوبر 2021، ص 143

الفرع الثاني: تنازع الاختصاص القضائي الدولي:

تنص المادة 744 من القانون 25-14 المتعلق بقانون الإجراءات الجزائية: " كل واقعة موصوفة بأنها جناية معاقب عليها في القانون الجزائري وارتكبها جزائري خارج إقليم الوطني يجوز أن تتابع ويحكم فيها في الجزائر، غير أنه لا يجوز، أن تجرى المتابعة أو المحاكمة إلا إذا لم يثبت الجاني أنه حكم عليه نهائيا في الخارج وإن يثبت في حالة الحكم بالإدانة أنه قضى العقوبة أو سقطت عنه بالتقادم أو حصل على العفو منها ".

وتنص المادة 745 من نفس القانون سالف الذكر على أن كل واقعة موصوفة بأنها جنحة ، سواء في نظر القانون الجزائري أو في نظر تشريع البلد الذي ارتكبت فيه ، يجوز المتابعة من أجلها والحكم فيها في الجزائر إذا كان مرتكبها جزائريا ، ولا يجوز أن تجرى للمحاكمة أو يصدر الحكم المنصوص عليها في الفقرة 02 من المادة 744 أعلاه.
وعلاوة على ذلك ، فلا يجوز أن تجرى المتابعة في حالة ما إذا كانت الجنحة المرتكبة ضد أحد الأفراد وإلا بناء على طلب النيابة العامة بعد إخطارها بشكوى من الشخص المضرور أو ببلاغ من سلطات القطر الذي ارتكب الجريمة فيه، حيث يتضح لنا بناء على هذه النصوص القانونية المشار إليها سابقا أن المشرع الجزائري قد أقر مبدأ امتداد الاختصاص القضائي الجزائي خارج الإقليم الوطني في بعض الحالات لاسيما في جنح والجنايات التي ترتكب خارج إقليم الدولة ولكن وفق شروط حددتها الفقرة 02 من المادة 744 من القانون الإجراءات الجزائية وهذا بهدف حماية الدولة من جهة ومتابعة الجناة الجزائريين حتى ولو ارتكبوا أفعالهم في الخارج من جهة أخرى ، وهذا في حالة عدم صدور حكم نهائي أجنبي أو تنفيذ العقوبة أو سقوطها إما بالتقادم أو العفو عنها ، كما في حالة تعدد الجناة أي أشخاص أي بمعنى أخر ، كل من كان في الإقليم الوطني، شريكا أو محرضا في جناية أو جنحة مرتكبة في الخارج يجوز أن يتابع من أجلها ويحكم عليه فيها بمعرفة الجهات القضائية الجزائرية إذا كانت الواقعة معاقبا عليها في كلا القانونين الأجنبي والجزائري، بشرط أن تكون تلك الواقعة الموصوفة بأنها جناية أو جنحة قد تثبت ارتكابها بقرار نهائي من الجهة القضائية الأجنبية[1]. كما تجرى هذه المتابعة بناء على طلب النيابة العامة لمحل إقامة المتهم

[1] المادة 747 من القانون 25-14.

أو مكان آخر محل إقامة معروف له أو مكان القبض عليه، إذا لم يتقرر الاختصاص الإقليمي لآخر بموجب القانون[1]. أما في حالة إذا ارتكب أي شخص أو ربان سفينة أجنبي بصفته فاعل أصلي أو شريك أو محرض في جناية أو جنحة ضد أمن الدولة الجزائرية أو مصالحها الأساسية أو المقرات الدبلوماسية والقنصلية الجزائرية أو أعوانها أو تزييفا لنقود أو الأوراق مصرفية وطنية متداولة قانونا في الجزائر أو أي جناية أو جنحة ترتكب إضرارا بمواطن جزائري[2].

وبناء على ذلك نستنتج أن المشرع الجزائري قد أخذ بمبدأ الشخصية ومبدأ الإقليمية الموسعة في تطبيق القانون الجزائي، بهدف منع الإفلات من الجناة من العقاب من زاوية، ولضمان حماية النظام العام من زاوية الأخرى، حتى في الجرائم التي تتجاوز الحدود الإقليمية للدولة وذلك وفق شروط في حالة عدم صدور حكم نهائي أجنبي أو عدم تنفيذ العقوبة أو العفو عنها.

المطلب الثاني: تحريك الدعوى وإجراءات التحقيق:

إن الدعوى العمومية هي تلك الوسيلة القانونية والتي بموجبها للمجتمع ممثلا في النيابة العامة أن يطلب متابعة وتطبيق العقوبة اللازمة على كل من ارتكب جريمة بقصد خرق فعل ينص القانون على تجريمه أمام الجهة القضائية المختصة، أما آلية تحريكها فيقصد بها ذلك الإجراء الأولي الذي تقوم به جهة خولها القانون للقيام بهذه المهام من أجل القيام بتتبع الجريمة أمام القضاء، وطرحها أمامه من أجل الفصل في مدى أحقية أو عدم أحقية الدولة في تطبيق العقوبة كون هذا التحريك يعد نقطة البداية لاستخدام الدعوى الجزائية بهدف الكشف عن مرتكب الجريمة وتطبيق قانون العقوبات[3]. وتوسعا في هذا المطلب نستعرض تحريك الدعوى العمومية (الفرع الأول) ووسائل الإثبات في الجرائم البحرية (الفرع الثاني).

---

[1] المادة 749 من القانون 25-14.

[2] المادة 750 من القانون 25-14 .

[3] يونس دلاسي ونفيسة لخضري، آليات تحريك الدعوى العمومية في ظل القانون 25-14، مجلة ضياء للدراسات القانونية المجلد 07، العدد 01، سنة 2025، ص 183.

