الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 20 أوث 1955 سكيكدة

كلية: الحقوق والعلوم السياسية.

قسم: الحقوق.

تخصص: قانون الأعمال.

مذكرة متممة لنيل شهادة الماستر

مسؤولية مالك السفينة في التشريع الجزائري

إعداد الطالبتين:

- ديبون ساهل شيماء
- طبال دالية

إشراف الأستاذ:

د. بوحديد فارس

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة	اسم الجامعة
د. يسعد فضيلة	أستاذة محاضرة	رئيسا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
د. بوحديد فارس	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
أ. رميتة حنان	أستاذة مساعدة	مناقشا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

السنة الجامعية: 2019-2020 م

إهداء

إلى أمي العزيزة التي سهرت وتعبت من أجل وصولي إلى ما أنا عليه اليوم.

إلى والدي الذي دعمني طول مشواري الدراسي ولم يبخل علي.

إلى كل أفراد عائلتي الكريمة إخوتي.

إلى كل من ساعدني على إتمام هذا العمل.

إلى صديقاتي رفيقات دربي.

شيـــــــــــــــماء

إهداء

أشكر الله العلي القدير الذي وفقني وسدد خطاي الذي أنعم عليَّ بفضله نعمة العلم و العقل، القائل في محكم التنزيل " **و فوق كل ذي علمٍ عليم** ".

أهدي مذكرة تخرجي إلى والدايّ الكريمان اللَّذين كان لهما الأثر البالغ أن أبلغ درجة ومكانة في التعليم العالي.

كما أهدي فخري بعملي إلى صديقة الشِّدد الطالبة " **قمبوعة مروة** "، و إلى من جمعتنا بهم الروح و فرقتنا الجغرافيا الرفيق السند " **محمد ابو عليا** ".

داليـــــــة

شكر وتقدير

نتوجه بالشكر الخالص والعرفان إلى الأستاذ المشرف الدكتور "**بوحديد فارس**" على ما أسداه من نصائح وتوجيهات طيلة مشوار إعداد هذا العمل.

كما نتوجه بالتحية والتقدير لسادة أعضاء لجنة المناقشة.

مقدمة

مـــــقدمة:

تعد السفينة أداة رئيسية لممارسة الملاحة البحرية مند القدم، فلطالما استعملها الإنسان للتنقل ونقل مختلف البضائع عن طريق البحر من بلد لآخر، حتى أصبحت الآن وسيلة أساسية في اقتصاد الدول لا غنى عنها في المبادلات التجارية.

ولا يقل مالك السفينة أهمية عنها، فبتملكه هذه الوسيلة وفقا للطرق القانونية يصبح محور تدور حوله أحكام عديدة، وعليه اهتم المشرع به وتطرق إليه في القانون البحري الجزائري في الباب الأول والثاني من الكتاب الأول المعنون ب الملاحة البحرية ورجال البحر.

فبمجرد امتلاك هذا الأخير للسفينة وقيامه باستغلالها تقع عليه العديد من الالتزامات القانونية أو التعاقدية، التي إذ خالفها تترتب عليه مسؤولية مدنية أو جزائية بغض النظر عن كون المالك شخصا طبيعيا أو معنويا، فمالك السفينة مسؤول عن كل ما قد يتسبب به من أضرار قد تمس الأشخاص أو الأموال على متن السفينة أو حتى السفن الأخرى في عرض البحر.

فلكل من المسؤولية المدنية والجزائية لمالك السفينة أحكام وقواعد قانونية نص عليها المشرع الجزائري في كل من القانون المدني وقانون العقوبات، وفي القانون البحري بنصوص خاصة.

ففي ما يتعلق بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة وبالرجوع إلى التشريع و النصوص القانونية، نجد أن المشرع الجزائري قد ساير الاتفاقيات الدولية في بعض نصوصها فيما يتعلق بتحديد المسؤولية المدنية لمالك السفينة، التي تم النص عليها في كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتحديد المسؤولية، ثم في اتفاقية بروكسل الثانية لسنة 1957

، وكذا اتفاقية لندن لسنة 1972، حيث ضمّن المشرع بعض نصوصها في القانون البحري الجزائري، مع إحالة أحكام المسؤولية المدنية في شقها العام إلى القانون المدني، على أن المشرع لم يولي نفس الاهتمام بالمسؤولية الجزائية وترك تنظيمها للأحكام العامة بخلاف نصه على بعض الجرائم المتعلقة بمالك السفينة الواردة في القانون البحري.

وانطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هي حدود مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ؟

وعلى هذا الأساس تتضح أهمية موضوعنا المتمثل في " مسؤولية مالك السفينة في التشريع الجزائري " في أنه يعد من المواضيع الشائكة وأحد أخطر وأهم القضايا التي يجب الاهتمام بها سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية و حتى القضائية.

وبناءا على هذه الأهمية التي يكتنفها هذا الموضوع، فإننا قررنا اختياره كمحل لدراستنا، و ذلك يعود لأسباب ذاتية و أخرى موضوعية.

ومن الأسباب الذاتية التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع للبحث فيه هو الرغبة في الغوص في موضوعات القانون المدني و الجنائي بصفة عامة ، و التدقيق في الموضوعات المتعلقة بمالك السفينة في المجال البحري بصفة خاصة وكذا الإحاطة به والإلمام بمختلف جوانبه.

أما بالنسبة للأسباب الموضوعية فتتمثل في محاولة إعطاء صورة شاملة للموضوع و تغطيته من كافة جوانبه و تقييمه بالشكل الذي يعطينا نظرة واضحة لمضمونه ، و كذا معرفة مدى مواكبة المشرع الجزائري للأحكام التي تضمنتها مختلف الاتفاقيات الدولية و موقفه منها في هذا الصدد.

بالرغم من كل المجهودات التي بدلناها في سبيل إعداد هذا البحث و مُحاولة الإلمام بخصوصية هذا الموضوع من جميع جوانبه ، إلا أنه كانت هناك جملة من الصعوبات و المشاكل التي واجهتنا بصدد إنجاز هذا العمل و بلورته في شكله النهائي . و تمثلت هذه الصعوبات التي تعرضنا لها أساسا فيما يلي :

– صعوبة التواصل و الالتقاء مع كل من المشرف و شريك البحث في ظل تفشي جائحة كورونا "كوفيد 19" الأمر الذي صعب من مهمة التنسيق الفعلي و الإشراف المباشر على المذكرة.

– قلة المراجع المتخصصة و نخص بذلك الجزئية المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة بالنظر إلى نقص الدراسات الحديثة لهذا الأخير.

– صعوبة التنقل والالتحاق بالمكتبات الجامعية وحتمية قرار إغلاق جميع المرافق العمومية و الخدماتية بسبب الجائحة .

– شساعة الموضوع و تشعبه مما شكل صعوبة بالغة في احتوائه .

وتتمحور أهداف هذا البحث بالأساس في الإلمام بالقوانين و التشريعات التي أرست مسؤولية مالك السفينة ، علاوة على ذلك البحث في مسؤولية مالك السفينة و أنواعها و أثارها.

وتجدر الإشارة إلى أن الدراسات السابقة حول هذا الموضوع في مجملها أبحاث و دراسات عامة غير متخصصة تحديدا بجزئية موضوع "مسؤولية مالك السفينة" ، و إن وجدت متخصصة فهي تُعنى ببحث التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، مثل دراسة محمد خالد المروني بعنوان "التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة" ، أطروحة لنيل شهادة

الدكتوراه ، جامعة الجزائر ، كلية بن عكنون ، 2011\2012 و التي استعنا بها في الفصل الأول من هذه المذكرة.

و لقد اعتمدنا في دراسة هذا الموضوع على :

المنهج التحليلي: من خلال قيامنا بتحليل النصوص والقواعد القانونية سواء في التشريعات العامة أو الخاصة.

المنهج الوصفي: والذي يتضح من خلال التعريفات التي تناولناها، ومن خلال هذه المناهج وللإجابة على الإشكالية المطروحة، ارتأينا تبني الخطة الثنائية في إعداد خطة بحثنا، حيث اعتمدنا على تقسيم الموضوع إلى فصلين تطلبتهما نوعية الدراسة.

وفيما يلي نطرح خطة البحث:

- **الفصل الأول:** المسؤولية المدنية لمالك السفينة.
- **المبحث الأول:** أحكام المسؤولية المدنية لمالك السفينة.
- **المبحث الثاني:** الآثار المترتبة عن المسؤولية المدنية لمالك السفينة.
- **الفصل الثاني:** المسؤولية الجزائية لمالك السفينة.
- **المبحث الأول:** أساس المسؤولية الجزائية.
- **المبحث الثاني:** الاختصاص القضائي بنظر الجرائم المرتكبة من قبل مالك السفينة.

الفصل الأول

المسؤولية المدنية لمالك السفينة.

الفصل الأول المسؤولية المدنية لمالك السفينة.

مما لا شك فيه أن المتضررين جراء مخالفة مالك السفينة لالتزاماته القانونية أو العقدية يبحثون عن المسؤول الحقيقي لمطالبته بالتعويض أمام القضاء أو أي جهة أخرى يتفق عليها الطرفان بما يناسب حجم الضرر، ولما كان لهذا الأمر من أهمية فقد اشتغل المجتمع الدولي على إقرار اتفاقيات تنظم هاته المسؤولية ، وكان لاتفاقية بروكسل لعام 1957 واتفاقية لندن لعام 1972 الأثر في تسليط الضوء على مسؤوليته المدنية وتوحيد بعض النصوص القانونية، حيث كانت تخضع مسؤوليته للأحكام العامة في القانون المدني وتطبق عليها ما يطبق على الشخص العادي، لكن لم يكن من الإمكان الإبقاء فقط على القواعد العامة دون تقديم نصوص خاصة به تحدد هاته المسؤولية بحيث تخفف عنه في بعض الأحيان العبء وذلك نظرا لمخاطر الملاحة البحرية، وتشديدها حينا آخر خاصة في ما يخص مجال المحافظة على الثروة والبيئة البحرية، ولمعالجة ذلك قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين .

- **المبحث الأول: أحكام المسؤولية المدنية لمالك السفينة.**
- **المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن المسؤولية المدنية لمالك السفينة.**

❖ المبحث الأول:الأحكام المسؤولية المدنية لمالك السفينة

إن ممارسة الملاحة البحرية والتنقل في البحر عمل محفوف بالمخاطر قد يؤذي أحيانا إلى حدوث أضرار بالغة سواء للبضائع أو الأشخاص على متن السفينة أو لسفن أخرى وذلك عند حدوث تصادم بخطأ من الربان أو شخص آخر يعمل في خدمة السفينة[1]فالمتضررين جراء ذلك يتوجهون لمالك السفينة باعتباره المسؤول الأول عنها والذي ستقام الدعاوى ضده إذا تحققت مسؤوليته فمن المهم التعرف عليه وعلى القواعد التي تحكم هاته المسؤولية،ولذلك سنتطرق في هذا المبحث إلى:

- **المطلب الأول:**ملكية السفينة
- **المطلب الثاني:** مسؤولية مالك السفينة وفقا للقواعد العامة
- **المطلب الثالث:** تحديد مسؤولية مالك السفينة.

- المطلب الأول: ملكية السفينة

إن التطرق إلى معرفة مسؤولية مالك السفينة يقتضي الوقوف والتعرف على مالكها متى تكون له حق ملكيتها، ومتى يكون مجهزا لها وفي هذه الحالة يسمى المالك المجهز، بالإضافة إلى صور ملكيته للسفينة والتي قد تأخذ العديد من الأشكال فقد تكون ملكية فردية، أو قد تكون لأشخاص معنوية شريطة أن تكون خاضعة للقانون الجزائري، ومما سبق سنقسم هذا المطلب إلى:

الفرع الأول:تحديد مالك السفينة

الفرع الثاني: صور ملكية السفينة

[1]– نفن بدر الدين سطاس: "المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني،دراسة مقارنة"،دراسات علوم الشريعة والقانون الجامعة الأردنية، المجلد 45، العدد4، ملحق4، ص.94

- **الفرع الأول: تحديد مالك السفينة**

تكمن أهمية تحديد مالك السفينة في معرفة من هو المسؤول الأول الذي سيتوجه المضرورون إليه للمطالبة بالتعويض، فقد يكون المالك هو نفسه من يجهز ويستغل السفينة، أو يقوم بهذا شخص آخر يسمى المجهز.

ومما سبق سنتطرق إلى مالك السفينة (أولا) والمالك المجهز(ثانيا).

- **أولا: مالك السفينة**

نجد أن المشرع لم يتطرق إلى تعريف مالك السفينة في القانون البحري الجزائري إلا أن هناك إجماع[1]على أن مالك السفينة هو كل شخص اكتسب حق ملكيتها عن طريق الأسباب العامة كالإرث أو الهبة أو الوصية أو شرائها أو عن طريق أحد الأسباب الخاصة في القانون البحري كالبناء أو الترك أو التخلي عن ملكية السفينة للمؤمن عليه، أو الاستيلاء عليها كغنيمة وذلك مكانه في القانون الدولي العام[2]، ولا تكتمل إجراءات التملك إلا بتسجيل السفينة*[3] لدى الإدارة البحرية التابعة للوزير المكلف بالبحرية التجارية، فالتسجيل يعتبر دليل إثبات لملكيتها.

ولا يكفي أن تكون مسجلة باسمه بل يجب أن تستغل من طرفه لكي تعتبر ملكا له،حيث أكد المشرع ذلك في المادة 147 من القانون البحري الجزائري بنصه على أن مالك السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه.

---

[1]– محمود شحماط: الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2010، ص.148

[2]– محمد نصر محمد: الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد ،الرياض،2012،ص56

[3]– *رغم كثرة التعريفات الفقهية للسفينة واختلاف وتعدد الضوابط وتنافرها فقد اتفق على أن السفينة هي كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد انظر د/مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، ص41

- **ثانيا: المالك المجهز**

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري في المادة 572 منه يعتبر المجهز انه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناءا على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

والمالك المجهز هو من يقوم بتجهيز سفينته أي تهيئتها للقيام بالرحلة البحرية بشتى الوسائل كاستخدام الربان وطاقم السفينة وإبرام عقود النقل والتأمين على السفينة وتزويدها بالمؤونة والوقود[1].

فالمالك ليس بالضرورة هو المجهز فقد يحصل هذا الأخير على صفته متى تولى تجهيزها بكل متطلباتها إذا استأجرها دون تجهيز من المالك[2].

- **الفرع الثاني: صور ملكية السفينة**

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى صور ملكية السفينة في القانون البحري ويبدو أنه ترك الأمر للقواعد العامة[3]إلا أنه يمكن استنباطها من نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري حول منح الجنسية الجزائرية للسفينة حيث يمكن أن تكون ملكا كاملا لشخص

+طبيعي من جنسية جزائرية وهو ما يعرف بالملكية الفردية أو من قبل شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري[4].

[1]– محمود شحماط: المرجع السابق، ص148

[2]–د/كميلة أعراب: "مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، قسنطينة، المجلد 12، ص.134

[3]–د/كميلة أعراب: المرجع نفسه،ص.134

[4]– الأمر رقم 76–80,المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10–04 المؤرخ في 15 أوت 2010،جريدة رسمية، عدد46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010

- **أولا: الملكية الفردية للسفينة**

بحيث تعود ملكيتها لشخص واحد بغض النظر عن الطريقة التي تحصل عليها أو لعدة أفراد على الشيوع، وقد يكون الشيوع اختياريا كما لو اشتركوا في شراء سفينة أو إجباريا كما لو انتقلت ملكية السفينة بالإرث[1]، فلا يمكن أن تكون حصة كل واحد منهم مفرزة لأن السفينة من الأموال التي لا تقبل القسمة بطبيعتها[2].

- **ثانيا: امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية**

قد تكون السفينة ملكا لأشخاص معنوية خاضعة للقانون الخاص كشركات المساهمة وشركات ذات المسؤولية المحدودة وقد تكون سفن الدولة أي أنها تملك سفنا تجارية تستغلها في التجارة البحرية بجانب أسطولها من السفن الحربية أو سفن المرافق العامة[3]مثل تلك التي تقدم خدمات طبية أو التي تلك التي تعتبر محطة للدراسات العلمية، ويثير استغلال الدولة للسفن التجارية إشكاليات وصعوبات قانونية تتعلق بالمدى الذي تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع الحجر عليها أو مقاضاتها عملا بمبدأ السيادة[4].

إلا أنه وحسب معاهدة حصانة السفن الحكومية في بروكسل المنعقدة في 10 أفريل سنة 1926 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية وحسب نص المادة الأولى (01) والثانية (02) منها فإن السفن التجارية التي تمتلكها الدول تخضع فيها لقواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشاحنات الخاصة وكذلك فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوى والمرافعات، كما تنص المادة الرابعة(04) منها على أن للحكومة أن تثير كافة أوجه الدفاع والتقادم وتحديد المسؤولية التي يمكن للسفن الخاصة و

[1]– محمد نصر محمد: المرجع السابق، ص65

[2]–د/ كميلة أعراب: المرجع السابق، ص.135

[3]– محمد نصر محمد: المرجع السابق، ص68

[4]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص145

أصحابها التمسك بها. أما فيما يخص السفن الحربية وسفن المرافق العامة فهي تتمتع بالحصانة من قبل الدول التي تمتلكها.

- المطلب الثاني: المسؤولية المدنية لمالك السفينة وفقا للقواعد العامة

طبقا للقواعد العامة فإن المسؤولية لا تقوم بدون خطأ، إذ يعد الخطأ أساسا لقيام كل من المسؤولية التقصيرية أو العقدية فيجب أن يكون هو السبب المباشر في وقوع الضرر أي وجوب توفر العلاقة السببية بينهما، ولكن من الممكن أن يسأل المالك وفقا لقواعد المسؤولية الموضوعية أيضا وهي مسؤولية لا تركز على عنصر الخطأ بل إلى الضرر الواقع مما يخفف عبء الإثبات على المضرور، فالقانون البحري الجزائري لم ينظم قواعد خاصة بمسؤولية مالك السفينة إلا في مواضع متفرقة منه كاستثناء خاص و بالتالي نعود للقواعد العامة للمسؤولية وذلك وفق ما هو مبين في الفروع الآتية:

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أضرارها باعتباره حارسا لها

الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود

- الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

مما لاشك فيه أن مالك السفينة مسؤول في مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية التي تصدر عنه في الرحلة البحرية تطبيقا للقواعد العامة[1]سواء كانت مسؤولية تقصيرية أو عقدية مسؤولية مطلقة بحيث تكون كل أمواله ضمانة للوفاء بدونه.

[1]– عاطف محمد الفقي: قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،2007، ص170

- **أولا: المسؤولية التقصيرية**

تنص المادة (124) من القانون المدني الجزائري على أن :"كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض[1]."

ويستنتج من نص هذه المادة أنها تتحدث عن التعويض عن المسؤولية التقصيرية التي تتحقق في حالة مخالفة التزام قانوني وهو الالتزام بعدم إحداث ضرر للغير ، فهي مسؤولية تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات حيث يكلف الدائن إثباته في جانب المدين، وعليه فهي تعتمد على ثلاثة أركان لقيامها الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية بينهما.

1. **الخطأ:**

أي الإخلال بالتزام قانوني وهو الالتزام ببدل العناية أي أن يصطنع الشخص في سلوكه اليقظة والتبصر حتى لا يضر بالغير وكان له من التمييز بحيث يدرك أنه انحرف[2]، ومثال ذلك أن يقوم مالك السفينة بترك سفينته تبحر دون أن تكون صالحة للملاحة البحرية الأمر الذي قد يرتب حوادث تصادم بين السفن في البحر وإحداث أضرار جسيمة بالبضائع والأشخاص والبيئة البحرية على حد سواء.

2. **الضرر:**

وهو الركن الثاني للمسؤولية التقصيرية، فلا يكفي وقوع الخطأ بل يجب أن يحدث ويرتب ضررا سواء كانت هذه الأضرار مادية أو أدبية[3]، فالضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص جراء المساس بحق من حقوقه الشخصية أو العينية أو مصالحه المشروعة، فالضرر ركن أساسي من أركان المسؤولية لأن وجوده يعني التزاما بالتعويض.

