

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## النظام القانوني لربان السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف :

د. عليمة بوصلاح

من تقديم الطالبين :

- سيف الدين علوش

- عبد الحق لزغد

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/كريمة شليحي	أستاذ محاضر	رئيسا
د/عليمة بوصلاح	أستاذ محاضر	مشرفا ومقرا
أ/أحلام نظور	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ قَالَ رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي (25) ﴾

وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي (26)

وَاطْلُ عُقْدَةَ مِنْ لِسَانِي (27)

﴿ يَفْقَهُوا قَوْلِي (28) ﴾

صدق الله العظيم

"سورة طه"

## شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

يقول عز و جل ﴿لَئِن شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾

نشكر المولى عز و جل و نحمده حمدا يليق بجلال وجهه و عظيم سلطانه، و نحمده تبارك و تعالى على توفيقه و إعانتة لي و منحي الرشد و الثبات ، أملا أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

يطيب لنا بكثير من التقدير أن نتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكتورة " بوصلاح عليمة" الذي بفضل الله ثم بفضل جهودها المتواصل أفادتنا كثيرا بنصائحها و إرشاداتها و توجيهاتها لإنجاز هذا العمل .

كما نتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة الكرام الذين شرفونا بمناقشتهم لهذه المذكرة بهدف

إثرائها أكثر

وفي الأخير نتوجه بخالص شكرنا إلى كل من ساهم معنا في إتمام هذا العمل من بعيد أو قريب راجيا

من المولى عز و جل أن يجعلها في ميزان حسناتهم و شكرا للجميع.

## إهداء

الحمد لله الذي وفقني إلى هذا العمل

أهدي هذا العمل المتواضع إلى جميع أفراد أسرتي، إلى كل الأصدقاء و الأحباب دون

استثناء.

علوش سيف الدين



## إهداء

لله الحمد على هذا العمل المتواضع

أهدي هذه الدراسة إلى كل أفراد العائلة و الأصدقاء و الأقرباء

نتيجة دعمهم المتواصل لي طوال مشواري العلمي.

لزغد عبد الحق



مقدمة

يعد ريان السفينة قائد رجال الطاقم البحري (ضباط وملاحين)، الذين يطبقون أوامره وينفذونها ضمانا للسير الحسن للسفينة، فلا يستطيع المجهز بمفرده القيام بمتطلبات الاستغلال البحري، فهو بحاجة إلى الريان ليتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية من الجانب الفني والتجاري.<sup>(1)</sup>

فيعتبر الريان مدير فنيا للسفينة ونائبا عن المجهز في أعمال الاستثمار ويتميز بوضع خاص كمثل للسلطة العامة، ويعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية ونجده يتمتع بسلطات واسعة منحها له القانون البحري<sup>(2)</sup>، وأقرها العرف الدولي والقانون الدولي، كما أن الضرورة العملية تدعوه إلى ذلك، خاصة أن السفينة خارج الدولة تعد جزءا من سيادة الدولة، ومن ثم كان لابد من وضع شروط متعلقة بالمؤهلات البدنية والعلمية من أجل الالتحاق بمهنة ريان السفينة.

كما يعرف ريان السفينة بأنه الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويتحمل المسؤولية الكاملة من الناحية الفنية والملاحية وكذا الإدارية والقانونية أثناء إبحارها وأثناء وجودها في الميناء، كما يعد الريان السلطة العليا على متن السفينة، إضافة إلى ذلك يتمتع الريان بصلاحيات استثنائية تمكنه من اتخاذ القرارات الفورية والمصيرية خاصة في الحالات الطارئة أو الاستثنائية بهدف ضمان سلامة الأرواح والممتلكات البحرية والحفاظ على النظام والانضباط على ظهر السفينة<sup>(3)</sup>.

ولا تقتصر مسؤولية الريان على الجوانب التقنية والإدارية<sup>(4)</sup> فحسب بل تشمل أيضا تمثيل السفينة أمام السلطات البحرية والقنصلية في الدول الأجنبية وتحرير الوثائق والسجلات الرسمية وتقديم التصريحات الجمركية عند الدخول إلى الموانئ كما يتحمل تبعات قانونية

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، طبعة 01، المكتب الجامعي للنشر، مصر، 2014، ص ص7، 8.

<sup>2</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمنتم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

<sup>3</sup> - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 43.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 43.

كبيرة في حال الاخلال بواجباته، اذ يمكن ان تترتب على افعاله او قراراته مسؤولية مدنية أو التأديبية أو جنائية وهذا وفقا لما تنص عليه القوانين البحرية الوطنية والاتفاقيات الدولية. ويتولى المجهز تعيين وعزل الريان طبقا لنص المادة 575 من القانون البحري الجزائري التي نصت على " يحق للمجهز تعيين وعزل ريان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل الثاني التي تبين بصراحة نشاطه"، ومنه يتضح أن للمجهز سلطة التعيين والعزل.

### أهمية الموضوع

تكمن أهمية الموضوع في كون الريان الشخصية الأهم على السفينة فهو المسؤول الأول عن قيادتها و سلامتها هو من يتخذ القرارات الملاحية، الاشراف على الطاقم وضمان سلامة الأرواح و الممتلكات على متن السفينة، وضمان احترام القوانين البحرية، مما يجعل من الريان حجر الأساس لأي رحلة بحرية ناجحة.

### أسباب اختيار الموضوع

هناك بواعث ذاتية وأخرى موضوعية دفعتنا لاختيار هذا الموضوع

تتجلى البواعث الذاتية في الميول والرغبة في دراسة النظام القانوني لريان السفينة خاصة اننا درسنا مقياس القانون البحري في مشوارنا الدراسي، إضافة الى الطموح المهني.

أما البواعث الموضوعية فتتمثل في مدى جسامه المسؤولية التي يتحملها ريان السفينة لضمان المحافظة على الأرواح والممتلكات الموجودة على ظهر السفينة، إضافة الى الدور القيادي الذي يتمتع به والذي يخول له اتخاذ قرارات سريعة وصائبة في الظروف العادية والطارئة.

### أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة الى التعريف بمهنة الريان مع التركيز على القوانين والنصوص التنظيمية التي تنظم هذه المهنة، وشروط الالتحاق بها، والاثار المترتبة عنها، والمسؤولية عن مخالفة الريان لالتزاماته المهنية أي معرفة الاحكام القانونية المنظمة لمهنة ريان السفينة.

## الدراسات السابقة

ان موضوع بحثنا هذا يعد من المواضيع التي تناولها الباحثون بكثرة ، لما له من أهمية في المجال البحري، ولعل بعض الدراسات التي اعتمدنا عليها تتجلى فيما يلي:

- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، تخصص: القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، عالجت هذه الدراسة الأحكام القانونية المنظمة لمهنة البحار بصفة عامة ، أما دراستنا فجاءت مخصصة لدراسة النظام القانوني للريان سواء من حيث شروط الالتحاق بهذه المهنة، أو الاثار المترتبة عنها ( حقوق و السلطات)، وأخيرا المسؤولية المترتبة عن مخالفة التزاماته المهنية .

- نصيرة خواص، النظام القانون لريان السفينة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009، تناولت هذه الدراسة الاختصاصات الخاصة والعامة للريان وأحكام مسؤوليته، في حين دراستنا جاءت أعم وأشمل حيث شملت زيادة على ذلك شروط الإلتحاق بمهنة الریان وكذا حقوقه التي لم تتناولها هذه الدراسة.

## صعوبات الموضوع

لعل أهم الصعوبات التي واجهتنا عند اعداد هذه الدراسة هي:

- أن موضوع الریان طويل ومتشعب وهذا ما أوقعنا في اشكال ضيق الوقت

- التباين بين الواقع العملي والنصوص القانونية.

## إشكالية البحث

يعد الریان من أهم أشخاص الملاحة البحرية نظرا للمسؤولية الكبيرة الملقاة على عاتقه سواء عن قيادة السفينة أو عن كل ما تقله هذه الأخيرة من أشخاص وممتلكات وأموال لذا كان من الضروري وضع نظام قانوني يحدد بدقة كل ما يخص المركز القانوني للريان ومن هنا يطرح التساؤل التالي:

- هل وفق المشرع الجزائري في وضع نظام قانوني لريان السفينة على نحو يضمن من خلاله المحافظة على حقوق الريان من جهة، و سلامة الرحلة البحرية من جهة أخرى ؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهي شروط الالتحاق بمهنة ريان السفينة؟

- ماهي الاثار المترتبة على الالتحاق بمهنة ريان السفينة؟

- ماهي المسؤولية المترتبة عن مخالفة الريان لالتزاماته المهنية ؟

### المنهج المتبع

للإجابة عن الاشكالية السابقة اعتمدنا على عدة مناهج علمية و هي :

المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية لمهنة ريان السفينة .

أما المنهج الوصفي فاعتمدناه من خلال وصف المفاهيم التي تطرقنا اليها، وكذا الحديث عن شروط الالتحاق بالمهنة و الجزاءات .

### خطة البحث

للإجابة عن الاشكالية السابقة، ارتأينا تقسيم الدراسة الى فصلين، خصصنا الفصل الأول

لدراسة شروط الالتحاق بمهنة ريان السفينة والاثار المترتبة عنها ،

أما بالنسبة للفصل الثاني فقد خصصناه لدراسة المسؤولية المترتبة عن مخالفة الريان لالتزاماته المهنية.

# الفصل الأول: شروط الالتحاق بمهنة ربان السفينة و الآثار المترتبة عنها

يعد ربان السفينة من أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، كيف لا وهو من يتولى قيادتها ليس من الناحية الفنية فحسب، وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا<sup>(1)</sup>. لذلك كان من الضروري اشتراط كفاءة عالية ومعرفة دقيقة بقوانين الملاحة والسلامة البحرية من أجل ممارسة هذه المهنة التي وضع لها المشرع الجزائري ترسانة من القوانين تنظم وتضبط شروط الالتحاق بهذه المهنة سواء ما تعلق منها بالمؤهلات البدنية أو العلمية وكذا ما يترتب على الالتحاق بهذه المهنة من حقوق لصالح الربان في مواجهة المجهز، وكذا ما يقع على عاتقه من التزامات يتوجب عليه القيام بها وتنفيذها. وعليه فسنعلم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في المبحث الأول شروط الالتحاق بمهنة الربان، أما المبحث الثاني سنتطرق فيه إلى الآثار المترتبة عن الالتحاق بمهنة الربان.

---

<sup>1</sup> - وسيلة أريوط، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون و العلوم السياسية، المركز القانوني النعامة، المجلد 04، العدد 02، 2018، ص518، المتاح على الموقع الإلكتروني: <https://asjp.cerist.dz/en/article/117741>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/25، على الساعة 14:00.

## المبحث الأول: شروط الالتحاق بمهنة ربان السفينة.

تعد مهنة الربان من الوظائف الحساسة التي يتطلب لممارستها شروط ومؤهلات معينة، ذلك أنه يقوم بقيادة وإدارة سفينة نقل أشخاصا وممتلكات وبضائع، بالإضافة الى صلاحيات أخرى استثنائية خولها له القانون والعرف البحري لا نظير لها البر<sup>(1)</sup>.

لذلك يتطلب على كل مترشح أو أي شخص كان يرغب في الالتحاق بمهنة ربان السفينة أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط، نظرا لكون هذه المهنة تكتسي طابع المهارة و المعرفة المتخصصة في هذا الميدان، وبالرجوع إلى نص المادة 386 من القانون البحري الجزائري نجدتها تنص على عدة شروط يجب توافرها في الشخص الراغب بالالتحاق بمهنة البحار والتي من بينها مهنة الربان والتي تتمثل في:

- أن يكون ذا جنسية جزائرية.
- أن يكون بالغا الثمانية عشر من عمره.
- أن يكون ذا لياقة بدنية.
- أن يكون مؤهلا للقيام بمهنة البحار.

وسنقتصر دراستنا على الشروط المتعلقة بالمؤهلات البدنية (المطلب الأول)، و الشروط المتعلقة بالمؤهلات العلمية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالمؤهلات البدنية لربان السفينة.

تعد هذه الشروط من الشروط الهامة والأساسية الواجب توافرها في الشخص البحار كربان السفينة لأن لياقته البدنية تساعد على تحمل مشاق المهنة، فمن يرغب في ممارسة مهنة بحار(ربان) لابد من أن يثبت لياقته البدنية من أجل ذلك<sup>(2)</sup>.

وهذا ما أكدته المادة 386 بند "ج" من القانون البحري الجزائري التي توجب على الشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة البحار أن يكون ذو لياقة بدنية، كما نص المشرع الجزائري على هذه الشروط صراحة في المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المؤرخ في 26 مارس 2005 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، تخصص: القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أوبوكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص32.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 58.

النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري<sup>(1)</sup>، التي جاء فيها " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار، طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما". والملاحظ من هذا النص أن القانون يوجب المراقبة الطبية الدورية للبحارة للتأكد من لياقتهم البدنية باعتباره شرط أساسي من أجل ممارسة مهنة البحار<sup>(2)</sup>.

وعليه من أجل التثبت من تمتع الربان باللياقة البدنية وجب على هذا الأخير، أن يقوم بإجراء الكشف عن جميع الأمراض و الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجز عن الملاحة، وهذا ما يقودنا إلى التعرف على الأمراض والإصابات غير المتوافقة مع مهام ربان السفينة (الفرع الأول)، كما يجب أن تكون نتيجة هذا الكشف إيجابية أي أن يتمتع بصحة جيدة (الفرع الثاني).

**الفرع الأول: إجراء الكشف عن الأمراض والإصابات غير المتوافقة مع مهام ربان السفينة.**  
تنص المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر<sup>(3)</sup> على أنه: "يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يتمتع بصحة جيدة، وأن يكون سالماً من كل الأمراض أو الإصابات التي من شأنها أن تجعله غير مؤهل للقيام بالملاحة، أو أن يشكل خطراً على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب".

ويقوم بمعاينة اللياقة البدنية حسب الشروط المحددة في نص المادة 02 أعلاه أطباء رجال البحر العاملون في المؤسسات العمومية للصحة المكلفة بتسليم الشهادة الطبية لرجال البحر، طبقاً للمادة 03 من نفس القرار وعليه سنتطرق إلى إجراء الكشف عن الأمراض (أولاً) ثم الأمراض والإصابات غير المتوافقة مع مهام ربان السفينة (ثانياً).

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 16 مارس 2005 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين

الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، الجريدة الرسمية، العدد 22، الصادرة بتاريخ 27 مارس 2005.

<sup>2</sup> - وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 59.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال

البحر، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادرة بتاريخ 20 فبراير 2019.

**أولاً: إجراء الكشف عن الأمراض.**

يجب أن يشمل إجراء الكشف عن البحار (الريان): البصر<sup>(1)</sup>، الأمراض الجراحية، أمراض المفاصل والعظام، أمراض الجهاز التنفسي، أمراض الجهاز الدموي، الأمراض العقلية والعصبية، الأمراض الجلدية المزمنة أو الغير قابلة للشفاء الشاملة أجزاء عديدة من الجسم وغيرها من التي تمنع جميعها لياقته الصحية<sup>(2)</sup>.

كما يجب أن يراعي في الفحص الطبي المطلوب حسب المادة 04 من نفس القرار حالة الشخص وطبيعة العمل الذي يقوم بتنفيذه، ويكون هذا الفحص في الأحوال الآتية:

- عند الالتحاق بالمؤسسة للتكوين البحري.

- عند الالتحاق بالمهنة.

- بعد التوقف عن العمل لمدة تزيد عن ثلاثة أسابيع بسبب مرض أو حادث.

ويتم تقييم القدرات البدنية الدنيا لرجال البحر (الريان) حسب المادة 06 من نفس القرار وفقا للمعايير المحددة في الملحق الرابع من نفس القرار<sup>(3)</sup>، ويصدر طبيب رجال البحر شهادة طبية يثبت فيها أن البحار (الريان) مؤهل أو مؤهل بقيود/بتحفظات ، أو غير مؤهل لممارسة مهامه على متن السفن بكل أمان حسب المادة 07 فقرة 01 من نفس القرار.

كما أنه يمكن لرجال البحر (الريان) تقديم طعن بخصوص الشهادة الطبية، والتي تثبت أن البحار (الريان) مؤهل أو مؤهل بقيود/بتحفظات، أو غير مؤهل لممارسة مهامه على متن السفن، إذ يجب إيداع الطعن لدى طبيب مفتش بمديرية الصحة والسكان للولاية المتخصصة إقليمياً، وهذا حسب المادة 09 من نفس القرار، وبالتالي يجب أن يكون الشخص الممارس

<sup>1</sup> - طبقاً للمادة 05 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر، يتولى إجراء الفحوصات الطبية الخاصة بحدة النظر والسمع لرجال البحر على التوالي أطباء متخصصون في طب العيون والأذن والأنف و الحنجرة، طبقاً للمعايير المحددة في الملحق الثالث من نفس القرار، أنظر الملحق الثالث، ص، ص25، 26.

<sup>2</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 59.

<sup>3</sup> - أنظر الملحق الرابع من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر، ص، ص27، 28.

لمهنة البحار كالربان معافى من الأمراض العضوية والوظيفية التي تمنعه أو تعيقه من القيام بمهامه أثناء أداءه لقيادة السفينة، أي بمعنى أن يكون نموه طبيعياً<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: الأمراض والإصابات غير المتوافقة مع مهام ربان السفينة.

أقر المشرع البحري قائمة الأمراض أو الإصابات التي تتعارض مع المهن البحرية كمهنة الربان، والتي حددها القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر في الملحق الأول منه وتتمثل في:

#### 1- الحالة الجسدية.

قد يؤدي التطور غير الكافي للوزن، حسب درجته ومسبباته، إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة وينطبق الشيء نفسه على تأخير البلوغ ويؤدي التآكل الفسيولوجي والضعف الملحوظ في القدرات الجسدية أو النفسية إلى عدم القدرة على الملاحة.

#### 2- أمراض في المحور الجمجمي الفقاري.

يتعارض مع الملاحة عندما يؤدي إلى تداعيات وظيفية، ما يأتي:

- آثار الكسر والصدمة القحفية التي تؤدي إلى العجز، الآثار الكبيرة الناجمة عن الإصابة في العمود الفقري، الجنف وتقوس العمود الفقري البارز والتشوهات الخطيرة في محور العمود الفقري.

#### 3 - أمراض الأطراف والأحزمة.

يتنافى مع الملاحة بشكل عام، ما يأتي :

- في الأطراف العلوية، الإصابات والآفات التي تسبب تغيراً كبيراً في وظيفة الإمساك بأي من اليدين خصوصاً فيما يتعلق بالقوائم الثلاثية وقائمة الإبهام وكذلك الصلابة أو تصلب المرفق أو الكتف، في وضع غير ملائم.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المركز القانوني لربان السفينة، المرجع السابق، ص 523.