الفرع الأول: تحريك الدعوى العمومية في الجرائم البحرية

يقصد بالتحريك الدعوى العمومية في الجرائم البحرية مباشرة الإجراءات القانونية من طرف الجهات المختصة بقصد متابعة أشخاص مرتكبي الجرائم التي تقع في المجال البحري سواء على متن السفينة أو في المياه الإقليمية والموانئ وذلك بهدف تطبيق القانون من جهة وحماية الأمن البحري والملاحة البحرية من جهة أخرى، كما تعد النيابة العامة الذي يمثلها وكيل الجمهورية صاحبة الاختصاص الأصيل في تحريك الدعوى العمومية[1]. وهذا حسب المادة 39 من القانون الإجراءات الجزائية، فهي تنوب المجتمع في المطالبة بتطبيق القانون على كل من يرتكب فعل يجرمه القانون أمام كل جهة قضائية مختصة وهذا بهدف تسليط الجزاء المناسب عليه، ومن بين أهم الطرق لتحريك الدعوى العمومية من طرف النيابة العامة هي الطلب الافتتاحي أمام قاضي التحقيق الذي حدده المشرع في المادة 69 من القانون الإجراءات الجزائية الجديد 25-14.

ضف إلى ذلك يوجد الإخطار الفوري وهذا حسب المادة 477 من القانون الإجراءات الجزائية الجديد 25-14 والأمر الجزائي الذي تبناه المشرع لأول مرة بموجب الأمر 15-02 المعدل والمتمم للقانون الإجراءات الجزائية[2]، وكذلك يوجد التكليف بالحضور الذي نصت عليه المادة 474 من القانون الإجراءات الجزائية 25-14 على خلاف النيابة العامة توجد جهات الأخرى مخولة لها الحق بتحريك الدعوى العمومية وهذا من قبل الشخص المضرور استنادا للفقرة 02 من المادة 02 من القانون الإجراءات الجزائية 25-14 ، وبناء على ذلك فالمشرع أجاز هذه الآلية للطرف المتضرر من الجريمة بتحريك الدعوى العمومية بواسطة شكوى مصحوبة مع ادعاء مدني حسب المادة 147 من القانون الإجراءات الجزائية 25-14 وهذا في حالة ما إذا تراخت النيابة العامة في ذلك[3] .

---

[1] يونس دلاسي ونفيسة لخضري، المرجع السابق، ص 84.

[2] الأمر 15-02 المؤرخ في 23 / 07 / 2015 المعدل والمتمم للأمر 66-155 الخاص بقانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 40 لسنة 2015.

[3] محمد عبد الرحمان خلفي، الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري والمقارن – دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة، الطبعة 08 ، دار بلقيس للنشر والتوزيع، الجزائر،2025 ، ص 258.

الفرع الثاني: وسائل الإثبات في الجرائم البحرية

تعد وسائل الإثبات في المواد البحرية ذات أهمية بالغة في نطاق القانون البحري، نظرا للطبيعة الفنية والتجارية المعقدة التي تميز بين المعاملات البحرية عن غيرها من المعاملات المدنية والتجارية الأخرى، بحيث يعد الإثبات جوهر وركيزة أساسية في صون حقوق الغير لاسيما إذا تعلق الأمر بإثبات جميع الوقائع سواء كانت مادية أو قانونية.
ومن بين أهم وسائل الإثبات في المواد البحرية نجد سند الشحن الذي نص عليه المشرع من خلال المادة 199 من القانون البحري الجزائري على أن الناقل يصدر بناء على طلب الشاحن عند استلام البضائع سند الشحن، وعلى هذا فسند الشحن عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة ومن ثم فهو دليل لإثبات واقعة الشحن وهو أيضا لإثبات عقد النقل البحري ذاته[1]، فبعد استلام البضائع يكون الناقل أو ممثله ملزم بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن حيث تتضمن معلومات لهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها[2].

يعد عقد النقل البحري من وسائل الإثبات في المادة التجارية الذي يعرف على أنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص أخر يسمى الشاحن بأن ينقل بضاعة من ميناء إلى آخر مقابل أجر محدد[3]. وبناء على ذلك نستخلص أن عقد النقل البحري يرد على الأشخاص أو للبضائع وقد نظمه المشرع الجزائري في المواد 820 إلى 859 من القانون البحري ، وعلى خلاف عقد النقل البحري للبضائع يوجد عقد التأمين الذي

---

[1] سند الشحن هو عبارة عن وثيقة إيصال يصدر من الناقل أو الربان إلى الشاحن يتسلمه البضائع على ظهر السفينة ليحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل، للتفاصيل أكثر ينظر، نبيل فرج، التوصيف القانوني الصحيح لسند الشحن وطبيعته القانونية، ص 03، ينظر موقع.www.gogel Books.com

[2] المادة 748 من القانون البحري الجزائري.

[3] للتفاصيل أكثر ينظر، محمد السيد الفقي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007، ص 283.

يعد نوع من أنواع العقود البحرية والذي عرفه المشرع الجزائري بموجب المادة 92 من قانون التأمينات بأنه عقد تأمين يهدف لملء ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري[1].

ضف إلى ذلك يوجد عقد إيجار السفن الذي عرفه المشرع في المادة 610 من القانون البحري الجزائري إذ يتم عقد استئجار السفن بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويرد استئجار السفن على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.