---

[1]– الأمر رقم 75–58المؤرخ في 26 سبتمبر 1975المتضمن القانون المدني المعدل بالقانون رقم 07–05المؤرخ في 13 ماي 2007.

[2]– د/عبد الرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني،الجزء الأول، مصادر الالتزام، 2007–2008، ص644

[3]–د/ عبد الرزاق السنهوري: المرجع نفسه، ص714

3. العلاقة السببية بين الخطأ والضرر:

"معناها أن تكون علاقة مباشرة بين الخطأ الذي ارتكبه المسؤول والضرر الذي أصاب المضرور[1]." وهي ركن مستقل عن الخطأ ويبدو استقلال السببية عن الخطأ عندما يكون هذا الأخير مفترضا مثل حالة المسؤولية عن عمل الغير، وبانعدامها تنعدم المسؤولية وحال ذلك كأن يقوم مالك السفينة بتأجيرها إلى شخص وينقل لهذا المستأجر الإدارة البحرية والتجارية*[2] فيصبح بدوره مسؤولا عن أخطاء الربان والطاقم وكل شخص يعمل في خدمة السفينة وكذلك عن الأضرار التي تحدث بفعل السفينة، فإذا لم تنتقلا إليه فإن الحراسة تظل بيد المالك ويبقى هو المسؤول تجاه الغير[3].

وإذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في تعويض الضرر، وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام التعويض وذلك ما نصت عليه المادة 126من القانون المدني الجزائري.

- **ثانيا: المسؤولية العقدية**

لاعتبار المسؤولية عقدية يجب توفر عقد صحيح منتج لآثاره القانونية بين المالك والمتضرر، وأن يكون الضرر الواقع سببا لعدم تنفيذ هذا العقد[4].

فمالك السفينة مسؤول عن التعهدات الناشئة عن عدم تنفيذه لعقود أبرمها سواء تعلقت هذه العقود بعقود العمل التي يبرم مع طاقم السفينة أو تعلقت بنشاط السفينة من تجهيز

---

[1]–د/عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص732

[2]– *الإدارة البحرية: تجهيز السفينة بما تحتاج إليه من ربان وغيره من البحارة و أداء أجورهم والعناية بالسفينة وأداء مصاريف صيانتها ونفقات التأمين عليها،الإدارة التجارية : استغلال السفينة بحسب ما أعدت له وتشمل إبرام العقود وتعيين الأجرة. ..الخ انظر– نفن بدر الدين سطاس :المرجع السابق،ص.103.

[3]– العربي بوكعبان: الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، ص 154.

[4]– نفن بدر الدين سطاس:المرجع السابق، ص99

بالمؤن والأدوات والآلات أو التأمين عليها[1]،أو عقود بصدد ممارسة نشاط الاستغلال التجاري للسفينة من عقود لنقل البضائع أو الأشخاص أو عقود تأجير السفينة .

وعلى غرار المسؤولية التقصيرية فلقيامها يشترط توافر ثلاث أركان من خطأ عقدي سواء كان الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة وهنا لا تبرأ ذمة المالك إلا بإثبات السبب الأجنبي، أو التزام ببدل عناية بالإضافة إلى حدوث ضرر مباشر ومتوقع و وجود رابطة السببية بين كل من الخطأ والضرر بأن يكون عدم التزام العقد والإخلال به هو السبب المؤدي لوقوع ذلك الضرر[2].

- **الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه**

لا تتم الملاحة البحرية إلا بتدخل العديد من الأفراد يتولون قيادة السفينة والعمل عليها ويتم ذلك على يد رجال البحر وهم الربان والبحارة ويعينون من طرف المالك المجهز.

"تقوم مسؤولية مالك السفينة (المتبوع)عن أعمال تابعيه متى قامت علاقة التبعية بين المتبوع والتابع يمارس من خلالها المتبوع سلطة الرقابة والتوجيه ويكون مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه هذا الأخير بفعله متى كان واقعا حال تأديته وظيفته أو بسببها[3]." فمسؤوليته مطلقة عن أعمالهم التقصيرية أو العقدية متى استعان بهم في تنفيذ التزاماته.

حيث نصت المادة 577 قانون بحري جزائري:"يكون المجهز مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفقا لأحكام القانون العام ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر[4]."

---

[1]– حسن مكي المشيري : المرجع السابق، ص166.

[2]– نفن بدر الدين سطاس: المرجع السابق، ص ص100–101

[3]–د/كميلة أعراب: المرجع السابق، ص138

[4]– الأمر رقم76–80 المؤرخ في شوال عام 1396 الموافق ل23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977المعدل والمتم.

ولتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة و الربان أو الطاقم البحري يجب أن تتوفر سلطة فعلية ناتجة عن عقد عمل يربطهم، بحيث تكون للمتبوع سلطة إصدار الأوامر لتابعه وسلطة مراقبة تنفيذه لهذه الأوامر[1]، فالقيام مسؤوليته عن أخطاء تابعيه وجب أن تتحقق مسؤولية هذا الأخير بأركانها الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما بالإضافة إلى علاقة التبعية بينهما فإذا سقط ركن من هذه الأركان انتفت مسؤولية المتبوع[2]، فلا يكون مسؤولا عن أفعال تابعيه الضارة التي لا صلة لها بالوظيفة بتاتا، كأن يرتكب الفعل الضار وهو في إجازة من عمله[3].

وهي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب مالك السفينة لا يقبل إثبات العكس مراده سوء اختيار تابعيه أو تقصيره في الإشراف والتوجيه والرقابة عليهم[4]، ولمالك السفينة حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيما.

- **الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أضرارها باعتباره حارسا لها**

يكون مالك السفينة مسؤولا عن الأضرار التي تحدث للركاب والبضائع بفعل السفينة انطلاقا من مسؤوليته عن فعل الشيء كونه حارسا لها[5]، وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض فالخطأ متوافر في جانبه فرضا بنص القانون ما لم يثبت هو العكس[6]، والخطأ

---

[1]– د/كميلة أعراب: المرجع السابق، ص138

[2]–د/ محمد زهدور: المسؤولية عن الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة ، بيروت،لبنان، ص63

[3]–د/علي علي سليمان: دراسات في المسؤولية المدنية في القانون الجزائري المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن فعل الشيء، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص57.

[4]–د/ محمد زهدور: المرجع السابق، ص ص65-66

[5]– خالد محمد المروني: التحديد القانوني بمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل الدكتوراه جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون،2011-2014ص43.

[6]–د/إسحاق إبراهيم منصور: نظريتا القانون والحق وتطبيقاتهما في القوانين الجزائرية ، دار المطبوعات الجامعية،2001، ص316

المفترض في جانب حارس الشيء مضمونه إفلات زمام الشيء من يد الحارس، فلا يستطيع أن ينفيه عن نفسه ، فمجرد وقوع الضرر قد أثبت أنه قد قصر في القيام بالتزامه[1].

حيث جاء في نص المادة 138 من القانون المدني الجزائري :" كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي تحدثه."

فمن خلال المادة يشترط لتوفر هذا النوع من المسؤولية شرطان :

1. الحراسة :

وعرفها الفقيه السنهوري بأنها:"السيطرة الفعلية على الشيء قصدا واستقلالا، سواء استندت هذه السيطرة إلى حق مشروع أو لم تستنده[2]"، فإذا اجتمعت عناصر الحراسة الثلاثة :الاستعمال ، التسيير، الرقابة تحققت الحراسة الفعلية على الشيء وهذه المظاهر المادية يجب أن يضاف إليها العنصر المعنوي وهو أن تكون لفائدته الشخصية[3].

2. **إحداث ضرر بالغير:**

فلا تقوم المسؤولية بمجرد الحراسة بل لابد من فعل الشيء ضررا بالغير [4]، وتوافر هذا الشرط لابد من التدخل الإيجابي للشيء حيث يكون متحركا فلا يعتد بالدور السلبي له كسبب كاف لقيام مسؤولية مالك الشيء متى كان في وضعه الطبيعي أو العادي[5].

---

[1]–خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص45

[2]–د/ممحمد زهدور: المرجع السابق، ص80

[3]–د/محمد زهدور: المرجع نفسه، ص82

[4]–د/عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص234

[5]–العربي بلحاج: النظرية العامة لالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات ،الجزائر،1999، ص373

- **الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود**

قد تكون أضرار التلوث بالوقود نتيجة عمل إرادي مثل إلقاء وتفريغ الزيت، أو نتيجة عمل غير إرادي يتمثل في حادث ، أو نتيجة عمل مشروع كتنفيذ لعقد، والمسؤولية الناتجة هي مسؤولية تقصيرية كونه أخل بالتزام قانوني وهو المحافظة على البيئة البحرية حتى لو حدث هذا التلوث جراء تنفيذ عقد من العقود التي يبرمها المالك[1]، وقد تطرقت معاهدة بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت بنصها في مادتها الثالثة(03) فقرة أولى (01) على أن :" يكون مالك السفينة وقت الحادث مسؤولا عن أي ضرر ناشئ عن تسرب الزيت أو إلقائه من السفينة[2]. ولذلك لمعرفة مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود يجب التطرق أولا إلى طبيعة هذه المسؤولية ، وثانيا إلى شروط قيام هته المسؤولية.

- **أولا: طبيعة مسؤولية مالك السفينة**

هناك من يقيم مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود على فكرة الخطأ المفترض، حيث أن مسؤولية هذا الأخير مسؤولية مفترضة، ولو أنها لم تكن كذلك لما أمكنه دفعها بالحالات المنصوص عليها قانونا.

وهناك من يقيمها بناءا على المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر،فالمالك مسؤول عن ضرر التلوث الناتج عن المحروقات المتسرب من السفينة حتى ولم يكن قد ارتكب خطأ من جانبه، فهي مسؤولية بقوة القانون، مع حالات إعفاء محددة[3].

---

[1]– مونية كرواط: المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر، كلية الحقوق 2015–2016، ص64

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص191

[3]– فطيمة بلقاسم: المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في فرغ العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر،كلية الحقوق ،2012–2013،ص ص37 –38

فقد جاء في نص المادة الثالثة الفقرة الأولى من معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن إضرار التلوث البحري بالمحروقات كالتالي :"يكون مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث وقت وقوع أول حادث مسؤولا عن أي ضرر تلوث ينجم عنه تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة اثر الحادث ..."

وطبقا لهذا النص فإن مالك السفينة مسؤول عن الضرر الحاصل حتى وإن لم يرتكب خطأ، وهذا خلافا للمسؤولية المدنية في القواعد العامة التقليدية التي تقوم على أساس الخطأ الواجب الإثبات، التي تثقل عبء المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، وهو أمر صعب في مجال التلوث، ولهذا أحلت المعاهدة المسؤولية الموضوعية على أساس الضرر محل المسؤولية التقليدية، من أجل توفير حماية فعالة للمتضررين.

وقد أخذ المشرع الجزائري بالمسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود طبقا لنص المادة 117 من القانون البحري[1]، ففكرة المسؤولية الموضوعية لا تستبعد فكرة الخطأ تماما ففي حالة إثبات الخطأ الشخصي من طرف المالك فإن هذا الأخير لن يستفيد من تحديد التعويض، إلا أنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا أثبت أن الضرر راجع إلى أحد الأسباب التي عددتها المادة 118 و119 من القانون البحري الجزائري[2]، وتعتبر

[1]– تنص المادة 117 من القانون البحري الجزائري على:"يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة ، مسؤولا عن كل ضرر ناتج عن جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح الوقود من سفينته،ماعدا الحالات المبينة في المادتين 118 و 119 المدرجتين فيما يلي:

المادة 118 لا يعتبر المالك مسؤولا عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن :

أ–عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لايمكن تجنبه أوالتغلب عليه.

ب–الغير الذي تعمد بعمله إحداث ضرر.

ج–الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن الصيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة.

[2]– تنص المادة 119 من القانون البحري الجزائري على :"إذا أثبت المالك بأن الضرر الحاصل من جراء التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه عن تعمد لإحداث ضرر وإما من جراء إهمال هذا الشخص،جاز في هذه الحالة إعفاء المالك من كامل مسؤوليته أو جزء منها تجاه الشخص المذكور."

مسؤولية مالك السفينة مسؤولية مشددة كونه لا يستطيع دفعها إلا عن طريق الحالات المحصورة في المواد السالفة الذكر.

- **ثانيا: شروط قيام مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود**

تقوم المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود وطبقا للقواعد العامة على عنصري الضرر والعلاقة السببية فلا تتطلب الخطأ لقيام مسؤولية مالك السفينة بل اكتفت بالركنين اللازمين لقيام المسؤولية الموضوعية وهما حادث التلوث وضرر التلوث.

عرّف المشرع الجزائري كل من الحادث وضرر التلوث في المادة 147 من القانون البحري باعتبار أن الحادث هو كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عنه التلوث وذلك بأن تكون ناتجة عن السفينة التي تحمل الوقود.

أما فيما يخص ضرر التلوث فقد عرّفه بأنه كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود والحاصل من التلوث الناتج عن تسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل التسرب أو الطرح ، ويشمل التكاليف الخاصة بالوقاية وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير.

والسبب في التطرق لهذا النوع الخاص من المسؤولية ومعالجته على الصعيدين الداخلي والخارجي هو راجع إلى وعي الأمم بأهمية الثروة البحرية وحق الشعوب في المحافظة عليها فهي تعتبر مصدر هام للغداء والتنقل، فقد سُجلت أكثر من 120 حادث تلوث بالنفط في منطقة البحر الأبيض المتوسط فقط[1]، فحوادث من هذا الشكل دفعت بالعديد من الدول ومن بينها الجزائر إلى الانضمام وتوحيد قواعد من أجل حماية البيئة البحرية وتشديد المسؤولية بنوعيها المدنية والجنائية على المتسبب بهذا النوع من الضرر.

[1]– حساني بن عودة: عبد القادر عبد الرحمان، "جهود الجزائر في حماية البيئة و ومكافحة التلوث النفطي"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي أمين العقال حاج موسى أق أخموك لتمنغاست ، المجلد 8، العدد4، 2019، ص480

المطلب الثالث: تحديد مسؤولية مالك السفينة

يعد نظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة من أكثر نظم القانون البحري قدما، حيث يرجع ظهوره إلى العصور الوسطى، فقد توالى العرف على تحديد مسؤولية مالك السفينة بالسفينة نفسها. و أن المالك يستطيع التخلي عنها للدائنين للتخلص من التزاماته تجاههم. أما بالنسبة للقانون الجزائري فقد تبنى خصوصية تحديد المسؤولية بالنسبة لمالك السفينة من النظام الفرنسي القديم، وهو كذلك الحال بالنسبة للقانون المصري ونخص بذلك نظام الترك للسفينة[1].

وعلى هذا الأساس قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى أربعة (04) فروع أساسية تناولنا فيها صور تحديد المسؤولية لمالك السفينة (الفرع الأول)، بعدها تناولنا التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني)، ثم تطرقنا لنظام تحديد مسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري(الفرع الثالث)،وأخيرا تناولنا إجراءات تحديد مسؤولية مالك السفينة.

- **الفرع الأول: صور تحديد المسؤولية المدنية لمالك السفينة:**

تباينت مواقف التشريعات بخصوص نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة طبقا " لاتفاقية بروكسل " بشأن تحديد المسؤولية والمطالبات البحرية[2]، وعليه فقد استقر العرف البحري على ثلاثة (03) اتجاهات تتحدد من خلالها مسؤولية مالك السفينة، الاتجاه الأول والذي يتبنى نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة (أولا)، أما الاتجاه الثاني فأخذ

[1]–د/ مصطفى كمال طه: المرجع سابق، ص 105

[2]– حسن مكي المشيري: المرجع السابق، ص 170

بالتحديد الجزافي للمسؤولية (ثانيا)، بينما الاتجاه الثالث تمثل في نظام الترك للسفينة للتخلص من المسؤولية (ثالثا)[1].

- **أولا: نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة**

وقوامه أن مسؤولية مالك السفينة تنحصر في قيمة السفينة ذاتها وأجرتها وتفرعاتها، دون أن تتعداها إلى سفينة أخرى أو أمواله الأخرى[2]، بحيث تعتبر الثروة البحرية ذمة تخصيص منفصلة ومستقلة حيث تتعلق حقوق الدائنين البحرية بالسفينة فقط، وقد أخذ بها النظام الألماني[3].

- **ثانيا: نظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة**

و بموجبه يسأل مالك السفينة مسؤولية شخصية عن أخطاء الربان و تابعيه من الملاحين، و لكنه يبرأ من هذه المسؤولية إذا دفع مبلغ جزافي حيث يتم تقديره على أساس حمولة السفينة و طبيعة الأضرار الحاصلة، أو على أساس قيمة السفينة بعد وقوع الحادث و أجرتها[4]،و قد أخذت بهذا الاتجاه معظم التشريعات الانجلوسكسونية كالتشريع الإنجليزي[5].

- **ثالثا: نظام الترك العيني لسفينة**

أجاز هذا الاتجاه لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بترك السفينة و أجرتها لدائنيه البحريين ، إذ يعتبر مالك السفينة مسؤولا عن هؤلاء الآخرين مسؤولية شخصية عادية ، و قد

---

[1]–د/حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون الجزائري، طبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص ص 46–47

[2]–حسن مكي المشيري: المرجع السابق، ص 180

[3]– د/حمدي الغنيمي: المرجع السابق، ص 46

[4]حسن مكي المشيري: المرجع السابق، ص180

[5]– د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص 173

تبنى هذا الاتجاه النظام الفرنسي القديم بالإضافة إلى التشريعين الجزائري و المصري[1] و قد تحدد مضمون ترك السفينة في التشريع الفرنسي من خلال نص المادة 216 من القانوني التجاري الفرنسي و التي جاء فيها :"...مع إمكان التخلص من المسؤولية عن طريق التخلي عن السفينة و الأجرة للدائنين" ، بينما تعرض نظام الترك في القانون الجزائري القديم لجملة من الانتقادات ذلك أنه لا يمكن قياسه على الوضع الفرنسي الأصلي[2].

- **الفرع الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الاتفاقيات الدولية**

أول ظهور لحركة التشريع القانوني كانت في القرن السابع عشر (17) في أوروبا ،تبنتها الاتجاهات التشريعية المختلفة ، اللاتينية، الجرمانية ، و الانجلوسكسونية. و مع أول تنظيم دولي لهذه الأنظمة صدرت معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن في 25 أوث 1924، و نظرا للعيوب التي شابت تلك المعاهدة، تلتها معاهدة جديدة "بروكسل الثانية" بتاريخ 10 أكتوبر 1957 التي حلت محل المعاهدة الأولى، لكن هذه المعاهدة هي الأخرى لم تسلم أيضا من الانتقادات فصدرت معاهدة لندن بتاريخ 1 نوفمبر1976[3], ومن خلال هذا الإيجاز سنتعرض لمضمون كل معاهدة و أهم ما جاء فيها ، فيما يلي :

- **أولا : تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 :**

أبرمت هذه المعاهدة بتاريخ 25 أوت 1924 وذلك بخصوص توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، وأخذت بحل وسط يوفق بين طريقة التحديد العيني و طريقة التحديد الجزافي للمسؤولية، ذلك أنها أعطت المالك الخيار بين حلين حتى يبرأ من المسؤولية ، هما:

[1]– د/محمد زهدور: المرجع السابق، ص 175

[2]– د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص ص 174–175

[3]– خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص 326

- **الأول** : أن يدفع قيمة السفينة بحسب حالتها في نهاية الرحلة البحرية ، بالإضافة إلى قيمة أجرة النقل و تقدر جزافا بعشرة في المائة من قيمة السفينة قبل بداية الرحلة.
- **و الثاني:** أن يدفع مبلغا جزافيا يحدده على أساس حمولة السفينة و نوع الضرر.[1]غير أن هذه المعاهدة لم تلقى تأييدا دوليا كبيرا ، ذلك أن تقدير قيمة السفينة كان مثار صعوبات جمة ، فضلا عن أن التأمين من المسؤولية يفترض أن يعرف مقدما و بدقة الحد الأقصى للتعويضات التي يلتزم بها المالك ، و هذا ما لن يتم الوصول إليه عن طريق التحديد الجزافي للمسؤولية[2].