- لهذه الإصابات نفسها التي تحدث في سياق النشاط، يؤخذ في الاعتبار إمكانيات التعويض الوظيفي، والتأثير الاجتماعي المهني للإعاقة، والمهام على متن السفن ونوع الملاحة، كل حالة تخضع لقرار خاص.
- في الأطراف السفلية بتر الأعضاء، وبشكل أعم، الإصابات والآفات التي تسبب اضطرابات كبيرة على التوازن أو المشي.
- ومع ذلك، وأثناء ممارسة المهام، يمكن اعتبار بتر أسفل الثلث العلوي من الساق متوافقاً مع الملاحة إذا كانت المعدات مرضية ولا تحتوي الركبة على صلابة أو عدم استقرار.
- الورك والركبة الاصطناعيان، من حيث المبدأ، تتنافى مع الملاحة. ومع ذلك، وأثناء ممارسة المهام، قد يتم قبول بعض الأطراف الاصطناعية ذات النتيجة الوظيفية المرضية، بالنظر إلى المهام التي يتم ممارستها على متن السفن ونوع الملاحة.

#### 4 - أمراض معدية

يكون كل شخص مصاب بمرض معد غير مؤهل مؤقتاً للملاحة. وعند الإصابة بأي من هذه الأمراض، لا تستأنف الملاحة إلا بعد نهاية فترة الحرمان من العمل، حين يكون هذا الحرمان مقرراً، وبعد تقديم شهادة طبية تثبت الشفاء أو عدم وجود خطر العدوى، وفي حالة وجود مرض معد، يمكن تنفيذ تدابير الكشف والوقاية على الأشخاص الحاملين للعدوى كما لا تمثل الإيجابية المعزولة لاختبار الأجسام المضادة لفيروس نقص المناعة المكتسبة في حد ذاتها، سبباً لعدم القدرة على الملاحة.

#### 5 - اللقاحات.

يجب تحيين تلقيح رجال البحر والمرشحين لمهنة بحار، طبقاً لبرنامج التطعيم الوطني، كما يتم بموجب التنظيم الصحي الدولي، عند الاقتضاء، بالنسبة للرحلات الدولية، كما يمكن اقتراح لقاحات أخرى لرجال البحر حسب نوع الملاحة المتوخاة.

**6 - حالات الأورام.**

تؤدي حالات الأورام، من حيث المبدأ، إلى عدم القدرة على الملاحة، ومع ذلك يمكن السماح للأشخاص الذين يعالجون أو عولجوا من إحدى هذه الإصابات بممارسة مهامهم، مع الأخذ في الحسبان طبيعة الإصابة والجروح الموجودة وتطورها والملاحة المتوخاة والمهام التي تمارس على متن السفينة والتأثير النفسي للرفض.

**7- أمراض الدم وأعضاء تلون للدم.**

بشكل عام، تتنافى مع الملاحة الأمراض الآتية :

- أورام الدم الخبيثة، الهيموفيليا ومتلازمة الهيموفيليا، أنواع فقر دم الانحلالي أو الخلقي أو المكتسب، الفرفريات، حسب أنواعها وأشكالها، كثرة الحمر الكبرى، فقر الدم الخبيث.

ومع ذلك، يمكن أن لا تتنافى مع الملاحة :

- أمراض هودجكين المعالجة بفعالية، فقر الدم الخبيث دون ظهور علامات عصبية ومسيطرة بشكل جيد بالعلاج، أشكال طفيفة من الطلاسيميا.

**8- التسممات.**

يمكن أن تتسبب التسممات بواسطة مواد صناعية، حسب طبيعتها ودرجتها، وشدتها، وموقع أعراضها، إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة كما تخضع كل حالة لتقييم خاص قبل أي قرار.

**09 - أمراض الغدد الصماء.**

تؤدي أمراض الغدد الصماء، من حيث المبدأ، إلى عدم القدرة على الملاحة المؤقتة أو الدائم، غير أنه وبعد الفحص الخاص لكل حالة يمكن اعتبار بعض الأشكال الخفيفة لاختلال الغدد غير متنافية مع الملاحة وفقا لمسبباتها وتداعياتها الوظيفية وآثارها العلاجية.

**10- أمراض التمثيل الغذائي**

يؤدي مرض السكري المعتمد على الأنسولين إلى عدم القدرة الطبية لدخول مهنة رجال البحر والملاحة، كما يخضع الأشخاص المصابون بمرض السكري غير المعتمد على الأنسولين وغير المعقد والمتوازن بشكل صحيح مع النظام الغذائي وحده، أو مع العلاج الفموي والفهم الجيد للعلاج، إلى قرار خاص يأخذ في الحسبان طبيعة العلاج ونتائج الاختبارات البيولوجية والملاحة المطبقة والمهام الممارسة على متن السفن، ويؤدي مرض السكري غير المتوازن أو المعقد أو المتطور، إلى عجز مؤقت أو دائم في الملاحة.

وستكون هذه الحالات موضوع خبرة طبية قد تؤدي الاضطرابات الكبيرة في استقلاب الشحوم أو حمض اليوريك، حتى في غياب المظاهر السريرية العينية، إلى عدم القدرة على الملاحة، المؤقتة أو الدائمة، حسب القيود العلاجية والغذائية.

ويتعارض فرط حمض يوريك الدم المعقد بسبب اعتلال المفاصل النقرسي أو الفشل الكلوي مع الملاحة.

يمكن اعتبار السمنة الممرضة متنافية مع الملاحة إما من خلال تعقيدها، أو ضرورة علاج صارم، أو عدم القدرة على أداء المهام الضرورية في حالات الطوارئ، يكون العجز مؤقتاً أو نهائياً وتكون كل حالة موضوعاً لقرار خاص.

**11- أمراض القلب و الشرايين**

تتنافى أمراض القلب الخلقية على الموم مع مماسة الملاحة ، لا سيما منها،

- أمراض القلب السايانوجينية بما في ذلك مرض إيبستاين حتى في حالة خضوعها لعمليات جراحية.

- تضيق الوتين المضيق والمستكشف.

- تضيق الشريان الأورطي غير الخاضع لعملية جراحية.

- أمراض القلب الخلقية المعقدة.
- ارتفاع ضغط الدم الشرياني الرئوي.
- التحويلات اليمينية والشمالية المهمة.
- التضييقات الرئوية مع التدرج أكبر من 40 ملم ولا تتنافى التحويلات الصغيرة من الصنف 01 وتقلصات الرئة التدريجية المنخفضة أو المعتدلة مع الملاحة.
- ومع ذلك قد يسمح للأشخاص الذين يعانون من مرض القلب غير السايانوجيني الخاضع لعملية جراحية بعد تقييم خاص للآثار بالملاحة.
- إن أمراض القلب الصمامية الحميدة للدورة الدموية والصمامات الاصطناعية التي تخضع لعلاج مضاد للتجلط لا تتنافى مع الملاحة ولا تتنافى مع الملاحة تدلي الصمام التاجي بدون أنفاس وبدون اضطراب الايقاع (نقر معزول).
- ومع ذلك قد يسمح بالملاحة وبعد تشخيص خاص للأشخاص الحاملين:
- العضو الاصطناعي الحيوي بدون مضاد للتجلط أو اضطراب وظيفي.
- بعض اعتلالات الصمامات المقبولة لا سيما التدلي مع القصور التاجي.
- يتنافى فشل القلب مع الملاحة.
- تتنافى اعتلالات عضلات القلب المؤكدة مع الملاحة
- تتنافى التهابات غلاف القلب المزمنة الضيقة والسائلة مع الملاحة.
- ومع ذلك قد لا تتنافى مع الملاحة التهابات غلاف القلب الخاضعة لعملية جراحية بعد تقييم خاص للآثار.

بالمقابل لا تتنافى مع الملاحة الحالات السابقة لالتهاب غلاف القلب الحاد التي تم الشفاء منها بدون أثر.

من بين أمراض القلب الصمامية (ischémiques) التي تتنافى مع الملاحة الذبحة الصدرية بجميع أشكالها وعدم كفاية الشريان التاجي وأعراض احتشاء عضلة القلب .

ومع ذلك يمكن السماح بالملاحة لأصحاب احتشاء عضلة القلب الملتئمة والذين كانوا مهددين بأعراضها وهذا بعد تشخيص خاص للآثار على ألا يكونوا مصابين بالذبحة الصدرية المتبقية أو فشل القلب أو اضطراب الإيقاع وبعد الحصول على نتائج مرضية في الاختبار السريري المحيطي المتضمن اختبار الإجهاد وقياس الجزء القذفي من بطين القلب الأيسر.

ونفس الشيء بالنسبة للأشخاص الذين خضعوا لعملية إعادة تنشيط الدورة الدموية أو قسطرة الأوعية التاجية.

تكون اضطرابات معدل القلب المنعزلة موضوع تقييم صحيح ودقيق يلغي امراض القلب الصمامية الضمنية ويتنافى مع الملاحة ما يأتي:

- عدم انتظام دقات القلب البطيني المستمرة.
- عدم انتظام دقات القلب الانتيابي غير المقبولة.
- الرجفان والرفرفة الدائمة.
- الكتل الأدينية البطينية الكاملة ذات درجة عالية أو درجة ثانية من نوع 2 mobitz .
- غير أنه وبعد تقييم خاص يمكن السماح بالملاحة للأشخاص المصابين بما يأتي:
- انقباضات القلب مهما كان مقرها .

- متلازمة ما قبل الإثارة.

- اضطرابات اخرى لإيقاع التوصيل الجيبي الأديني والتوصيل الأديني البطيني.

- مزيل الرجفان التلقائي غير قابل للزرع .

سيأخذ هذا التقييم في الحسبان موع الوظيفة والملاحة الممارستين.

يتتافى ارتفاع ضغط الدم الشرياني الدائم أو ذو النوبات الشديدة غير المنضبط مع الملاحة.

تتتافى مع الملاحة اصابات الوتين والأوردة الدموية الجانبية الآتية:

- تمدد أوعية الدم الوتينية والجانبية.

- الأمراض الشريانية المتقدمة.

- المظاهر الوخيمة لمرض ما بعد الوريد.

- الدوالي الممدودة أو المتضخمة أو المصحوبة بالإضرابيات التغدوية .

غير أنه وبعد تقييم خاص يمكن السماح بالملاحة للمصابين بمرض اعتلال الشرايين في مرحلته الثانية ومرض اعتلال الشرايين الخاضع لعملية جراحية مع نتيجة وظيفية جيدة من بين علاجات القلب والأوعية الدموية فإن كل علاج مضاد للتخثر يتتافى من حيث المبدأ مع الملاحة ومع ذلك وفي حالات استثنائية لعدم البعد والأعمال الشاقة وخطر الصدمة يمكن السماح لبعض الأشخاص بالملاحة.

## 12- أمراض الجنب والرئة، والشعب الهوائية.

تتتافى مع الملاحة الإصابات بذات الجنب والرئة والشعب الهوائية المصحوبة بقصور تنفسي أو هوائي مزمن أو حاد مع البحة المستمرة في الصوت أو النوبات المتكررة التي

تؤدي إلى عدم القدرة على مجهود بدني أو أثناء ممارسة المهنة ممارسة عادية، وتكون كل حالة موضوع فحص متخصص وقرار خاص.

### 13- أمراض الحساسية والمناعة.

يمكن العجز عن الملاحة المؤقتة أو الدائمة الجزئية أو الكلية للأشخاص المصابين بأمراض الحساسية أو المناعة في كل حالة على حدة، حسب الأثر المادي أو الوظيفي الذي قد تحدثه على مختلف الأجهزة ومسبباتها.

### 14- أمراض الجهاز الهضمي.

تؤدي كل إصابات الجهاز الهضمي أو ملحقاته، عموماً إلى العجز عن الملاحة، إذ يمكن لمضاعفاتها المحتملة، سواء بكنهها أو بتطورها أن تعرض للخطر بعض الأشخاص الذين قد يوجدون من الناحية المهنية بعيداً عن أي إسعاف طبي مستعجل

ويتتأفى مع الملاحة بصورة خاصة ما يأتي :

- قرح المريء وحالات ضيق المريء.
- قرحة المعدة والأمعاء ومضاعفاتها.
- التهاب المعى الغليظ النزيفي ذي النوبات المتواترة.
- مرض كرون المتقدم.
- تشمعات الكبد.
- ارتفاع ضغط الدم البابي، دوالي المريء.
- داء ترسب الأصبغة الدموية مع رنين الكبد أو القلب أو الغدد الصماء.
- التهاب المرارة.
- التهابات البنكرياس المزمنة.

غير أنه يمكن السماح بالملاحة للأشخاص المصابين بالفرح المعدية العفجية المعالجة طبيا أو جراحيا، مع نتيجة ملائمة بواسطة منظار.

ويمكن السماح كذلك بالملاحة للمرضى الحاملين للحصوات الصفراوية، أو المصابين بالتهابات مزمنة في البنكرياس وفي طريق الشفاء منها.

### 15- الفتوق والانبقارات.

تتنافى مع الملاحة الفتوق والانبقارات وبعد علاج جذري وإعادة بناء مرضية لجدار البطن، يمكن أن يسمح بالملاحة وفقا للنتيجة التي تم الحصول عليها.

### 16- أمراض الجهاز البولي التناسلي

تتنافى مع الملاحة على العموم الأمراض الآتية :

- التهابات الكلى المزمنة .
- النيفروكالسينوز .
- مرض الكلى المصابة بالأكياس المتعددة .
- تشكل الحويضة pyeloureteral .
- الهيدرونيفروس .
- البروتينية الدائمة .
- ورم غدي البروستات مع تداعيات على الجهاز العلوي أو تعقيدها بالفعل من حلقة احتجاز .
- سلس البول .

ومع ذلك، يمكن اعتباره غير متناف مع الملاحة، ما يأتي:

- البروتينية الهاربة أو العابرة أو المنتشرة، استئصال الكلية من جانب واحد مع وظيفة الكلى الطبيعية.

في أثناء أداء هذه المهام بعض حالات الإصابة ببروتينية غير عابرة، عندما تبقى الآفات التشريحية منفصلة وذات تشخيص جيد وعلى نحو مماثل بعض حالات الإصابة بهيدرونيفروس منفصلة دون عدوى ودون ترقق قشرة الكلى وكذا هو الحال مع حصوات الكلى المعزولة والعديمة وأعراض وبيلة دموية مجهرية معزولة عندما يكون تقييم المسببات سلبيا.

### 17- أمراض النساء والتوليد.

كل إصابة بمرض من أمراض النساء يمكن بحكم كيانها وتطورها ومتطلباتها العلاجية أن تشكل خطرا على شخص ما، قد يجد نفسه من الناحية المهنية بعيدا عن أي إسعاف طبي تتنافى مع الملاحاة.

تكون حالة الحمل موضوع تقييم خاص يأخذ في الحسبان المهام المحظورة بموجب تنظيم العمل والظروف المعيشة والعمل على متن السفينة والمسافة التي يفرضها نوع الملاحاة والتعرض المهني للعوامل المعدية والكيميائية والفيزيائية وخاصة المواد المطفرة أو السامة المؤثرة على الإنجاب والعوامل التنظيمية، لاسيما العمل الليلي منها.

تتلقى النساء الحوامل والأمهات، خلال ستة (6) أشهر من الولادة وأثناء الرضاعة الطبيعية مراقبة طبية معززة وتتنافى حالة الحمل المرضي مع الملاحاة.

### 18- الإصابات العصبية.

يتنافى مع الملاحاة ما يأتي :

الإصابات والجروح في الدماغ والسحاعات والنخاع الشوكي، بغض النظر عن المسببات، ولا تتنافى مع الملاحاة إلا الإصابات الحادة التي شفيت دون أثر .

الشلل الجزئي والشلل المحيطي، الذي من المحتمل أن يهدد توازن الجسم أو مهام القبضة المنسقة للطرف العلوي أو المشي أيضا. ونفس الشيء بالنسبة للإصابات العصبية العضلية التي تصيب نفس الوظائف أو وظائف حيوية أخرى .

-شلل العصب القحفي، غير أنه يمكن اعتبار الإصابة المعزولة والمعتدلة للعصب الوجهي أو العمود الفقري لا تتنافى مع الملاحة

الإصابات والجروح التي من المحتمل أن تؤدي إلى فقدان متكرر للوعي والتي لا يمكن تجنب حدوثها تماما تحت أي ظرف من الظروف، بغض النظر عن مسبباتها .

ومع ذلك، وخلال حياتهم المهنية، تكون هذه الإصابات المعترف بها سريريا ولكن من دون أي تشخيص يقيني وخاصة مع عدم وجود معيار محدد للتخطيط الكهربائي للدماغ، موضوع تقييم خاص تشتمل على فترة مراقبة لسنة (6) أشهر على الأقل، وفي نهاية هذا التقييم السريري والمختبر تبري تكون كل حالة موضوع قرار خاص، مع الأخذ بعين الاعتبار الملاحة والمهام الممارسة على متن السفن. وتكون حالات الغياب المؤكدة التي تتعارض مبدئيا مع الملاحة، موضوع دراسة خاصة :

-متلازمة الصرع المعممة.

- اللقافة

- تقصي التهمة المفرطة المترشحين للمهام التي تنطوي على نقل شفوي للأوامر أو للمعلومات لأفراد الطاقم الآخرين أو الركاب.

## 19- الاضطرابات النفسية والسلوكية والإدمان.

أ. تتنافى مع الملاحة بعض الاضطرابات النفسية والسلوكية، لاسيما منها :

-الخرف

- الفصام والاضطرابات الوهمية والاضطرابات الذهنية
  - الذهان الهوسي الاكتئابي واضطرابات المزاج الأخرى في حالة متطورة
  - الاضطرابات العصابية، لا سيما منها القلق والقلق الرهابي والوسواس القهري وما بعد الصدمة والفصامية
  - اضطرابات الشخصية.
  - اضطرابات النمو والإعاقات العقلية .
  - الاضطرابات النفسية والسلوكية المتعلقة باستخدام المؤثرات العقلية.
- تكون نفس الاضطرابات النفسية المعترف بها خلال الحياة المهنية، موضوع تقييم خاص يأخذ في الحسبان على الخصوص ظروف المعيشة والعمل على متن السفن، والتكيف مع البيئة ونوع الملاحة الممارسة والآثار العلاجية المحتملة ويجب على طبيب رجال البحر أن يكون ملماً بكل عناصر التقييم وفي نهاية هذا التقييم ، يمكن تجديد الأهلية للملاحة.
- ب. يتم إجراء بحث بيولوجي عن المؤثرات العقلية :
- بالنسبة لرجال البحر، خلال زيارتهم الأولية.
  - بالنسبة لجميع رجال البحر الذين يطلب منهم شغل مهام على متن السفينة والتي تتطلب درجة عالية من اليقظة الدائمة وعلى الخصوص مناصب العمل الخاصة بالسلامة والأمن الآتية :
  - مراكز القيادة والتحكم في السفن.
  - أعوان الأمن والحماية.
  - عندما يكشف الفحص الطبي عن بعض العناصر التي قد تشير إلى استهلاك المؤثرات العقلية.

- عندما يشارك رجال البحر في حدث على متن السفينة قد يشير إلى استهلاك مؤثرات عقلية مما يؤدي بالربان إلى تقديم تقرير مفصل إلى طبيب رجال البحر.

من المرجح أن يؤدي اختبار إيجابي إلى إعادة النظر في القدرة على الملاحة والقدرة على ضمان السلامة والأمن على متن السفن الإدمان على المؤثرات العقلية، بما في ذلك الكحول وآثاره من حيث اليقظة والتحكم السلوكي يتنافى مع الملاحة.

## 20- العلاجات الدوائية

لا تتنافى مع الملاحة العلاجات الدوائية مع تحفظات من المخاطر المتعلقة باستخدامها .