المبحث الثاني: الجزاءات المترتبة على المسؤولية الجزائية للربان

تعد المسؤولية الجزائية لربان السفينة من بين أهم أمور المسؤولية في المجال البحري حيث أقرها المشرع الجزائري وذلك حسب المادة 412 من القانون البحري الجزائري والتي تنص "مع مراعاة أحكام المواد التالية في حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب فيه مسؤولية الربان السفينة الجزائية أو التأديبية عن مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة، فلا تجرى أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية والإدارية للدولة والتي كانت السفينة تحمل رايتها وقت وقوع حادث التصادم".

وللتوضيح أكثر حول هذه الجزاءات نقسم هذا المبحث إلى المطلبين نبين في المطلب الأول العقوبات الأصلية، بينما في المطلب الثاني نتناول العقوبات التكميلية المترتبة على المسؤولية للربان.

المطلب الأول: العقوبات الأصلية المترتبة على المسؤولية الجنائية للربان:

العقوبات الأصلية هي عقوبات أساسية ومباشرة التي لا يمكن استبدالها بعقوبات أخرى إلا في الحدود التي يقرها القانون في شأن ذلك، وقد أسس المشرع الجزائري لهذه العقوبات في إطار قانون العقوبات الجزائري الذي يحدد أنواعها ومجالات تطبيقها، كما دعمها بالقانون البحري الذي يضع قواعد خاصة تتعلق بالمخالفات والجرائم البحرية نظرا للطبيعة التي يتميز بها النشاط البحري وما يترتب عنه من مخاطر على أرواح الأشخاص

[1] الأمر 95-07 المؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق ل 5 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية، عدد 13 لسنة 1995.

والممتلكات والبيئة البحرية. وعليه نبين في هذا المطلب الحبس والغرامة (الفرع الاول) وظروف تشديد العقوبة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الحبس والغرامة:

تعد عقوبة كل من عقوبة الحبس والغرامة من أبرز العقوبات الأصلية التي يعتمدها المشرع الجزائري في مواجهة مختلف الأفعال المجرمة، بحيث يعد الحبس من العقوبات السالبة للحرية التي تمس من حرية المحكوم عليه، بينما الغرامة تعد عقوبة مالية تلزم الجاني بدفع مبلغ نقدي للخزينة العمومية للدولة. وتماشيا مع ما تم ذكره لقد صنف القانون البحري الجزائري الجرائم البحرية إلى مخالفات وجنح وجنايات :

أولا: المخالفات:

تنقسم المخالفات البحرية إلى قسمين مخالفات من الدرجة الأولى ، ومخالفات من الدرجة الثانية.

1 – مخالفات من الدرجة الأولى:

تبنى المشرع هذه المخالفات في نص المادة 477 من القانون البحري الجزائري والتي جاءت عامة تهم كل شخص راكب أو عضو طاقم بما فيهم الربان وتتمثل المخالفات من الدرجة الأولى التي يمكن أن يرتكبها الربان حسب هذه المادة [1]:

– السكر على متن السفينة دون إخلال بالنظام وخارج الخدمة.

– عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الامتثال المشتركة.

وقد حدد المشرع الجزائري في نص هذه المادة أيضا العقوبات الأصلية المقررة لهذه المخالفات والتي تتمثل في:

– الحبس من عشرة 10 أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1.000 دج إلى 10.000 دج.

[1] المادة 497 من القانون البحري الجزائري.

2 – المخالفات من الدرجة الثانية:

طبقا لنص المادة 478 من القانون البحري الجزائري نجد من خلالها أن المشرع الجزائري قد نظم المخالفات المرتكبة من طرف ربان السفينة التي تعد من الدرجة الثانية والتي يمكن حصرها في:

– كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة.

– السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى.

– إشعال النار دون إذن، أو التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين.

– إتلاف العتاد بصفة غير إرادية.

– الشجار بدون اعتداء.

ويعاقب كل ربان سفينة ارتكب هذه المخالفات بعقوبة بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20.000 دج.

ثانيا: الجنح والجنايات

تقسم المشرع الجزائري الجنح والجنايات البحرية إلى ثلاثة أقسام نبينها في نقاط التالية، ونظرا لكثرة الجرائم نذكر بعضها منها فقط دون إشارة إلى جميعها.

1) جرائم متعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية:

نجد من بين أهم هذه الجرائم التي تمس بأمن الملاحة البحرية، الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية الذي يعاقب كل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة بغرامة مالية قدرها من 50.000 دج إلى 300.000 دج، كما يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 400.000 دج إلى 600.000 دج إذا كان هذا الفعل يعرض السفينة ذاتها أو السفن الأخرى أو الأشخاص والبيئة البحرية للأخطار[1].

[1] الفقرة 1 و2 من المادة 479 من القانون البحري الجزائري.

أما في حالة إذا كان الربان سفينة يحمل أشخاص ذوي الهجرة غير شرعية أو تحريض على ذلك، فتشدد عليه العقوبة في ذلك حسب المادة 541 من القانون البحري .

بصفة عامة قد شدد المشرع الجزائري العقوبة على ربان السفينة إذا ارتكب مخالفة أو جنحة أو جناية أثناء مهامه البحرية خاصة عندما يتعلق الأمر بالإهمال الجسيم في اتخاذ إجراءات السلامة البحرية أو مخالفة القواعد الملاحة أو حوادث البحرية ، مما يعتبر صفة ربان السفينة ظرفا مشددا في بعض الحالات لأنه يتمتع بسلطة فنية وقانونية تفرض عليه فرضها عليه المشرع بموجب القانون البحري. وهذا بهدف ضمان الانضباط داخل الملاحة البحرية من جهة، وترسيخ مبدأ المسؤولية المهنية من جهة أخرى.