- **ثانيا: تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل 1957**

أبرمت في 10 أكتوبر معاهدة جديدة بشان توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن ، و بذلك حلت محل المعاهدة الأولى سابقة الذكر .و قد أخذت هذه المعاهدة بمبدأ التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة و أقامت من الحمولة الصافية للسفينة أساسا لتحديد المسؤولية دون التفات إلى حالة السفينة أو قيمتها الفعلية عند نهاية الرحلة[3]، كما قد حددت الاتفاقية فيما يتعلق بالأشخاص المستفيدون من تحديد المسؤولية ، في مادتها الأولى (01) و كذا المادة (06) فقرة (02) أشخاص محددين أعطتهم الحق في تحديد المسؤولية ، و حسب الترتيب الذي أوردته المعاهدة هم : ملاك السفن (المجهزين) ، و المستأجر المجهز ، الربان، الطاقم البحري ، و الملاحون التابعون للمالك أو المجهز.

[1]–د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص ص 174–175

[2]–خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص 327

[3]–د/ عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 175

- **ثالثا: تحديد مسؤولية مالك السفينة في أحكام معاهدة لندن سنة 1972**

أبرمت معاهدة لندن 1972 لتحل محل معاهدة بروكسل 1957 لتلائم التطورات الاقتصادية و الفنية و تعبر عن فلسفة جديدة فحواها أن الأمر لا يتعلق بمالك السفينة و مدى تحديد مسؤوليته ، بل يتعلق الأمر بديون بحرية معينة يرجى التحديد عنها[1]، وقد دعا لإبرام هذه المعاهدة عدة اعتبارات جديدة ، من ضمنها :

– ضرورة تعديل المبالغ التي تتحدد بها المسؤولية وفقا لمعاهدة بروكسل لسنة 1957 إزاء التضخم النقدي ، مما أوجبت مضاعفة هذه المبالغ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه سنة1957.

– ظهور السفن ذات الحمولة الضخمة يستلزم الأخذ بقواعد حساب مختلفة أكثر مرونة مما كانت عليه معاهدة بروكسل 1957 ، حتى لا تفرض على هذه السفن أعباء تأمينية ثقيلة[2].

- **الفرع الثالث: نظام تحديد المسؤولية في القانون الجزائري**

أخذ التقنين البحري الجزائري بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة تجاه من تعاقد معه ، أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة عن أحد الأسباب التي ذكرتها المادة 93 من القانون البحري الجزائري ، إلا إذا أثبت الخطأ المرتكب كان متعلقا به أي كان خطأ شخصيا[3].

وسنتعرض فيما يلي للأحكام و القواعد التي تبناها القانون البحري الجزائري في تحديد مسؤولية مالك السفينة ، نوردها فيما يلي:

---

[1]–د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص 177

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 152

[3]–د/محمد الغنيمي: المرجع السابق، ص 50

- **أولا: المعالم الرئيسية للنظام الذي اتبعه القانون البحري الجزائري**

أ – عدم جواز تحديد المسؤولية إذا كان الأمر يتعلق بأخطاء المالك الشخصية :

نصت المادة 92 من الأمر 76_ 80 و المتضمن القانون البحري ، على إمكانية تحديد المالك لمسؤوليته " إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به[1]"،حيث اقر المشرع الجزائري انه لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعي أن الضرر نشأ عن فعل صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ،من خلال ما سبق يمكن استنتاج أن المشرع جعل الأخطاء الشخصية لمالك السفينة مانعا من تحديد مسؤوليته[2].

ب – جواز تحديد المسؤولية في الالتزامات التعاقدية :

نصت المادة 92 سالفة الذكر من نفس النظام على أنه :" يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير..." ، بمعنى أن المشرع أباح صراحة لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو مع الغير[3].

[1]– د/محمد زهدور: المرجع السابق، ص 191

[2]– المرج5ع نفسه، ص 311

[3]–د/ محمد زهدور: المرجع السابق، ص191

ج – عدم جواز الاحتجاج بتحديد المسؤولية :

أقرت المادة 94 من القانون البحري الجزائري على الآتي :" لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد : _ الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة ، و كذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم، أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها، الديون الخاصة بطاقم السفينة و المتولدة عن عقد استخدام ، ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل[1]." نستنتج أن مالك السفينة لا يستطيع أن يحتج بتحديد مسؤوليته بالنسبة لبعض الديون التي تراعى فيها ظروف خاصة و هي الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و المساهمة في الخسائر المشتركة و كذا الديون الخاصة بطاقم السفينة ، و ديون شخص آخر يعمل في خدمة السفينة[2].

- **ثانيا: الأساس الذي يقوم عليه حق مالك السفينة لتحديد مسؤوليته**

حددت المادة (93) من القانون البحري الجزائري الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته، و هي :

– الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة و الفقدان و الأضرار التي تتناول جميع الأموال على متنها.

– الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البحر أو البر و الفقدان و الأضرار بالأموال الأخرى و التي يكون المالك مسؤولا عنها.

[1]–خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص313

[2]– خالد محمد المروني: المرجع نفسه، ص313

– كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن ، تعويضها ، تدميرها ، أو الجنوح أو الترك .

– كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة و أحواض السفن و منشآت الموانئ[1]، وبذلك يكون التقنين البحري الجزائري قد أخذ بأحكام معاهدة بروكسل 1957 ، و سايرها في تحديد مسؤولية مالك السفينة ، حتى و لو كانت تلك المسؤولية ناشئة عن حراسة السفينة دون قيام دليل على وقوع خطأ من جانب الأشخاص المسؤول عنهم. [2]

- **ثالثا : الديون المستثناة من تحديد المسؤولية**

تضمنت المادة 94 من القانون البحري الجزائري حالات معينة لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته فيها ، و هي نفس الحالات الواردة في اتفاقية بروكسل لسنة 1957 ، و هذه الحالات تمثلت في :

– الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة. و كذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجنوح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها.

– الديون الخاصة بطاقم السفينة و المتولدة عن عقد استخدام.

– ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل[3].

[1]– محمد زهدور: المرجع السابق، ص 191

[2]–د/محمد الغنيمي: المرجع السابق، ص 50

[3]–د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص ص 182– 183

- **الفرع الرابع: إجراءات تحديد مسؤولية مالك السفينة**

تحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع لمالك السفينة و لطائفة أخرى من الأشخاص، و لذا لا يقع بقوة القانون، و لا تقضي به المحكمة من تلقاء نفسها و إنما يتعين لوقوعه أن يتمسك به صاحب الحق فيه[1]، و سنتطرق فيما يلي للإجراءات المتخذة في ذلك:

- **أولا: اتخاذ قرار إنشاء صندوق التعويض (صندوق التحديد)**

نصت المادة 11/1 من معاهدة بروكسل لعام 1976، على أنه يجوز لأي شخص يكون عرضة للمسؤولية أن ينشىء صندوقا لدى المحكمة أو الجهة المختصة في أي دولة متعاقدة تتخذ فيه الإجراءات القانونية التي تتعلق بديون خاضعة للتحديد، فإذا تم إنشاء هذا الصندوق فليس من حق الدائن أن يستوفي ماله من مال آخر[2].

أ – إنشاء صندوق التعويض :

حسب مضمون المادة (11) فقرة (02) يكون إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مقبول وفقا لتشريع الدولة المتعاقدة و التي أنشأ فيها الصندوق، كما جاء في نص المادة (11) فقرة (03) أن الصندوق المنشأ بواسطة أحد الأشخاص الذين يحق لهم التمسك بتحديد مسؤوليتهم أو يكونون مسؤولين عن أخطاءه أو المؤمن لديه ، يعتبر منشأ بواسطة كل الأشخاص المذكورين . كما تقضي المادة (14) بأن القانون الوطني للدولة المتعاقدة التي أنشىء فيها الصندوق ينظم الأحكام الخاصة بإنشائه و توزيعه و كافة القواعد و الإجراءات المتعلقة بذلك[3].

---

[1]–محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص 189

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 166

[3]–خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص 361

ب – الآثار المترتبة على إنشاء الصندوق :

حسب مضمون المادة (13) فقرة (01) ، فإنه يترتب على إنشاء صندوق التحديد أنه لا يجوز لأي دائن التقدم بالمطالبة بدينه ضد الصندوق أن يتخذ بمقتضاه أية إجراءات على الأموال الأخرى ، لمن أنشأ الصندوق أو أنشىء الصندوق لحسابه . و بعد إنشاء الصندوق ، يمكن رفع الحجز الموقع من الدولة المتعاقدة على أية سفينة أو أموال أخرى للشخص الذي أنشأ الصندوق لحسابه بأمر من المحكمة أو أية سلطة مختصة في تلك الدولة. [1]

ج –تحديد المسؤولية دون إنشاء صندوق التعويض :

يجوز الاحتجاج بتحديد المسؤولية بالرغم من عدم إنشاء صندوق التعويض ، و مع ذلك فإنه يجوز للدولة المتعاقدة أن تنص في تشريعها الوطني على أنه في حالة إقامة دعوى أمام محاكمها بطلب الوفاء بدين خاضع للتحديد ، فإنه لا يكون لشخص المسؤول التمسك بتحديد المسؤولية إلا إذا كان هناك صندوق تحديد منشأ طبقا لنصوص المعاهدة أو أنشىء عند الاحتجاج بحق تحديد المسؤولية حسب ما نصت عليه المادة (10) فقرة (01) من معاهدة بروكسل سابقة الذكر[2].

- **ثانيا: سقوط الحق في تحديد المسؤولية**

تنص المادة 89 من قانون الدولي للبحار على أنه: " لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث ". فيكفي لسقوط حق مالك السفينة في تحديد المسؤولية أن يكون الضرر ناشئا عن خطأ شخصي أيا كان هذا الخطأ، بل يجب أن يكون فعلا أم امتناعا صادرا من المالك شخصيا

[1]–خالد محمد المروني، المرجع السابق ، ص 362

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 167

أو من نائبه كالربان مثلا . كذلك فإنه لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إلا إذا كان حسن النية[1].

- **ثالثا: انقضاء دعوى المسؤولية**

تنقضي دعوى المسؤولية على مالك السفينة بمضي سنتين (02) من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسؤولية ، و هذه القاعدة تنطبق على جميع دعاوى المسؤولية التي يمكن إقامتها ضد مالك السفينة عن الأضرار البدنية أو غير البدنية ، و لكنها لا تسري على دعاوي التعويض الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع و الأشخاص ، ذلك أن مدة تقادم هذه الدعوى تحددها النصوص الخاصة بعقد النقل البحري[2].

[1]–عبد الحميد المنشاوي: قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ، ص 112

[2]–د/محمد عاطف الفقي: المرجع السابق، ص 192

❖ المبحث الثاني: الآثار المترتبة على المسؤولية المدنية لمالك السفينة

نظرا لتوسع التجارة الدولية و ازدهارها عالميا ، فقد جعلت التشريعات المختلفة لإرادة المتعاقدين في اختيار الاختصاص القضائي و القانوني دور كبير ، و لهذا كثيرا ما يسعى القاضي المختص إلى البحث عن إرادة أطراف النزاع لمعرفة القانون الذي أرادوا تطبيقه على نزاعهم ، فيلجأ القاضي عند استخلاص الإرادة لربط العقد بقانون معين إلى عدة دلائل أو ظروف كاختيارهما محكمة دولة من الدول للنظر في النزاع المحتمل ، كما يمكن أن يستعان بها لاستخلاص الإرادة الضمنية لاختيار القانون الذي يحكم العلاقة التعاقدية ، هي مكان تنفيذ الالتزام ، موقع المال ، موضوع العمل ، العملة أو محل الدفع [1].

و عليه سنتعرض في هذا المبحث للاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون البحري (المطلب الأول) ، ثم سنتطرق لوسائل دفع المسؤولية المدنية لمالك السفينة (الطلب الثاني).

- **المطلب الأول: الاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون البحري**

قد تثور مشكلة تحديد الاختصاص القضائي، أو اختلاف في تحديد القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق بدعوى مسؤولية مالك السفينة أو تحديدها بين " المجهز " و الدائن المتعاقد معه في المنازعات الناتجة عن الالتزامات التعاقدية، إلا أن الصعوبة الأكبر تثور بالنسبة لالتزامات الغير التعاقدية أو الناتجة عن الفعل الضار الذي تسبب به مالك السفينة تجاه دائنيه[2]، و عليه سنقوم بتقسيم هذا المطلب إلى ثلاث (03) فروع أساسية، و هي:

الفرع الأول: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية و القانون الواجب التطبيق عليها.

[1]–خالد المروني: المرجع السابق، ص 363

[2]– د/حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين، المبادئ العامة و الحلول الوضعية في القانون الأردني، مكتبة دار الثقافة لنشر و التوزيع، عمان الأردن،1997، ص152

الفرع الثاني: الاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون المدني الجزائري.

الفرع الثالث: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية وتحديدها في الالتزامات الغير تعاقدية (العمل الغير مشروع)

- **الفرع الأول: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية والقانون الواجب التطبيق عليها**

قد تلحق نشوء العلاقة القانونية ذات العنصر الأجنبي مسألة عرضية و هي قيام نزاع بسبب تلك العلاقة القانونية مما يستلزم معرفة المحكمة المختصة بالفصل فيه، و هذا يؤدي إلى خلاف بين محاكم عدة دول حيث تدعي أو لا تدعي كل واحدة منها حق النظر في النزاع و البث في مثل هذه العلاقة القانونية و هذا ما أطلق عليه «تنازع الاختصاص " أمام المحكمة [1].

وسنتطرق فيما يلي للاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة المجهز وكذا القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية:

- أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية لمالك السفينة في الالتزامات التعاقدية

نصت المادة 36 الواردة في الكتاب الأول "أحكام عامة " ، من الباب الأول " آثار القوانين و تطبيقاتها " من القانون المدني الجزائري ، على أنه : " موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي ، وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الوطن " و بالرجوع كذلك لنص المادتين 37 [2] و 50 من نفس القانون[3] ،نستنتج أن

[1]– د/حسن الهداوي: المرجع السابق، ص233

[2]–تنص المادة 37 من القانون المدني الجزائري على الآتي: " يعتبر المكان الذي يمارس فيه الشخص التجارة أو حرفة موطنا خاصة بالنسبة إلى المعاملات المتعلقة بهذه التجارة أو المهنة ".

[3]–تنص المادة 50 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: " يتمتع الشخص الاعتباري بجميع الحقوق إلا ما كان منها ملازما لصفة الإنسان، و ذلك في الحدود التي يقررها القانون . يكون لها خصوصا ذمة مالية ،أهلية في الحدود التي يعينها

المشرع الجزائري قد ربط موضوع النزاع أو موطن المدعى عليه بمكان نشوء محل الالتزام أو مكان تنفيذه إذا كان في إقليم الدولة ، و على هذا الأساس نستنتج أن الاختصاص القضائي في الالتزامات التعاقدية التي يبرمها مالك السفينة تطبق عليها الأحكام الواردة في المواد السابقة الذكر من القانون المدني[1].

- **ثانيا: القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية المدنية وتحديدها في الالتزامات التعاقدية**

إن القانون الواجب التطبيق على نزاع المتعاقدين هو الموطن المشترك للمتعاقدين إذا كان الطرفين من نفس الموطن ، أو قانون البلد الذي تم فيه العقد ، أو قد يكون القانون الواجب تطبيقه على النزاع بحسب اتفاق الطرفين و مثال ذلك أن تكون جنسية المجهز و الدائن واحدة ، و إن كانت السفينة تحمل علم دولة أخرى فيكون القانون الواجب في مثل هذه الحالة هو قانون الموطن المشترك للمتعاقدين إذا اتحدا موطناً ، فإن إختلف موطن كل منهما فإلى البلد الذي تم فيه العقد[2]، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في مضمون المادة 18 من القانون المدني الجزائري [3].

=عقد إنشاءها أو التي يقررها القانون ، موطن و هو المكان الذي يوجد فيه مركز إدارتها ... ". والمعنى هنا أنه إذا كان المدعي عليه شخصا معنويا (شركة تجارية مثلا) فإن موطنها يتحدد بالمكان الذي يوجد فيه مركز إدارتها أو بصفة مركزها الرئيسي .

[1]–خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص369

[2]–خالد محمد المروني: المرجع نفسه، ص370

[3]–نصت المادة 18 من القانون المدني الجزائري على ما يلي : " يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد .و في حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون محل إبرام العقد.غير أنه يسري على العقود المتعلقة بالعقار قانون موقعه " .

- **الفرع الثاني: الاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون المدني الجزائري**

القانون البحري الجزائري أحال في نص المادة 745 منه فيما يتعلق بالاختصاص القضائي بنظر المنازعات البحرية إلى القواعد العامة في القانون المدني باعتباره القانون المحدد لقواعد الاختصاص القضائي.

حيث جاء في نص المادة سالفة الذكر أنه: " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام " ، أما الفقرة الثانية (02) من نفس المادة قد منحت أطراف الدعوى إمكانية رفع دعواهم أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو التفريغ بشرط أن يكون هذا متواجدا على الإقليم الوطني[1].

ومن هنا نجد أن المشرع الجزائري قد وسع الاختصاص المحلي في هذا النوع من القضايا حسب مقتضيات نص المادة 745 السابقة الذكر ، بإعطائه للمدعى الحق في اختيار المحكمة التي يرفع أمامها دعواه .

- **الفرع الثالث : الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية المدنية و تحديدها في الالتزامات الغير تعاقدية (العمل الغير مشروع)**

يرتب القانون على الأفعال الضارة مسؤولية مدنية تعطي المتضرر الحق بالمطالبة بتعويض من قبل من تسبب بفعله الشخصي بإحداثه أو بسبب تابعيه أو بسبب الأشياء التي في حراسته ، مسؤولية تقصيرية[2].

و عليه سنتطرق بإيجاز للاختصاص القضائي في دعوى المسؤولية التقصيرية عن الالتزامات الغير تعاقدية و كذا الحوادث البحرية فيما يلي :

---

[1]– خالد محمد المروني:المرجع السابق، ص374

[2]– د/بالحاج العربي ، دعوى المسؤولية التقصيرية ، المطبعة الجزائرية للعلوم القانونية ، العدد 02 ، 1994 ، ص 410

- **أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية المدنية التقصيرية لمالك السفينة**

نصت المادة 20 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: " يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام. غير أنه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في الجزائر و إن كانت تعد غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه " فالمشرع الجزائري كان صريح بأن يرد قانون البلاد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام و هو الذي يطبق على الدعوى[1]، غير أنه أقر مبدأ "العقد شريعة المتعاقدين " من خلال ما تضمنته نص المادة 18من نفس القانون. كما يسري بالتبعية على الدعوى المرفوعة قواعد الاختصاص والإجراءات الخاصة بالدعوى[2]، حسب ما نصت عليه المادة 21 مكرر من القانون المدني الجزائري [3]*.

- **ثانيا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة التقصيرية عن الحوادث البحرية**

لا تثور مشكلة فيما لو وقعت الحادثة البحرية في المياه الإقليمية أو الداخلية، إذ تقضي القواعد العامة في التنازع بتطبيق القانون المحلي، وهذا هو ما استقر عليه الفقه والقضاء في العالم، و القانون المحلي هو قانون الدولة التي وقع الحادث البحري في مياهها الإقليمية أو الداخلية و ينطبق القانون المحلي على كافة المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية، و منها مسألة تحديد مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها[4]. وفيما يلي سنتطرق للاختصاص القضائي الوارد على الأفعال الضارة في القانون البحري:

1. وقوع الحادثة البحرية في عرض البحر:

[1]– خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص 378

[2]– خالد محمد المروني: المرجع نفسه، ص388

[3]*– نصت المادة 21 مكرر من القانون المدني الجزائري على ما يلي : "يسري على قواعد الاختصاص و الإجراءات قانون الدولة التي ترفع فيها الدعوى أو تباشر فيها الإجراءات " .

[4]– د/ هشام صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن، منشأة المعارف، مصر، ص ص 121_ 122

منحت الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري المبرمة ببروكسل عام 1952، للمدعي الحق في رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم التالية:

- محكمة موطن المدعى عليه
- محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه .
- محكمة التصادم إذا حدث هذا التصادم في الموانئ و المياه الإقليمية [1].