يأخذ قرار الأهلية في الحسبان ما يأتي :

-الآثار الجانبية السلبية المحتملة للأدوية وخاصة على اليقظة والبصر والقدرة البدنية على أداء العمل بكل أمان

- المضاعفات الخطيرة المحتملة المرتبطة باستخدامها والتي من شأنها أن تعرض صحة رجال البحر للخطر

- النتائج المحتملة للتوقف المفاجئ عن تناول الدواء .

-المتابعة الخاصة المطلوبة عن تناول بعض الأدوية والمستحيل تطبيقها على متن السفينة .

## 21- الأمراض الجلدية.

تتنافى مع الملاحة الاصابات الجلدية المزمنة عندما تسبب عدم راحة وظيفية معتبرة.

كما تتنافى مع الملاحة العدوى المتفولة المتكررة للجلد لموظفي الاطعام على متن السفن.

**22- الأسنان.**

القابلية للملاحة مشروطة بإيجاد معامل مضغ يساوي أو أكبر من 40% مع حد أدنى من الأسنان السليمة أو النظيفة تشمل ستة (6) أزواج من الأسنان المتعارضة، بما في ذلك زوجان من الأضراس أو الضواحك واثان (2) من أزواج الأنياب أو القواطع.

تلمي الشروط المطوية الاسنان المعالجة أو المستبدلة بواسطة أسنان اصطناعية في حالة جيدة والتي تسمح بوظيفة مضغ طبيعية.

وقبل الصعود على متن السفينة يجب معالجة الأسنان المتسوسة أو قلعها ويجب قلع أسنان الحكمة المتسببة في الحادث.

**23- جهاز العين، الرؤية.**

تحدد شروط حدة البصر وحاسة إدراك الألوان المطلوبة طبقاً لجدول المعايير الحسية .

تتفاى مع الملاحة مؤقتاً أو دائماً الجروح والإصابات الحادة أو المزمنة في العين وملحقاتها التي لها أو يمكن أن تكون لها تأثير على القيمة الوظيفية للعضو .

يمكن المصابين بالعمور أو بالكمش في عين واحدة أن يسمح لهم بمتابعة الملاحة في مهام لا تتطلب منهم اليقظة لكن بشرط أن تكون العين السليمة ذات حدة بصرية قدرها 5/10 بدون تقويم، ولا يمكنهم أن يحصلوا على شهادة أهلية أو ممارسة مهام قيادة .

يتسبب حول العين في العجز عن القيادة وممارسة مهام ضابط مكلف بالنوبة على السطح.

**24- الأذن والأنف والحنجرة.**

تحدد شروط حدة السمع طبقاً لجدول المعايير الحسية .

لا يسمح بالتقويم السمعي باستثناء العضو الاصطناعي الحيوي الذي يسمح بمستوى مقبول من السمع .

يتتافى مع الملاحة ما يأتي :

- 1- الإصابات المتطورة للأذن الوسطى والأذن الداخلية .
- 2- متلازمات المتاهة.
- 3- إصابات الأنف - الحنجرة التي تتسبب بحكم شدتها أو مضاعفاتها أو آثارها، في خلل وظيفي تنفسي مهم.
- 4- النهلة (نتانة الأنف).

### الفرع الثاني: يجب أن يتمتع بصحة جيدة.

واستنادا على نص المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر التي تنص: " يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يتمتع بصحة جيدة وأن يكون سالما من كل الأمراض أو الإصابات التي من شأنها أن تجعله غير مؤهل للقيام بالملاحة وأن يشكل خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب".

وهذا بعد إجراء الفحص الطبي من أجل منح ربان السفينة شهادة طبية تثبت إعفاء من الأمراض وعدم وجود أي مرض يتخلل جسمه، وتكون الشهادة الطبية صالحة لمدة سنتين ابتداء من تاريخ تسليمها، أما إذا كانت الشهادة الطبية تتعلق بإدراك الألوان فإنها تبقى صالحة لمدة ستة سنوات ابتداء من تاريخ تسليمها<sup>(1)</sup>.

أما إذا انقضت مدة صلاحية الشهادة الطبية أثناء الرحلة فإن الشهادة تبقى صالحة إلى حين وصول السفينة إلى ميناء الرسو التالي الذي يتوفر على طبيب رجال البحر، شريطة ألا يتجاوز هذا الأجل ثلاثة أشهر<sup>(2)</sup>.

أما في حالة الاستعجال فيمكن للإدارة البحرية أن ترخص للبحار بصفة عامة والربان بصفة خاصة ممارسة مهامه على متن السفينة دون شهادة طبية صالحة الى أن يصل إلى

<sup>1</sup> - أنظر المادة 10 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 11 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر.

ميناء الرسو التالي حيث يستطيع البحار الحصول على الشهادة الطبية من رجال البحر وفق الشروط الآتية<sup>(1)</sup>:

- ألا تتجاوز مدة صلاحية هذه الرخصة ثلاثة أشهر.
- أن تكون في حوزة البحار الربان المعني شهادة طبية منتهية المدة منذ فترة وجيزة.

### المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالمؤهلات العلمية لربان السفينة.

تنص الفقرة 01 من المادة 387 من القانون البحري الجزائري " يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، بموجب مرسوم يتخذه بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية ".

إذ أنه لا بد من توفر شرط الكفاية الفنية في بحارة السفينة، وهذا حتى تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>(2)</sup>، لذلك فإن تعيين مجهزة السفينة للربان مرتبط بضرورة حصول هذا الأخير على مؤهلات معينة كفيلة بإثبات كفاءته للعمل، بحكم أن كل من يمارس هذه المهنة وباعتبارها مهنة حساسة اشترط القانون أن يكون الربان متحصلا على الشهادات اللازمة لتأهيله لأداء وظيفته على السفينة، حيث أنه لا يجوز تعيين أشخاص غير مؤهلين في منصب حساس كهذا، وإلا عدت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية، مما يترتب مسؤولية المجهز<sup>(3)</sup>.

ومن هذا المنطلق نبين في هذا المطلب الشهادات المطلوبة لربان السفينة ( الفرع الأول) ولإجراءات الاعتراف بها ( الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - أنظر المادة 12 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر السابق الذكر.

<sup>2</sup> - إيمان الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة 01، دار وفاء القانونية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، القاهرة، 2010، ص225.

<sup>3</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، الطبعة 01، دار الفكر والقانون، المنصورة، القاهرة، 2011، ص202.

**الفرع الأول: الشهادات المطلوبة لربان السفينة.**

أدرج المرسوم التنفيذي رقم 16-108<sup>(1)</sup> المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 20-299<sup>(2)</sup> مجموعة من الأحكام المتعلقة بشهادة الكفاءة بالملاحة البحرية والتي تنقسم الى عدة أنواع بحسب نوع الملاحة البحرية (تجارية، صيد، نزهة) وسنركز على ربان السفينة الذي هو موضوع بحثنا.

بناء على ما سبق سنتناول في هذا الفرع الشهادة المطلوبة بالنسبة لقيادة السفن التجارية (أولاً)، وبالنسبة لقيادة سفن الصيد (ثانياً)، وبالنسبة لقيادة سفن النزهة (ثالثاً).

**أولاً: بالنسبة لقيادة السفن التجارية.**

تتمثل الشهادات المطلوبة لقيادة السفن التجارية طبقاً للمادة 03 فقرة أ من المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر فيما يلي:

**أ) الملاحة غير المحدودة والمحدودة:**

- شهادة كفاءة ربان ثان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).

- شهادة كفاءة ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).

- شهادة كفاءة ربان ثان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.

<sup>1</sup> - 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.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 20-299 المؤرخ في 12 أكتوبر 2020 الذي يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 16-108 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، الجريدة الرسمية، العدد 62، الصادرة بتاريخ 14 أكتوبر 2020 .

- شهادة كفاءة ربان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.

(ب) الملاحة قرب السواحل:

- شهادة كفاءة ربان يعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500).

- شهادة كفاءة ربان يعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).

ثانيا: بالنسبة لقيادة سفن الصيد

طبقا للمادة 03 فقرة (ج) م المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر فإن الشهادات والرخص المطلوبة لممارسة قيادة سفن الصيد تتمثل في:

- شهادة كفاءة ربان سفينة الصيد التي يعادل طولها اثني عشر (12) مترا أو يفوقه يقل عن أربعة وعشرين (24) مترا والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في السواحل.

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن سفن الصيد التي يعادل طولها أربعة وعشرين (24) مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في عرض البحار.

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن سفن الصيد التي يعادل طولها أربعة وعشرين (24) مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري الكبير.

- شهادة كفاءة ربان على متن سفن الصيد التي يعادل طولها أربعة وعشرين (24) مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري في عرض البحار.

- شهادة كفاءة ربان على متن سفن الصيد التي يعادل طولها أربعة وعشرين (24) مترا أو يفوقه والمجهزة للقيام بملاحة الصيد البحري الكبير.

**ثالثاً: بالنسبة لقيادة سفن النزهة.**

تتمثل الرخص المطلوبة لقيادة سفن النزهة حسب المادة 03 من المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر فيما يلي:

- رخصة النزهة من الدرجة الأولى.
- رخصة النزهة من الدرجة الثانية.

و الجهة المختصة بمنح شهادات الكفاءة ورخص النزهة طبقاً للمادة 04 من المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر و المعدلة بالمرسوم التنفيذي 20-299 السابق الذكر هو الوزير المكلف بالبحرية التجارة بالنسبة لشهادات الكفاءة الخاصة بقيادة السفن التجارية ورخص النزهة، أما بالنسبة لشهادات الكفاءة الخاصة بقيادة سفن الصيد فيسلمها الوزير المكلف بالصيد البحري بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

### **الفرع الثاني: إجراءات الاعتراف بشهادة الكفاءة لربان السفينة ورقابة الدولة على الميناء.**

من أجل اعتراف الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادة الكفاءة لربان السفينة الصادرة عن دولة أخرى<sup>(1)</sup> لابد من توفر الشروط التي حددها المرسوم التنفيذي رقم 16-108 السابق الذكر كما تمارس دولة الميناء الرقابة للتحقق من توافر المؤهلات المهنية المطلوبة لدى كل رجال البحر لذا سنتناول شروط الاعتراف بشهادات الكفاءة (أولاً) وإجراءات رقابة الدولة على الميناء (ثانياً).

#### **أولاً: شروط الاعتراف بشهادات الكفاءة.**

تتمثل هذه الشروط حسب المادة 89 من المرسوم التنفيذي رقم 16-108 السابق الذكر فيما يلي:

<sup>1</sup> - أنظر: الملحق رقم 01.

- يجب أن تكون شهادات الكفاءة المقدمة قد أصدرتها دولة أخرى طرف في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب، وإصدار الشهادات وأعمال النوبة العاملين في البحر.
  - أن يكون الطرف المعني مستعداً لتبليغ كل التعديلات الهامة التي أدخلت على الأحكام المنصوص عليها بشأن التكوين، وإصدار شهادات الكفاءة.
  - أن تحترم كل المتطلبات المتعلقة بمعايير الكفاءة، وإصدار شهادات الكفاءة والاعتراف بها ومسك السجلات، وأن يحدث نظام لمعايير الجودة مثلما هو منصوص عليه في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات، وأعمال النوبة للعاملين في البحر.
- ثانياً: إجراءات رقابة الدولة على الميناء.**

تخضع السفن مهما كانت رايتها، ما عدا تلك التي يتم استثناءها بموجب المرسوم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988<sup>(1)</sup>، المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات وإصدار الشهادات وأعمال النوبات العاملين في البحر المحررة في لندن يوم 07 يوليو 1978، في الموانئ الجزائرية بعنوان دولة الميناء إلى رقابة المستخدمين التابعين لإدارة الشؤون البحرية المحلية المؤهلين قانوناً للتحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفينة يحوزون شهادة كفاءة أو شهادة أهلية مطابقة لأحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال النوبة للعاملين في البحر المذكورة أعلاه أو يتوفرون على إعفاء مناسب<sup>(2)</sup>.

كما أكدت المادة 92 من المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادة البحرية المطابقة السابق الذكر على إجراءات رقابة الدولة على الميناء التي يقوم بها مستخدمو إدارة الشؤون البحرية المحلية وتتمثل فيما يلي:

<sup>1</sup> - المرسوم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988 والمتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 07 يوليو سنة 1978، الجريدة الرسمية، العدد 17، الصادرة بتاريخ 27 أبريل 1988.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 91 من المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة السابق الذكر.

- التحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفينة يحوزون وفقا للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب واصدار شهادات الكفاءة وأعمال النوبة للعاملين في البحر المذكورة أعلاه، وشهادة كفاءة أو شهادة أهلية مناسبة أو اعفاء صالح، أو قدموا مستندا يثبت أن طلب التأشيرة التي تثبت الاعتراف قد رفع الى سلطات دولة الراية
- التأكد من أن شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية لم يتحصل عليها عن طريق الغش
- التحقق من أن الملاحين وشهادات الكفاءة وشهادات أهلية رجال البحر العاملين على متن السفينة مطابقة للأحكام المتعلقة بالملاحين المكلفين بسلامة دولة الراية
- التحقق عند الاقتضاء من كفاءة رجال البحر للقيام بوظائفهم في مواقع العمل طبقا للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب واصدار شهادات الكفاءة واعمال النوبة للعاملين في البحر.

### **المبحث الثاني: الآثار المترتبة على الالتحاق بمهنة ربان السفينة.**

بمجرد التحاق ربان السفينة بمهامه وبعد استقائه الشروط يترتب عليه العديد من الالتزامات والحقوق والسلطات باعتباره القبطان، والمحرك الاساسي على متن السفينة في البحر.

يمنح لربان السفينة حقوقا قانونية (المطلب الأول) تتيح له اتخاذ قرارات حاسمة بكامل استقلاليته سواء في الظروف العادية، أو غير العادية، فيماتستند سلطاته الى مجموعة من القوانين والأنظمة البحرية (المطلب الأول)، التي تمنحه صلاحيات واسعة لضمان سير الرحلة بأمان وفعالية على متن السفينة في البحر،

### **المطلب الأول: حقوق ربان السفينة.**

يتمتع ربان السفينة أو قبطان السفينة بمجموعة من الحقوق التي أقرها المشرع له بناء على أحكام القانون البحري الجزائري، والقوانين المكملة له خلال ممارسته مهامه على متن السفينة.

وتوسعا في هذا الموضوع قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، حيث نستعرض في الفرع الأول الحقوق المالية لربان السفينة، وفي الفرع الثاني نستعرض الحقوق غير المالية لربان السفينة.

### الفرع الأول: الحقوق المالية لربان السفينة.

منح المشرع لربان السفينة مجموعة من الحقوق المالية، وهي تلك الحقوق المتعلقة بالأموال التي تدفع نقدا لأفراد الطاقم خلال ممارسة مهامهم، والناشئة عن عقد استخدامهم أو بموجب القانون وهذا بهدف الحفاظ على حقوقهم المالية ضمن ذلك العقد.

ومن هذا المنطلق سوف نستعرض من خلال هذا الفرع كل من الحق في الأجر والحق في التأمين.

#### أولاً: الحق في الأجر.

لم يتطرق المشرع الجزائري الى تعريف الأجر مباشرة من خلال نصوصه القانونية، بل اكتفى بالإشارة إليه فقط كحق للعامل، وبالذهاب الى التشريعات الأخرى كالتشريع المصري فإنه قام بتعريف صريح وواضح للأجر وذلك في الفقرة ج من المادة الأولى الواردة في الباب الأول من الكتاب الأول الخاص بالتعريف في قانون العمل رقم 12 لسنة 2003 على أنه: "الأجر هو كل ما يحصل عليه العامل لقاء عمله ثابتا كان أو متغيرا نقدا أو عينيا" ، وعليه يمكننا أن نقوم بتعريف الأجر على أنه المقابل المالي الذي يدفع للعامل مقابل العمل الذي قدمه لصاحب العمل<sup>(1)</sup>.

وقد نصت المادة 49 من المرسوم التنفيذي 05-102 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، على الحق في الأجر حيث تنص: " يتعين على مجهزة السفينة دفع الأجور أو الحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم طبقا لأحكام المادة 88 من القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل سنة 1990 والمذكور أعلاه.

ومنه يتضح أن على المجهز أن يدفع للعامل البحري مقابل العمل الذي قام به.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، الحماية القانونية لأجر البحار، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 02، العدد 03، 2015، ص 68، المتاح على الموقع الالكتروني،

<https://asjp.cerist.dz/en/article/83765>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/06/01، على الساعة 09:45.

كما جاء أيضا في نص المادة 50 من نفس المرسوم التنفيذي السابق الذكر أنه يدفع للمستخدمين الملاحين في الصيد البحري إما أجرا ثابتا وإما حصصا، يحتسب مبلغ حصص المستخدمين الملاحين بعد خصم المصاريف والاعباء المشتركة، والعناصر المكونة للمصاريف والأعباء المشتركة هي تلك المحدودة بقرار من الوزير المكلف بالصيد البحري.

كما تضمنت المادة 48 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر على أنه يتعين على مجهز السفينة ضبط اجراءات بسيطة وسريعة ومأمونة ترمي الى منح تسهيلات في الحالات الآتية:

- تمكين ذوي حقوق المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة غير محدودة من تقاضي الأجر المستحق كاملا أو جزء منه، وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين.
- تمكين المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسهيلات من اجورهم، وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل.

وقد استثنى المشرع من خلال هذه المادة المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة المدة من تقاضيهم للأجر كاملا أو جزء منه، وذلك بطلب من المستخدمين حيث تدفع الأجر وغيرها من المستحقات للملاح بالعملة الوطنية وهو الأصل، وإذا وجدت السفينة خارج المياه الإقليمية وجاز الدفع بالعملة الأجنبية بشرط قبول الملاح ذلك كتابة<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: الحق في التأمين.

يتم التأمين بموجب وثيقة وتعد هذه الأخيرة وسيلة لإثبات عقد التأمين البحري<sup>(2)</sup>، وبالتالي فالتأمين على الأشخاص هو اتفاقية احتياط بين المؤمن والمؤمن له، إذ يلتزم على إثرها المؤمن بالدفع للمكتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددًا رأسمال كان أو ربح، ويتم في حالة حدوث الحادث ، كما هو الحال في البحار حيث يؤمن المجهز حياة البحارة من بينهم

<sup>1</sup> - نور الدين دناي، عقد العمل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 02، العدد 06، 01/11/2017، ص 42، متاح على الموقع الالكتروني

<https://asjp.cerist.dz/en/article/83279>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/30، على الساعة 11:00.

<sup>2</sup> - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة 01، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012، ص 362.

ريان السفينة من حوادث العمل، وفقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة البحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: الحقوق غير المالية لريان السفينة.

كما منح المشرع لريان السفينة مجموعة من الحقوق المالية، منح له أيضا مجموعة من الحقوق غير المالية وهي غير متعلقة بالأموال، أي بمعنى آخر لا يكون لها طابع مادي، لذلك فهي مرتبطة بالشخص ذاته وبقيمه الإنسانية والاجتماعية وغيرها من القيم النبيلة التي يتجلى بها الانسان الكريم، وهذا ما نجده في ريان السفينة خلال تأديته لمهامه على ظهر السفينة<sup>(2)</sup>.