على خلاف ذلك في حالة عدم مراعاة الاتجاه الملاحي من قبل ربان السفينة فإنه يعاقب بعقوبة جزائية تتمثل في غرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج[1]. أما فيما يخص التلوث الناتج عن حادث للملاحة فقد نظمها المشرع بموجب المادة 495 من القانون البحري، بحيث يعاقب عليها بالحبس من ستة 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 د.ج إلى 3.000.000 د.ج أو بإحدى العقوبتين بحيث يعاقب كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة حين تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وكمية الحمولة، من قبل ربان سفينة ويعاقب في حالة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 د.ج إلـى 150.000 دج[2].

2) الجرائم المتعلقة بالمساس بالنظام للملاحة البحرية:

لقد نص المشرع الجزائري بموجب القانون البحري على العديد من الجرائم المتعلقة بالمساس بالنظام الملاحة البحرية نذكر من بينها:

[1] ا مادة 487 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 488 من القانون البحري الجزائري.

الجرائم المتعلقة برفع العلم الذي تناولها المشرع الجزائري بموجب المواد من 501 إلى غاية المادة 507 من القانون البحري الجزائري. حيث يعاقب بالحبس من ستة 6 أشهر إلى خمسة سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج، كل ربان سفينة تمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول[1].

ضف الى ذلك الجرائم المتعلقة بنقل الملكية التي نصت عليها المادة 513 من القانون البحري الجزائري. بحيث أنه يعاقب بالحبس من ستة 6 أشهر إلى خمسة سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج كل ربان سفينة يبيع بدون ترخيص السفينة التي تولى قيادتها، أو حول عمدا لفائدته أو لفائدة شخص أخر السفينة التي أوكلت إليه قيادتها أو الذي ينحرف عمدا وبنية الانحراف عن الطريق.

وعلى خلاف ذلك توجد جرائم أخرى كإتلاف الحمولة أو المؤونة أو العتاد[2] وجريمة الامتناع عن الالتحاق بباخرة حربية[3].

3) الجرائم المتعلقة بالنظام والانضباط على متن السفينة:

نجد من بينها جرائم المتعلقة بقيادة السفينة والتي يعاقب عليها بحسب المادة 523 من القانون البحري الجزائري بالحبس من شهرين إلى ستة 6 أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان يساعده برضاه على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينته.

على خلاف جرائم المتعلقة بقيادة السفينة نجد جريمة إهمال الربان للالتزامات بتمثيل السلطة العامة التي يعاقب عليها المشرع الجزائري بغرامة مالية من 25.000 دج إلى 50.000 دج على كل ربان سفينة يرفض أو يهمل دون سبب شرعي ما يلي:

---

[1] المادة 501 من القانون البحري الجزائري.

[2] التي نص عليها المشرع من خلال المادة 514 من القانون البحري الجزائري بحيث يعاقب بالحبس من ستة 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، كل ربان يتلف بدون ضرورة جزءا من حمولة أو كلها أو المؤونة أو عتاد لمتن ما، أو يقوم بالتفريغ التدليسي.

[3] المادة 516 من القانون البحري الجزائري.

– إجراءات المعاينات المطلوبة في حالة وقوع جناية أو جنحة أو مخالفة بحرية أو خطأ تأديبي ارتكب على متن السفينة.

– تحرير إما عقود الحالة المدنية أو المحاضر الفقدان أو الوصايا أو عقود التوكيل أو القبول أو التفويض أو التقارير حول الأمراض والجروح والوفاة[1] ...

وفي الأخير يعد السكر من الجرائم المتعلقة بالنظام والانضباط على متن السفينة بحيث يعاقب عليه بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج، في حالة ضبط حالة سكر ربان على متن السفينة[2] .

الفرع الثاني: ظروف تشديد العقوبة:

تعد ظروف تشديد العقوبة من بين أهم الآليات القانونية التي اعتمد عليها المشرع الجزائري في قانون العقوبات لتحقيق التوازن بين جسامة الفعل الإجرامي وبين الجزاء المترتب عنه، بحيث قد أورد المشرع الجزائري أحكام تشديد في العود في الجنح وذلك حسب المادة 54 من قانون العقوبات.

أما في القانون البحري فيتم تشديد العقوبة في حالة العود من قبل ربان السفينة أو في حالة الإهمال الجسيم، أو مخالفة قواعد السلامة البحرية، أو تعريض السفينة أو ركابها للخطر أو لارتكاب جريمة من الجرائم الذي سبق وتم الإشارة إليهم في الفرع الأول أثناء تأدية الوظيفة البحرية على سبيل المثال في حالة عدم مراعاة ربان السفينة الاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة فترفع العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج إذا كانت ليلا أو في الظروف الجوية السيئة[3] هذا في إطار الجرائم المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية.

اما في حالة إذا كان ربان السفينة يحمل اشخاص ذوي الهجرة غير شرعية أو تحريض على ذلك فيتشدد عليه العقوبة في ذلك حسب المادة 545 من القانون البحري الجزائري .

---

[1] للتفاصيل أكثر ينظر المادة 533 من القانون البحري الجزائري.

[2] المادة 534 من القانون البحري الجزائري.

[3] المادة 487 من القانون البحري الجزائري.

بصفة عامة قد شدد المشرع الجزائري العقوبة على ربان السفينة إذا ارتكب مخالفة أو جنحة او جناية اثناء مهامه البحرية خاصة عندما يتعلق الأمر بالإهمال الجسيم في اتخاذ إجراءات السلامة البحرية أو مخالفة قواعد الملاحة أو الحوادث البحرية، كما يعتبر صفة ربان السفينة ظرفا مشددا في بعض الحالات لأنه يتمتع بسلطة فنية وقانونية فرضها عليه المشرع بموجب القانون البحري، وهذا بهدف ضمان انضباط داخل الملاحة من جهة وترسيخ مبدأ المسؤولية من جهة أخرى.