2. أن يكون سبب الضرر هو الوقود النووي المستخدم في النقل:

لقد فصل القانون الجزائري في هذا الأمر وفق الأحكام التالية:

-عندما يُسبب الحادث ضرراً ناتجاً عن التلوث فقط في التراب الجزائري بما في ذلك المياه الإقليمية الجزائرية، فلا يجوز تقديم هذا الطلب إلا أمام المحاكم الجزائرية المختصة.

-عندما تحصل الأضرار الناتجة عن التلوث على التراب الجزائري بما في ذلك المياه الإقليمية و على تراب الدول الأخرى الأطراف في نفس الاتفاقيات مع الجزائر ، يجوز تقديم طلبات التعويض بالمحكمة المختصة لإحدى هذه الدول .

-المحكمة المختصة في توزيع المال و هي المحكمة التابعة لمكان تخصيص المال حسب نص المادة 144 من القانون البحري الجزائري[2].

3. أن يكون سبب الضرر تسرب النفط :

لم يرد في القانون الجزائري ما يتعلق بتحديد الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة و تحديدها لهذا فحسب القواعد العامة في القانون المدني فينعقد الاختصاص في المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الفعل الضار. إلا أن المشرع

[1]- خالد محمد المروني: المرجع السابق، ص 382

[2]- د/ عبد العزيز قرقوش: "مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود " ، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية ، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 2، العدد 11، 2018، الجزائر

الجزائري أجاز أن تنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة أو تحديد المسؤولية عن الأضرار التي حصلت في تراب الجزائر[1] ، و هذا ما ورد في نص المادة 143 من القانون المدني الجزائري [2]*.

- **المطلب الثاني: وسائل دفع المسؤولية المدنية لمالك السفينة**

يمكن للمسؤولية المدنية لمالك السفينة أن تنقضي بالطرق العادية وهو التعويض عن الضرر أو أن تنقضي بطريق استثنائي وذلك عن طريق نفيها، وسنتناول ذلك في ثلاث فروع:

- **الفرع الأول:** وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
- **الفرع الثاني:** وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أفعال تابعيه
- **الفرع الثالث:** وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن فعل السفينة.

- **الفرع الأول: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية**

متى رفع المضرور دعوى ضد المالك للتعويض عن الأضرار الحاصلة فإن مالك السفينة لا يمكنه التهرب من هذه المسؤولية ودفعها إلا عن طريق إثبات انه قد قام بتنفيذ التزاماته وذلك بالنسبة للعقود التي أبرمها أو دفعه بالسبب الأجنبي المؤذي إلى حدوث الضرر متى توفرت العلاقة السببية بين الضرر والسبب الأجنبي.

[1]- خالد محمد الماروني: المرجع السابق، ص384

[2]*- نصت المادة 143 من القانون البحري الجزائري على أنه :" عندما تحصل الأضرار الناتجة عن التلوث على التراب أو كانت تدابير الوقاية قد اتخذت لتدارك أو لتخفيف أي ضرر من التلوث على هذه الأراضي بما فيها البحر الإقليمي يجوز تقديم طلبات التعويض إلى المحكمة المختصة لدى إحدى هذه الدول ".

- **أولا: دفع مسؤولية مالك السفينة عن طريق إثباته قيامه بالتزاماته العقدية**

وهنا نفرق بين التزامه بتحقيق نتيجة أو بدل عناية.

1. الالتزام ببدل عناية:

ومثال ذلك أن يتفق مالك السفينة مع الناقل أن يجعل السفينة قادرة على القيام بدورها في الشحن ومباشرة مهمتها، وفي هذه الحالة هو التزام عام ببدل العناية اللازمة، أو أن يتفق مالك السفينة مع الناقل على العناية بالبضائع مثلا، فمسؤوليته تجاه من تعاقد معهم تنتفي بمجرد أن يثبت أنه قام بالاحتياطات اللازمة لبذل هاته العناية[1]. بالإضافة لذلك فإنه يستطيع دفع هذه المسؤولية إذا أثبت وقوع قوة قاهرة كمخاطر البحر الاستثنائية أو الحوادث البحرية وكذا عمل الغير.

2. الالتزام بتحقيق نتيجة:

قد يبرم مالك السفينة عقد ينص على التزامه بتحقيق نتيجة محددة وفي هذه الحالة لا تبرأ ذمته إلا إذا أثبت انه حقق تلك النتيجة أو أن عدم تحققها يرجع لحدوث قوه قاهرة[2]، ومن أمثلة بعض العقود التي يكون فيها مالك السفينة متى أبرمها ملزما بتحقيق نتيجة عقد تسليم البضائع وفيه يلتزم بنقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد وطبقا للقواعد العامة. والفرق بين الالتزام ببدل عناية والالتزام بتحقيق نتيجة هو أن الأولى يقع فيها عبء إثبات خطأ المدين على الدائن، أما في الأخيرة فإن الدائن يثبت فقط عدم تحقق النتيجة المتفق عليها.

- **ثانيا: دفع مالك السفينة مسؤوليته بالسبب الأجنبي**

إنّ توفر السبب الأجنبي يؤذي إلى نفي المسؤولية وهذا مما لاشك فيه، "والسبب الأجنبي هو أي ظرف طارئ أو حادث لا ينسب لمالك السفينة ويؤذي إلى صيرورة وقوع

[1]– د/محمد زهدور :المرجع السابق، ص275

2– د/ محمد زهدور، المرجع نفسه، ص263

الفعل الضار أمرا حتمي[1]، فمتى لم يستطع إثبات السبب الأجنبي فهذا الأخير يظل مسؤولا عن تعويض الأضرار.

تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري :" إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك."

فمن خلال نص المادة يتبين لنا أن السبب الأجنبي يجب أن يتوفر على عنصرين أساسين أولهما أن الضرر يجب أن يكون ناشئ عن سبب لا يد لمالك السفينة فيه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وثانيا أن يستحيل عليه دفع الحادث بكل الطرق الممكنة[2].

- **الفرع الثاني: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أفعال التابعين**

متى تحققت علاقة التبعية بين المالك المجهز والتابع فإنه يعتبر مسؤول مدنيا عن الأفعال التي تصدر عن الربان والبحارة وليس له أن يدفع هذه المسؤولية إلا بنفي خطأ تابعيه (أولا)، أو نفي رابطة التبعية (ثانيا)، أو إثبات أن الفعل الضار وقع خارج إطار الوظيفة أو بمناسبتها (ثالثا).

- **أولا: نفي خطأ تابعيه**

يمكن لمالك السفينة أن يثبت أن الضرر الحاصل للمتضرر لم يكن بفعل تابعه، لأن مسؤولية هذا الأخير هي مسؤولية أصلية لابد أن تحقق بأركانها الثلاثة، من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما[3]، ومتى أثبت المالك عدم تحقق ركن من أركانها يكون بذلك قد حاز وسيلة دفع لمسؤوليته عن هذا الخطأ.

---

[1]– د/محمد زهدور، المرجع السابق، ص275

[2]– خالد محمد المروني:المرجع السابق,ص390

[3]–مراد قجالي: مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجيستر في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر، كلية العلوم القانونية و الإدارية، 2003–2004، ص 88

- **ثانيا: نفي رابطة التبعية**

تكون رابطة التبعية ناشئة عن عقد عمل أو ما يسمى بعقد الخدمة بحيث لا يشترط فيه الكتابة طالما أن طرفيه عملا به واستمرا عليه أو أن تكون ناشئة عن حكم الواقع الحاصل وذلك حالة عدم وجود هذا العقد ومعنى ذلك نفى حق التوجيه والرقابة[1]، ولمالك السفينة المجهز أن ينفي مسؤوليته عن أفعال تابعيه بنفي هاته الرابطة، أو نفي الحالة الواقعية.

- **ثالثا: حدوث الفعل الضار خارج إطار الوظيفة أو بسببها**

لا يسأل المتبوع عن الفعل الضار الذي يأتيه التابع إلا إذا تم أثناء تنفيذ العمل الموكل إليه أو بسببه أو بمناسبته،فلا مجال إطلاقا لمساءلة المالك المجهز ومطالبته بالتعويض لو حصل الفعل الضار خارج مكان العمل وزمانه ولم يكن مرتبط بعمل التابع[2]،ومثال ذلك أن يرتكب الخطأ وهو في حالة إجازة من العمل.

الفرع الثالث: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن فعل السفينة

ذكرنا سابقا أن أساس مسؤولية حارس الشيء هو خطأ في الحراسة وخطؤه هنا خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس[3]، غير أنه من الممكن دفع المسؤولية بنفي العلاقة السببية بين الخطأ المفترض والضرر الذي وقع بفعل السفينة ويكون ذلك وحسبا للمادة 138 من القانون المدني الجزائري في الفقرة الثانية منها بإثبات القوة القاهرة أو خطأ من الغير أو الحالة الطارئة متى لم يكن بالإمكان دفعه أو توقعه للسبب الأجنبي.

وقد يثور الإشكال في حال ما إذا انتقلت هذه الحراسة لشخص آخر وهو المستأجر ففي هذه الحالة يجب تحديد المسؤول عن الأضرار ومن له الحق في دفع هذه المسؤولية، حيث يرى جانب من الفقه أن المالك هو المسؤول وحده قبل الغير دون المستأجر ويستند في

[1]– د/محمد زهدور: المرجع السابق، ص282

[2]– مراد قجالي: المرجع السابق، ص59

[3]–العربي بلحاج: االنظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، ص 388

هذا الرأي أن المالك في نظر الغير هو من ورد اسمه في سجل السفن وأن التأجير يتم على مسؤولية المالك[1].

في حين يرى البعض الآخر أن المستأجر هو المسؤول تجاه الغير في حالة انتقال الملاحة الإدارية والبحرية إليه وفي هذه الحالة يسمى المستأجر المجهز، فالمسؤولية تقع على عاتقه لأنه من انتقلت إليه الحراسة بكل شروطها من توجيه ورقابة وإشراف[2]، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الرأي كونه منح المستأجر المجهز الحق في تحديد مسؤوليته عن الأضرار الحاصلة مثل التي منحها لمالك السفينة.

[1]–سماح طارق محمد: مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة في قانون التجارة البحرية الاردني، رسالة ماجيستر، الجامعة الأردنية، الأردن،1997، ص11

[2]– حسن مكي المشيري: المرجع السابق، ص178

❖ **ملخص الفصل الأول:**

في ختام هذا الفصل نخلص إلى أن المالك الذي تم ذكر اسمه في دفتر التسجيل الخاص بالسفن هو المسؤول اتجاه المتضررين وله بعد ذلك أن يعود على المتسبب الحقيقي بالضرر إذا كان ذلك الشخص هو المجهز، فالمسؤولية المدنية لمالك السفينة مسؤولية من نوع خاص، تخضع في بعض أحكامها للقانون المدني عامة وتتميز عنه بقواعد خاصة متفردة بها في مواضع أخرى، فمالك السفينة مسؤول عن أخطائه الشخصية العقدية أو التقصيرية، وعن أفعال تابعيه وعن فعل السفينة بوصفه حارسا لها مسؤولية مطلقة حيث أن كل أمواله ضمانة للوفاء بديونه البحرية، إلا أن هناك استثناء فلمالك السفينة أن يحدد هاته المسؤولية بأن تتعلق حقوق الدائنين البحرية بالسفينة دون أن تتعداها إلى أمواله الأخرى مع مراعاة القيود الواردة على هذا الاستثناء، فلم يترك المشرع الجزائري هذا الاستثناء على إطلاقه فقد حدد كل من الديون التي يمكن لمالك السفينة أن يحدد عنها مسؤوليته والديون التي لا يستطيع أن يحدد مسؤوليته عليها.

ولا يكتمل الحديث عن مسؤوليته دون التطرق إلى آثارها والتي تعتبر أكثر ما يهم المتضررين الذين يلجؤون إلى القضاء من أجل جبر الضرر الحاصل وإرجاع الحال إلى ما كان عليه إذا كان ذلك ممكنا، أو المطالبة بتعويض نقدي يناسب حجم الضرر الحاصل وما يترتب عن ذلك من مشاكل أهمها تحديد الاختصاص القضائي بالنظر في تلك الدعاوي المرفوعة والقانون الواجب التطبيق عليها حيث يختلف ذلك باختلاف نوع الالتزام الذي أخل به، إلا أن لمالك السفينة الوسائل القانونية لدفع هاته المسؤولية متى تحققت الحالات التي أقامها القانون.

الفصل الثاني

المسؤولية الجزائية لمالك السفينة

❖ الفصل الثاني: المسؤولية الجزائية لمالك السفينة :

إن المسؤولية الجزائية الواقعة على أشخاص الملاحة البحرية تخضع لنظام جزائي خاص يختلف عن أولائك في البر، و ذلك راجع للأخطار البحرية المحتملة التي تواجه السفينة من ناحية و حفاظا على أمن و سلامة الأشخاص و البضائع على متنها من ناحية أخرى[1]، و تعد الجرائم البحرية أشد خطورة من الأخطاء التأديبية، فهي تمس بأمن و نظام الملاحة البحرية[2].

وعليه ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نتناول من خلالهما أساس المسؤولية الجزائية (المبحث الأول)، ثم نأخذ بالاختصاص القضائي في الجرائم المرتكبة من قبل مالك السفينة (المبحث الثاني)، و سنتعرض لما سبق فيما يلي:

• المبحث الأول: أساس المسؤولية الجزائية

إن المشرع يعتد بالتصرف الصادر من الشخص على اعتباره جريمة إذا قام بفعل مجرم قانونا ومعاقب عليه، وأن ينسب هذا الفعل إلى خطأ اقترفه عمدا أو إهمالا، إلا أنه مع ذلك فإن توافر الوجود القانوني للجريمة لا يكفي وحده للقول بإحداث الجريمة لأثارها القانونية إنما يتطلب ذلك أن تقوم المحكمة الجنائية المختصة بالنيابة عن الدولة، بتوحيد اللوم على إرادة الجاني لاختياره سلوك يتعارض وأوامر المشرع ونواهيه، وبالتالي إخضاعه للعقاب[3] لدى فإنه من غير المقصور وجود فعالية قانونية للجريمة دون توافر المسؤولية الجنائية [4].

---

[1]-René Rodier , « Traité générale du droit maritime" l'armement , Dalloz , Paris, p136

[2]–فدوى كحلوش: المسؤولية الجزائية لمسيري الشركات التجارية الخاصة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة قسنطينة 01، كلية الحقوق، 2015/2014 ، الجزائر ، ص 196

[3]– د/لطيفة داودي: الوجيز في القانون الجنائي المغربي ، كلية الحقوق، الطبعة الأولى، المطبعة و الوراقة الوطنية زنقة أبو عبيدة، مراكش،2007، ص 127

[4]–د/منصور رحماني: الوجيز في القانون الجنائي العام (فقه و قضايا)، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2006، ص 193

وعليه قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، (المطلب الأول) سنتطرق فيه للمسؤولية الجزائية، أما (المطلب الثاني) سنتناول من خلاله شروط تجريم الأفعال التي يقوم بها مالك السفينة الجرائم.

• المطلب الأول: صور المسؤولية الجزائية

تقوم المسؤولية الجزائية على أساس مخالفة قاعدة من قواعد النظام العام، بمعنى أن المسؤولية قد تكون أخلاقية وقد تكون قانونية، لكن بوجه عام هي الالتزام بتعهد وذلك بالقيام بفعل أو الامتناع عنه، وفي حالة المخالفة يتعرض الشخص إلى المساءلة ويتحمل نتائج أفعاله[1].

وسنتطرق من خلال هذا المطلب إلى فرعين، سنتناول فيهما المسؤولية الجزائية التقليدية (الفرع الأول)، ثم المسؤولية الجزائية الحديثة (الفرع الثاني).

- الفرع الأول: المسؤولية الجزائية التقليدية

تعتبر المسؤولية الجزائية أثر و نتيجة مترتبة على ارتكاب الجاني للجريمة ، أي هي همزة الوصل بين الجريمة و العقاب ، فكل من ارتكب جريمة و توفر على الأهلية الجزائية يكون مسؤولا أمام القانون[2]، لهذا يقضي منا الأمر لتحديد قواعد المسؤولية الجزائية والتعرض إلى أركان المسؤولية الجزائية و موانعها .

▪ أولا: أركان المسؤولية الجزائية

تقوم المسؤولية الجزائية على ركنين أساسين ، هما الخطأ والأهلية، وسنتعرض لهما بالتفصيل فيما يلي :

[1]– فدوى كحلوش: المرجع السابق، ص 09

[2] – د/هندة غزيوي: محاضرات في النظرية العامة للجريمة والجزاء الجنائي، مطبوعة بيداغوجية في القانون الجنائي ألقيت على طلبة السنة الثانية، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2015–2016، ص 82

أ – ركن الخطأ :

و هو إتيان فعل مجرم قانونا و معاقب عليه سواء عن قصد أو عن غير قصد فالخطأ لم يكن أساسا للمسؤولية الجزائية بل كان الفعل المادي هو أساسها ، غير أنه في أواخر القرن التاسع عشر (19) و بداية القرن العشرين (20) ، تم السير نحو إقرار الخطأ وحده غير كاف لمساءلة شخص عن فعله المجرم قانونا و تحميله نتائج هذا الفعل[1] ، وعلى هذا الأساس يكون يجب أن تتوفر لدى الفاعل الأهلية الجنائية ، أي يكون قد أقدم على فعله و هو واع و مدرك لما يفعل.

ب –الأهلية الجنائية :

ويقصد بها صلاحية شخص لتحمل تبعة تصرفاته المجرمة ، ولا يكون كذلك إلا إذا كان قادرا على الفهم و الإدراك ، بمعنى أن تكون لديه مقدرة عقلية تجعله حرا في اختيار أعماله و مدركا لنتائجها ، و من ثم فلا تقوم المسؤولية على شخص ليس لديه القدرة على إدراك و فهم الأمور كالمجنون أو القاصر غير المميز[2]، وهذا ما ذهبت إليه نص المادة 47 من قانون العقوبات الجزائري و التي جاء فيها :"لا عقوبة على من كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة و ذلك دون الإخلال بأحكام الفقرة (2)من المادة (21)*[3] كما نصت المادة (49) فقرة (01) من نفس القانون على ما يلي :"لا يكون محلا للمتابعة الجزائية القاصر الذي لم يكمل عشر (10) سنوات"، كما لا تقوم المسؤولية الجزائية أيضا على من أكرهته قوة قاهرة لم يكن له مقاومتها أوردها فأفقدته حرية القرار و الخيار كما في حالة الإكراه[4].

[1]–د/أحسن بوسقيعة : الوجيز في القانون الجنائي العام" ، الطبعة 18، دار هومه ،الجزائر، 2019 ، ص 238

[2]–د/هندة غزيوي :المرجع السابق، ص83

[3]–نصت المادة (21) فقرة (02) من قانون العقوبات الجزائري على أنه :"...يجب إثبات الخلل العقلي في الحكم الصادر بالحجز القضائي بعد الفحص الطبي"

[4]–د/هندة غزيوي : المرجع السابق ، ص 83

- **ثانيا: موانع المسؤولية الجزائية**

لا سبيل لمحاكمة الجاني الذي ارتكب جريمة إلا إذا كان متمتعا بحرية الاختيار و العقل و الإدراك و عليه فلا يتحمل المسؤولية المكره و المضطر و الصغير و المجنون ، فهذه الأوصاف كلها تجعل الجاني عديم المسؤولية[1].

وقد تعرض المشرع الجزائري لعوارض المسؤولية في المادتين (47) و (48) سابقتي الذكر من قانون العقوبات ، وتتمثل في الإكراه وحالة الضرورة ، الجنون وصغر السن، والسكر[2].

أ – إنتفاء المسؤولية بسبب عدم الأهلية :

و تكون الأهلية منعدمة في حالتين هما الجنون و صغر السن .

1. الجنون :

وهي تلك الحالة المنصوص عليها بموجب نص المادة (47) والتي أحالت بدورها لنص المادة (21) فقرة (02) من قانون العقوبات الجزائري سابقة الذكر ، نستنتج منها أن المشرع الجزائري على غرار باقي التشريعات قد أعفى المجنون من المسؤولية عن الجرم المرتكب[3] لكن لا ترفع المسؤولية عن المجنون إلا إذا ثبت فقدان وعيه أو فقدان الاختيار كليةً، و معاصرة المجنون وقت ارتكاب الجريمة، وهي مسألة يرجع تقديرها إلى قضاة الموضوع إثر خبرة طبية[4].