لذلك فالحقوق غير المالية تختلف عن الحقوق المالية، إذ تتجلى في الحق في الغذاء، و الحق في الملابس، والحق في السكن أو الايواء، والحق في العطل والراحة القانونية، والحق في العلاج ، و الحق في الترحيل ، وهذا ما سنستعرضه من خلال هذا الفرع.

### أولا: الحق في الغذاء.

نظمت هذه المسألة منظمة العمل الدولية في الاتفاقيات الدولية في الاتفاقية رقم 68 المتعلقة بشأن الغذاء وتقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن<sup>(3)</sup>، والاتفاقية الدولية رقم 69 المتعلقة بشأن كفاءة طباطخي السفن<sup>(4)</sup>.

كما تضمنت اتفاقية العمل البحري<sup>(5)</sup> لسنة 2006 كفالة حصول البحارة على الغذاء ومياه للشرب ذات نوعية جيدة في ظروف صحية، عن طريق الزام الدول الأعضاء أن تحمل

<sup>1</sup> - حنان عزيرية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، تخصص: القانون الاجتماعي للمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017، ص 217 .

<sup>2</sup> - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 362.

<sup>3</sup> - الاتفاقية الدولية رقم 68 بشأن الغذاء وتقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية المنعقدة بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل دخلت حيز التنفيذ في 24/03/1957.

<sup>4</sup> - الاتفاقية الدولية رقم 69 بشأن شهادات كفاءة طباطخي السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية المنعقدة بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل ودخلت في حيز التنفيذ في 22/04/1953.

<sup>5</sup> - اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و الستين ، بجنيف في 23 فبراير 2006، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 15-260 المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، الجريدة الرسمية ، العدد 05، الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016.

السفن التي ترفع علمها مواد غذائية ومياه صالحة للشرب كافية وجيدة النوعية والقيمة الغذائية، كما يجب توفير الغذاء مجانا للبحارة من بينهم ربان السفينة خلال فترة التعاقد<sup>(1)</sup>.

وفي نفس السياق قد ألزم المشرع الجزائري مجهز السفينة حسب المادة 428 من القانون البحري الجزائري أن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والادوية، كما يجب عليه أن يزود البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة، ويجب أن تكون المؤونة المقدمة الى البحارة سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة غذائية غنية ومتنوعة بما فيه الكفاية، وفيما يتعلق بالسفن الساحلية يستطيع المجهز دفع المقابل نقدا للبحارة<sup>(2)</sup>.

### ثانيا: الحق في اللباس.

تنص المادة 06 من المرسوم التنفيذي 05-102 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري على أنه "يتعين على المستخدمين الملاحين العاملين على متن سفن النقل البحري والتجاري أن يرتدوا الزي البحري الذي يقدمه لهم مجهز السفينة".

وبالتالي إن تتاسق الألبسة وآجال استعمالها، وكذا طريقة تسليمها وحفظها والمسؤولية المالية لأفراد الطاقم لارتدائها وتلقيها غير اعتيادي بخطأ من المستعملين، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقا لنص المادة 447 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

فضلا عن ذلك فإن هذه الملابس تقدم مجانا من قبل المجهز للربان، ولكل أفراد الطاقم ، وتقدم أيضا بدلات للتشغيل، وبدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على متن السفينة<sup>(3)</sup>، ويقدم هذا اللباس كل سنة، و لكل بحار يعمل لمدة غير محددة أو لمدة محددة لا تقل عن سنة، ويكون موحدا وكاملا حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية

<sup>1</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق، ص 179.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 433 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 447 من القانون البحري الجزائري.

التجارية، وذلك مقابل دفع البحار نصف المصاريف، كما يقوم المجهز بتسبيق هذه المصاريف ويستوفي حقه من النصيب الذي يرجع على عاتق البحار بواسطة اقتطاعات تقسط لمدة ستة أشهر على الأكثر من راتب هذا الأخير<sup>(1)</sup>.

### ثالثا: الحق في السكن.

قد أقر المشرع الجزائري للبحارة بصفة عامة وربان السفينة بصفة خاصة الحق في الإيواء وذلك طبقا لنص المادة 439 من القانون البحري الجزائري والذي جاء فيها " يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل متناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط" والملاحظ من خلال نص هذه المادة أن المشرع لم يحدد عدد الأشخاص في كل مسكن.

وتماشيا مع ما تم ذكره، كما يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين، إحداهما للحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر على مناطق استوائية،<sup>(2)</sup> كما وضع هذه الأدوات تحت مسؤولية المجهز الذين تقع عليهم مسؤولية تلفها الغير عادي أو فقدانها الناتج من خطأهم ، ويجب تغيير هذه الأدوات وأن تغسل وتنظف في الفترات التي تحدد بموجب النظام الداخلي على نفقة المجهز<sup>(3)</sup>.

### رابعا: الحق في العطلة والراحة القانونية.

من المتعارف عليه أن الحق في العطلة هو حق العامل في الحصول على إجازة راحة دورية من العمل مع الاحتفاظ بأجره في معظم الحالات، طبقا لما ينص عليه قانون العمل أو عقد العمل، ويعتبر الحق في العطلة انقطاع العامل أو الموظف عن العمل مؤقتا لسبب من الاسباب التي يقرها القانون مع استمراره في التمتع بحقوقه، والحفاظ على وضعه

<sup>1</sup> - أنظر المادة 448 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 440 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 441 من القانون البحري الجزائري.

القانوني، والعطلة تكون إما العطلة السنوية أو عطلة الأعياد الرسمية أو العطل الاستثنائية كالعطلة المرضية أو الحج<sup>(1)</sup>.

وبالرجوع الى مهنة الملاحة البحرية التي يقوم بها ربان السفينة وبالإستناد على المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري والذي جاء فيها " يستفيد المستخدمون الملاحون المبحرين على متن السفن المخصصة للملاحة المحدودة والغير محدودة، وبالقرب من السواحل وملاحة الصيد في عرض البحر والصيد الكبير، من زيادة في مدة العطلة الرئيسية وفقا للشروط والكيفيات المحددة بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية والصيد البحري والعمل".

كما يجب أن يستفيد المستخدمون الملاحون من راحة لا تقل عن ست (06) ساعات متواصلة، غير أنه بالنظر الى نوعية نشاط الملاحة البحرية وفي إطار الأحكام التشريعية المتعلقة بسلطة الربان على متن السفينة، يبقى المستخدمون الملاحون مستعدين خلال كل فترة للإبحار من أجل القيام بأعمال تتجاوز الحدود المبينة أعلاه، ويمكن أن يستدعي المستخدمون الملاحون الذين يكونون في عطلة لضرورة المصلحة القصوى وبعد استلام إشعار مسبق من مجهز السفينة، لذلك يتعين عليهم الالتحاق بمناصب عملهم مهما كانت نوع السفينة سواء فن النقل البحري أو التجاري أو سفن الصيد<sup>(2)</sup>.

### خامسا: الحق في العلاج.

العلاج هو الوسيلة التي يختارها الطبيب بهدف تحقيق الشفاء من المرض أو الحد من أخطاره (وفقا للأصول الطبية المعترف بها قانونا في الوسط الطبي)، بعد عملية تشخيص

<sup>1</sup> - نور الدين سوداني، الحق في الراحة والعطل والغيابات القانونية للموظف العام، دراسة تحليلية في ظل الأمر 03/06 والقانون 22/22، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، المجلد 16، العدد، 2023، ص ص 46-49 ، المتاح على الموقع الالكتروني <https://asjp.cerist.dz/en/article/217841> ، تاريخ الإطلاع يوم 2025/05/27 الساعة 11:00.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 29 و المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 05-2005 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري السابق الذكر .

المرض الذي يعاني منه المريض، و بالتالي فالعلاج هو الدواء أو الطريقة التي يختارها طبيب قصد شفاء المريض، وفقا للأصول الطبية المعترف بها قانونا في الوسط الطبي<sup>(1)</sup>. فضلا عن ذلك تنص المادة 428 من القانون البحري الجزائري على أنه "يتعين على المجهز أن يؤمن الشروط القانونية لصحة و أمن العمل على متن السفينة ، و تنص المادة 429 من نفس القانون على أنه " يقع على عاتق المجهز في اطار التنظيم الجاري به العمل جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار، ولك خلال رحلة في البحر، ومكوته في ميناء أجنبي".

من خلال ما تضمنته هذه المادتين السابقة الذكر نستخلص، أن مجهز السفينة يلتزم بتوفير العلاج و أمن و سلامة ، يشمل جميع البحارة أي كان وجهة استخدامهم، أي كان نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، ويتضمن أيضا التزامه كافة مصروفات تلقي العلاج، أي أتعاب الأطباء وما يلزم من عمل أشعة أو تحاليل ، و ثمن الأدوية اللازمة، و نفقات اجراء العمليات الجراحية لو تطلب الأمر ذلك<sup>(2)</sup>.

كما يلتزم أيضا بتقديم وجبات الغذاء للبحارة في حالة المرض و مصروفات الإقامة في المستشفى من إيواء و غذاء باعتبارهما من مستلزمات العلاج ، وكذا مصروفات النقاهاة اذا كان لا غنى عنها<sup>(3)</sup>.

### سادسا : الحق في الترحيل.

الترحيل هو اعادة البحار الى الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري ، وذلك بعد انتهاء عقد العمل، و لتفسير ذلك فالترحيل لا يعني اعادة البحار الى وطنه، بل الى المياه الذي أبحر منه<sup>(4)</sup>.

وهذا ما أكدته المادة 449 من القانون البحري الجزائري التي تنص "كل فرد من أفراد الطاقم ينزل الى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ، ويكون من جنسية جزائرية و

<sup>1</sup> - حسينة حمو و زاهية سي يوسف ، حق المريض في العلاج الطبي، مجلة معارف ، جامعة اقلي محند أولحاج ، البويرة ، المجلد 17، العدد 01، جوان 2022، ص 22، المتاح على الموقع الالكتروني:

<https://asjp.cerist.dz/en/article/19203>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/06/11 على الساعة 00.30.

<sup>2</sup> - وسيلة أريوط ، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص، 151.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص، ص 151، 152.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 154.

قاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود الى الوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه، و ترجع مصاريف اعادة البحار الى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة عن ارادته على عاتق المجهز."

### المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة.

يتمتع ربان السفينة أو قبطان السفينة بسلطات واسعة تناسب ضخامة مسؤولياته كونه يمثل السلطة العليا على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية، فضلا عن ذلك يقر العرف الدولي بسلطات لربان السفينة، حيث تعتبر هذه الأخيرة جزء من الدولة إلا أنه خارج عن نطاق سلطاتها، وعليه يرجع السبب الرئيسي لتزويد ربان السفينة بسلطات إلى تفويض من قبل المشرع، لكن بمقابل ذلك قام هذا الأخير بحصرها خلال الفترة الزمنية للرحلة البحرية لكنها تسقط عن الربان إذا كانت السفينة في الميناء<sup>(1)</sup>.

وتوسعا في هذا الموضوع قسمنا هذا المطلب إلى فرعين حيث نستعرض في الفرع الأول السلطات الخاصة لربان السفينة أما الفرع الثاني نتطرق فيه للسلطات العامة لربان السفينة.

### الفرع الأول: السلطات الخاصة لربان السفينة.

منح المشرع لربان السفينة صلاحيات وامتيازات محددة واستثنائية بصفته ممثلا للمجهز على السفينة فهو يتمتع بنوعين من السلطات أو الاختصاصات منها اختصاصات فنية (أولا) وتتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة ، والأخرى تجارية (ثانيا) تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها ومواصلة الرحلة البحرية وسلامتها<sup>(2)</sup>.

### أولا: الاختصاصات الفنية.

تعتبر الوظيفة الفنية لربان السفينة من أهم الصلاحيات المنوطة به ويقصد بها الوظيفة التي تتعلق بقيادة السفينة و إدارتها و الإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر

<sup>1</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 58.

<sup>2</sup> - يوسف التومي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، مجلة الدفاتر العلمية، المركز الجامعي تيبازة، المجلد 10، العدد 02، 2023/01/13، ص 554، المتاح على الموقع الإلكتروني:

<https://asjp.cerist.dz/en/article/211890> تاريخ الاطلاع يوم 2025/04/10 على الساعة 10:00.

لها، لذا يجب أن يكون الربان ملما بالأمور الملاحية ككل بما فيها استعمال الوسائل الملاحية الحديثة المساعدة على سبيل المثال كبوصلة البحر والراديو، باحث اتجاه وجهاز صدى الصوت وجهاز التثبيت، وغيرها من الأمور الفنية وهذا بهدف حسن إدارة السفينة.

كما يمكن لربان السفينة رفض كل أمر صادر من المجهز مخالف للأصول الفنية، ويكون باطلا كل شرط يضعه المجهز يقيد ربان السفينة في أداء وظيفته الفنية، التي يجب أن يمارسها بكفاءة وجدارة وفق الأصول الفنية المعمول بها والمتبعة في إدارة السفينة<sup>(1)</sup>.

ويعد الربان قائد السفينة الفني خلال الرحلة وعميدها، ويتميز عمله الفني أنه لا يتلقى بشأنه أي تعليمات من قبل مالك السفينة وإنما يستمدّها من القانون الذي يحدده له<sup>(2)</sup> وهذا حسب المادة 580 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

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<sup>(3)</sup>.

- يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة<sup>(4)</sup>.

- 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<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق ، ص40.

<sup>2</sup> - وسيلة أربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد04، العدد 05 ،ص414، المتاح على الموقع الإلكتروني:

<https://asjp.cerist.dz/en/article/81056>، تاريخ الاطلاع 2025/04/11 على الساعة 23:30.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 591 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> - أنظر المادة 592 من القانون البحري الجزائري.

- يجب على الربان أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقتها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة<sup>(1)</sup>.
- ينبغي على ربان السفينة قيادة سفينته شخصيا عند دخولها الى الموانئ وخروجها منها وكذلك الغرض والقنوت والأنهار وداخل الموانئ وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة، وإن وجود مرشد على متنها حتى ولو كان وجوده إلزاميا، لا يعفى الربان من هذا الالتزام<sup>(2)</sup>.
- يتعين على الربان أن يتأكد من أن دفتر السفينة و يوميات الماكينة و الراديو و جميع الوثائق الأخرى ممسوكة بصفة نظامية<sup>(3)</sup>.
- يتعين على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما تتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك<sup>(4)</sup>.
- يتعين على الربان في حالة فشل الوسائل المتخذة لانقاذ السفينة وتعرضها للفقدان الكامل أن يتخذ جميع التدابير الممكنة لانقاذ المسافرين أولا ثم أفراد الطاقم، ويكون الربان اخر من يترك السفينة مع السهر بحدود امكانياته على انقاذ الأوراق الموجودة على متن السفينة و دفتر السفينة ويومياتها ويومية الماكينة و الأشياء القيمة المعهود بها إليه<sup>(5)</sup>.

### ثانيا: الاختصاصات التجارية.

تتمثل الوظيفة التجارية لربان السفينة التجارية في سلطته في إبرام العقود والاتفاقيات اللازمة واستغلالها، ذلك أنه هو الذي يقوم بتسليم البضائع لأصحابها ويثبت استلامه لها بسند الشحن وأي وثيقة أخرى تثبت ذلك، وبالإضافة الى ذلك يقوم باتخاذ كل التدابير النافعة والضرورية من أجل الرحلة وتشمل هذه الأخيرة إصلاح السفينة وشراء الأغذية والأدوات<sup>(6)</sup>.

وتماشيا مع ما تم ذكره فإن أهم الاختصاصات التجارية لربان السفينة تتمثل في:

<sup>1</sup> - أنظر المادة 594 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 593 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 595 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 601 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> - أنظر المادة 602 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص، ص44،45.

**أ- تمثيل ربان السفينة للمجهز في التعاقد مع الغير.**

يمكن لربان السفينة استعمال اسمه الشخصي مباشرة دون اللجوء لاسم المجهز في حالة تعاقد مع الغير، وذلك لأن نيابته عن المجهز ضمنية ومفترضة ولا تحتاج الى إعلانها أثناء التعاقد، وكذلك لأن شهادات التسجيل وارد بها اسم المجهز أو مالك السفينة طبقاً لأحكام القانون وبحق للمتعاقد الاطلاع على هذه الشهادات ومعرفة من هو مجهز السفينة أو مالكوها بحكم هذه الأخيرة ولا يمكن للغير الاحتجاج بكونه يجهل بأن الربان يقوم بالتصرفات القانونية لحساب الموكل.<sup>(1)</sup>

ولا يفوتنا أن ننوه أن الربان لا يخضع في إجراء هذه التصرفات لإذن مسبق من المجهز لأنها تعتبر من أعمال الإدارة لأن المجهز يعتبر مسؤولاً عن تصرفات الربان وعقوده باعتباره الموكل أو الأصيل وعليه فإن لربان السفينة الحق في تعيين رجال الطاقم و عزلهم أثناء الرحلة البحرية كذلك له الحق في إبرام عقود ارشاد أي المساعدة التي تقدم الى الربان عند الدخول الى الموانئ أو المياه الداخلية والخروج منها، وكذلك له الحق في عمليات ادارة اليومية وإجراء الإصلاحات البسيطة للسفينة<sup>(2)</sup>.

على أن تمثيل الربان للمجهز بحكم القانون يكون خارج الاماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرعية، وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة حسب المادة 528 من القانون البحري الجزائري، أما خارج هذا الاطار فلا يمكنه القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز وهذا حسب المادة 585 من القانون البحري الجزائري.

**ب- مواجهة الحاجة إلى التمويل.**

يمكن لربان السفينة أن يستدين باسم المجهز وأن يعقد باسمه عمليات القرض، ولكن في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة واتمام عدد افراد الطاقم أو التمويل وحماية الحمولة وبصفة عامة لاستمرار الرحلة وفيما إذا علم المجهز

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009، ص 14.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص، ص 15-18.

ولم يقدم الوسائل والتعليمات اللازمة او عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهز غير ممكنة<sup>(1)</sup>.

### ج- تمثيل الربان للمجهز أمام القضاء.

تنص 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".

وبالتمعن في نص هذه المادة يتضح لنا أن ربان السفينة يعتبر ممثلا للمجهز أمام القضاء خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو الفرع التابع لها، لكن بشرط عدم وجود توكيل خاص من قبل المجهز لشخص آخر يقوم بتمثيله.

### الفرع الثاني: السلطات العامة لربان السفينة.

منح المشرع الجزائري لربان السفينة صلاحيات السلطة العامة وذلك من أجل سد غياب السلطة العامة على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية وهذا بصفته قائد للسفينة ومن عليها في عرض البحر وتتمثل السلطة العامة التي يتمتع بها ربان السفينة في كل من سلطة التوثيق أولاً، سلطة التحقيق ثانياً، سلطة التأديب ثالثاً.

#### أولاً: سلطة التوثيق.

تنص المادة 596 من القانون البحري الجزائري على أنه " يحق لربان السفينة كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على متن السفينة وخلال رحلتها ومستندات الوكالة والموافقة والإذن وأيضاً قبول الوصايا".