المطلب الثاني: العقوبات التكميلية والآثار المهنية والادارية

تعد العقوبات التكميلية من أهم الجزاءات التي يقررها المشرع الجزائري إلى جانب العقوبات الأصلية، وفقا حسب المادة 9 مكرر من القانون العقوبات التي تنص (يمكن أن يحكم على الجاني بالإضافة إلى العقوبات الأصلية، بعقوبات تكميلية تتمثل في الحرمان من بعض الحقوق، أو منع من ممارسة مهنة أو نشاط أو المصادرة، أو غيرها من التدابير المنصوص عليها قانونا)، ونظرا للطبيعة الحساسة لمهام ربان السفينة، فقد رتب المشرع على بعض الجرائم البحرية آثار مهنية قد تكون أشد وقعا من العقوبات الأصلية نفسها، وتتجاوز ذلك لتشمل تدابير تمس المركز المهني لربان السفينة كالسحب المؤقت للشهادة أو المنع من ممارسة الملاحة (الفرع الأول) مما يرتب عن العقوبات التكميلية الآثار المهنية والإدارية للحكم الجزائي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: سحب شهادة الربان أو المنع من مزاولة الملاحة:

يعتبر كل من سحب شهادة الربان والمنع من مزاولة الملاحة من العقوبات التكميلية التي تطبق على ربان سفينة في حالة ارتكاب هذا الأخير خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث ينتج عنه خطر على الأرواح والأموال وبالتالي يتوجب عليه احترام قواعد السير في البحر وكذلك السرعة المعقولة وأحكام سير السفن التجارية، وعليه نبين في هذا الفرع حالة سحب شهادة ربان السفينة (أولا) وحالة منع هذا الأخير من مزاولة الملاحة (ثانيا) .

أولا: سحب شهادة الربان:

لقد أقر المشرع الجزائري على إلزامية الشهادة البحرية لربان السفينة طبقا لنص المادة 384 من القانون البحري التي تنص على "لا يجوز لأي شخص أن يتولى قيادة سفينة أو العمل على متنها إلا إذا كان حائزا على المؤهلات والشهادات المطلوبة قانونا[1]." ففي حالة سحب الشهادة لربان السفينة لا يمكنه مزاولة نشاطه المتمثل في قيادة السفينة ضف إلى ذلك ينقسم سحب الشهادة إلى قسمين السحب المؤقت والسحب النهائي الذي نظمهما المرسوم التنفيذي 2000 – 338 المؤرخ في 28 رجب 1421 ، الموافق لـ 26 أكتوبر 2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما.

1/ السحب المؤقت للشهادة:

بناء على التقرير المفصل من إدارة البحرية التجارية يصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالسحب المؤقت لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية حسب طبيعة المخالفة المرتكبة وخطورتها تجاه الربان السفينة لمدة (2) شهرين إلى (6) ستة أشهر عندما يرتكب هذا الأخير إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 470، أو كان محل عقوبة في الحالات المذكورة في النقطتين 2 و4 من المادة 477 من الأمر رقم 76 – 80 المتضمن القانون البحري.

ومن بين أهم المخالفات التي نص عليها المشرع بموجب المادة 470 من القانون البحري التي تنص "يعتبر مرتكبا لمخالفة النظام، كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية وخاصة فيما يتعلق بـ:

أ– قيد البحارة وإلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة.

ب– إكمال طاقم السفينة عند الضرورة.

---

[1] نعيرة خواص ، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة ماجيستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر – بن يوسف بن خدة، بن عكنون 2008 / 2009 ، ص 109.

ج- الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب المرض.

د- نزول أفراد الطاقم إلى البر.

هـ- التسجيلات في يومية السفينة.

و- حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة.

ز- تنظيم العمل والتموين والمنامة والعناية الصحية على متن السفينة.

ح- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية [1].

2/ السحب النهائي للشهادة:

بناء على التقرير المفصل للإدارة البحرية المحلية يصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالسحب النهائي لشهادة الكفاءة اتجاه الربان في الحالات التالية:

1. في حالة العود إلى ارتكاب المخالفات التي قد قضت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة.
2. حالة الحكم على الربان بعقوبة جنحية أو جنائية كما تحددها أحكام القانون البحري الذي جاء بموجب الأمر 76-80.
3. في حالة فقدان حامل شهادة الكفاءة الجنسية الجزائرية.
4. في حالة العجز الدائم الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة.

حيث يؤدي الشطب من سجل رجال البحر إلى فقدان صفة البحار ويصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية في الحالات المنصوص عليها أدناه:

- بطلب من البحار.

[1] المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 2000 – 338 المؤرخ في 28 رجب 1421، الموافق لـ 26 أكتوبر 2000 المحدد لحالات السحب المؤقت والنهائي للشهادات الكفاءات الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية العدد 64، لسنة 2000.

- في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة عند ما يرد فيها منع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة.
- في حالة فقدان الجنسية الجزائرية.
- في حالة وفاة البحار.
- في حالة عدم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة لأكثر من ثلاث (3) سنوات متتالية.
- في حالة العجز الدائم للبحار الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة.

في حالة الحكم على البحار بجنح وجرائم في إطار التشريع المعمول به[1].

وفي الأخير يتم تبليغ الإدارة البحرية المحلية والمعني بالأمر المقرر السحب المؤقت أو النهائي للشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام، وترسل نسخة إلى مجهز السفينة المعني وهذا حسب المادة 05 من المرسوم 2000 – 338 الذي سبق ذكره.