2. صغر السن :

إن مختلف التشريعات الحديثة تهتم بصغر السن كسبب مؤثر في الأهلية الجنائية ، يكون ذلك بانعدامها كلية ، أو بقضائها مما يترتب عليه عدم مساءلة الصغير جنائيا أو أن

---

[1]–د/منصور رحماني : المرجع السابق ، ص 199

[2]–د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص84

[3]– فدوى كحلوش: المرجع السابق ، ص 20

[4]–د/هندة غزيوي: المرجع السابق، ص 84–85

تكون مسؤوليته مخففة ، والعلة في انتفاء مسألة الصغير جنائيا ، هي عدم بلوغه السن الذي يؤهله للتمييز[1].

أما موقف المشرع الجزائري من الأمر كان من خلال نص المادة (47) قانون العقوبات الجزائري سابقة الذكر ، حيث جاء فيها :" لا يكون محلا للمتابعة الجزائية القاصر الذي لم يكمل عشر (10) سنوات.لا توقع على القاصر الذي يتراوح سنه من عشر (10) إلى أقل من ثلاثة عشر (13) سنة إلا تدابير الحماية أو التهذيب ، ومع ذلك فإنه في مواد المخالفات لا يكون محلا إلا للتوبيخ ، ويخضع القاصر الذي يبلغ من ثلاثة عشر (13) إلى ثمانية عشر (18) سنة إما لتدابير الحماية أو التهذيب أو لعقوبات مخففة."

ب –انتفاء المسؤولية بسبب انعدام الإرادة

و تشمل الإكراه و حالة الضرورة :

1. الإكراه :

يلتقي الإكراه و حالة الضرورة في كونهما يسلبان الإنسان حريته في الاختيار ، سلبا جزئيا أو تاما بحسب الأحوال ، و بالتالي يؤثران في إرادته مما يؤدي إلى امتناع المسؤولية . و الإكراه قد يكون ماديا ، كما قد يكون معنويا يقيد إرادة الجاني[2].

2. حالة الضرورة :

و هي ذلك الخطر الذي يترصد شخص أو يتهدد غيره ، فيضطر من أجل الخلاص من هذا الخطر إلى ارتكاب جريمة تصيب شخصا آخر ، و يشترط لوجود حالة الضرورة و اعتبارها من موانع المسؤولية توافر شروط ، نذكر منها :

- –أن يكون الخطر جسيما بحيث يكون غير قابل للإصلاح .
- –أن يكون الخطر حالاً ، أي أن تكون هناك ضرورة فعلية لوجود خطر حال[1].

[1]–د/لطيفة داودي :المرجع السابق ، ص 139

[2]-د/منصور رحماني: المرجع السابق، ص 200

- **الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية الحديثة**

كانت المسؤولية الجزائية المبنية على الخطأ الشخصي ثمة تطور في المفاهيم الجزائية استغرق حقبة من الزمن انتهت في أواخر القرن التاسع عشر (19) إلى الإقرار بشخصية المسؤولية و فردية العقوبة[2]، ولقد تأثر الفقه و الاجتهاد الجنائيين بالتطور الحاصل في مفهوم المسؤولية المدنية ، فظهرت المسؤولية الجنائية عن فعل الغير ، كما كان لتوسع نشاط الشركات و استدراجها لرؤوس الأموال دورا رئيسيا في البحث عن إقامة المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي[3]، وهذا ما سنحاول توضيحه فيما يلي :

- **أولا: المسؤولية الجزائية عن فعل الغير**

كقاعدة عامة فإن المسؤولية الجزائية هي مسؤولية شخصية ، تطبيقا لمبدأ شخصية العقوبة و شخصية الجزاء ، إذ لا يسأل الشخص عما يرتكبه من أفعال أو عما يساهم فيه ، و لا يسأل عما يرتكبه غيره إلا إذا أحيط علما بالفعل و عناصره و اتجهت إرادته إلى المساهمة فيه[4]، والواقع أن أول من كرس هذه المسؤولية هو الاجتهاد القضائي الفرنسي و ذلك منذ القرن (19) ، و حرص على إظهار طابعها الاستثنائي لأنها تشكل خروجا على شخصية المسؤولية و العقوبة[5].

أ – مجال تطبيق المسؤولية الجزائية عن فعل الغير :

نجد المسؤولية الجزائية عن فعل الغير تطبيقها الفعلي في المجال الصناعي ، و تحديدا لدى رئيس المؤسسة ، إذ تنشأ من مجرد عدم احترام رئيس المؤسسة التزام من الالتزامات التي تفرضها عليه القوانين و الأنظمة ، و هو ما يتطلب منه شخصيا الإشراف و

---

[1] –د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص 87

[2] – جمال نجيمي: المبادىء العامة لقانون العقوبات الجزائري ، دار هومه، الجزائر ، 2016 ، ص 254

[3]– د/هندة غزيوي: المرجع نفسه ، ص 88

[4] – فدوى كحلوش: المرجع السابق، ص 51

[5]–جمال نجيمي: المرجع السابق ، ص 256

المراقبة على المؤسسة. كالحالات التي يحمل فيها المشرع المتبوع الالتزام بآداء الغرامة الجزائية المحكوم بها على التابع دون تحميله المسؤولية الجزائية ذاتها[1].

ب – محل المسؤولية الجزائية عن فعل الغير:

إن التسليم بوجود مسؤولية جنائية عن فعل الغير تستلزم وجود شخص تقوم عليه هذه المسؤولية ، و قد يكون هذا الشخص طبيعيا أو معنويا .

1. الشخص الطبيعي :

يقصد بالشخص الطبيعي ذلك الإنسان (الفرد الصالح المتمتع بالحقوق و المكلف بالواجبات)، المتمتع بالشخصية القانونية بمجرد تمام ولادته حيا . و المتفق عليه أن الإنسان هو الأصل في تحمل المسؤولية الجزائية ، فهو من يرتكب الجرائم و هو من يتحمل مسؤوليتها ، و هو الذي من أجله وضعت الشرائع و القوانين . و لا مجال لمساءلة الشخص جزائيا إلا إذا توافرت فيه مجموعة من الصفات و العوامل النفسية ، تشكل في مجموعها أهلية لتحمل نتائج أعماله[2].

2. الشخص المعنوي :

"الشخص المعنوي أو الاعتباري هو افتراض قانوني اقتضته الضرورة لا يستطيع أن يصدر منه نشاط ذاتي ، ولا يمكن نسب الخطأ و الجريمة إليه فهو يتصرف بواسطة ممثليه قانونا ، وبالتالي فلا يمكنه أن يكون أهلا للمسؤولية الجزائية[3]." و تم التكريس الفعلي للمسؤولية الجزائية لشخص المعنوي في تعديل 2004 لقانون العقوبات الجزائري بالقانون 04_15 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 حيث تضمن أحكام مساءلة الشخص المعنوي عن فعل الغير، أما بالنسبة لأشخاص الملاحة البحرية فنجدهم يخضعون لنظام جزائي خاص[4]،

[1]– د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص 89

[2] – فدوى كحلوش: المرجع نفسه، ص 34–35

[3]– د/منصور رحماني،المرجع السابق،ص197

[4]– René rodier , op.cit, p136–

بالنسبة للمسؤولية عن فعل الغير ، هذا عندما يكون مالك السفينة أو المستغل شخصا معنويا، وقد أخضعهم المشرع الجزائري لجملة من العقوبات المنصوص عليها في نص المادة (92) من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة[1].

- **ثانيا: المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي**

من المسلم به أن الأشخاص المعنوية أكثر فعالية و نشاطا من الأشخاص الطبيعية، و بالتالي من الصعب على هذه الأخيرة القيام بهته النشاطات على حدى ، هذا الأمر صعب من عملية تحديد المسؤولية الجزائية المقررة لهؤلاء، بحيث جعل الأشخاص المعنوية لا تميز بين الخطأ و الصواب طالما أنه لم تستعمل أساليب التخويف و الردع و التهديد حيالهم ، عكس القانون الجنائي القديم الذي كان يسلط العقوبات على الشركات و المؤسسات...[2].

وفيما يلي سنتعرض لشروط القانونية لقيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي ، ثم نبين موقف المشرع الجزائري من المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي.

أ – الشروط القانونية لقيام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

بالرجوع لنص المادة 51 مكرر من قانون العقوبات رقم 04-15 نجدها تنص على أنه :"...يكون الشخص المعنوي مسؤولا عن الجرائم التي يرتكبها لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك[3]."

ونستنتج من هذا النص أنه حتى تتقرر المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا بد من توافر شرطين قانونيين أساسيين لازمين لقيامها ، الأول أن تكون الجريمة ارتكبت لحساب

[1]– أنظر للمادة 92 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 الموافق ل 19 يوليو 2003 و المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية ، عدد 43

[2]–Xavier Pin « Droit pénal général, université Jean Moulin , Lyon, 10 édition , Dalloz, 2018, France, p327

[3] –أنظر لنص المادة 51 مكرر من القانون رقم 04-15 المؤرخ في 2004/11/10 المعدل لقانون العقوبات

الشخص المعنوي ، و الثاني أن تكون الجريمة مرتكبة من طرف أحد أعضاء الشخص المعنوي أو ممثليه الشرعيين . و سنفصلهما فيما يلي :

1. شرط ارتكاب الجريمة لحساب الشخص المعنوي :

لقد عبر المشرع الجزائري صراحة على هذا الشرط في المادة 51 مكرر فقرة أولى من قانون العقوبات[1]، كما سبق الإشارة إليها ، و هو ما يقابله في التشريع الفرنسي المادة 2/21 من قانون العقوبات الفرنسي*[2]. كما أن المشرع الجزائري كان واضحا من خلال نص المادة سابقة الذكر حيال تحديد المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية ، فقد كانت تشمل هذه الأخيرة بأنواعها سواء كانت أشخاص معنوية عامة أو خاصة ، حيث جاء في قوله :" باستثناء الدولة و الجماعات المحلية و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام ، يكون الشخص المعنوي مسؤولا جزائيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته وممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك " ، حيث نستنتج مما سبق أنه فيما يخص المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية العامة ، فإن المشرع الجزائري قد كان واضحا بعد مسؤوليتها الجزائية، أما الأشخاص المعنوية الخاصة فقد أخضعها للمساءلة الجزائية مهما كان الشكل الذي تتخذه.

2. ارتكاب الجريمة من طرف أحد أعضاء الشخص المعنوي أو ممثليه الشرعيين :

ويقصد بهذا الشرط حتى يتم مساءلة الشخص المعنوي يجب أن ترتكب الجريمة من طرف أحد أعضاءه أو ممثليه الشرعيين، لكن الملاحظ أن مصطلحي الأعضاء و الممثلين غير واضح ، إذ يقصد بالأعضاء الممثلون القانونيون أو الشرعيون للشخص المعنوي[3]. لكن

---

[1]– د/هشام بوحوش :"المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية في التشريع الجزائري "، مجلة جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، العدد 27، 2017، ص 40

*[2]– « Les personnes morales sont responsables des infractions commises pour leur compte , par leurs organe ou représentants ».

[3]– د/هندة غزيوي :المرجع السابق، ص 94

المشرع الجزائري وضح في هذا الصدد أن المسؤولية الجزائية لشخص المعنوي لا تمنع مساءلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو شريك في نفس الأفعال[1].

ب –موقف المشرع الجزائري من المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي:

المشرع الجزائري تطورت لديه المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي ، ففي بادئ الأمر استقر على أنه لا يجوز مساءلة الشخص المعنوي عن الجرائم التي ترتكب باسمه و لحسابه، إنما المسؤولية تقع على عاتق الأعضاء الذين يدخلون في تكوينه . إلا أنه و بالرجوع لقانون العقوبات ، فإن المشرع الجزائري بالرغم من أنه كان معارضا لفكرة المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي ، إلا أنه أخضعه لعقوبة تكميلية أو تدبير من تدابير الأمن[2].حيث جاء في نص المادة 17 منه ما يلي :"منع الشخص الاعتباري من الاستمرار في ممارسة نشاطه تقتضي أن لا يستمر في هذا النشاط و لو كانت تحت اسم آخر أو مع مديرين أو أعضاء مجلس الإدارة أو مسيرين آخرين ، و يترتب على ذلك تصفية أمواله مع المحافظة على حقوق الغير حسن النية ". كما تضمنت المادة ستة و عشرين (26) منه (حاليا تم إلغائها) المنع من الاستمرار في النشاط[3]. حيث تعد هذه العقوبة من بين العقوبات الفعالة التي نص عليها المشرع الجزائري للشخص المعنوي نظرا لسهولة تطبيقها و ضمان تنفيذها[4].

- **المطلب الثاني: شروط تجريم الأفعال التي يقوم بها مالك السفينة**

لا تنص غالبية التشريعات الجنائية على تعريف عام للجريمة ، و قد سار المشرع الجزائري على هذا النحو ، و اكتفى بالنصوص القانونية التي تعرف كل جريمة على حدى[5].

---

[1]–أنظر للفقرة (03) من المادة (51) مكرر من القانون رقم 16–02 المؤرخ في 12 يونيو 2016 المعدل و المتضمن لقانون العقوبات الجزائري .

[2] – فدوى كحلوش:المرجع السابق ، ص 67

[3] –د/منصور رحماني :المرجع السابق ، ص 197

[4] –الطاهر دلول :"المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية في القانون الجزائري " ، مجلة العلوم الاجتماعية و الانسانية ، المركز الجامعي تبسة، ص 151

[5] – د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص 26

حيث أخذت الدولة على عاتقها ، بعد نشؤها ، القيام بهذه المهمة ، فسنت القوانين مبينة فيها الجرائم و محددة الإجراءات و التدابير و العقوبات التي تتخذ لمكافحتها و الحد منها[1] ، و عليه لا يمكن للجريمة أن تقع إلا بتوافر أركان بانعدامها تنعدم الجريمة[2].

وسنتناول في هذا المطلب فرعين أساسين ، الأول سنتطرق فيه لأركان الجريمة (الفرع الأول) ، ثم نبين أنواع الجرائم المتعلقة بمالك السفينة (الفرع الثاني).

- **الفرع الأول: تحقق أركان الجريمة**

للجريمة ثلاثة (03) أركان بانعدامها تنعدم الجريمة ، و تتمثل في الركن الشرعي ، الركن المادي ، و الركن المعنوي . لكن هناك اختلاف بين الفقهاء في تحديد الأركان العامة للجريمة ، فمنهم من يرى أن للجريمة ركنان ، ركن مادي و ركن معنوي ، أما الركن الشرعي أي النص القانوني فلا يعتبر من أركان الجريمة إنما شرط أساسي لها فقط . إلا أن الرأي الغالب بين الفقهاء يرد الجريمة إلى ثلاثة أركان[3] كما سبق الإشارة إليه ، و هي :الركن الشرعي (أولا) ، الركن المادي (ثانيا) ، والركن المعنوي (ثالثا) . وسنتطرق لهذه الأركان تباعا بالتفصيل على النحو الآتي :

- **أولا: الركن الشرعي للجريمة**

الركن الشرعي للجريمة ، هو الصفة الغير مشروعة للسلوك ، أساسه انطباق السلوك على نص أو قاعدة قانونية عقابية تجرمه على أن القواعد القانونية ليست كلها قواعد إيجابية ، أي قواعد تحدد صور السلوك المعتبرة لجرائم و تبين العقوبات المقررة حيالها . فثمة قواعد قانونية سلبية ، سواء وردت في قانون العقوبات أو في قانون آخر . و على ذلك فإن الصفة غير المشروعة ليست دائمة فهي قابلة للزوال إذا انطق على السلوك قاعدة سلبية ، أي إذا

[1] –د/علي حسين الخلف: د/سلطان عبد القادر الشاوي:المبادئ العامة في قانون العقوبات ، المكتبة القانونية ، شارع المتنبي ، بغداد ،العراق ، ص 129

[2]– محمد عمر مصطفى: "الجريمة و عدد أركانها" ، مجلة القانون و الاقتصاد ، جامعة القاهرة ،العدد الأول ،ص 06

[3]–د/هندة غزيوي: المرجع السابق، ص26

توافر فيه سبب من أسباب الإباحة يرفع عنه صفة عدم المشروعية و بذلك تمثل أسباب الإباحة قيودا على نص التجريم[1].

- **ثانيا: الركن المادي للجريمة:**

من المبادئ المسلم بها انه لا سلطان للقانون على ما يدور في ضمائر الأفراد من أفكار و نوايا سيئة مادامت محبوسة في نفس الجاني و لم يعبر عنها بفعل مادي ملموس ، ينتج أثره في العالم الخارجي . و لهذا تستلزم بالضرورة لقيامها ركنا ماديا ، يتمثل في واقعة مادية خارجية فالركن المادي للجريمة هو صلبها ، أي هو كل العناصر الواقعية التي يتطلبها النص الجنائي لقيام الجريمة . فلكل جريمة ركنها المادي و لكن تختلف من جريمة إلى أخرى . ويتكون الركن المادي من ثلاثة عناصر (03) ، و هي :السلوك الإجرامي ، النتيجة الإجرامية ، و العلاقة السببية[2]. سنتطرق لكل واحدة منها على حدى فيما يلي :

أ – السلوك الإجرامي:

هو فعل الجاني الذي يحدث أثرا في العالم الخارجي ، و بغير هذا السلوك لا يمكن محاسبة الشخص ، مهما بلغت خطورة أفكاره و هواجسه الداخلية ، و السلوك هو الذي يخرج النية و التفكير في الإجرام إلى حيز الوجود و اعتبار القانون . و لا يكاد يفرق بين السلوك الإيجابي[3](الفعل) و السلوك السلبي[4] (الامتناع عن الفعل) مادام لهما نفس النتيجة[5].

---

[1]–د/علي حسين الخلف وآخرون: المرجع السابق ، ص 152

[2]–د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص 45

[3]–السلوك الإيجابي : يقصد به أن يكون في صورة فعل أو قول أو فعل يجرمه القانون يصدر عن الجاني و يؤدي إلى إحداث نتيجة في الجرائم ذات النتيجة و كذلك يعتبر سلوكا إجراميا في ذاته في الجرائم الشكلية .انظر د/منصور رحماني :المرجع السابق، ص 94

[4]–السلوك السلبي (الامتناع): يقصد به امتناع الجاني عن فعل أو قول ما أوجبه عليه القانون ، و الامتناع يشكل مخالفة للقانون ، كما يشكل ذلك الفعل المخالف تماما. انظر المرجع نفسه

[5]–د/منصور رحماني :المرجع نفسه ، ص.ص 93 – 94

ب – النتيجة الإجرامية:

تعتبر النتيجة العنصر الثاني من عناصر الركن المادي في الجرائم ، و يقصد بها الأثر المادي المترتب على السلوك الإجرامي ، فالوفاة هي نتيجة القتل و انتقال المال من مالكه إلى الغير في جريمة السرقة و إصابة المجني عليه في جريمة الضرب و الجرح العمدي ... و ما إلى ذلك من جرائم ، و عليه فإن النتيجة الإجرامية تعبر عن المدلول القانوني الذي يتمثل في الاعتداء على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون أو التهديد بالاعتداء عليه[1].

ج – العلاقة السببية:

يراد بها الصلة التي تربط ما بين السلوك الإجرامي الواقع والنتيجة الإجرامية الضارة كرابطة العلة بالمعلول ، بحيث تثبت أن السلوك الإجرامي الواقع هو الذي أدى إلى حدوث النتيجة الضارة ، و للسببية هذه أهميتها فهي التي تربط بين عنصري الركن المادي ، مما يترتب عليه انه لو ثبت انتفاء السببية بين السلوك و النتيجة فإن مرتكب السلوك لا يسأل إلا عن الشروع في الجريمة إذا كانت الجريمة "عمدية " (مقصودة) ، أما إذا كانت غير عمدية ، فلا يسأل إطلاقا لأنه لا شروع في الجرائم " غير العمدية "[2].