حيث باستقراء مضمون نص هذه المادة نجد أن المشرع منح لربان السفينة سلطة توثيق بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على ظهر السفينة أثناء الرحلة، وتعتبر جميع محرراته في هذا الشأن كأنها صادرة عن موظف مختص وذلك حسب ما كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للجزائر، وفي حالة حدوث

<sup>1</sup> - أنظر المادة 584 من القانون البحري الجزائري.

الولادة أو الوفاة أثناء السفر يتوجب عليه في هذه الحالة إثبات الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي وإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: سلطة التحقيق.

قد بينت المادة 456 من القانون البحري الجزائري نطاق سلطة ربان السفينة في التحقيق والتي نصت على "عندما يرتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستطيع الربان بعد إجراء التحقيق يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري". نلاحظ من خلال ما تضمنه أحكام المادة السالفة الذكر أن المشرع منح لربان السفينة سلطة التحقيق بالرغم أنه ليس له صفة الضبطية القضائية، إلا أنه طبقا لنص المادة 557 من القانون البحري الجزائري يعد من الأشخاص المؤهلين للبحث ومعاينة الجرائم بالرغم من درجاتها<sup>(2)</sup>.

كما أنه يقوم بإجراءات التفتيش حسب المادة 457 من القانون البحري الجزائري التي تنص على "إذا اشتبه في أحد أفراد الطاقم لحمله على متن السفينة بضائع ممنوعة طبقا لأحكام المادة 423 جاز للربان القيام بالتفتيش"

والملاحظ أن المشرع لم يحدد جنسية الأشخاص الذين يجوز للربان القيام بإجراء التفتيش والتحري والتحقيق معهم، إلا أنه جاء في قانون العقوبات الجزائري<sup>(3)</sup> أن السفينة التي تحمل العلم الجزائري في إقليم الجزائر تخضع للقانون الجزائري.

### ثالثا: سلطة التأديب.

تعد سلطة التأديب ترخيص الربان في تقدير العقوبة الملائمة التي توقع على أحد مرؤوسيه جراء عدم الالتزام بمقتضيات الوظيفة التي عهد إليه بها، ويعتبر ربان السفينة الرئيس الإداري الأول على متن السفينة لذلك خول له المشرع حق توقيع الجزاء التأديبي على كل من يخالف أوامره، وهذا بهدف حسن أداء العمل البحري وضمان حفظ النظام

<sup>1</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق، ص54.

<sup>2</sup> - يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص552.

<sup>3</sup> - الأمر 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية ، العدد49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم بالقانون 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، الجريدة الرسمية ، العدد30، الصادرة بتاريخ 30 أبريل 2024.

والأمن على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية سواء على الركاب أو البضائع، أو حتى أفراد الطاقم البحري<sup>(1)</sup>، أي بمعنى أن سلطة ربان السفينة لا تقتصر على الطاقم البحري في شأن حفظ نظام وأمن السفينة والرحلة البحرية، وإنما تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على متن السفينة<sup>(2)</sup>.

حيث يكون لربان السفينة سلطة في توقيع الجزاءات التأديبية على أفراد الطاقم البحري عند ارتكابهم إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة 469 من القانون البحري الجزائري<sup>(3)</sup> والتي تتعلق بالإساءة للسير العادي للخدمات على متن السفن أو على اليابسة.

وتكون العقوبة في حالة ارتكابهم إحدى هذه المخالفات وفق المادة 471 من القانون البحري الجزائري كما يلي:

- التوبيخ .

- الإنذار الشفوي و الكتابي .

- الإيداع على متن السفينة.

وينطبق ربان السفينة بهذه العقوبات السالفة الذكر تكريسا لنص المادة 472 من القانون البحري الجزائري وهذا تجاه أعضاء الطاقم البحري سواء في عرض البحر أو الميناء لأنها

<sup>1</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمدي، المركز القانوني لربان السفينة وسلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص ص 162، 163.

<sup>2</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 69.

<sup>3</sup> - تنص المادة 469 من القانون البحري الجزائري على "تعتبر مخالفات لنظام الخدمة على متن السفينة و في البر:

- التهاون في الخدمة الربعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى.

- عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن والصحة وشروط العمل وكذلك الحريق.

- الاتلاف المتعمد للمعدات والادوات و الأشياء المفيدة للملاحة وتحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة.

-الادخال أو القبول المتعمد للأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة .

- الادخال او القبول المتعمد على متن السفينة للأشياء او بضائع مذكورة في المادة 423 من هذا الامر .

- السكر على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا أنجز عنه فضيحة علنية .

- عدم مراعاة أنظمة التعاون والمساعدة والحياة المشتركة وخاصة عدم الاحترام المتبادل بين افراد الطاقم والشتم وكذلك

الشجار والخصام على متن السفينة.

-كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل.

تتعلق بأمن السفينة، لكن بمقابل ذلك لا يمكن لربان السفينة معاقبة البحار أو المسافرين في حالة ارتكابهم جرائم كالقتل أو الضرب والجرح ففي هذه الحالة يكون الاختصاص للمحاكم الجزائرية، أما اختصاص الربان بتوقيع العقوبة فهو محصور بتوقيع العقوبات على الجرائم البحرية والمخالفات البحرية كالإخلال بنظام السفينة وأمنها وإهمالها<sup>(1)</sup>.

ويجوز لربان السفينة في سلطة التأديب أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لتأمين وأمن السفينة، كما يمكنه الاستعانة بطلب العون من الأشخاص المسافرين عليها في الحالة العادية، كما يمكنه في الضرورة القصوى أو عند الضرورة طلب من السلطات المحلية التدخل إذا كانت السفينة راسية في ميناء أجنبي<sup>(2)</sup> وهذا ما أقره المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 453 من القانون البحري الجزائري والذي جاء فيها " يتعين على ربان السفينة أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي يشرع فيها، ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية و المنصوص عليها و الأحكام التشريعية و النظامية الجارية العمل بها".

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 72.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 69.

## ملخص الفصل

من خلال دراستنا لشروط الالتحاق بمهنة ربان السفينة و الآثار المترتبة عنها ، تبين لنا أن مهنة ربان السفينة ليست بتلك المهنة السهلة المنال، نظرا للشروط التي يجب توفرها في الربان من شروط بدنية وعلمية وهذا حتى يستطيع الالتحاق بهاذه المهنة، إلا أنه وبعد توفر كل الشروط اللازمة للالتحاق بمهنة ربان السفينة وممارسته لمهامه تترتب عليه آثار، ونتيجة لذلك، يتمتع الربان بحقوق عديدة سواء كانت حقوق مالية أو غير مالية، ولا يحق لأحد حرمانه من هذه الحقوق إلا في حالات محددة كما جاء بها القانون البحري الجزائري.

كما للربان حقوق يتمتع بها فإن له سلطات وجب عليه التقيد بها وإتباعها وعدم الإخلال بها وهذا نظرا لضخامة مسؤولياته كونه يمثل السلطة العليا على متن السفينة، إذ تتجلى هذه السلطات في سلطات خاصة كالفنية و التجارية وفي سلطات عامة كسلطة التوثيق و التحقيق والتأديب حيث جاء المشرع البحري الجزائري بالعديد من المواد التي تحدد هذه السلطات.

**الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة عن**

**مخالفة الريان لالتزاماته المهنية**

يتمتع الربان بسلطات كثيرة أعطاها له القانون، لكن في مقابل ذلك فرض عليه عدة مسؤوليات، إذ بموجب هذه السلطات يدخل الربان في علاقات مع أطراف متعددة، وقد يترتب على سلوكه أضرار تلحق بالغير، مما يؤدي إلى قيام مسؤوليته المدنية<sup>(1)</sup>.  
ضف إلى ذلك قد يخالف الربان الالتزامات المفروضة عليه بموجب القانون البحري والقوانين المكملة له مما يثير مسؤوليته التأديبية.  
كما قد لا تقتصر هذه المخالفات على قواعد القانون البحري، والقوانين المتصلة به، فحسب بل تمتد إلى خرقه للقواعد القانونية المنصوص عليها في قانون العقوبات والقوانين المكملة له والتي لها علاقة بالملاحة البحرية، مما يثير مسؤوليته الجنائية.  
بناء على ما تقدم سنتناول في هذا الفصل المسؤولية المدنية والتأديبية المتعلقة بربان السفينة في (المبحث الأول)، ثم نتناول المسؤولية الجزائية لربان السفينة في (المبحث الثاني).

<sup>1</sup> - ديار حطاب قاسم، ربان السفينة بين السلطات والمسؤوليات -دراسة مقارنة-، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، المجلد 2، العدد 50، 2023، ص 108، المتاح على الموقع الإلكتروني:

<https://bsj.uobasrah.edu.iq/index.php/bsj/article/view/149> تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/19، على الساعة

**المبحث الأول: المسؤولية المدنية والتأديبية المتعلقة بالربان.**

بما ان الربان يرتبط مع مالك السفينة أو تجهزها بعقد عمل بحري<sup>(1)</sup> مثله مثل باقي البحارة كلية لأحكام هذا العقد، غير أنه ينفرد بأحكام خاصة وذلك راجع إلى تعدد صفاته القانونية تبعاً لتعدد وظائفه ومهامه<sup>(2)</sup>.

وبالتالي يتعين على الربان بذل العناية اللازمة لحسن تنفيذ التزاماته، وأي إخلال بهذه العناية تثير مسؤولية الربان التعاقدية في علاقته بالمجهز، كما أن سلوك الربان قد يلحق بالغير أضراراً، وفي هذا الفرض يمكن إثارة مسؤوليته التقصيرية، كما قد يعاقب الربان تأديبياً في حالة إخلاله بواجباته المهنية<sup>(3)</sup>.

وعليه سنتناول بالدراسة في هذا المبحث المسؤولية المدنية لربان السفينة (المطلب الأول)، ثم مسؤوليته التأديبية (المطلب الثاني).

**المطلب الأول: المسؤولية المدنية لربان السفينة.**

طبقاً للقواعد العامة فإن الربان يسأل مدنياً عن كل الأخطاء الصادرة منه خلال ممارسته لمهامه سواء في مواجهة من تعاقد معه أو في مواجهة الغير، وهذا ما قضت به أيضاً المادة 608 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه ويكون مسؤولاً عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه". ولقيام المسؤولية المدنية يجب توافر شروط المنصوص عليها في القانون المدني وهي إثبات وجود خطأ، وقوع ضرر، وعلاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر<sup>(4)</sup>.

سنتناول المسؤولية التعاقدية (الفرع الأول)، ثم نتناول (المسؤولية التقصيرية) الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - أنظر الملحق رقم 02.

<sup>2</sup> - محمود شحات، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> - هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دون طبعة، دار النهضة العربية للنشر، بيروت لبنان، 1995، ص 141.

<sup>4</sup> - خالد ضو، فاطمة معروف، "أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها -دراسة تأصيلية-" في مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة برج بوعريش، المجلد 08، العدد 01، 2023، ص 110، متاح على الموقع الإلكتروني:

تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/19، على الساعة 20:30. <https://asjp.cerist.dz/en/article/227433>

### الفرع الأول: المسؤولية التعاقدية.

المسؤولية العقدية هي الوجه الثاني للعقد، إذ ينظر إليها من زاوية التنفيذ للعقد، بحيث يعتبر عدم تنفيذ المدين للالتزام الناشئ عن عقد صحيح عملاً مخالفاً للقانون، لذلك يحق للدائن مطالبته بالتنفيذ بل يجبره على الوفاء وفي حالة تعذر ذلك يصح المطالبة بالتعويض<sup>(1)</sup>.

والمسؤولية التعاقدية للريان تكون مع من قام بتعيينه، فهو مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها أمام مالك السفينة إذا كان هو من عينه، كما قد يصبح مسؤولاً تجاه المجهز في حال تجاوز صلاحياته الممنوحة له، حيث يرتبط ريان السفينة بعقد عمل أو عقد استخدام بحري مع مجهز السفينة، مما يجعله ممثلاً قانونياً ومسؤولاً أمامهما، وبالرغم من وجود خلافات فقهية حول طبيعة هذه العلاقة، إلا أن الثابت هو أن الريان يتحمل المسؤولية التعاقدية نتيجة إخلاله بالتزاماته الناشئة عن عقد العمل الذي يجمعه بمالك السفينة أو مجهزها<sup>(2)</sup>.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه نص على عدة نصوص قانونية تفرض على الريان مجموعة من الالتزامات يتوجب عليه مراعاتها وإلا اعتبر مخالفاً للواجبات المفروضة عليه بموجب عقد العمل المبرم بينه وبين المجهز، نذكر من بينها المادة 582 فقرة 02<sup>(3)</sup>، 583<sup>(4)</sup> و 584<sup>(5)</sup>، 585<sup>(6)</sup>، 586<sup>(7)</sup> من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - أمينة كوسام، محاضرات في مادة النظرية العامة للعقد، موجهة لطلبة السنة أولى ماستر، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، الجزائر، 2021-2022، ص3.

<sup>2</sup> - ديار حطاب قاسم، المرجع السابق، ص109.

<sup>3</sup> - تنص المادة 582 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري على أنه: "ويجب أن يعلم المجهز فوراً بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الريان قيادة السفينة".

<sup>4</sup> - تنص المادة 583 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يمثل الريان المجهز بقوة القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

<sup>5</sup> - تنص المادة 584 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يحق للريان في حدود ما ذكر في المادة السابقة أن يستدين باسم المجهز وأن يعقد باسمه عمليات القرض، ولكن في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة واتمام عدد أفراد الطاقم أو التمويل وحماية الحمولة وبصفة عامة لاستمرار الرحلة وفيما إذا اعلم المجهز ولم يقدم الوسائل والتعليمات اللازمة أو عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهز غير ممكنة".

<sup>6</sup> - تنص المادة 585 من القانون البحري الجزائري على أنه: "لا يمكن لريان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز".

<sup>7</sup> - تنص المادة 586 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعين على الريان خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقاً لتعليمات المجهز".

ومن الأمثلة على الأخطاء التعاقدية التي يقوم بها الريان والتي يسأل عليها مدنيا اتجاه المجهز الانحراف غير المبرر عن خط سير السفينة في غير الأحوال التي يجيز فيها القانون ذلك، عدم مراعاة القدر الكافي من الوقود اللازم لإتمام الرحلة البحرية، عدم محافظته على سلامة الشحنة، كذلك يعد مخلا بالتزاماته التعاقدية في حالة عدم إتباعه لتعليمات المجهز وعدم إخطاره بكل أمر يتعلق بالسفينة والشحنة... إلخ<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية.

يقصد بالمسؤولية التقصيرية عن الأفعال أو الأعمال الشخصية تلك التي تنشأ عن فعل قام به الشخص نفسه، وتسبب في إحداث ضرر بطريقة مباشرة دون أن يتدخل شخص آخر أو عامل خارجي في وقوعه. وينسب الضرر هنا إلى الفاعل نفسه ما يجعل هذا النوع من المسؤولية يمثل القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، في حين تعد الحالات الأخرى خروجاً عن هذه القاعدة، واستثناء منه<sup>(2)</sup>.

وتكون مسؤولية الريان المدنية تقصيرية في مواجهة الغير، ويقصد بهذا الأخير كل شخص لا تربطه علاقة تعاقدية مباشرة مثل الشاحنين، أفراد الطاقم، المسافرين، و ذوي الحقوق و غيرهم، حيث تعتبر مسؤولية الريان أمام هؤلاء الأشخاص السابق ذكرهم مسؤولية تقصيرية أساسها العمل غير المشروع<sup>(3)</sup>.

ومن صور المسؤولية التقصيرية للريان مسؤوليته تجاه الركاب الموجودين على ظهر السفينة عن كل الأفعال الصادرة منه والتي قد تلحق بهم أضرار استناداً على قواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في القانون المدني<sup>(4)</sup>، إذ أن الريان ملزم قانوناً باتخاذ كل التدابير اللازمة لحماية السفينة والبضائع والأشخاص طبقاً لنص المادة 599 من القانون البحري

<sup>1</sup> - وسيلة أريوط، ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المرجع السابق، ص 419.

<sup>2</sup> - عمرو أحمد عبد المنعم ديش، ماهية المسؤولية التقصيرية وأركانها وأحكامها وفقاً للقانون المدني المصري، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، المجلد 06، العدد 02، نوفمبر 2019، ص 1057، المتاح على الموقع الإلكتروني:

<https://asjp.cerist.dz/en/article/103647>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/21، على الساعة 10:20.

<sup>3</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 84.

<sup>4</sup> - الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07- 05 المؤرخ في 13 مايو 2007، الجريدة الرسمية العدد 31، الصادرة بتاريخ 13 مايو 2007.

الجزائري التي تنص على أنه: " يتعين على الريان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر".

كذلك تثار مسؤوليته أيضا اتجاه البحارة عن الأضرار اللاحقة بهم نتيجة خطأه، اهماله وسوء تصرفه، كأن يمتنع عن تقديم العلاج لأي بحار قد أصيب أو إنزاله لتلقي العلاج، فيكون ملزما في هذه الحالة بتعويضه على قدر الضرر الذي أصابه، ويتم تحديد هذا التعويض باتفاق الطرفين وتبقى للمحكمة السلطة التقديرية في خفضه أو زيادته حسبما يقضي به الحال<sup>(1)</sup>.

أما فيما يخص مسؤوليته عن الأفعال الصادرة عن البحارة فإنه لا يعد مسؤولا عن الأخطاء الصادرة منهم إلا إذا كانت نتيجة سوء اختياره أو خطأه في الإشراف عليهم<sup>(2)</sup> وعندها يسأل الريان شخصا عن هذه الأخطاء لا على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وهنا على المضرور إقامة الدليل على خطأ الريان وإثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصابه وللريان بعد ذلك نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي<sup>(3)</sup>.

كما تظهر مسؤولية الريان التقصيرية أيضا في مواجهة الشاحنين في حالة فقدان البضائع أو تلفها بسبب إهمال الريان<sup>(4)</sup> الذي هو ملزم قانونا بالسهر على الحفاظ على الحمولة خلال الرحلة البحرية طبقا للمادة 591 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: " يجب أن يسهر الريان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة".

وإذا كان يحق للشاحنين الرجوع على الريان بدعوى المسؤولية التقصيرية لكن يجب عليهم اثبات الخطأ الشخصي للريان، وتجدر الإشارة هنا إلى أنه لا يكفي للشاحنين اثبات إهمال الريان في تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد استخدامه، لأنهم في هذه الحالة يتمسكون بعقد ليسوا طرفا فيه وهو أمر غير جائز وإن كان العقد في حد ذاته يفرض على الريان الالتزام بالمحافظة على الأرواح والحمولة<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> - ديار حطاب قاسم، المرجع السابق، 111.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 112

<sup>3</sup> - وسيلة أربوط، الريان بين دفتي السلطة والمسؤولية، المرجع السابق، ص 420.

<sup>4</sup> - ديار حطاب، المرجع السابق، ص 111

<sup>5</sup> - وسيلة أربوط، ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المرجع السابق، ص 420.

### المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية لربان السفينة

يسأل الربان تأديبياً على الأخطاء المهنية التي يرتكبها إذا ترتب عليها خطر على الأرواح أو الممتلكات، سواء وقع الحادث فعليا أو كان من الممكن أن يؤدي إلى ذلك، حيث يقع على عاتق الربان الالتزام الصارم بقواعد الملاحة البحرية، والسرعة المعقولة، وأحكام سير السفن التجارية<sup>(1)</sup>.