ثانيا: المنع من مزاولة الملاحة:

يترتب على سحب الشهادة الربانية السفينية المنع من مزاولة هذا الأخير الملاحة البحرية، باعتبار أن الشهادة الخاصة بالملاحة البحرية تعد شرطا أساسيا لممارسة ربان سفينة نشاطه الملاحي، وهذا في إطار العقوبات التكميلية التي ينطق بها كل من مجهز السفينة والوزارة المكلفة بالبحرية التجارية من أجل السحب المؤقت أو النهائي للشهادة الخاصة بالملاحة البحرية، وعلى خلاف ذلك من بين أهم العقوبات المتعلقة بالمنع من مزاولة الملاحة التي ينطق بها مجهز السفينة نجد منها:

– المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد.
– الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة (6) أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة[2].

---

[1] المادة 04 من المرسوم 2000 – 338 المحدد لحالات السحب المؤقت والنهائي للشهادات الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما.

[2] المادة 11 المادة 471 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الآثار المهنية والإدارية للحكم الجزائي

تعتبر كل من الآثار المهنية والإدارية للحكم الجزائي من أهم النتائج المترتبة عن المسؤولية الجزائية، إذ لا يقتصر الحكم الجزائي على توقيع العقوبة الأصلية فقط كالغرامة والحبس، بل يمتد تأثيره إلى العقوبات التكميلية التي تتجاوز وتشمل المركز المهني والإداري للمحكوم عليه، خاصة إذا كان يشغل وظيفة حساسة تتطلب الكفاءة والانضباط، كما هو الحال بالنسبة لربان السفينة، الذي يصدر ضده الحكم الجزائي قد يؤدي إلى حرمانه من بعض الحقوق المهنية أو الإدارية، مما يترتب عنه منعه من مزاولة نشاطه الملاحي بالإضافة إلى ذلك توقيفه بشكل دائم أو مؤقت عن عمله، وشطبه من السجلات المهنية، وسحب الشهادات والرخص المرتبطة بالمهنة. بموجب المادة 471 من القانون البحري، وقد حدد المشرع الجزائري الآثار المهنية والإدارية، أما باقي العقوبات تصدرها اللجنة التأديبية البحرية لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة والغرامة التي من العقوبات الأصلية. ويمكن ذكر الآثار المهنية والإدارية على النحو الآتي:

- التأنيب
- المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام.
- الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة (6) أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة.
- التنزيل من الرتبة.
- العزل.
- الشطب من سجل رجال البحر[1] .

وبناء على ذلك يعد كل من السحب النهائي أو المؤقت للشهادة الخاصة بالملاحة البحرية من الآثار المهنية للحكم الجزائي، إلى جانب الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة (6) أشهر بدون الراتب. أما العزل والشطب من سجل رجال البحر ومنع مزاولة الملاحة البحرية يعد من الآثار الإدارية أي التي تقدم من طرف الإدارة البحرية وفق الإجراءات التأديبية بعد صدور الحكم الجزائي.

[1] المادة 472 من القانون البحري الجزائري.

خلاصة:

بناء على ما تم دراسته في الفصل الثاني وباعتمادنا على الأمر رقم 76 – 80 المتضمن القانون البحري يتبين لنا أن قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة يرتب آثار قانونية ومهنية بالغة الأهمية، لا تقتصر على العقوبة فقط، بل تمتد إلى آثار مهنية وإدارية قد تؤثر على مستقبله المهني، مما يعكس خصوصية القانون البحري وارتباطه الوثيق بسلامة النشاط الملاحي الذي يعد العمود الفقري للقانون البحري.

وفي نفس السياق بحيث يتم متابعة ربان السفينة جزائيا عند وقوع فعل مجرم أثناء ممارسته لمهامه البحرية أو بمناسبتها، حيث تخضع هذه المتابعة لمجموعة من الإجراءات القانونية التي تهدف في المآل لضمان واحترام مبدأ الشرعية وحقوق الدفاع.

وتشتمل هذه الإجراءات عدة مراحل بدءا من مرحلة التحري وجمع الأدلة من طرف جهات مختصة ثم تحريك الدعوى العمومية من قبل النيابة العامة يليها التحقيق القضائي عند الاقتضاء، وفي الأخير إحالة الملف إلى جهة الحكم المختصة، كما تتميز هذه المرحلة بخصوصية العمل البحري وصعوبات في الإثبات وتحديد المسؤوليات داخل سفينة، أما فيما يخص الجزاءات المترتبة في حالة قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة، فإنه يتعرض هذا الأخير لعقوبات أصلية تتمثل أساسا في العقوبة السالبة للحرية (الحبس) والغرامة المالية، بحسب نوع وجسامة الفعل الإجرامي المرتكب، كما قد تفرض عليه عقوبات تكميلية أو تدابير احترازية، كالسحب أو تعليق شهادة الكفاءة البحرية بصفة مؤقتة أو دائمة، أو المنع النهائي من ممارسة مهنة الملاحة، بالإضافة إلى إمكانية تسجيل إدانة في السجل المهني للبحارة. وتهدف هذه الجزاءات سواء الأصلية أو التكميلية إلى تحقيق الردع العام والخاص من جهة، ولضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات في البحر من جهة أخرى.

خـــــاتمـــــة

خاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة في القانون البحري الجزائري، يتضح أن هذا الموضوع يكتسي أهمية كبيرة بالنظر إلى الدور المحوري الذي يؤديه الربان داخل السفينة، وما يرتبط به من مهام دقيقة تمس سلامة الملاحة البحرية وأمن الأشخاص والبيئة البحرية. كما أن خصوصية النشاط البحري وما يحيط به من ظروف استثنائية فرضت على المشرع وضع تنظيم قانوني خاص يحدد الإطار الذي تمارس ضمنه سلطات الربان وحدود مسؤولياته.