- **ثالثا: الركن المعنوي للجريمة**

لا يكفي الركن المادي لتحقيق الجريمة و نسبتها إلى شخص ما، إذ لابد من وجود ركن معنوي يعبر عن الناحية المعنوية للجريمة . إذ يقصد بالركن المعنوي الجانب النفسي للجريمة ، أي أن يصدر الفعل المجرم عن إرادة إنسانية و ترتبط بها ارتباطا معنويا ، فالركن المعنوي هو بالضرورة الرابطة "المعنوية" التي تربط ماديات الجريمة و نفسية فاعلها (مقترفها)[3]، وبها تنسب الجريمة إلى فاعل ما ليتحمل مسؤولية تلك الجريمة أو لا تنسب

[1]–د/ هندة غزيوي: المرجع نفسه ، ص 46

[2]–د/علي حسين الخلف وآخرون: المرجع السابق ، ص 141

[3]–د/هندة غزيوي: المرجع السابق ، ص 64

إليه[1]. فإذا كان الخطأ في الجريمة كان متعمدا ، يسمى في هذه الحالة "بالقصد الجنائي" أو العمد ، أما إذا كان غير متعمد فيسمى "بالخطأ غير العمد"[2]

و عليه سنتعرض فيما يلي لعنصري "الجريمة العمدية" و "الجريمة غير العمدية" :

أ – الجريمة العمدية (القصد الجنائي) :

لم يحدد المشرع الجزائري المقصود بالجريمة العمدية[3]، لكن القصد الجنائي (العمد) هو الأصل في الجرائم ذلك أن الخطأ استثناء، و أغلب الجرائم التي تقع هي من قبيل العمد و يمكن تعريف القصد الجنائي بأنه العلم بعناصر الجريمة مع اتجاه الإرادة إلى تحقيقها أو قبولها ، أو هو اتجاه العلم بعناصر الجريمة مع اتجاه الإرادة إلى تحقيقها أو قبولها ، أو هو اتجاه إرادة الجاني نحو ارتكاب جريمة مع العلم بتوافر أركانها القانونية، ومن هذه التعريفات نستنتج أن القصد الجنائي يقوم على فرعين هما العلم بالواقعة الإجرامية و القصد إلى إحداث السلوك و النتيجة[4].

ب – الجريمة الغير عمدية : (الخطأ غير العمد)

يتوافر الركن المعنوي في الجرائم الغير عمدية فقط ، و هو سلوك خاطئ يأتيه الفاعل عن إرادة و لكن دون استهداف للنتيجة الجرمية التي قد تترتب عن هذا السلوك ، مما يدل على أن الخطأ غير العمد يتحقق كلما أتى الفاعل سلوكا ، لم يلتزم فيه بما يلتزم به الكافة . وعليه فإن نتيجة الجريمة إذا لم تكن ناجمة عن خطأ الفاعل مع افتراض انعدام القصد الجنائي لديه ، فإن الركن المعنوي في الجريمة الغير عمدية لا يتحقق و بالتالي فلا تقوم أية جريمة يمكن المساءلة او العقاب عنها[5].

---

[1] – د/منصور رحماني: المرجع السابق، ص 105

[2]–د/لطيفة الداودي :المرجع السابق ، ص 90

[3]–د/هندة غزيوي، المرجع السابق ، ص 65

[4]– د/منصور رحماني ، المرجع السابق ، ص 107 –108

[5]– د/لطيفة داودي ، المرجع السابق ، ص 97

- **الفرع الثاني: الجرائم المتعلقة بمالك السفينة**

الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة عديدة ، من بينها ما هو منصوص عليه في قانون العقوبات ، و من بينها ما هو منصوص عليه في القوانين الخاصة ، و كذلك ما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية ، و التي نظمت هذه الأخيرة بدورها بعض الجرائم العابرة للحدود الدولية و القارات . و من بين هذه الجرائم سنتناول جريمة "الاستيلاء على السفن أو القرصنة " (أولا) ، ثم نبين جريمة " السفينة بدون جنسية (ثانيا)، و أخيرا سنعرج إلى جريمة " إخفاء السفينة للعلم (ثالثا) ، فيما يلي :

- **أولا: جريمة الاستيلاء على السفن (القرصنة)**

ينفد قانون الجرائم لعام 1914 الأحكام المتعلقة بالقرصنة ضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار *[1]، ويعرف البند51 من الإتفاقية " القرصنة " على أنها :"عمل من أعمال العنف و الاحتجاز أو عمل من أعمال السلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم او ركاب سفينة أو طائرة خاصة[2]. كما أن القوانين الدولية أعطت مفهوم لجريمة القرصنة ، حيث عرفت هذه الأخيرة دوليا بأنها الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة و يتمثل في الاعتداء المسلح على السفينة في أعالي البحار، و هو عمل إجرامي يتصف بالعنف و الجسامة ، و تتعدى آثاره إلى الغير بحيث يكون مصحوبا بتعويض مبدأ حرية الملاحة البحرية للخطر[3].

و سنتعرض فيما يلي لأساليب و أدوات القرصنة :

[1]– تعرف "أعالي البحار" على أنها :"بحار تقع خارج البحر الإقليمي لأي بلد أجنبي". أنظر للمادة 51 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

[2]–Letter dated on 26 March 2012 , from the secretary general to the president of the security council United Nation's, u.s.a , N°177

[3]– انظر للبند 52 من قانون الجرائم لعام 1914 المتعلق بأحكام القرصنة ضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار.

أ – أساليب و أدوات القرصنة :

عادة ما يرتبط الأسلوب الإجرامي بنطاق جغرافي محدد في تنفيذ عمليات القرصنة البحرية، و سنتطرق لبعض الأساليب الشائعة و التي يلجأ إليها القراصنة في عملياتهم الإجرامية ، فيما يلي :

1. الأسلوب الأول :

الإغارة على السفن و مهاجمتها ليلا عندما تكون السفن مبحرة و بسرعة منخفضة أثناء عبورها المضايق البحرية ، حيث يتسلق القراصنة على متن السفن و غرفة القيادة و يقتادونها إلى وجهتهم و هذا شائع في مضيق مالقا .

2. الأسلوب الثاني :

يقوم القراصنة في بعض المواقع باستيقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون و يرتدون الزي العسكري أحيانا (خفر السواحل) ، و يصعدون على متن السفينة و يقومون باقتيادها ، و هذا الأسلوب موجود بكثرة في بحر الصين .

3. الأسلوب الثالث :

حجز السفن بطرق غير مشروعة عند رسوها في أحد الموانئ أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح ، و المطالبة بالفدية مقابل التنازل و الإفراج عن طاقم السفينة . و هذا النوع من القرصنة يوجد في سواحل الصومال و بعض دول شرق آسيا[1].

ب –عقوبة جريمة الاستيلاء على السفن (القرصنة) في القانون الجنائي الدولي:

[1]– موسوعة البحوث و المقالات السياسية و العسكرية ، القسم البحري ، القرصنة البحرية ، عدد خاص ، الاصدار الرابع ،2008.

يعطي القانون الدولي لكل دولة الحق في محاكمة القراصنة وفقا لقوانين الدولة التي تقع في مياهها الإقليمية ، أما ما يقع خارج المياه الإقليمية للدول فيخضع للإجراءات و الاختصاصات القضائية التالية :

1. إجراءات الضبط :

الضبط القضائي هو ما يقوم به رجال البحث و التحري عن الجرائم و مرتكبيها ، و جمع الأدلة اللازمة التحقيق ، و يعطي القانون الدولي الحق لكل دولة ضبط سفن القرصنة في المياه الدولية ، و أن تقبض على من فيها من الأشخاص و تضبط ما فيها من ممتلكات[1].

2. إجراءات التحقيق :

أعطت قواعد القانون الدولي العام مهمة التحقيق في قضايا القرصنة البحرية إلى الدول التي تقوم بمباشرة الجرائم، و تتولى ضبط المتهمين بجرائم القرصنة البحرية ، حيث تطبق كل دولة ما لديها من إجراءات تخص التحقيق ، ثم تقوم بعد ذلك بإجراءات المحاكمة وفق قوانينها.

3. المحاكمة و تنفيذ العقوبة :

تعطي قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول حق النظر في قضايا القرصنة البحرية على السفن ، طبقا للقوانين الجنائية المعمول بها في هذه الدول ، و بموجب أنظمة القضاء و الإجراءات المعمول بها داخل أقاليم هاته الدول حيث تتولى هذه الأخيرة مهمة إجراءات ضبط القراصنة ، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة ، في

[1]–تقرير الأمين العام لمجلس الأمن حول "القرصنة البحرية" ،الجمعية العامة للأمم المتحدة ، الدورة 68 ، الوثيقة 1816، مؤرخة في 02 يونيو 2008 ، نيويورك

حالة ما إذا سلم القراصنة إليها ، وهذا ما ذهبت إليه نص المادة تسع عشر (19) من اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار[1].

- **ثانيا: جريمة السفينة بدون جنسية (بدون هوية)**

الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص و الدولة التابعة لها ، بحيث أن الأشخاص هم وحدهم الذين يتمتعون بالجنسية ، و مع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية و تهتم بتنظيمها ، فالسفينة معدة للسير في أعالي البحار و هي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة ، مما يستلزم إلحاق كل سفينة لدولة معينة برابطة الجنسية ضمانا للنظام القانوني على ظهرها .فكل سفينة لا تمتلك جنسية تعد سفينة "قرصان" خارجة عن القوانين الدولية و جاز ضبطها و مصادرتها[2].

وسنتكلم فيما يلي عن شروط اكتساب السفينة للجنسية وفقا للتشريع الجزائري والجزاء الجنائي الموقع على جريمة السفينة بدون جنسية (هوية).

أ – شروط اكتساب السفينة للجنسية في التشريع الجزائري:

هناك ثلاثة (03) شروط لقيام الجنسية بالنسبة للسفينة، وهي:

1. شرط البناء الوطني:

لم يشترط المشرع البحري الجزائري أن تكون السفينة مبنية بالجزائر حتى تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية[3]، وهذا ما ذهبت إليه نص المادة (46) من التقنين البحري الجزائري والتي جاء فيها ما يلي:"لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه" و هنا

[1]– ملحق القانون الدولي و جريمة القرصنة البحرية ، أساليب القرصنة البحرية ، العدد 29

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق ، ص 53

[3]– محمود شحماط : المرجع السابق ، ص 24

نلاحظ أن المشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني فهو يقبل السفن التي بنيت في خارج إقليمه، و بالتالي يمنحها الجنسية الجزائرية[1].

2. شرط الملكية الوطنية :

يهدف هذا الشرط إلى استيفاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية مالك السفينة، و قصر حماية الدولة على السفن التي تتمثل فيها المصالح الوطنية[2]. و هذا ما ذهب إليه نص المادة (28) من القانون 98_05 المعدل و المتمم لأمر 76 _80 المتضمن القانون البحري، حيث جاء فيها:" لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملك كاملا للشخص الطبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري... .[3]" و في حالة ما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن يتمتع جميع الملاك بالجنسية الجزائرية[4].

3. شرط الطاقم الوطني :

جاء مضمون المادة (28) فقرة (06) سابقة الذكر ، لتؤكد على شرط الطاقم الوطني و الحفاظ على مناصب شغل البحارة الجزائرية ، مع الأخذ بعين الاعتبار الاستثناءات الواردة في نص المادتين (413)*[5]و (414) من نفس القانون[6]، حيث نصت المادة (414) سالفة الذكر على ما يلي :"يجوز للربان بصفة استثنائية و في حالة الاستعجال عند و جوده في ميناء أجنبي ، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب ..."

---

[1]–د/علي البارودي: المرجع السابق ، ص 75

[2]–د/مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 54

[3]– الأمر 76–80 المعدل و المتمم و المتضمن للقانون البحري الجزائري .

[4]– محمود شحماط: المرجع نفسه، ص24

[5]– تنص المادة 413 من القانون البحري الجزائري على أنه :"يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ، و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم او الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية."

[6]– عودة بومعزة: النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري الجزائري ، دراسة تأصيلية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود و مسؤولية ، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم الادارية،2002–2003، ص 55

ب – الجزاء الجنائي المتعلق بجريمة السفينة بدون جنسية (بدون هوية) :

حسب نص المادة (805) من القانون البحري الجزائري فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر(06) أشهر إلى سنتين (02) و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص لا يمتثل نتيجة إهمال للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن،أو يمحي أو يطمس أو يغطي بأية وسيلة، الأسماء و الحروف و الأرقام المكتوبة أو لواحقها ... إلخ.

–كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على الجنسية الجزائرية لسفينته ، يعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في المادة (510)*[1] من قانون العقوبات الجزائري[2].

- **ثالثا : جريمة إخفاء السفينة للعلم**

علم السفينة هي علامة ظاهرة لجنسيتها ، كما يثبت و يبرز الدولة التي تنتمي إليها السفينة، فالسفينة التي لا ترفع علما تعتبر في حكم "سفن القراصنة" في نظر القانون الدولي[3]. وفي هذا الصدد سنتطرق لعلم السفينة كعلامة ظاهرة لجنسيتها، ثم نبين الجزاء الجنائي الموقع على مخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم، فيما يلي :

أ – علم السفينة علامة ظاهرة لجنسيتها :

كما سبق قوله ، يعد علم السفينة دليل إثبات و علامة تبرز الدول التي تنتمي إليها السفينة ، و عليه سنعرج إل العناصر التي تمثل الفيصل في تحديد هوية السفينة ، فيما يلي:

1. وحدة التسجيل و العلم :

[1]– تنص المادة (510) من القانون البحري الجزائري على أنه :" يعاقب بالسجن من عشرة (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة ، كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائري لسفينته ..."

[2]– وسيلة أريوط: النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص القانون البحري و قانون النقل،جامعة أبوبكر بلقايد ، الجزائر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2017_2018 ، ص 215

[3]– حسن موسى طالب: القانون البحري ، دار الثقافة و النشر و التوزيع، مصر، 2007، ص 38

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السفينة تكون تحت علم دولة واحدة فقط و هي الدولة المسجلة فيها، كما يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة ، و زيادة على ذلك أن السفينة التي لا ترفع علما تعتبر في حكم سفن القراصنة، وعملية تسجيل السفينة لرفع علم الدولة شرط ضروري فرضته اتفاقية قانون البحار 1982، من أجل السماح للسفينة بالإبحار و الدخول في الموانئ و الممرات الدولية، إلا أن السفينة ملزمة بان تحمل وثائق التسجيل لإثبات ولاية الدولة التي تحمل علمه[1].

2. علم الدولة الحبيسة :

الدول الحبيسة هي الدول التي ليس لها سواحل بحرية يحق لهذه الدول امتلاك سفن علمها. حيث نصت المادة 90 من اتفاقية جنيف 1982 المتعلقة بأعالي البحار ، على أنه :"لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية الحق في أن تسير سفن ترفع علمها في أعالي البحار". و عليه فإن السفن التي تحمل علم دولة بدون ساحل و التي تكون عضو في اتفاقية " مونتيغوباي " *[2]، حيث يمكن أن تستفيد من حق المرور العابر إلى المياه الإقليمية و إلى موانئ دول الأعضاء ، حتى لا تستفيد من هذه التسهيلات دول أخرى[3].

3. مشكلة أعلام المجاملة :

[1] –حسين سهيل الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009، عمان الأردن ،ص 41

[2]– اتفاقية مونتيغوباي: صدرت هذه الاتفاقية بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بجامايكا، دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 بعد أن صادقت عليها 60 دولة ، و تنص الاتفاقية على عدد من المفاهيم التي ظهرت في القانون العرفي ، مثال ذلك: المياه الإقليمية ، المنطقة الاقتصادية الحصرية ، الجرف القاري . المصدر: موسوعة ويكيبيديا ، آخر تعديل بتاريخ 12 يونيو 2020 ، 18:03 الرابط : https://ar.wikipedia.org/w/index

[3]-Vincent Philippe, droit de la mer, lancier ,université de Belgiqu,page39

هو العلم الذي تمنحه الدولة للسفينة الذي لا تتوفر فيها شروط العلاقة الجوهرية ، إذ أن القانون الجزائري كان واضحا في هذه المسألة ، ألا و هي مشكلة أعلام المجاملة[1].

ب – الجزاء الجنائي لمخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم :

المادة (501) من القانون البحري الجزائري نصت على أن كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت إعلام عدة دول يعد مرتكبا لجريمة بحرية معاقب عليها بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات و غرامة من 200000 دج إلى 100000دج ، كما يمكن للجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة السفينة[2].

–كما أن المادة 502من ق.ب.ج قضت بعقوبة الحبس من سنة (01) واحدة إلى سنتين (02) و غرامة من 20000 دج إلى 200000 دج ، ضد كل ربان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية او في ميناء جزائري علما غير علم دولة ميناء الترقيم.

–يعد كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن مرتكب لجريمة بحرية معاقب عليها بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات ، و غرامة مالية من 2000 دج إلى 100000 دج ، حسب ما جاء في المادة (503) من نفس التقنين[3].

- **المبحث الثاني: الاختصاص القضائي بنظر الجرائم المرتكبة من قبل مالك السفينة**

سنتطرق في هذا المبحث إلى جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي كمطلب أول، وإلى الدعاوى الناشئة عن الجرائم التي يرتكبها كمطلب ثاني.

[1]– سامية مخلوف: رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، فرع قانون النشاطات البحرية ،جامعة مولود معمري ، تيزي وزو،كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015–2016 ، ص 26

[2]– انظر للمادة(501) من قانون العقوبات الجزائري .

[3]– وسيلة أريوط : المرجع السابق ، ص 214

- **المطلب الأول: جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي**

تعتبر الجنسية رابطة قانونية وسياسية بين الشخص والدولة ويستأثر بها الأشخاص كقاعدة عامة، ولكن لضرورة التعامل أجازت التشريعات للسفن ورغم أنها من الأموال باكتساب جنسية[1]، وذلك لما لهذه المسألة من أهمية كبرى في تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة فوقها سواء كان ذلك في المياه الإقليمية للدولة أو في عرض البحر ومنه سنتطرق في هذا المطلب إلى:

- **الفرع الأول:** الاختصاص الإقليمي.
- **الفرع الثاني:** الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار.
- **الفرع الثالث:** الاختصاص الجزائي في المياه الإقليمية والموانئ الأجنبية.

- **الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي**

تختص المحاكم الجزائية الجزائرية بكل الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية في كل من الإقليم البري والجوي والبحري سواء كان مالك السفينة مواطنا أو أجنبيا وهذا ما يطلق عليه إقليمية القانون الجنائي، أو بالنسبة للجرائم الين يرتكبها في الخارج وتخضع لمبدأ شخصية القانون[2]ولمعرفة متى تكون المحاكم الجزائرية هي المختصة بالنظر والفصل في هذه الجرائم وتطبيق القانون الجزائي عليها وجب الإحاطة ب حدود إقليم الدولة (أولا)وتحديد مكان ارتكاب الجريمة (ثانيا).

- **أولا: حدود إقليم الدولة**

يقصد بإقليم الدولة كل مكان تمارس فيه سيادتها وسلطانها ويشمل ذلك إقليمها الأرضي بحدوده السياسية والمرسومة على الخريطة وبحارها الإقليمية والفضاء الذي يعلو كليهما

[1]– حياة بن عيسى: "جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،2014،ص37

[2]–د/منصور رحماني:المرجع السابق، 139

والسفن والطائرات التي تتبعها[1]، وفي ذلك تنص المادة 3 من قانون العقوبات الجزائري في الفقرة الأولى على أن " يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية...*[2]"

ليس هناك خلاف حول الحدود البرية للدولة وإنما الخلاف يقع حول الإقليم البحري، فقانون العقوبات الجزائري لم يحدد هذا المجال تاركا إياه للمبادئ العامة للقانون الدولي[3]. وبالرجوع للقانون الدولي نجد أن نطاق البحر الإقليمي قد حدد بناءا على حدود المدفع ويشمل ذلك الجزء من البحر الذي يتصل بالشاطئ. وقد حددت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقدة في **مونتيغوباي** جمايكا والموقعة في تاريخ 10 كانون الأول 1982نطاق المياه الإقليمية ب 12 ميلا بحريا (الميل البحري يساوي 160 متر) بداية من خط الأساس وهو خط مستقيم يصل بين رؤوس النقاط البارزة لشاطئ الدولة، وفي هذا النطاق للدولة أن تفرض كامل ومطلق سيادتها.