وسنتعرض في هذا المطلب إلى الأخطاء المهنية (الفرع الأول)، ثم نتناول إجراءات الدعوى التأديبية والعقوبات المقررة لها (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: الأخطاء المهنية.

يقصد بالجريمة التأديبية حسب بعض الفقهاء بأنها "كل فعل يرتكبه الموظف يترتب عليه إخلال بواجبات وظيفته أو مخالفته للقوانين واللوائح يعتبر جريمة تأديبية يحق للجهة الإدارية التابع لها محاسبته عليها وتوقيع الجزاء المناسب عليه"<sup>(2)</sup>.

وتثار مسؤولية الربان التأديبية عند ارتكابه أخطاء مهنية، وهذا ما نصت عليه المادة 468 من القانون البحري الجزائري بقولها " يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة"، ولا شك أن الربان يأتي على رأسهم.

ومن بين الأخطاء المهنية التي قد يرتكبها الربان وتؤدي إلى مسؤوليته التأديبية ما يلي:

- **مخالفة قواعد الملاحة الدولية:** وتشمل هذه القواعد المتفق عليها في الاتفاقيات الدولية التي تنظم حركة السفن لمنع الاصطدام وضمان سلامة الملاحة في المياه الدولية، إضافة إلى وقوع حادث بحري، فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث وطريقة تحديد الخطأ الفني تكون بالرجوع إلى القواعد العلمية والأصول الفنية التي تحدد أصول مهنة الربان وكذلك التي فرضتها المعاهدات والاتفاقيات الدولية مثل

<sup>1</sup> - ديار خطاب قاسم، المرجع السابق، ص 112.

<sup>2</sup> - وهاب حمزة، الجزاء التأديبي لرجال الضبطية القضائية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، المجلد 07، العدد 2020، ص 03، ص 138-139، المتاح على الموقع الإلكتروني : <https://asjp.cerist.dz/en/Articles/93> تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/29، على الساعة 12:30.

معاهدة سلامة الأرواح في البحار وقواعد منع التصادم في البحار<sup>(1)</sup>. كما أنه قد يتسبب الريان في إغراق السفينة إرادياً ما يؤدي إلى قيام مسؤوليته الجزائية والتأديبية، أو يسيء استعمال سلطته نحو المسافرين بالتعسف، ما يؤدي إلى قيام مسؤوليته الجزائية والتأديبية<sup>(2)</sup>.

**- مخالفة تسبب وقوع حادثة بحرية:** ومن أمثلتها عدم مراعاة قواعد السير في البحر وتتمثل في إساءة استعمال الأنوار ليلاً أو عدم إطلاق إشارة صوتية بالصفارة أو الأجراس وقت الضباب أو السير بسرعة داخل الموانئ أو إهمال وضع الأنوار في أعلى السفينة إذا تعطلت، وعدم إتباع تعليمات المرشد وذلك أثناء دخول الميناء وبالذات في الموانئ التي تلزم وجود مرشد أثناء دخولها مثل ميناء قناة السويس، وكذلك عدم المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة يعني أن يلتزم الريان بالتأكد من صلاحية السفينة للملاحة في كل رحلة بحرية يقوم بها معيار الصلاحية هو معيار نسبي بمعنى أنه قد تكون السفينة صالحة للملاحة لرحلة معينة وغير صالحة لرحلة أخرى<sup>(3)</sup>.

كما يقرر القانون البحري المسؤولية التأديبية للريان عن أي مخالفة للنظام والأحكام الواردة فيه، بالإضافة إلى النصوص التطبيقية ذات الصلة، تتركز هذه المسؤولية بشكل خاص على عدة جوانب ذكرتها المادة 470 من القانون البحري الجزائري منها تسجيل البحارة والإلزامية دفتر الطاقم، وضمان اكتمال الطاقم عند الضرورة، كما يقع على عاتقه واجب الاعتناء بممتلكات أفراد الطاقم المتوفين أو المفقودين أو الذين نُقلوا إلى البر بسبب المرض، والالتزام بالإجراءات المتعلقة بنزول أفراد الطاقم إلى البر، فضلاً عن ذلك تشمل مسؤولياته دقة التسجيلات في يومية السفينة، وحماية القصر، وضمان أمن العمل على متن السفينة، بالإضافة إلى تنظيم العمل والتموين والمنامة والحماية الصحية للطاقم، ومراعاة جميع القواعد المنصوص عليها في الأنظمة<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> - شيماء سعدون عزيز الصجري، صالح عبد عايد العجيلي، السلطة الانضباطية على السفن البحرية، مجلة الجامعة العراقية، العراق، المجلد 68، العدد 03، 2022، ص ص 138 - 139، متاح على الموقع الإلكتروني: <https://aliraqia.edu.iq/journals>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/26، على الساعة 5:35.

<sup>2</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 111.

<sup>3</sup> - شيماء سعدون عزيز الصجري، صالح عبد عايد العجيلي، المرجع السابق، ص 139.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 470 من القانون البحري الجزائري.

وبالتالي عندما تصدر إحدى هذه المخالفات من طرف الريان، فإنه يتعرض لعقوبة تأديبية تتناسب مع طبيعة المخالفة المرتكبة، يهدف هذا التناسب إلى منع التعسف في توقيع الجزاء التأديبي على الريان، ولذلك تخضع كل من العقوبة وإجراءات توقيعها لمبدأ الشرعية، تماماً كالمخالفة التأديبية نفسها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: العقوبات التأديبية للريان وإجراءات توقيعها.

لكل مخالفة تأديبية جزاء تأديبي وهو ما يعرف بالعقوبة التأديبية التي لا بد أن تكون ملائمة بمعنى تتناسب والخطأ المرتكب لهذا نجد أنها تختلف باختلاف درجة خطورة الفعل المرتكب، بحيث توقع أخف العقوبات على المخالفات التأديبية الأقل جسامة، وأشد العقوبات لأكثرها جسامة<sup>(2)</sup>، سنتناول في هذا الفرع العقوبات التأديبية (أولاً)، ثم إجراءات توقيعها (ثانياً).

#### أولاً - العقوبات التأديبية

حسب المادة 472 من القانون البحري فإن العقوبات التي تصدر بحق الريان صنفين، تتمثل في العقوبات التي ينطق بها المجهز، والعقوبات التي تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

#### أ - العقوبات التأديبية التي ينطق بها المجهز.

ينطق المجهز بالعقوبات المنصوص عليها في الفقرات د، هـ، و، ز، ح من المادة 472 من القانون البحري الجزائري والتي أحالتنا إلى المادة 471 والتي جاءت على أنه: "دون الإخلال بالمتابعة الجزائية يعاقب عن الخطأ التأديبي بإحدى العقوبات الآتية:

- التأنيب
- المنع مع ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر الى عام واحد
- الايقاف عن الخدمة لمدة ستة اشهر بدون راتب أثناء هذه المدة،
- التنزيل في الرتبة،
- العزل.

<sup>1</sup> - شيماء سعدون عزيز الصجري، صالح عبد عايد العجيلي، المرجع السابق، ص 140.

<sup>2</sup> - محمد مهدي لعلام، دور القاضي الإداري في ضمان مبدأ التناسب في المجال التأديبي، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص 216، المتاح على الموقع الإلكتروني:

تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/26، على الساعة 07:35، <https://asjp.cerist.dz/en/article/28122> ،

### ب - العقوبات التي تنطق بها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

فيما يتعلق بالعقوبات التي تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، تنص المادة 472 الفقرة 3 من القانون البحري الجزائري على أنها يمكنها إصدار قرار بشطب أو سحب الشهادات، علما أن حالات وشروط السحب المؤقت أو النهائي للشهادات و الشطب تُحدد عن طريق التنظيم<sup>(1)</sup>.

#### 1- سحب شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية.

صدر في هذا الشأن المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجالات البحر وشروطهما<sup>(2)</sup>، ويمكن أن تكون شهادات كفاءة الملاحة المسلمة في إطار التنظيم المعمول به موضوع سحب مؤقت أو نهائي حسب الشروط المحددة في هذا المرسوم، والتي نبينها فيما يلي:

#### 1-1- السحب المؤقت

طبقا للمادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 السابق الذكر، يصحّح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على التقرير المفصل للإدارة البحرية بالسحب المؤقت لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية تجاه الريان لمدة شهرين إلى ستة أشهر حسب طبيعة المخالفة المرتكبة وخطورتها، عندما يرتكب هذا الأخير إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 470 من القانون البحري الجزائري<sup>(3)</sup>، أو كان محل عقوبة في الحالات المذكورة في

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص187.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية العدد 64، الصادرة بتاريخ 31 أكتوبر سنة 2000.

<sup>3</sup> - تنص المادة 470 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يعد مرتكبا لمخالفة النظام كل ريان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية وخاصة فيما يتعلق ب:

- قيد البحارة والزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة،

- اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة،

- الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب مرض،

- نزول أفراد الطاقم إلى البر،

- التسجيلات في يومية السفينة،

- حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة،

- تنظيم العمل والتموين والمناحة والحماية الصحية على متن السفينة،

- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية".

النقطتين 2 و 4 من المادة 477 من نفس القانون<sup>(1)</sup>.

### 1-2- السحب النهائي

طبقا للمادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 السابق الذكر، يتعرض الريان للسحب النهائي لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية بناء على التقرير المفصل للإدارة البحرية المحلية وبتصريح من الوزير الملف بالبحرية التجارية في الحالات التالية:

- في حالة العود إلى ارتكاب المخالفات التي أفضت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة.
- حالة الحكم على الريان بعقوبة جنحية أو جنائية كما تحددها أحكام القانون البحري.
- في حالة فقدان حامل شهادة الكفاءة الجنسية الجزائرية.
- في حالة العجز الدائم الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة .

ويتم تبليغ الإدارة البحرية المحلية والريان بمقرر السحب (المؤقت أو النهائي) لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة برسالة موصى عليها مع إشعار بالوصول أو الاستلام وترسل نسخة إلى مجهز السفينة المعني<sup>(2)</sup>.

### 2- الشطب من سجل رجال البحر.

يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية اتخاذ قرار الشطب من سجل رجال البحر ضد الريان، في الحالات التالية<sup>(3)</sup>:

- بطلب من البحار.
- في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة عندما يراد منها 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 أكثر من ثلاث سنوات متتالية.

<sup>1</sup> - تسحب من الريان شهادة الكفاءة مؤقتا إذا كان محلا للعقوبة في الحالات المذكورة في النقطتين الثانية والرابعة من المادة 477 من القانون البحري الجزائري و هما:

- السكر على متن السفينة دون إخلال بالنظام وخارج الخدمة،

- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 05 من المرسوم التنفيذي 2000-338 السابق الذكر .

<sup>3</sup> - نصت على هذه الحالات المادة 6 من المرسوم التنفيذي 2000-338 السابق الذكر .

- في حالة العجز الدائم للبحار الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة المختصة.

- في حالة الحكم على البحار بجرح و جرائم في إطار التشريع المعمول به.

### ثانيا - الإجراءات التأديبية.

نصت المادة 474 من القانون البحري الجزائري على أنه " لا تصدر العقوبات التأديبية إلا بعد إجراء التحقيق المنصوص عليه أدناه، وحسب طبيعة وخطورة الخطأ المرتكب من أحد أفراد الطاقم مع الأخذ بعين الاعتبار لأسباب فعله ومزاجه وسلوكه العادي على متن السفينة وكذلك الضرر اللاحق في مجال نظام وأمن السفينة".

كما نصت المادة 05 من المرسوم التنفيذي 2000-338 السابق الذكر على إجراءات السحب سواء كان مؤقتا او نهائيا لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية للربان، حيث وفقا لهذه المادة يقوم مجهز السفينة بإصدار تقرير مفصل للإدارة البحرية المحلية التي يتعين عليها إرساله فورا إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، مصحوبا بأرائه وملاحظاته بغية إصدار العقوبات المنصوص عليها في ذات المرسوم، ويتم تبليغ الإدارة البحرية المحلية والمعني بالأمر بمقرر السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الكفاءة برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام، وترسل نسخة منه إلى مجهز السفينة المعني.

### المبحث الثاني: المسؤولية الجزائية لربان السفينة.

لقد أدرج المشرع البحري الأحكام الخاصة بالمسؤولية الجنائية لربان السفينة في القسم الثالث الذي جاء بعنوان أحكام جزائية من الفصل الثالث بعنوان النظام التأديبي لرجال البحر، من الباب الثاني بعنوان: رجال البحر، بحيث عدّ الأفعال المعتبرة جرائم وحدد العقوبات المقررة لها<sup>(1)</sup>.

ولا تقتصر المسؤولية الجنائية للربان على أحكام القانون البحري فقط وإنما هناك قوانين أخرى تعالج وتنظم المسؤولية الجنائية للربان مثل قانون العقوبات، قانون البيئة وقانون الجمارك...إلخ.

<sup>1</sup> وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة الميزان، المركز الجامعي النعام، المجلد 02، العدد 02، 2017، ص122، المتاح على الموقع الإلكتروني: <https://asjp.cerist.dz/en/article/76143>، تاريخ الإطلاع يوم 2025/05/27، على الساعة 08:15.

بناء على ما سبق سنتناول المسؤولية الجنائية للريان وفقا للقانون البحري (المطلب الأول) ووفقا لبعض القوانين الأخرى (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: المسؤولية الجنائية للريان وفقا للقانون البحري.

لقد صنف القانون البحري الجزائري الجرائم البحرية إلى مخالفات وجنح وجنايات. لذا سنتناول في هذا المطلب المخالفات البحرية في الفرع الأول ، بينما سنخصص الفرع الثاني للجنح و الجنايات البحرية .

#### الفرع الأول: المخالفات البحرية.

لقد نص القانون البحري على المخالفات التي يرتكبها الريان بمناسبة قيادته للسفينة باعتباره المسؤول الأول والأخير على احترام القواعد الفنية المطلوبة قانونا وعلى سلامة أرواح الركاب، وقد رتب على ذلك عدة عقوبات مما يحمّل الريان مسؤولية أفعاله<sup>(1)</sup>.

إن المشرع الجزائري قسم المخالفات إلى مخالفات من الدرجة الأولى (أولا)، ومخالفات من الدرجة الثانية (ثانيا).

#### أولا- المخالفات البحرية من الدرجة الأولى.

نصت على هذه المخالفات المادة 477 من القانون البحري الجزائري والتي جاءت عامة تضم كل شخص راكب أو عضو طاقم بما فيهم الريان وتتمثل المخالفات من الدرجة الأولى التي يمكن أن يرتكبها الريان حسب هذه المادة في:

- السكر على متن السفينة دون إخلال بالنظام وخارج الخدمة

- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.

وقد حدد المشرع الجزائري في نص هذه المادة أيضا العقوبات المقررة لهذه المخالفات والتي تتمثل في الحبس من عشرة أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1.000 دج إلى 10.000 دج.

#### ثانيا - المخالفات البحرية من الدرجة الثانية.

وفقا للمادة 478 من القانون البحري الجزائري فإن المخالفات المرتكبة من طرف الريان التي تعد من الدرجة الثانية تتمثل فيما يلي:

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، 97.

- 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 يرتكب هذه المخالفات بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 20.000 دج طبقا للمادة 478 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: الجنج و الجنایات البحرية.

قسم المشرع الجزائري الجنج والجنایات البحرية إلى ثلاثة أقسام كالتالي:

- جرائم متعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية (أولا).
  - جرائم متعلقة بالمساس بنظام الملاحة البحرية (ثانيا).
  - جرائم متعلقة بالمساس بالنظام والانضباط على متن السفن (ثالثا).
- ونظرا لكثرة هذه الجنج والمخالفات سنتناول بعضها فقط.

#### أولا : الجرائم المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية.

نظم المشرع الجزائري الجرائم والعقوبات التي تمس بأمن الملاحة البحرية نذكر من بينها.

#### أ- الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية.

إن أحكام القانون البحري المتعلقة بسلامة السفن تقضي بوجود حصول هذه الأخيرة على شهادات تسلم لها من قبل سلطات إدارية مختصة قبل أن تبدأ السفينة في الإبحار، إذ أنه حرصا على سلامة الأرواح على السفينة تعتمد الدولة إلى ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية<sup>(1)</sup>.

وبالتالي فإن كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> - وسيلة أريوط، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 05، العدد 01، 2018، ص 375، متاح على الموقع الإلكتروني:

<https://asjp.cerist.dz/en/article/85093>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/27، على الساعة 17:15.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 222 من القانون البحري الجزائري.

وعليه إذا أبحر الريان سواء بإرادته أو بسبب تهاون منه، بسفينة غير صالحة للملاحة، أو غير مجهزة بما يكفي، أو غير معدة أو ممونة بشكل كافٍ، وكل جهاز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة فإنه يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج<sup>(1)</sup>، ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج إذا كان هذا الفعل يعرض السفينة ذاتها أو السفن الأخرى أو الأشخاص أو البيئة البحرية للخطر<sup>(2)</sup>.

ويتعرض للعقوبات المنصوص وإذا تسبب في المادة 264 من قانون العقوبات<sup>(3)</sup> إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه تسبب في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت، وإذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى ضياع السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم، تكون العقوبة السجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت التي تكون فيها العواقب متوقعة تكون العقوبة السجن المؤبد<sup>(4)</sup>.

#### ب - عدم مراعاة الاتجاه الملاحي.

يتعرض كل ريان لا يراعي القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة إلى عقوبة جزائية تتمثل في غرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج، بينما ترفع 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 طبقا للمادة 487 من القانون البحري الجزائري.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 479 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 479 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - طبقا للمادة 264 فقرة 01 من الأمر 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية ، العدد49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم بالقانون 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، الجريدة الرسمية ، العدد30، الصادرة بتاريخ30 أبريل 2024 تنص على أنه: "كل من أحدث عمدا جروحا للغير أو ضربة أو ارتكب أي عمل آخر من أعمال العنف أو التعدي، يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج، إذا نتج عن هذه الأنواع من العنف مرض أو عجز كلي عن العمل لمدة تزيد عن خمسة عشر 15 يوما".

<sup>4</sup> - أنظر المادة 479 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري.

ج- التلوث الناتج عن حادث ملاحى.

رتب المشرع الجزائري عقوبات جزائية على عاتق كل ريان تتسبب بأفعاله بوقوع حادث ملاحى نتج عنه تلوث بحري حيث تنص المادة 495 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري على أنه " يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة". وفي حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة، يعاقب الريان بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات أو بغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين حسب الفقرة 2 من المادة 495.

كما يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية متواجدة في المياه الإقليمية الجزائرية، ساعد أو جرّ سفينة تسير بالقوة النووية أو أي سفينة أخرى تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى محددة عن طريق التنظيم دون أن يخطر فورا السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها<sup>(1)</sup>.

كما تنص المادة 499 من القانون البحري على عقوبة جنائية صارمة، حيث يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج، كل ريان سفينة، سواء جزائرية أو أجنبية تنقل موادا مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي، دون إخطار للسلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ريانها بالسجن المؤبد.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 498 من القانون البحري الجزائري.

د - عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة.

يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين، وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين، كل ربان يبحر بسفينته أو يحاول إبحارها وقد انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به<sup>(1)</sup>.

ثانيا : الجرائم المتعلقة بالمساس بنظام الملاحة البحرية.

نص المشرع الجزائري في القانون البحري على جرائم عديدة متعلقة بالمساس بالمساس بنظام الملاحة البحرية نذكر من بينها:

أ - الجرائم المتعلقة برفع العلم.

تناول المشرع الجزائري الجرائم المتعلقة برفع العلم في المواد 501 و502 و504 و505 و506 و507 من القانون البحري الجزائري.

حيث نصت المادة 501 من القانون البحري الجزائري على أنه " يعاقب بالحبس من ستة أشهر (06) إلى خمسة سنوات (05) وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج ، كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول . على الجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة هذه السفينة".

كما تضمنت المادة 502 القانون البحري الجزائري على ما يلي : "يعاقب بالحبس من سنة واحدة (01) إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج ، كل ربان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية، أو في ميناء جزائري علما غير علم دولة ميناء الترقيم". فيما نصت المادة 504 القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمسة (05) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا".

كذلك نصت المادة 505 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يضع أو لا يرفع على هذه السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن".

<sup>1</sup> - أنظر المادة 488 من القانون البحري الجزائري.

فيما جاءت المادة 506 القانون البحري الجزائري على أنه: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 40.000 دج، كل ربان سفينة يخالف القواعد العامة المتعلقة بالالتزام بما يلي:

- تقديم العلم الى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ،
- رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية وفي الموانئ،
- مسك الوثائق والشهادات القانونية والاحتفاظ بها على متن السفينة".

كما تناولت المادة 507 القانون البحري الجزائري على أنه: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج ربان السفينة الاجنبية الذي عند دخول هذه السفينة في المياه الإقليمية لا يرفع إضافة الى علمه الوطني، العلم الجزائري بصفة ملائمة طبقا للممارسة البحرية الدولية.

#### ب- الجرائم المتعلقة بنقل الملكية.

تنص المادة 513 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالحبس من ستة(06) أشهر إلى خمسة(05) سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج، كل ربان يبيع بدون ترخيص السفينة التي يتولى قيادتها، أو حول عمدا لفائدته أو لفائدة شخص آخر السفينة التي أوكلت إليه قيادتها أو الذي ينحرف عمدا وبنية الإنحراف عن الطريق".

#### ج- إتلاف الحمولة أو المؤونة أو العتاد.

جاءت بهذه الجرائم المادة 514 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: "يعاقب بالحبس من ستة(06) أشهر إلى سنتين(02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، كل ربان يتلف بدون ضرورة جزءا من الحمولة أو كلها أو المؤونة أو عتاد المتن، أو يقوم بالتفريغ التدايسي".

#### د- الامتناع عن الالتحاق بباخرة حربية

طبقا لنص المادة 516 من القانون البحري الجزائري فإنه يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل ربان سفينة يوجد في الرحب أو في ميناء أجنبي دون سبب شرعي عن الالتحاق بمتن باخرة حربية جزائرية استدعي إليها.

ثالثا : الجرائم المتعلقة بالنظام والانضباط على متن السفن

نظم المشرع الجزائري الجرائم والعقوبات المتعلقة بالنظام والانضباط على متن السفن نذكر من بينها:

**أ - الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة .**

نصت على هذه الجرائم المواد 523، 525، 526 من القانون البحري الجزائري. حيث نصت المادة 523 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالحبس من شهرين(02) الى ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج الى 100.000 دج كل ربان يساعده برضاه، على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينته ، وتسلب نفس العقوبة على المجهز الشريك في الانتحال".

كما قضت المادة 525 من القانون البحري الجزائري على أنه: " كل ربان، فيما عدا حالات القوة القاهرة يوقف التزامه أو يهمل عمدا تعهده بقيادة سفينته أو يتركها قبل استخلافه، يعاقب بما يأتي:

- الحبس من ستة(06) أشهر إلى سنتين(02) وبغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج اذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء،

- الحبس من ستة(06) أشهر إلى خمس(05) سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج الى 200.000 دج اذا كانت السفينة في الرحب أو في البحر".

أما المادة 526 من القانون البحري الجزائري فقد نصت على أنه: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج كل ربان لا يمكث شخصا في مركز قيادة سفينته عند دخولها الى الموانئ وخروجها منها".

**ب - التعسف في استعمال السلطة.**

يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج الى 50.000 دج كل ربان يتعسف في سلطته أو يأمر او يسمح بالتعسف في السلطة تجاه شخص على متن السفينة.

يعاقب طبقا لأحكام قانون العقوبات كل ربان يستعمل العنف بدون اسباب شرعية او يأمر باستعماله في ممارسة وظائفه أو بمناسبة ممارستها، ويمكن مضاعفة العقوبة إذا كان الضحية بحارا جديدا أو نوتيا<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 524 من القانون البحري الجزائري.

ج- إهمال الربان لالتزاماته بتمثيل السلطة العامة.

طبقا للمادة 533 القانون البحري الجزائري يعاقب كل ربان بغرامة مالية من 25.000 دج إلى 50.000 دج، يرفض او يهمل دون سبب شرعي:

- إجراء المعاينات المطلوبة في حالة وقوع جناية أو جنحة أو مخالفة بحرية أو خطأ تاديبى ارتكب على متن السفينة.

- تحرير، إما عقود الحالة المدنية أو محاضر فقدان، أو الوصايا أو عقود التوكيل أو القبول أو الترخيص والتقارير حول الأمراض والجروح والوفاة.

- مسك دفتر المخالفات بانتظام والمحافظة عليه على متن السفينة وكل وثائق أخرى ينص عليها التنظيم المعمول به.

د- السكر.

يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج، كل ربان يضبط في حالة سكر على متن سفينته.

وتضاعف هذه العقوبة في حالة العود<sup>(1)</sup>.

**المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية للربان وفقا للقوانين الأخرى.**

يتمتع ربان السفينة بمركز قانوني فريد يمنحه صلاحيات وسلطات واسعة النطاق لإدارة السفينة وطاقمها ومسار الرحلة، إن الدور المحوري للربان في الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية والأمن بشكل عام جعل المشرع يشدد على مساءلته جنائيا، ليس فقط ضمن نصوص القانون البحري، بل تتجاوز هذه المساءلة لتشمل قوانين أخرى ذات صلة، مثل قانون البيئة وقانون الجمارك<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 534 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> - وسيلة أريوط ، المسؤولية الجنائية لربان السفينة ، المرجع السابق، ص 133.

لذا سنتناول في هذا المطلب مسؤولية الريان وفقا لأحكام قانون البيئة في الفرع الأول ، بينما سنخصص الفرع الثاني مسؤولية الريان وفقا لأحكام قانون الجمارك.

### الفرع الأول: مسؤولية الريان وفقا لأحكام قانون البيئة.

حظر المشرع الجزائري الأفعال الماسة بالبيئة البحرية ضمن أحكام القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة<sup>(1)</sup> داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، والتي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية، أو تكون هذه الأفعال من شأنها عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري وإفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها، وكذلك التقليل من القيمة الترفيهية أو الجمالية للبحر<sup>(2)</sup>، فمن الملاحظ أن المشرع الجزائري كانت له خطوة استباقية لمنع تحقق النتيجة الضارة بالبيئة البحرية والمتمثلة في التلوث<sup>(3)</sup>.

غير أنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة طبقا للمادة 53 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر، بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب أو بالغمر أو بالترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار.

وإذا لم يراعي ريان السفينة أحكام المادتين 52، 53 من نفس القانون السابقتين الذكر أثناء إشرافه على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عاتمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري يتعرض لعقوبة جزائية بالحبس من ستة(06) أشهر إلى سنتين(02) وبغرامة من 100.000 دج إلى 1000.000 دج أو بأحدى هاتين العقوبتين وفي حالة العود تضاعف العقوبة طبقا للمادة 90 من نفس القانون.

<sup>1</sup> - القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية العدد 43، الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003، المعدل والمتمم بالقانون 11-02 المؤرخ في 17 فبراير 2011، الجريدة الرسمية العدد 13 الصادرة بتاريخ 28 فبراير 2011.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 52 من القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر.

<sup>3</sup> - محمد صافي، ياسين جبيري، المسؤولية الجزائية عن جرائم التلوث الناجمة عن السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 07، العدد 01، 2022، ص 835، المتاح على الموقع الإلكتروني: <https://asjp.cerist.dz/en/article/189790> ، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/30، على الساعة 13:15

كما تضيف المادة 91 من نفس القانون أنه يجب على الأشخاص المذكورين في المادة 90 من نفس القانون والذي من بينهم الريان تبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال وذلك تحت طائلة غرامة 50.000 دج إلى 200.000 دج كما أقرّ المشرع الجزائري مسؤولية جزائية على كل ريان يرتكب مخالفة تتعلق بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، بغض النظر عما إذا كان هذا الريان خاضعاً لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر أم لا، وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري قد مؤّ في العقوبة بين الريان الخاضع للاتفاقية الدولية المذكورة والريان غير الخاضع لها<sup>(1)</sup>.

وفي هذا الصدد نصت المادة 93 من القانون 03-10 السابق الذكر على أنه "يعاقب بالحبس من سنة واحدة(01) إلى خمس(05) سنوات وبغرامة من مليون دينار (1.000.000 دج) إلى عشرة ملايين (10.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن في 12 ماي سنة 1954 وتعديلاتها، الذي ارتكب مخالفات للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر".

أما العقوبة المقررة في الحالة الثانية والمتعلقة بريان السفينة الغير خاضع لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات، فيعاقب الريان بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، أما في حالة العود فتضاعف هذه العقوبة<sup>(2)</sup>.

كما نص المشرع الجزائري في المادة 97 من نفس القانون على معاقبة كل ريان بغرامة من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

كما أقرّ المشرع الجزائري عقوبة جزائية على كل ريان سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة ملوثة تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها لا يقوم بالإبلاغ عن

<sup>1</sup> - محمد صافي، ياسين جبيري، المرجع السابق، ص 835.

<sup>2</sup> - طبقاً لنص المادة 94 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة السابق الذكر

كل حادث ملاحى يقع في مركبه، ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية، بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج<sup>(1)</sup>.

وبالتالي يتضح لنا أن نصوص التجريم الخاصة بالبيئة البحرية لا تعتد بشكل السلوك الإجرامي أو بكيفية ارتكابه بل جاءت النصوص معبرة عن الركن المادي بصيغ واسعة بحيث تشمل كل صور الاعتداء طالما أن فعل الجاني أدى إلى تلويث البيئة البحرية، لذلك استخدم المشرع النصوص المرنة والصيغ الواسعة عند تعريفه للنشاط الإجرامي المكون لجريمة تلوث البيئة، وذلك بغرض تجريم كل صور الاعتداء، ومحاصرة كل صور المساس بالبيئة، بحيث يشمل كل ما هو قائم منها حالياً أو مستقبلاً من أساليب وأفعال من شأنها تلويث البيئة، ومن مظاهر هذه المرونة التوسع في مفهوم النشاط المادي<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: مسؤولية الربان وفقاً لأحكام قانون الجمارك.

تبدأ مهام الجمارك بمجرد رسو السفينة من خلال التأكد من وثائق السفينة والتأشير على وثيقة الشحن وأخذ نسخة منها، ومراقبة عمليات التموين المختلفة سواء المتعلقة بالتزود بالمحروقات أو المواد الغذائية الضرورية لطاقم السفينة ووضع الأختام على البضائع التي لا يتم إخراجها<sup>(3)</sup>.

وبالرجوع إلى قانون الجمارك<sup>(4)</sup> نجده قد ألزم الربان بمجموعة من الالتزامات في حالة عدم مراعاتها يعد مخالفاً لقواعد القانون الجمركي مما يستوجب توقيع العقوبة المقررة قانوناً حيث

<sup>1</sup> - أنظر المادة 98 من نفس القانون.

<sup>2</sup> - نادية عمرانى، المسؤولية الجنائية عن تلويث البيئة الطبيعية - البيئة البحرية نموذجاً -، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تامنغست، المجلد 09، العدد 03، 2020، ص 124، المتاح على الموقع الإلكتروني: <https://asjp.cerist.dz/en/article/117361>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/30، على الساعة 18:20.

<sup>3</sup> - إبراهيم بن سالم، الرقابة الجمركية عند توقف السفينة وحساباتها الانتقالية على ضوء التطورات التشريعية والتنظيمية الجديدة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 05، العدد 01، 2018، ص 381، المتاح على الموقع الإلكتروني: <https://asjp.cerist.dz/en/article85094>، تاريخ الاطلاع يوم 2025/05/31، على الساعة 07:15.

<sup>4</sup> - القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 03 الصادرة بتاريخ 24 يوليو 1979 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت سنة 1978، الجريدة الرسمية، العدد 61، الصادرة بتاريخ 23 أوت 1998 المعدل بالقانون رقم 04-17 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادرة بتاريخ في 19 فبراير سنة 2017.

نصت المادة 53 من قانون الجمارك على أنه: "يجب على ريان السفينة، 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 عند صعودهم على متن السفينة، قصد تأشيرها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة المراقبة".

كما أوجبت أحكام هذا القانون أن تتضمن الوثيقة أي التصريح بالحمولة تصريحاً موجزاً لحمولة السفينة، وكذا البيانات الضرورية للتعرف على البضائع ووسيلة النقل، لاسيما عدد الطرود ونوعها وعلاماتها وأرقامها وطبيعة البضائع ووزنها الإجمالي، وتكون موقعة من طرف الريان<sup>(1)</sup>.

وفي حالة مخالفة الريان لأحكام المادة 53 من قانون الجمارك السابقة الذكر فإنه يعاقب طبقاً للمادة 319 من قانون الجمارك بغرامة مالية قدرها 25.000 دج.

كما يجب على كل ريان سفينة يقوم برحلة دولية طبقاً للمادة 56 من نفس القانون أن لا يرسوا إلا في الموانئ التي يوجد فيها مكتب جمركي إلا في حالة القوة القاهرة المثبتة قانوناً وفي هذه الحالة يجب على الريان أن يحضر فور الرسو أمام قائد المحطة البحرية لحراس الشواطئ أو عند عدم وجوده، قائد فرقة الدرك الوطني أو محافظ الشرطة أو رئيس المجلس الشعبي البلدي لمكان الرسو ويقدم له يومية السفينة لتأشير عليها، والتي يجب أن تسجل فيها مسبقاً أسباب الرسو.

ويجب على الريان أو ممثله إخبار مكتب الجمارك بالحدث فوراً طبقاً للمادة 56 الفقرة الثانية من نفس القانون.

وتنص كذلك المادة 57 من قانون الجمارك على أنه: "يجب على الريان أو وكيل السفينة أن يقدم لمكتب الجمارك، خلال الأربع والعشرين (24) ساعة من وصول السفينة إلى الميناء:

- التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ في الاقليم الجمركي كما هو مؤشر عليه احتمالاً من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل، مرفقاً عند الاقتضاء بترجمته الرسمية،

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط ، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 135.

- التصريح بمؤونة السفينة والتصريح بأمتعة وبضائع أفراد الطاقم،

- كل الوثائق الأخرى أو التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات المصدق عليها من طرف الجزائر التي قد تطالب بها إدارة الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها ويجب تقديم الوثائق المذكورة أعلاه ولو كانت السفن فارغة.

عندما تستأجر الباخرة من قبل مستأجرين اثنين أو أكثر فإنه يجب على كل واحد منهم أو على ممثله الموكل قانونا أن يودع في الأجل السالف الذكر لدى مكتب الجمارك التصريح الموجز للبضائع الموجهة للتفريغ والتي تكون تحت مسؤوليته.

لا تسري مدة الأربع والعشرين (24) ساعة المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه أيام الجمعة وأيام العطل.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

وفي حالة مخالفة الربان لأحكام هذه المادة فإنه يعاقب بغرامة قدرها 25000 دج طبقا للمادة 319 من قانون الجمارك

كما تنص المادة 58 من قانون الجمارك على أنه "لا يمكن أن يتم تفريغ السفن من البضائع أو نقل البضائع من سفينة إلى أخرى إلا داخل الموانئ حيث توجد مكاتب الجمارك، ولا يمكن أن تكون أية بضاعة موضوع العمليات المحددة في الفقرة الأولى أعلاه إلا:

- بترخيص كتابي من أعوان الجمارك وبحضورهم،

- خلال أوقات فتح المكاتب ووفق الشروط المنصوص عليها في هذا القانون.

- بناء على طلب المعنيين وعلى نفقتهم، يمكن أن تمنح لهم رخصة استثنائية للتفريغ أو النقل من مركبة إلى أخرى، خارج الأماكن والاقوات المذكورة أعلاه.

تحدد كفاءات منح الرخص الاستثنائية عن طريق التنظيم."

من خلال النص السالف الذكر تعد كل محاولة تفريغ أو نقل خارج الموانئ خرقا للقانون، فالمشرع الجزائري أوجب التراخيص الجمركية المسبقة لعمليات التفريغ أو الشحن لها من أجل القضاء على تقنيات تبييض الأموال وتهريبها، وهذا للقضاء على هذه السفن التي تقوم بإخفاء

الأموال غير مشروعة لإدخالها إلى إحدى الدول باعتبارها أموال منقولة من دولة إلى أخرى بصفة تجارة مشروعة<sup>(1)</sup>.

كذلك نصت المادة 58 مكرر من قانون الجمارك الجزائري على أنه " يجب تقديم البضائع محل التصريح بالحمولة وفقا لأحكام هذا القانون من قبل ريان السفينة عند أول طلب لأعوان الجمارك, إلا إذا تم الاثبات أنه تم رفعها أو نقلها من مركبة إلى أخرى أو وضعها في مخزن مؤقت بصفة قانونية مع تعهد صريح من قبل مستغل المخزن المؤقت بتحمل المسؤولية الكاملة تجاه ادارة الجمارك طبقا لأحكام هذا القانون"

وفي حالة مخالفة الريان لأحكام هذه المادة يعاقب طبقا لنص المادة 325 من قانون الجمارك الجزائري بما يأتي:

- مصادرة البضائع محل الغش والبضائع التي تخفي الغش
- غرامة مالية تساوي قيمة البضائع المصادرة والحبس من شهرين الى ستة أشهر

<sup>1</sup> - إبراهيم بن سالم، المرجع السابق، ص 382.

## ملخص الفصل

من خلال دراستنا للمسؤولية المترتبة عن مخالفة الريان لالتزاماته المهنية، تبين لنا أن الريان على الرغم من كونه معيّن بعقد عمل بحري كغيره من أفراد الطاقم، إلا أنه يتميز بأحكام قانونية خاصة تتبع من تعدد أدواره ومهامه الخاصة، ونتيجة لذلك، يلتزم الريان ببذل العناية اللازمة في أداء واجباته، وأي إخلال بهذه العناية يثير مسؤوليته المدنية سواء أكانت تعاقدية تجاه مالك السفينة، أو مسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير إذا ألحق به ضرر، كما يمكن أن يسأل تأديبياً عند ارتكابه خطأ مهني بمخالفته لأحكام القانون البحري والنصوص التطبيقية له.