وقد أظهرت الدراسة أن المجال البحري يطرح العديد من الإشكالات القانونية والعملية خاصة فيما يتعلق بخصوصية الجرائم البحرية والإجراءات المرتبطة بمتابعتها والتحقيق فيها، الأمر الذي يستوجب توفير منظومة قانونية فعالة قادرة على مواكبة التطورات الحديثة التي يشهدها قطاع النقل البحري. كما أن تزايد المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية والتطور التكنولوجي في هذا المجال يفرضان ضرورة تعزيز الحماية القانونية بما يحقق الأمن والسلامة البحرية.

وعليه فإن موضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة يبقى من المواضيع التي تتطلب عناية تشريعية وقضائية مستمرة، من أجل تحقيق التوازن بين حسن سير النشاط البحري وضمان احترام القواعد القانونية المنظمة له بما يخدم المصلحة العامة ويحافظ على أمن الملاحة البحرية.

أولا: النتائج المتوصل إليها

- يتمتع الربان بمركز قانوني خاص يجعله مسؤولا عن إدارة السفينة وضمان سلامتها وسلامة الأشخاص الموجودين على متنها.
- ترتكز المسؤولية الجزائية للربان على أحكام القانون الجزائي العام إلى جانب النصوص الخاصة المنظمة للملاحة البحرية.

- تقوم مسؤولية الربان الجزائية سواء في حالة الأفعال العمدية أو نتيجة الإهمال والتقصير والإخلال بقواعد السلامة البحرية.

- تتميز الجرائم البحرية بصعوبات خاصة تتعلق بالاختصاص القضائي والتحقيق والإثبات، خاصة بالنسبة للجرائم المرتكبة في أعالي البحار.

- لا تقتصر الجزاءات المترتبة عن قيام المسؤولية الجزائية للربان على الحبس والغرامة فقط، بل تشمل أيضا عقوبات مهنية وإدارية تمس مركزه المهني.

ثانيا: التوصيات

- تعزيز التكوين القانوني والتقني للربابنة للحد من الأخطاء المهنية وضمان احترام قواعد السلامة البحرية.

- تدعيم وسائل الرقابة والتحقيق البحري بالوسائل التقنية الحديثة والخبرات المتخصصة لتسهيل كشف الجرائم البحرية وإثباتها.

- تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الجرائم البحرية والتلوث البحري وتبادل المعلومات والخبرات بين الدول.

- التفكير في إنشاء جهات أو أقسام قضائية متخصصة في المنازعات والجرائم البحرية بالنظر إلى خصوصية هذا النوع من الجرائم.

وفي الأخير، يبقى موضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة من المواضيع المهمة في القانون البحري، لما له من ارتباط مباشر بأمن الملاحة البحرية وحماية الأرواح والبيئة البحرية، الأمر الذي يستوجب مواصلة تطوير المنظومة القانونية البحرية بما يحقق التوازن بين تمكين الربان من أداء مهامه وبين إخضاعه للمساءلة القانونية حفاظا على المصلحة العامة وسلامة النشاط البحري.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولا: قائمة المصادر:

1. الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، برشلونة يوم 1976/02/16، وصادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 81-02 المؤرخ في 1981/01/17.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين بالبحر لسنة 1978.(STCW)

2. القوانين والأوامر:

- الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 49، لسنة 1966.
- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 78، لسنة 1975.
- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 101، لسنة 1975.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 29، لسنة 1977.
- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية، العدد 30، لسنة 1979.
- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية، العدد 13، لسنة 1995.

• القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية، العدد 43، لسنة 2003.

• القانون رقم 25-14 المؤرخ في 03 غشت 2025 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 54، لسنة 2025.

3. المراسيم:

• المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المؤرخ في 26 أكتوبر 2000 المحدد لحالات السحب المؤقت والنهائي للشهادات والكفاءات الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية، العدد 64، لسنة 2000.

• المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، الجريدة الرسمية، العدد 21، لسنة 2016.

4. القرارات الوزارية:

• القرار المؤرخ في 20 يونيو 1983 يتعلق بملزمة الملاحة البحرية، الجريدة الرسمية، العدد 40 لسنة 1983.

• القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، الجريدة الرسمية، العدد 88 لسنة 1983.

ثانيا: قائمة المراجع:

1. الكتب:

- أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، دار هومة، الجزائر، 2003.
- إيمان فتحي حسن الجميل، الربان، المركز القانوني، حقوق والتزامات، مسؤوليات وسلطات، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2013.
- سمير عالية، الوسيط في شرح قانون العقوبات، القسم العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2020.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري، القسم العام نظرية الجريمة، الجزء الثاني، الطبعة 03، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، ج 1، الجريمة، الطبعة 7، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية الربان السفينة في القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.

• محمد عبد الرحمان خلفي، الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري والمقارن دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة، الطبعة 8 ، دار بلقيس للنشر والتوزيع، الجزائر، 2025.

• محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007.

• محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.

2. مذكرات الماجستير:

• محمد الأمين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص قانون عام، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2021_2022.

3. المقالات:

• عبد المومن بن صغير، تطبيق النص الجنائي بين الإقليمية والعالمية في ظل عولمة مكافحة الجرائم المستحدثة، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 10، العدد 03، ديسمبر 2019.

• كهينة بطوش، نطاق تطبيق مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في أعالي البحار، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة بسكرة، المجلد 13، العدد 04، أكتوبر 2021.