- **ثانيا: تحديد مكان ارتكاب الجريمة**

مكان ارتكاب الجريمة هو الموقع الذي تم فيه الركن المادي، وقد لا يتم ارتكاب الركن المادي كله في إقليم الدولة فقد يبدأ في الجزائر وينتهي في إقليم دولة أخرى وعندها تعتبر الجريمة قد وقعت في الإقليمين وحدوث أي عنصر من عناصر الركن المادي سواء كانت سلوك، نتيجة، أو علاقة سببية في إقليم الدولة كاف لاعتبار أن الجريمة قد تمت في تلك الدولة ولمحاكمها الاختصاص الجزائي[4]. وكمثال عن ذلك: أن يقوم مالك السفينة بتهريب المهاجرين أو أن يقوم بنقل المخدرات أو مواد خطرة فكل من هاته الجرائم تعتبر من أخطر

[1]–د/علي حسين الخلف و آخرون، المرجع السابق ،ص88

[2]*– من المتفق عليه ي مسائل قانون العقوبات تلازم الاختصاص القانوني والقضائي , فثبوت الاختصاص لقانون العقوبات معناه ثبوت الاختصاص لمحاكم الجزاء.انظر د/علي حسين خلف وآخرون،المرجع نفسه،ص88

[3]–د/منصور رحماني :المرجع السابق،140

[4]– د/منصور رحماني، المرجع نفسه،ص ص143–144

الجرائم العابرة للحدود ووقوع عنصر مادي واحد لها في إقليم الجزائر يجعل محاكمه مختصة بالنظر فيها والفصل فيها

- **الفرع الثاني: الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار**

إن منطقة أعالي البحار[1] منطقة تخرج عن نطاق سيادة أي دولة فهي منطقة مفتوحة أمام كل الدول للصيد والمرور والبحث العلمي، وقد تكفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتحديد الوضع القانوني للسفينة في هذه المنطقة، بحيث يجب على كل سفينة أن تبحر تحت راية دولة علم واحدة[2](أولا) كما سنتطرق إلى الاختصاص الجزائي في حالة التصادم البحري في منطقة أعالي البحار بين سفن لا تنتمي لدولة واحدة (ثانيا).

- **أولا: خضوع الجرائم الواقعة على السفينة لقضاء دولة علمها**

إن العلم المرفوع على السفينة هو الدليل الظاهر على جنسيتها وتبعيتها لدولة هذا العلم بجانب الأوراق الرسمية التي تثبت ذلك والتي تعتبر قرينة قاطعة على أن السفينة تتمتع بالجنسية الجزائرية[3].

فلقد حددت المادة (92) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والذي يتبين من نصها على أن كل سفينة يجب أن يكون لها علم دولة واحدة وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار، وإن حدث وغيرت جنسيتها فإن التغيير يجب أن يكون فعليا وذلك بنقل ملكيتها وتغيير علمها وسجلها، فدون الشروط السابقة وغيرت جنسية السفينة

[1]– أعالي البحار: أو ما يطلق عليه في بعض الأحيان المياه الدولية هي مناطق تقع خارج سلطة أي دولة تبدأ بشكل عام بعد 200 ميل بحري من سواحل الدول المتاخمة للمحيطات.انظر ويكيبديا، مياه دولية ،تاريخ الاطلاع 6 أغسطس ط2020على الساعة 15:23 من الموقع https://ar.wikipedia:org/w/

[2]–د/نور الدين صحراوي: د/محمد ياسين بوزوينة :"جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،أكتوبر 2019،ص128

[3]– حياة بن عيسى: المرجع السابق، ص40

يؤذي إلى عدم اعتراف الدول بها واعتبارها عديمة الجنسية وقد تدخل ضمن سفن القرصنة[1].

فالدول لا تباشر سيادتها ونفوذها في منطقة أعالي البحار باعتبارها منطقة محايدة ولكن تمارس هاته السيادة بناءا على امتلاك رعاياها للسفينة.

فقد نصت المادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري بقولها: "تختص الجهات الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبها[2]."

فعرض البحر هو حين تكون السفينة خارج المياه الإقليمية لأي دولة، وحينئذ يختص القانون الجزائري بهذه الجرائم على أساس أن السفينة تحمل الراية الجزائرية فهي تمثل قلعة داخل البحر تابعة للجزائر وبالتالي يطبق القانون الجزائري على أي شخص ارتكب جريمة على متنها[3].

- **ثانيا: الاختصاص الجزائي في حالة التصادم البحري**

يعرفه المشرع الجزائري من خلال القانون البحري الجزائري في المادة (275) منه بأنه :"كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في عين الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم."

فالتصادم البحري يعد جريمة يعاقب عليها القانون وذلك لما تحدثه من دمار وأضرار تمس الأرواح والأموال إذا ارتكبت عمدا، وتحديد الاختصاص الجزائي في التصادم البحري الواقع في أعالي البحار بالنسبة للسفن التي قد لا تنتمي إلى دولة واحدة أثار العديد من الجدل بين المجتمع الدولي مما أدى إلى إبرام اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد

[1]–د/نور الدين صحراوي وآخرون:المرجع السابق، ص129

[2]– الأمر رقم 66–155 المؤرخ في 8 يونيو 1966 يتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل ب الأمر رقم 15–02مؤرخ في 23 يوليو 2015 جريدة رسمية عدد 40 مؤرخة في 23–07–2015

[3]– د/منصور رحماني: المرجع السابق، 141

بعض قواعد الاختصاص الجزائي في مجال التصادم البحر ي، والتي حددت الجهات القضائية المختصة في حالة التصادم بين سفن لا تنتمي لدولة واحدة في المادة الأولى والثانية منها أنه في حالة وقوع تصادم بين سفينتين لا تنتميان إلى دولة واحدة ورتب هذا التصادم مسؤولية جنائية للمتسبب فإن الاختصاص القضائي يؤول لدولة السفينة المسؤولة عن التصادم.

وقد أخذ المشرع الجزائري محتوى هاتين وأورده في القانون البحري الجزائري في كل من المادة (294*) والمادة (295)** رغم أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية[1].

- **الفرع الثالث: الاختصاص الجزائي في المياه الإقليمية والموانئ لدولة أجنبية**

أغفل المشرع الجزائري الحديث عن مسألة الاختصاص الجزائي في حالة ارتكاب جريمة على سفن جزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو حين رسوّها في موانئ أجنبية، فهذا الأمر يثير مسألة تنازع الاختصاص بين قضاء دولة جنسية السفينة وبين قضاء الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية،وهنا نفرق بين حالة وقوعها على سفينة عامة (أولا) أو وقوعها على سفينة خاصة(ثانيا).

- **أولا: الجرائم الواقعة على السفن العامة**

وهي كل سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة كالمستشفيات والمخابر العلمية وكذلك السفن الحربية وبالتالي فهي لا تشمل السفن التي تخصصها الدولة للغرض التجاري،فالجرائم الواقعة عليها تخضع لقانون الدولة التي تتبعها السفينة وترفع علمها سواء كانت السفينة في البحر العام أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية ،أما فيما يخص السفن الحربية فهي تتمتع بالحصانة

[1]–د/نور الدين صحراوي وآخرون:المرجع السابق، ص.ص131–132

_*تنص المادة (294) من القانون البحري الجزائري :"مع مراعاة أحكام المواد التالية وفي حالة وقوع تصادم السفن في البحار والذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة،فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية والإدارية للدولة التي تحمل السفينة رأيتها عند وقوع التصادم ."

_**تنص المادة 295 من نفس القانون على :" في الحالة المنصوص عليها في المادة السابقة،لايمكن الأمر بأي حجز أو توقيف للسفينة حتى ولو للقيام بإجراءات التحقيق من طرف السلطات غير سلطات البلد التي كانت تحمل السفينة رأيته. "

الكاملة تجاه قضاء أي دولة ماعدا دولة علمها ويرجع ذلك إلى أنها تمارس عملا من أعمال الدفاع الوطني[1].

وعليه لا يمكن لأي دولة تكون السفينة العامة في مياهها الإقليمية أو مينائها أن تباشر أي إجراء قضائي ضد الأشخاص الموجودين على متن السفينة لأي سبب وهذه الحصانة بناءا على أساس الاستقلال الذي تنعم به الدولة صاحبة السفينة العامة ووجوب احترام سيادتها[2].

- **ثانيا: الجرائم الواقعة على السفن الخاصة**

وتشمل سفن الصيد واليخوت والسفن التجارية، فإذا كانت هاته السفن الخاصة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية ممن المتفق عليه في أغلب قوانين العقوبات الحديث أنها تخضع للدولة التي ترسوا في مياهها الإقليمية وإلى قضاء دولة علمها[3]. فوفقا للمادة (27) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي جاءت بقاعدة عامة مضمونها أن الاختصاص القضائي الجزائي يكون قاصرا على دولة السفينة وفي حالة توافر أحد الشروط التالية:

- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدول الساحلية .
- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في بحره الإقليمي
- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية .

[1]– حياة بن عيسى: المرجع السابق، ص.ص46–47

[2]– حياة بن عيسى :المرجع نفسه،ص47

[3] –د/علي حسين خلف وآخرون:المرجع السابق،134

فإن الدولة الساحلية لها اختصاص احتياطي بحيث يمكن لها أن تتدخل وتتخذ الإجراءات التي تأذن بها قوانينها الداخلية بقصد القبض أو التحقيق على ظهر السفينة الأجنبية التي تعبر المياه الإقليمية التابعة لها[1].

أما فيما يخص موقف المشرع الجزائري فإن قانون الإجراءات الجزائية وفي المادة 590 منه لم تبين حالة ارتكاب جرائم على ظهر سفن تحمل العلم الجزائري في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو رسوّها في موانئ أجنبية والقضاء المختص بهذه حالات، إلا أنها اتخذت نهج كل من فرنسا وانجلترا واعتمدت على الاتفاقية سالفة الذكر لحل هذا الإشكال.

- **المطلب الثاني: الدعاوى التي تنشأ عن الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة**

مما لاشك فيه أن بمجرد وقوع الجريمة وارتكابها يرتب ذلك دعوى جزائية يطلق عليها الدعوى العمومية وهي موضوع المحاكمة الجزائية لمالك السفينة، ولكن ذلك لا يعني أن الجرائم التي ارتكبها باختلافها لا تؤذي إلى الطلب المدني سواء كان ذلك أمام القاضي الجزائي أو القاضي المدني[2]،بل يمكن ذلك متى قام المضرور بالمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر جراء الجريمة، وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى:

- **الفرع الأول:** الدعوى العمومية.
- **الفرع الثاني:** الدعوى المدنية التبعية.

- **الفرع الأول: الدعوى العمومية**

بمجرد ارتكاب مالك السفينة لجريمة ينشأ للدولة عبر جهاز النيابة العامة حق التدخل ومطالبة القضاء بتوقيع العقوبة المقررة عليه سواء كانت بنص في قانون العقوبات أو أحد

[1]– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982بمونتيغوباي جاميكا،والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994،والتي صادقت عليها الجزائر بمرسوم رئاسي 96–53 الجريدة الرسمية عدد 6 الصادرة بتاريخ 1996.

[2]–د/علي كحلون: دروس في الإجراءات الجزائية،الطبعة الثانية،مجمع الأطرش للكتاب المختص، تونس، 2013، ص115

القوانين الخاصة وذلك عن طريق تحريك الدعوى العمومية مرورا بكل الإجراءات التي تنتهي بالفصل فيها من طرف المحكمة المختصة.

- **أولا: تعريف الدعوى العمومية**

يعرف الفقه الدعوى العمومية بأنها: "ذلك الطلب الموجه من الدولة ممثلة في جهاز النيابة العامة إلى المحكمة بغرض توقيع العقاب على المتهم الذي ارتكب جريمة في حق المجتمع[1].

وتجدر الإشارة إلى أن هذا التعريف يتوافق مع ما جاء به المشرع الجزائري في نص المادة 29 من قانون الإجراءات الجزائية التي تنص على :" تباشر النيابة العامة الدعوى العمومية باسم المجتمع وتطالب بتطبيق القانون ... ."

فتحريك الدعوى العمومية يعتبر أول خطوة تتخذها النيابة العامة عن طريق تكليف المتهم بالحضور أمام المحكمة بناءا على محضر جمع الاستدلالات [2].

- **ثانيا: مراحل الدعوى العمومية**

وتمر بعدة مراحل نذكرها كالآتي:

أ- مرحلة الاتهام:

وهي المرحلة الأولى و بها تتحرك هذه الأخير وتقوم بها النيابة العامة باعتبارها سلطة اتهام ،بعد أن يبلغ وكيل الجمهورية بكل ما يصل إليهم من معلومات عن الجريمة بواسطة الشكاوى والبلاغات من قبل رجال الضبطية القضائية[1].

---

[1]-د/عبد الرحمان خلفي: محاضرات في الإجراءات الجزائية،موجه لطلبة السنة الثانية ل م د ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية،2016-2017،ص110 انظر لرابط :
https://www.bejaiadroit.net/cours-en-droit.p

[2]- د/إسماعيل طواهري: محاضرات شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري،لطلبة السنة الثانية حقوق،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الوادي 2014 -2015،ص13 انظر لرابط :www.academia.edu/35624737/1

وفي حالة الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة على ظهرها في عرض البحر أو في ميناء ليس فيه تمثيل قنصلي فإن ربان السفينة وباعتباره من رجال الضبطية القضائية فهو الذي يتولى إجراء التحريات الأولية وجمع المعلومات عن مرتكب الجريمة وتدوين محضر يثبت فيه التحريات والمعلومات، كما أن له الحق في إصدار الأمر بالقبض على المتهم وحبسه احتياطيا إلى أن يتم تسليم المتهم إلى الميناء الذي تم به تسجيل السفينة[2].

وهته السلطات المخولة للربان هي بنص القانون حيث تنص المادة (577) من القانون البحري الجزائري على أنه "زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة المخالفات البحرية هم:

- ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.
- المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري.
- الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

حيث تؤذي الفئتان الأوليتان اليمين الشرعية أمام الجهات القضائية المختصة في مكان إقامتهما. "

ب –مرحلة التحقيق الابتدائي:

ويتولى هذه المهمة قاضي التحقيق بطلب من وكيل الجمهورية ويجوز أن يوجه الطلب ضد شخص مسمى أو غير مسمى، ويقوم قاضي التحقيق وفقا للقانون باتخاذ جميع إجراءات التحقيق التي يراها ضرورية للكشف عن الحقيقة، وذلك بالتحري عن أدلة الاتهام وأدلة النفي وهذا حسب كانت عليه المادة 68 كن قانون الإجراءات الجزائية الجزائري. وتجدر الإشارة إلى أن التحقيق وجوبي في الجنايات، اختياري في الجنح والمخالفات حسب نص المادة 66 قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

---

[1]–د/عبد الله أوهايبية:شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، التحري والتحقيق،دار هومة،2004،الجزائر،ص64.

[2]– وسيلة اريوط:لمرجع السابق،ص198.

ت- مرحلة المحاكمة:

وتشمل جميع الإجراءات التي تباشر أمام قضاء الحكم منذ دخول الدعوى في حوزة المحكمة إلى غاية صدور حكم بات فيها، وتدخل ضمن هذه المرحلة الدعوى المقامة أمام محكمة أول درجة وكذلك تلك المقامة في مراحل الطعن المختلفة.

ثالثا: موانع تحريك الدعوى العمومية وأسباب انقضائها

تكون هاته الموانع إما مؤقتة أو مؤبدة وهي:

أ -الموانع المؤقتة :

ونوجزها في شكل نقاط :

- توقف تحريك الدعوى على شكوى أو طلب أو إذن.
- توقف تحريك الدعوى على عودة الجزائري مرتكب الجناية أو الجنحة في الخارج.
- توقف تحريك الدعوى لحصول عاهة عقلية للمتهم بارتكاب الجريمة ،فالجرائم الذي ارتكب جريمة ثم إصابته عاهة عقلية جعلته غير قادر عن الدفاع عن نفسه فهنا توقف إجراءات الدعوى حتى يستطيع الدفاع عن نفسه ،ولكن هذا لا يمنع من مباشرة إجراءات التحقيق المستعجلة و الازمة[1].

ب- الموانع المؤبدة وبها تنقضي الدعوى العمومية:

ونوجزها هي الأخرى في شكل نقاط:

- موانع العقاب أو أسباب الإباحة أو موانع المسؤولية.
- وفاة المتهم وتقادم الدعوى العمومية والعفو الشامل والحكم النهائي البات.

[1]-نظير فرج مينا: الموجز في الإجراءات الجزائية الجزائري،ديوان المطبوعات الجامعية ،دون تاريخ نشر، الجزائر،ص.ص23-24

- الصلح القانوني، التنازل عن الشكوى في الجرائم التي يتوقف تحريك الدعوى العمومية عليها [1].
- **الفرع الثاني: الدعوى المدنية التبعية**

بالموازات مع الجريمة يمكن حصول ضرر يصيب أحد الأفراد في المجتمع سواء كان هذا الضرر ماديا أو معنويا، وعليه فإن لكل شخص تضرر من جريمة ارتكبها مالك السفينة أن يدعي أمام القضاء الجزائي وأن يطالب بالتعويض عن الأضرار التي لحقته من ارتكاب تلك الجناية أو الجنحة أو المخالفة، وهو ما يسمى بتحريك الدعوى العمومية عن طريق الادعاء المدني، ويتم تحريك الدعوى العمومية من طرف المدعي المدني بطريقتين :

- **الأولى: الإدعاء مدنيا أمام قاضي التحقيق:**

يعرف الادعاء المدني بأنه قيام الشخص المضرور من جناية أو جنحة بتحريك الدعوى العمومية عن طريق تقديم شكواه أمام قاضي التحقيق من أجل التأسيس كطرف مدني والمطالبة بالتعويضات وذلك بعد تسديد رسوم الدعوى[2]، ويتم الفصل في كل من الدعوى المدنية والدعوة العمومية من قبل القاضي الجزائي.

يقوم قاضي التحقيق خلال 03 أيام بعرض شكوى المدعي المدني على وكيل الجمهورية لإبداء رأيه بشأنها خلال 5 أيام من يوم تبليغه من طرف قاضي التحقيق (المادة 73 قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.)

- **الثانية: التكليف المباشر بالحضور لجلسة المحكمة:**

وهو أن يدعي المضرور مباشرة أمام جهة الحكم بتكليف المتهم بالحضور[3]،هذا الإجراء يقتصر فقط على الجرائم المحصورة طبقا لنص المادة 373 مكرر [1]، أما

[1]– نظير فرج مينا :المرجع السابق، ص 24

[2]–د/عبد الرحمان خلفي:المرجع السابق، ص153

[3]د/احسن بوسقيعة،المرجع السابق، ص91

خارج هته الحالات فينبغي الحصول على إذن من النيابة العامة للقيام بالتكليف المباشر للحضور، ماعدا الجنايات لوجوب التحقيق فيها، مع إيداع كفالة كن طرف المدعي المدني يقدرها وكيل الجمهورية بالإضافة لاختيار موطن له بدائرة اختصاص المحكمة المرفوعة أمامها الدعوى إذا لم يكن متوطنا بدائرتها، كما يجب عليه أن يقيم دليل على الضرر الذي أصابه من الجريمة التي ارتكبت، يترتب بطلان إجراءات المتابعة جراء تخلف أي إجراء من الإجراءات المذكورة سلفا.

[1] تنص المادة (373) مكرر من قانون الإجراءات الجزائية :"يمكن للمدعي ان يكلف المتهم مباشرة بالحضور أمام المحكمة في الحالات الآتية =

-ترك الأسرة

=-عدم تسليم الطفل

-انتهاك حرمة المنازل

-القذف

-إصدار شيك بدون رصيد."

❖ **ملخص الفصل الثاني :**

في ختام هذا الفصل والمعنون بالمسؤولية الجزائية لمالك السفينة تعرفنا على أساس هاته المسؤولية وذلك في المبحث الأول والذي تطرقنا فيه إلى المسؤولية الشخصية كمبدأ عام والتي تقوم على ركنين أساسين وهما ركن الخطأ وأهلية مرتكب هذا الخطأ، وموانع قيام هاته المسؤولية، وإلى مسؤوليته عن فعل الغير والتي تعد استثناء عن المبدأ العام الذي يقضي بشخصية العقوبة، هذا فيما يخص المطلب الأول منه، أما في المطلب الثاني فقد تناولنا شروط قيام بعض الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة والتي تستلزم تحقق كل من الركن المادي والمعنوي والشرعي، بالإضافة إلى الحديث عن أمثلة عن بعض الجرائم التي لاقت اهتمامنا والتي تعتبر خاصة بمجال الملاحة البحرية.