كذلك يسأل مسؤولية جنائياً في حالة ارتكابه لفعل مجرم بموجب نص قانوني سواء في القانون البحري أو في قانون العقوبات أو أي قانون آخر مثل قانون حماية البيئة وقانون الجمارك إلى غير ذلك، ويكون له علاقة بالملاحة البحرية.

الخلاصة

## الخاتمة

من خلال دراستنا للنظام القانون للريان في القانون البحري الجزائري تبين لنا أن المشرع الجزائري قد وفق في تنظيم الاطار القانوني للريان سواء من حيث شروط التحاقه بهذه المهنة أو حقوقه أو التزاماته أو المسؤولية المترتبة على عاتقه عند مخالفته لهذه الالتزامات على نحو حافظ فيه على مصالح الريان من جهة، من خلال الحقوق التي أقرها له في مواجهة المجهز وكذا حافظ على حماية مصلحة الشاحنين والمصلحة العامة من جهة أخرى من خلال اشتراطه لمؤهلات علمية عالية ومتخصصة وكذا التمتع باللياقة البدنية، بالإضافة الى تحمله عدة التزامات والتي يترتب على مخالفتها جملة من الجزاءات المدنية أو التأديبية أو الجنائية حسب نوع الخطأ، كما توصلنا الى عدة نتائج نسردها فيما يلي.

### أولاً: نتائج الدراسة:

بعد دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى عدة نتائج من أهمها:

- يتميز الريان في وظيفته الفنية باستقلال تام عن المجهز ما عدا فيما يتعلق باتباع خط السير الذي حدده هذا الأخير الا للضرورة، وتعد استقلاليته هذه أحسن ضمان لأداء وظيفته الفنية، ولا يجوز للريان استعمال سلطاته خارج النطاق المكاني والزمني للرحلة البحرية، وهما ظهر السفينة ومدة الرحلة البحرية.
- لا تمتاز ممارسة سلطة التوثيق للريان عند تحريره المحاضر بالرسومية، كونه ليست له صفة ضابط العمومي .
- الريان مسؤولاً مسؤولية عقدية اتجاه المجهز لوجود مخالفة أحكام عقد العمل البحري، وتقديرية اتجاه الغير لصدور خطأ شخصي من الريان .
- يعتبر ريان السفينة مسؤولاً على أمنها و على كل من يوجد على متنها ، و أي اخلال بهذا الأمن قد يعرض الريان الى المسائلة سواء المدنية أو التأديبية أو الجنائية حسب نوع الخطأ .

## الخاتمة

### ثانياً: اقتراحات الدراسة

وبناءً على ما سبق تناوله لهذا البحث، وكاقتراحات في موضوع النظام القانوني لريان السفينة في القانون البحري الجزائري، نقترح:

- العمل على تحسين مواد القانون البحري والنصوص التنظيمية المتصلة به والتي تضبط النظام القانوني للريان بما يواكب التطورات التقنية والقانونية الحديثة

- يتعين على المشرع الجزائري وضع نصوص قانونية خاصة تحدد بالتفصيل حقوق الريان وشروط التحاقه بهذه المهنة خاصة فيما يخص الشروط المتعلقة باللياقة البدنية نظراً للمركز القانوني الممتاز الذي يتمتع به مما يجعل تطبيق القواعد العامة الموجودة في قانون العمل أو النصوص التنظيمية المنظمة لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين أو المتعلقة باللياقة البدنية لرجال البحر عليه أمراً صعباً.

## قائمة الملاحق

ملحق رقم 01: المصادقة على الاعتراف بشهادة الكفاءة الصادرة بمقتضى احكام الاتفاقية الدولية  
لمعايير التدريب ومنح الشهادات واعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

مصادقة على الاعتراف بشهادة كفاءة صادرة بمقتضى احكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح  
الشهادات واعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF COMPETENCY ISSUED UNDER THE PROVISIONS  
OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION  
AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 1978 AS AMENDED

تشهد حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن الشهادة رقم.....أصدرت في.....إلى  
السيد.....المولود بتاريخ.....في.....من قبل أو بالنيابة عن الحكومة  
معترف بها، حسب الاقتضاء، طبقاً لأحكام القاعدة 10/1 من الاتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة ويسمح لصاحب هذه  
المصادقة الشرعي بإداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقاً لأي قيود مشار إليها حتى.....  
The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that certificate of Competency .....  
issued on.....to Mr .....born on.....at.....by or behalf on the government  
of.....is duly recognised in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above convention, as  
amended, and the lawful holder is authorised to perform the following functions, at the levels specified, subject to  
any limitations indicated until.....

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بالصفة أو الصفات التالية المحددة في متطلبات التقييم الأمن المنفذة والتي  
تشرطها الإدارة.

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning  
requirements of the Administration.

الصفة CAPACITY	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

رقم الشهادة Endorsement N°.....  
الصادرة في issued on .....

توقيع واسم الموظف المفوض حسب الاقتضاء  
Signature and Name of duly authorized official  
.....



توقيع صاحب الشهادة  
Signature of the holder of the certificate  
.....

يجب الاحتفاظ بأصل هذه الشهادة لتقديمها في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقاً للفقرة 11 من القاعدة رقم 2/1.  
The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation I/2, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship .

المصدر : الجريدة الرسمية للعدد 21 الصادرة بتاريخ 03 افريل 2016 ص 23

## النسخة العربية

### عقد عمل

إنه في يوم ١ من شهر ٢٠٠٧

تحرر هذا العقد بين كل من :

١- شركة ..... ( شركة ذات مسئولية محدودة ) باعتبارها مالكة السفينة ، و

الكائنة في ..... ، و المسماة فيما بعد بـ [ صاحب العمل ] .

٢- السيد /

المقيم في ..... ويحمل جواز سفر ..... رقم .....

و المسمي فيما بعد بـ [ مستخدم ]

وقد اتفقا الطرفان بموجب هذا العقد علي ما يلي :

١- وافق الطرف الأول ( الشركة ) على توظيف الطرف الثاني ( المستخدم ) بموجب هذا العقد

للعمل لدي الشركة بوظيفة ( ..... ) على ظهر السفينة المسماة ( ..... ) .

يحق للطرف الأول ( الشركة ) نقل الطرف الثاني ( المستخدم ) للعمل إلي أي سفينة أخرى .

مدة هذا العقد ١٢ شهر : تبدأ من تاريخ انضمام المستخدم للسفينة و تستمر في حالة موافقة

الطرفين على سريان مدة العقد بعد انتهاء مدته الأصلية .

٢- يدفع الطرف الأول ( الشركة ) للطرف الثاني راتباً شهرياً مقداره ..... دولار ، و

تكون طريقة دفع الراتب على النحو التالي :

أ- وافق الطرف الثاني ( المستخدم ) على إيداع راتب الشهرين الأولين في مكتب الشركة

كضمان لها ، على أن يدفع الطرف الأول ( الشركة ) الراتب المودع لديها بعد إتمام العقد .

ب- يدفع الراتب للطرف الثاني ( المستخدم ) كل أول شهر بصفة مباشرة من الطرف الأول

( الشركة ) بعد اجتياز الطرف الثاني ( المستخدم ) فترة ثلاثة شهور من العمل لدي الطرف

الأول .

٣- يلتزم الطرف الثاني ( المستخدم ) بأداء مهام محمله المسندة إليه بعناية من قبل الطرف الأول

( الشركة ) . أو الوكيل ، أو ريان السفينة .

٤- في حالة ترك الطرف الثاني ( المستخدم ) العمل على ظهر السفينة قبل انتهاء مدة العقد

و ذلك بالتراضي مع الطرف الأول ( الشركة ) ، فإنه في هذه الحالة يتحمل الطرف الطالب إنهاء

العقد قبل مدته المتفق عليها كافة المصروفات المتعلقة بالنقل و المصروفات المتعلقة بالعودة إلى

الميناء الذي تم فيه التعاقد .

أما في حالة اقتراف الطرف الثاني (المستخدم) أعمال قتال ، أو سرقة ، أو تحريض على العصيان ، أو السلوك غير المسئول ، أو التخريب والإهمال ، وعدم الكفاءة ، أو عدم الامتثال لتعليمات ريان السفينة أو الشركة ، أو الوكيل ، أو غيرها من الأفعال التي من شأنها تؤثر على سلامة أو كفاءة سير السفينة ، فإنه في هذه الحالة يتحمل الطرف الثاني (المستخدم) كافة النفقات المتعلقة بالإعادة إلى الوطن .

٥- يلتزم الطرف الأول ( الشركة ) بإعادة الطرف الثاني (المستخدم) إلي ميناء التعاقد بعد انتهاء مدة العقد ، و سيكون ميناء التعاقد هو .....

٦- يلتزم الطرف الأول ( الشركة ) بدفع تعويض إلى الطرف الثاني (المستخدم) في حالة وفاة الطرف الثاني (المستخدم) أو في حالة العجز التام عن أداء مهام عمله الناتج عن عمله لدى الطرف الأول ( الشركة ) .

٧- بصرف النظر عما جاء بنص هذا العقد ، فإن الطرف الثاني (المستخدم) يلتزم بالتقيد بالقوانين و اللوائح المحلية المتعلقة بحظر استيراد المشروبات الروحية ، أو ارتكاب أعمال السرقة ... إلخ ، وفي هذه الحالة يخضع الطرف الثاني (المستخدم) إلي إجراءات الطرد الفوري علاوة علي أي عقوبة تفرض عليه من قبل السلطات المحلية . و أيضاً يكون الطرف الثاني (المستخدم) مسئولاً عن أية عمليات تهريب يقوم بها أو تهريب مواد مخدرة أو محظورة و يتحمل الطرف الثاني (المستخدم) كافة النتائج المترتبة على اقترافه هذه الأفعال السالفة الذكر .

٨- للطرف الأول ( الشركة ) الحق في إنهاء هذا العقد . في حالة العجز عن الاستمرار في العقد

قبل انقضاء مدة العقد الأصلية المتفق عليها لأس سبب من الأسباب ،

الطرف الثاني (المستخدم)

الطرف الأول ( الشركة )

# قائمة المصادر و المراجع

أولاً: قائمة المصادر

أ - الوثائق الدولية .

- الاتفاقية الدولية رقم (69) بشأن شهادات كفاءة طباخي السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل ودخلت في حيز التنفيذ في 22/04/1953.

- الاتفاقية الدولية رقم (68) بشأن الغداء وتقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل دخلت حيز التنفيذ في 24/03/1957.

- اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و الستين ، بجنيف في 23 فبراير 2006، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 15-260 المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، الجريدة الرسمية ، العدد 05، الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016.

ب - الوثائق الوطنية .

1-التشريع العادي.

- الأمر 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية ، العدد 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم بالقانون 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، الجريدة الرسمية ، العدد 30، الصادرة بتاريخ 30 أبريل 2024.

- الأمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07- 05 المؤرخ في 13 مايو 2007، الجريدة الرسمية العدد 31، الصادرة بتاريخ 13 مايو 2007.

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية ، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية ، العدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

- القانون رقم 79- 07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 03 الصادرة بتاريخ 24 يوليو 1979 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت سنة 1978، الجريدة الرسمية، العدد 61، الصادرة بتاريخ 23 أوت 1998 المعدل بالقانون رقم 04-17 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، الجريدة الرسمية العدد 11، الصادرة بتاريخ في 19 فبراير سنة 2017.

- القانون رقم 03- 10 المؤرخ في 19 يوليو 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية العدد 43، الصادر بتاريخ 20 يوليو 2003، المعدل والمتمم بالقانون 11-02 المؤرخ في 17 فبراير 2011، الجريدة الرسمية العدد 13 الصادرة بتاريخ 28 فبراير 2011.

### 2- التشريع الفرعي :

- المرسوم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988 والمتضمن الانضمام الى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب واصدار الشهادات و اعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 07 يوليو سنة 1978، الجريدة الرسمية، العدد 17، الصادرة بتاريخ 27 أبريل 1988.

- المرسوم التنفيذي رقم 2000- 338 المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية العدد 64، الصادرة بتاريخ 31 أكتوبر سنة 2000.

- المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 16/03/2005 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، الجريدة الرسمية ، العدد 22، الصادر بتاريخ 27/03/2005.

- 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، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 20-299 المؤرخ في 12 أكتوبر 2020، الجريدة الرسمية، العدد 62، الصادرة بتاريخ 14 أكتوبر 2020.  
- القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 16 أوت 2018 الذي يحدد شروط اللياقة البدنية لرجال البحر، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادرة بتاريخ 20 فبراير 2019.

### ثانيا : قائمة المراجع

#### أ- الكتب

- إيمان الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، طبعة 01، دار وفاء القانونية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، القاهرة، 2010.
- إيمان فتحي حسن الجميل ، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية، طبعة 01، المكتب الجامعي للنشر، مصر، 2014، ص ص 7،8.
- حسينة حمو ، زاهية سي يوسف ، حق المريض في العلاج الطبي، معارف ، المجلد 17، العدد 01، جوان 2022.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، طبعة 01، دار الفكر والقانون، المنصورة، القاهرة، 2011، ص 202.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمدي، المركز القانوني لريان السفينة وسلطاته، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة 01 ، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
- هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للنشر، بيروت لبنان، 1995.

ب - الأطاريح و المذكرات:

- أطروحات الدكتوراه:

- حنان عزيرية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، تخصص: القانون الاجتماعي للمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017.

- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، تخصص: القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أوبكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018.

- مذكرات الماجستير:

- نصيرة خواص، النظام القانون لريان السفينة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2009.

ج - المقالات :

- إبراهيم بن سالم، الرقابة الجمركية عند توقف السفينة وحساباتها الانتقالية على ضوء التطورات التشريعية والتنظيمية الجديدة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 05، العدد 01، 2018.

- خالد ضو، فاطمة معروف، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها -دراسة تأصيلية-، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، جامعة برج بوعرييج، المجلد 08، العدد 01، 2023.

- ديار حطاب قاسم، ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات -دراسة مقارنة-، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، العراق، المجلد 2، العدد 50، 2023.

- شيماء سعدون عزيز الصجري، صالح عبد عايد العجيلي، السلطة الانضباطية على السفن البحرية، مجلة الجامعة العراقية، العراق، المجلد 68، العدد 03، 2022.

- عصمت إبراهيم، الطوخي حسين، المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، مجلة بحوث الشرق الأوسط، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر، المجلد 05، العدد 43، 2017.
- عمرو أحمد عبد المنعم دبش، ماهية المسؤولية التقصيرية وأركانها وأحكامها وفقا للقانون المدني المصري، مجلة صوت القانون، جامعة خميس مليانة، المجلد 06، العدد 02، نوفمبر 2019
- محمد مهدي لعلام، دور القاضي الإداري في ضمان مبدأ التناسب في المجال التأديبي، مجلة الدراسات الحقوقية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، المجلد 04، العدد 01، 2017.
- محمد صافي، ياسين جبيري، المسؤولية الجزائية عن جرائم التلوث الناجمة عن السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيسمسيلت، المجلد 07، العدد 01، 2022.
- نادية عمراني، المسؤولية الجنائية عن تلويث البيئة الطبيعية -البيئة البحرية نموذجاً-، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة تامنغست، المجلد 09، العدد 03، 2020.
- نور الدين دناي، عقد العمل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 02، العدد 06 ، 2017/11/01.
- نور الدين سوداني، الحق في الراحة والعطل و الغيابات القانونية للموظف العام، دراسة تحليلية في ظل الأمر 03/06 والقانون 22/22، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 16، العدد، 2023.
- وسيلة أربوط، الحماية القانونية لأجر البحار، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الصادرة عن مخبر القانون البحري والنقل ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 02، العدد 03، 2015.
- وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، مجلة الميزان، المركز الجامعي النعامة، المجلد 02، العدد 02، 2017.

- وسيلة أربوط، ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الصادرة عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 04، العدد 05، 2017.

- وسيلة أربوط، المركز القانوني لريان السفينة، مجلة القانون و العلوم السياسية، المركز الجامعي النعامة، المجلد 04، العدد 02، 2018.

- وسيلة أربوط، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 05، العدد 01، 2018.

- وهاب حمزة، الجزاء التأديبي لرجال الضبطية القضائية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، المجلد 07، العدد 03، 2020.

- يوسف التومي أحمد، سلطات ريان السفينة في التشريع الجزائري، مجلة الدفاتر العلمية، المركز الجامعي تيبازة، المجلد 10، العدد 02، 2023/01/13.

### د - المحاضرات :

- شهرزاد بن الصغير، محاضرات في مقياس المسؤولية التصويرية، موجهة لطلبة السنة أولى ماستر، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، الجزائر، 2023 - 2024.

### هـ - المواقع الالكترونية :

<https://asjp.cerist.dz>

# فهرس المحتويات

1	مقدمة
6	الفصل الأول: شروط الالتحاق بمهنة ربان السفينة و الآثار المترتبة عنها
8	المبحث الأول: شروط الالتحاق بمهنة ربان السفينة
8	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالمؤهلات البدنية لربان السفينة
9	الفرع الأول: إجراء الكشف عن الأمراض والإصابات غير المتوافقة مع مهام ربان السفينة
25	الفرع الثاني: يجب أن يتمتع بصحة جيدة
26	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالمؤهلات العلمية لربان السفينة
27	الفرع الأول: الشهادات المطلوبة لربان السفينة.
29	الفرع الثاني: إجراءات الاعتراف بشهادة الكفاءة لربان السفينة ورقابة الدولة على الميناء.
31	المبحث الثاني: الآثار المترتبة على الالتحاق بمهنة ربان السفينة.
31	المطلب الأول: حقوق ربان السفينة.
32	الفرع الأول: الحقوق المالية لربان السفينة.
34	الفرع الثاني: الحقوق غير المالية لربان السفينة.
39	المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة.
39	الفرع الأول: السلطات الخاصة لربان السفينة.
43	الفرع الثاني: السلطات العامة لربان السفينة.
47	ملخص الفصل
48	الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة عن مخالفة الربان لالتزاماته المهنية
50	المبحث الأول: المسؤولية المدنية والتأديبية المتعلقة بالرّبان
50	المطلب الأول: المسؤولية المدنية لربان السفينة
51	الفرع الأول: المسؤولية التعاقدية

## فهرس المحتويات

52	الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية.
54	المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية لريان السفينة
54	الفرع الأول: الأخطاء المهنية.
56	الفرع الثاني: العقوبات التأديبية للريان وإجراءات توقيعها.
59	المبحث الثاني: المسؤولية الجزائية لريان السفينة.
60	المطلب الأول: المسؤولية الجزائية للريان وفقا للقانون البحري.
60	الفرع الأول: المخالفات البحرية.
61	الفرع الثاني: الجنج والجنایات البحرية.
67	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية للريان وفقا للقوانين الأخرى.
67	الفرع الأول: مسؤولية الريان وفقا لأحكام قانون البيئة.
70	الفرع الثاني: مسؤولية الريان وفقا لأحكام قانون الجمارك.
74	ملخص الفصل
75	خاتمة
78	قائمة الملاحق
82	قائمة المصادر والمراجع
89	فهرس المحتويات