• محمد لكرارتوش، الاختصاص الإقليمي الموسع في المادة الجزائية في التشريع الجزائري، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، العدد 14 ، جانفي 2016.

• وسيلة أريوط، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة النعامة، المجد الرابع، العدد 02، جوان 2018.

• وسيلة أريوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد 05، 2022.

• يوسف باحسن مشنوي، المسؤولية القانونية للربان في النظام السعودي، المجلة الأكاديمية للأبحاث والنشر العلمي، العدد 36، المملكة العربية السعودية، 2024.

• يونس دلاسي ونفيسة لخضري، آليات تحريك الدعوى العمومية في ظل القانون 25-14، مجلة ضياء للدراسات القانونية، المجلد 07، العدد 01، سنة 2025.

4. المحاضرات:

• أشواق زهدور، المسؤولية الجزائية، محاضرات في المسؤولية الجزائية، مقدمة لطلبة السنة الثانية ماستر قانون جنائي معمق، جامعة وهران 2، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018/2017.

5. المواقع الالكترونية:

https://ds.univ-oran2.dz

https://asjp.cerist.dz

فهـــرس المحتويـــات

مقدمة	01
الفصل الأول: الأساس القانوني للمسؤولية الجزائية لربان السفينة	06
المبحث الأول: ماهية ربان السفينة والتزاماته	08
المطلب الأول: مفهوم ربان السفينة وطبيعة مركزه القانوني	08
الفرع الأول: تعريف الربان وشروط تعيينه وفق التشريع البحري الجزائري	09
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لوظيفة الربان	15
المطلب الثاني: الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق الربان	18
الفرع الأول: الالتزامات المتعلقة بسلامة السفينة والملاحة	18
الفرع الثاني: الالتزامات تجاه الطاقم والركاب والبيئة البحرية	21
المبحث الثاني: الأساس التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة	25
المطلب الأول: خضوع الربان لأحكام القانون الجزائي العام	26
الفرع الأول: تطبيق أحكام قانون العقوبات على الجرائم المرتكبة في البحر	26
الفرع الثاني: أركان المسؤولية الجزائية	28
المطلب الثاني: الجرائم الموجبة لمسؤولية الربان في القوانين الأخرى	32
الفرع الأول: الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري	33
الفرع الثاني: الجرائم المنصوص عليها في القوانين الخاصة	37
الفصل الثاني: آثار قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة	42
المبحث الأول: الإجراءات المتبعة في متابعة الربان جزائيا	44
المطلب الأول: الاختصاص القضائي في الجرائم البحرية	45
الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي	45
الفرع الثاني: تنازع الاختصاص القضائي الدولي	46
المطلب الثاني: تحريك الدعوى وإجراءات التحقيق	47
الفرع الأول: تحريك الدعوى العمومية في الجرائم البحرية	48
الفرع الثاني: وسائل الإثبات في الجرائم البحرية	49
المبحث الثاني: الجزاءات المترتبة على المسؤولية الجزائية للربان	50

المطلب الأول: العقوبات الأصلية	50
الفرع الأول: الحبس والغرامة	51
الفرع الثاني: ظروف تشديد العقوبة	55
المطلب الثاني: العقوبات التكميلية والآثار المهنية والإدارية	56
الفرع الأول: سحب شهادة الربان أو المنع من مزاولة الملاحة	56
الفرع الثاني: الآثار المهنية والإدارية للحكم الجزائي	60
خاتمة	62
قائمة المصادر والمراجع	65
فهرس المحتويات	71

الملخص:

من خلال دراستنا لموضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة في القانون البحري الجزائري يتبين لنا أن الربان يعد من أهم الأشخاص داخل السفينة، باعتباره المسؤول الأول عن سلامتها وسلامة الملاحة البحرية والطاقم والركاب والبضائع، لذلك أحاطه المشرع الجزائري بتنظيم قانوني خاص يحدد صلاحياته والتزاماته والمسؤوليات المترتبة عن الإخلال بها. كما تبين أن المشرع اعتمد على مجموعة من النصوص القانونية المنظمة لمسؤولية الربان، سواء من خلال أحكام قانون العقوبات أو القانون البحري والقوانين الخاصة والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية.

وقد أظهرت الدراسة أن الجرائم البحرية تتميز بخصوصية قانونية وإجرائية نظرا لطبيعة الوسط البحري وما يطرحه من صعوبات تتعلق بالاختصاص القضائي والتحقيق والإثبات، خاصة بالنسبة للجرائم المرتكبة في أعالي البحار أو التي تتداخل فيها عدة اختصاصات دولية. كما تبين أن العقوبات المقررة ضد الربان لا تقتصر على الحبس والغرامة فقط، بل تمتد إلى عقوبات مهنية وإدارية كتعليق شهادة الربان أو سحبها والمنع من مزاولة الملاحة البحرية، وهو ما يعكس خطورة الدور الذي يؤديه الربان داخل السفينة وأهمية تحقيق التوازن بين السلطات الممنوحة له والمسؤوليات القانونية الملقاة على عاتقه.

Abstract :

This study examines the criminal liability of the ship captain under Algerian maritime law. It highlights the captain's important legal position as the person responsible for the safety of the ship, crew, passengers, and maritime navigation. The study also explains the legal framework governing the captain's liability through the Penal Code, Maritime Law, and international maritime conventions.

The research shows that maritime crimes have special legal and procedural characteristics, especially regarding jurisdiction, investigation, and evidence in crimes committed at sea. It also demonstrates that penalties imposed on the captain may include imprisonment, fines, and professional sanctions such as suspension or withdrawal of the captain's certificate, reflecting the importance and sensitivity of his role in maritime activity.