أما في المبحث الثاني من هذا الفصل فقد تطرقنا إلى الاختصاص القضائي بنظر الجرائم المرتكبة من قبل مالك السفينة وسلطنا الضوء على أهمية جنسية السفينة وما تلعبه من دور في تحديد الاختصاص الجزائي خاصة خارج نطاق المياه الإقليمية للدولة، في كل من منطقة أعالي البحار والمياه الإقليمية للدولة الأجنبية، وهذا في المطلب الأول. دون أن ننسى التطرق إلى ما يترتب عن هته الجرائم من دعوى عمومية تحركها وتباشرها النيابة العامة مع مراعاة القيود الواردة على تحريكها، والدعوى المدنية التابعة للدعوى الأصلية وفي هذه الحالة الدعوى المدنية متى أصابه ضرر مستحق التعويض جراء الجريمة.

خاتمة

الخاتمـــــة:

وفي ختام هذه الدراسة نخلص إلى أن موضوع مسؤولية مالك السفينة من أكثر المواضيع اتساعا وتعقيدا على صعيد العلوم القانونية عامة وعلى صعيد القانون البحري خاصة، ذلك أنه من المواضيع التي نجد تفرعاته في العديد من النصوص القانونية فمنها ما هو في القانون البحري ومنها ما هو في الاتفاقيات الدولية التي تنظم هذا الشأن ومنها ما هو القوانين الأخرى.

فبتحديد من هو المالك الذي يكون موضوع المساءلة القانونية حالة وقوع الضرر نكون قد حددنا الشخص الذي ستقع على عاتقه تبعة تحمل أعباء المسؤولية المدنية، وكيف أنه مسؤول وفقا لقواعد القانون المدني عن أفعاله وأفعال تابعيه وعن الأضرار التي تسببها السفينة باعتباره حارسا لها مسؤولية مطلقة، حيث أن ذمته المالية كلها ضامنة للوفاء بديونه البحرية.

وقد جاء المشرع بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الذي نص عليه في القانون البحري لتخفيف العبء على المالك فيما يخص بعض الحوادث التي لا يكون هو شخصيا مسؤول عنها مراعاة للمخاطر التي يحملها البحر.

وعليه فإن الآثار المترتبة عن هذه المسؤولية تتمثل إجمالا في مختلف الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة الناشئة عن مختلف الالتزامات التي أخل بها والأضرار التي نتجت عن إثرها وكيف أن الاختصاص القضائي في هذه الدعاوي يختلف باختلاف الالتزام الذي أخل به الذي يثير في كثير من الأحيان تنازع الاختصاص بين قضاء دولتين، وإمكانية دفع وتحديد هذه المسؤولية إذا توفرت الشروط اللازمة لذلك.

خاتمـــــــــــة:

أما بالنسبة لمسؤوليته الجزائية فهي تقوم على شخصية العقوبة وذلك وفقا لقواعد المسؤولية التقليدية، ولا يتوقف الأمر على مسؤوليته الشخصية فهو مسؤول عن فعل الغير الذي يعد استثناء عن المبدأ السابق، فالجرائم التي ترتكب من قبل مالك السفينة وعلى غرار كل الجرائم تتطلب لتحققها شروط وأركان تتحدد من خلال النص القانوني لكل جريمة على حدى.

فالاختصاص القضائي بنظر هاته الجرائم وما يترتب عنها من دعاوي كالدعوى العمومية والدعوى المدنية التبعية خاضع لمبدأ إقليمية قانون العقوبات، دون أن ننسى ما تلعبه جنسية السفينة من دور في تحديد الاختصاص ف معظم الجرائم التي تقع عليها.

من خلال هذه الدراسة فقد توصلنا لمجموعة من النتائج والاقتراحات.

النتائج:

- عدم نص المشرع الجزائري على المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون البحري وإحالته في ذلك للأحكام العامة.
- من أجل الحفاظ على المحيط وسلامة البيئة البحرية أقر المشرع الجزائري وعملا بالاتفاقيات الدولية قواعد قانونية تنص على مسؤولية مالك السفينة في حالة تلويث البحر بالوقود المنقول على ظهر السفينة.
- لا تختلف وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن تلك الموجودة في القانون المدني.
- يطبق مبدأ شخصية العقوبة على مالك السفينة المرتكب للفعل المجرم دون غيره.
- الاختصاص القضائي في الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة تكون للقضاء الجزائري مدام ارتكبت داخل إقليمه، أما تلك التي في أعالي البحار فهي تخضع للقضاء الجزائري ما دامت الجرائم المرتكبة على سفينة تحمل الراية الجزائرية.

خاتمـــــــــــة:

الاقتراحات:

- على المشرع الجزائري المسارعة في إدراج نصوص قانونية واضحة لا لبس فيها تتضمن المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون البحري.
- الاستغناء عن كثرة الإحالات وذلك لتسهيل مهمة القضاء وسرعة الفصل في مثل هته القضايا.
- تحديد نصوص صريحة تعالج متى تقوم المسؤولية الجزائية عن فعل الغير، كما نوصي بالاهتمام بالمسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لأن المشرع الجزائري لم يكن واضحا في هته النقطة.

قائمة المراجـــــــــع

قائمة المراجع

أولا:المراجع باللغة العربية:

1 الاتفاقيات الدولية:

أ.الاتفاقيات

1. اتفاقية بروكسل الدولية لتحديد مسؤولية مالكي السفن الصادرة ف1924.
2. اتفاقية بروكسل الدولية الثانية لتحديد مسؤولية ملاك السفن 1957.
3. اتفاقية لندن لتحديد مسؤولية مالك السفينة لسنة 1972.
4. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، الموقع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 نوفمبر 1994 والتي صادقت عليه الجزائر بمرسوم رئاسي 96-53 ،الجريدة الرسمية عدد 06 الصادرة بتاريخ 1996.

ب.المعاهدات:

1. معاهدة حصانة السفن الحكومية في بروكسل بتاريخ 10 أفريل 1926 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية.

2:النصوص التشريعية:

أ.القوانين

1. قانون العقوبات الصادر بموجب الأمر 66-156 مؤرخ في 8 يوليو 1966، الجريدة الرسمية، العدد49،المؤرخة في 11-06-1966 المعدل والمتمم بالقانون رقم 16-02المؤرخ في 19 يونيو2016، الجريدة الرسمية، العدد37 بتاريخ 22 يونيو 2016.

2. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى1424، الموافق لـ19 يوليو 2003 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، العدد43.

3. القانون رقم 16-02 المؤرخ في 12 يوليو 2016، المعدل والمتمم لقانون العقوبات الجزائري.

ب.الأوامر

1. الأمر رقم 75-58المؤرخ في 26 سبتمبر1975 المتضمن القانون المدني المعدل بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.
2. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري بالجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 10أبريل 1977 المعدل والمتمم.

4. الكتب:

1. أحسن بوسقيعة :الوجيز في القانون الجنائي العام" ، الطبعة 18،دار هومه ، 2019 ، الجزائر.
2. د/إسحاق إبراهيم منصور:نظريتا القانون والحق وتطبيقاتهما في القوانين الجزائرية،دون طبعة،دار المطبوعات الجامعية،2001،دون مكان نشر.
3. جمال نجيمي :المبادىء العامة لقانون العقوبات الجزائري ، دار هومه ، 2016، الجزائر.
4. د/حسن الهداوي ،القانون الدولي الخاص ، تنازع القوانين، المبادئ العامة و الحلول الوضعية في القانون الأردني ، مكتبة دار الثقافة لنشر و التوزيع،1997،عمان الأردن.
5. د/حسن موسى طالب: القانون البحري ، دار الثقافة و النشر و التوزيع ، 2007 ، مصر .

6. حسين سهيل الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009، عمان الأردن.

7. د/حمدي الغنيمي:محاضرات في القانون الجزائري ، طبعة الثانية، ديوان المطوعات الجامعية، 1988، الجزائر.

8. عاطف محمد الفقي:قانون التجارة البحرية،الطبعة الأولى،دار الفكر الجامعي،2007،الإسكندرية.

9. عبدالحميدالمنشاوي:قانونالتجارةالبحريةفيضوءالفقهوالقضاء،منشأةالمعارف، 2005،الإسكندرية.

10. د/عبد الرزاق السنهوري:الوسيط في شرح القانون المدني،الجزء الأول ،مصادر الالتزام، 2007-2008،دون مكان نشر.

11. عبد القادر العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية،الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2008 ،الأردن.

12. د/عبد الله أوهايبية:شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، التحري والتحقيق،دار هومة،2004،الجزائر.

13. العربي بلحاج : دعوى المسؤولية التقصيرية ، المطبعة الجزائرية للعلوم القانونية ، العدد 02 ، 1994،دون مكان نشر.

14. العربي بلحاج:النظرية العامة لالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني،ديوان المطبوعات،1999،الجزائر.

15. العربي بوكعبان:الوجيز في القانون البحري الجزائري،دار الغرب للنشر والتوزيع، ،دون سنة نشر، دون مكان نشر.

16. د/علي حسين الخلف: د/سلطان عبد القادر الشاوي:المبادئ العامة في قانون العقوبات ، المكتبة القانونية ، دون سنة نشر ، شارع المتنبي ، بغداد ،العراق.

17. د/علي علي سليمان:دراسات في المسؤولية المدنية في القانون الجزائري المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن فعل الشيء،الطبعة الأولى،دار المطبوعات الجامعية،دون سنة نشر،الجزائر.
18. د/علي كحلون: دروس في الإجراءات الجزائية،الطبعة الثانية،مجمع الأطرش للكتاب المختص،2013،تونس.

19. د/لطيفة داودي: الوجيز في القانون الجنائي المغربي ، كلية الحقوق، الطبعة الأولى، المطبعة و الوراقة الوطنية زنقة أبو عبيدة،2007 ، مراكش.
20. د/محمد زهدور:المسؤولية عن الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري،الطبعة الأولى، دار الحداثة، دون سنة نشر، بيروت،لبنان.
21. د/محمد نصر محمد: الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة،مكتبة القانون والاقتصاد ،دون دار نشر،2012،الرياض.

22. محمود شحماط: الوجيز في القانون البحري الجزائري،دار بلقيس،2010،الجزائر.
23. د/مصطفى كمال طه: القانون البحري،دار الفكر الجامعي،دون سنة نشر،الإسكندرية.
24. د/منصور رحماني: الوجيز في القانون الجنائي العام (فقه و قضايا)، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2006، عنابة.
25. –نظير فرج مينا:الموجز في الإجراءات الجزائية الجزائري،ديوان المطبوعات الجامعية ،دون تاريخ نشر، الجزائر.

26. د/هشام صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري و الحوادث الواقعة على ظهر السفن ، منشأة المعارف، دون سنة نشر، مصر.

4.الرسائل العلمية:

أ.رسائل الدكتوراه:

1. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق –بنعكنون–جامعة الجزائر 1 , 2011/2/20.

2.وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد , 2018/2017.

ب. رسائل الماجستير:

1.سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، فرع قانون النشاطات البحرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو , 2015.

2. سماح طارق محمد، مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة في قانون التجارة البحرية الأردني، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، الأردن , 1997.

3.عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري الجزائري دراسة تأصيلية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، جامعة الجزائر , 2002.

4.فطيمة بلقاسم،المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات،مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في فرع العقود والمسؤولية،جامعة الجزائر، كلية الحقوق،2012–2013

5.كحلوش فدوى، المسؤولية الجزائية لمسيري الشركات التجارية الخاصة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01 , 2015/2014.

6.مراد قجالي، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعية في القانون المدني الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر،كلية الحقوق والعلوم الإدارية ،2004/2003.

7.مونية كرواط،المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي الناتج عن السفن،مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في قانون البيئة والعمران،جامعة الجزائر،كلية الحقوق،2015-2016

5.المحاضرات:

1. د/ إسماعيل طواهري، محاضرات شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائرية لطلبة السنة الثالثة ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الوادي , 2015/2014.
2. صليلع سعد، محاضرات في قانون الإجراءات المدنية والإدارية لطلبة السنة الثانية ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 , 2014/2013.
3. د/ عبد الرحمان خلفي، محاضرات في إجراءات الجزائية لطلبة السنة الثانية ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية , 2017/2016.
4. د/ هند غزيوي، محاضرات في النظرية العامة للجريمة والجزاء ،مطبوعة بيداغوجية في القانون الجنائي موجهة لطلبة السنة الثانية ليسانس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 اوث 1955، سكيكدة , 2016/2015.

6. المقالات:

أ.المقالات العلمية:

1. حساني بن عودة:عبد القادر عبد الرحمان،"جهود الجزائر في حماية البيئة و ومكافحة التلوث النفطي"،مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 8،العدد4، 2019.
2. حسن مكي المشيري:"المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها"،كلية القانون،جامعة المستنصرية، دون سنة نشر.
3. د/عبد العزيز قرقوش:"مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالوقود " ، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية ، جامعة محمد لمين دباغين ، سطيف 2 ، العدد 11 ، 2018 ، الجزائر.
4. نفن بدر الدين سطاس:"المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني،دراسة مقارنة"،دراسات علومالشريعة والقانون الجامعة الأردنية،المجلد 45،العدد4،ملحق4.
5. –الطاهر دلول :"المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية في القانون الجزائري " ، مجلة العلوم الاجتماعية و الانسانية ، المركز الجامعي تبسة، دون سنة نشر.
6. –حياة بن عيسى:"جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية"،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،2014.
7. –عبد الحليم بولعراس :"المسؤولية الجزائية عن فعل الغير"، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد بوضياف ، المسيلة ، 2015.
8. –د/كميلة أعراب:"مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"،مجلة الندوة للدراسات القانونية،قسنطينة،المجلد 12.
9. –محمد عمر مصطفى:"الجريمة و عدد أركانها" ، مجلة القانون و الاقتصاد ، جامعة القاهرة ،العدد الأول ، دون سنة نشر.
10. د/نور الدين صحراوي:د/محمد ياسين بوزوينة:"جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان،أكتوبر 2019.
11. د/هشام بوحوش :"المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية في التشريع الجزائري "، مجلة جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة،، العدد27، 2017 .

ب-**المقالات الالكترونية:**

1. -ويكيبيديا, مياه دولية, تاريخ الاطلاع06 أغسطس 2020,اطلع عليه على الساعة 15:23 الموقع :

Http=//ar. Wikipédia=org /w /

7. الموسوعات والوثائق الرسمية:

أ.الموسوعات:

-موسوعة البحوث والمقالات السياسية والعسكرية، القسم البحري، القرصنة البحرية، عدد خاص، الإصدار الرابع , 2008.

ب.الوثائق الرسمية:

-تقرير الأمين العام لمجلس الأمن حول " القرصنة البحرية " الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة 68،الوثيقة رقم 1816، مؤرخة في 02 يونيو 2008،نيويورك.

8.الملاحق:

ـ ملحق القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية ، أساليب القرصنة البحرية ،العدد 29

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

1.الكتب

1. René Rodier , « Traité générale du droit maritime" l'armement , Dalloz , Paris.
2. Vincent Philippe, droit de la mer, lancier ,université de Belgiqu.

3. Xavier Pin « Droit pénal général, université Jean Moulin , Lyon, 10 édition , Dalloz, 2018, France.

2,الوثائق الرسمية الأجنبية:

1. Lettre dated on 26 March 2012 , from the secretary general to the president of the security concil UnitedNation's, u.s.a , N°177.

الفهرس

العنوان .....ص

مقدمة..... أ-د
الفصل الأول المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....5
❖ المبحث الأول:الأحكام المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....6
- المطلب الأول:ملكية السفينة.....:6
- الفرع الأول : تحديد مالك السفينة 7
- أولا : مالك السفينة 7
- ثانيا:المالك المجهز.....8
- الفرع الثاني: صور ملكية السفينة:.....8
- أولا : الملكية الفردية للسفينة .....:8
- ثانيا :امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية.....:9
- المطلب الثاني:المسؤولية المدنية لمالك السفينة وفقا للقواعد العامة.....:10
الفرع الأول:مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية.....10
- أولا: المسؤولية التقصيرية:.....11
- ثانيا: المسؤولية العقدية.....12

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه.....:13
- الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أضرارها باعتباره حارسا لها.....:14
الفرع الرابع مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود.....16
- أولا: طبيعة مسؤولية مالك السفينة 16
- ثانيا: شروط قيام مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالوقود.....18
المطلب الثالث : تحديد مسؤولية مالك السفينة .....:19
الفرع الأول : صور تحديد المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....:19
• أولا: نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة.....:20
• ثانيا: نظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة..... :20
• ثالثا : نظام الترك العيني لسفينة .....:20
الفرع الثاني : التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة في الاتفاقيات الدولية.....:21
- أولا : تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924..... : 21
- ثانيا : تحديد المسؤولية في أحكام معاهدة بروكسل 1957 .....: 22
- ثالثا : تحديد مسؤولية مالك السفينة في أحكام معاهدة لندن سنة 1972..... :23
• الفرع الثالث : نظام تحديد المسؤولية في القانون الجزائري .....:23
- أولا : المعالم الرئيسية للنظام الذي اتبعه القانون البحري الجزائري..... :24
- ثانيا: الأساس الذي يقوم عليه حق مالك السفينة لتحديد مسؤوليته .....:25
- ثالثا : الديون المستثناة من تحديد المسؤولية .....: 26
• الفرع الرابع : إجراءات تحديد مسؤولية مالك السفينة .....:27
- أولا:اتخاذ قرار إنشاء صندوق التعويض (صندوق التحديد):.....27
- ثانيا : سقوط الحق في تحديد المسؤولية : 28

- **ثالثا :انقضاء دعوى المسؤولية :..... 29**

❖ **المبحث الثاني : الآثار المترتبة على المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....30**

المطلب الأول: الاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون البحري.....:30

- **الفرع الأول: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة في الالتزامات التعاقدية و القانون الواجب التطبيق عليها .....:31**

- **أولا:الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية لمالك السفينة في الالتزامات التعاقدية:.....31**

- **ثانيا: القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية المدنية وتحديدها في الالتزامات التعاقدية:.....32**

- **الفرع الثاني: الاختصاص القضائي بنظر الدعاوى المرفوعة ضد مالك السفينة في القانون المدني الجزائري .....:33**

- **الفرع الثالث : الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية المدنية و تحديدها في الالتزامات الغير تعاقدية (العمل الغير مشروع).....: 33**

- **أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية المدنية التقصيرية لمالك السفينة.....:34**

- **ثانيا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسؤولية مالك السفينة التقصيرية عن الحوادث البحرية.....:34**

- **المطلب الثاني: وسائل دفع المسؤولية المدنية لمالك السفينة.....:36**

- **الفرع الأول: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية..... 36**

- **أولا: دفع مسؤولية مالك السفينة عن طريق إثباته قيامه بالتزاماته العقدية .....:37**

- ثانيا: دفع مالك السفينة مسؤوليته بالسبب الأجنبي.....37

- الفرع الثاني: وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن أفعال التابعين.....38

- أولا: نفي خطأ تابعيه.....38
- ثانيا: نفي رابطة التبعية..... 39
- ثالثا: حدوث الفعل الضار خارج إطار الوظيفة أو بسببها..... 39

الفرع الثالث :وسائل دفع مسؤولية مالك السفينة عن فعل السفينة.....39

❖ خاتمة الفصل الأول..... 41

❖ الفصل الثاني : المسؤولية الجزائية لمالك السفينة.....42

- المبحث الأول: أساس المسؤولية الجزائية.....42
- المطلب الأول: صور المسؤولية الجزائية.....43

- الفرع الأول : المسؤولية الجزائية التقليدية.....43

أولا : أركان المسؤولية الجزائية..... 43

- ثانيا :موانع المسؤولية الجزائية 45

- الفرع الثاني :المسؤولية الجزائية الحديثة..... 47

أولا : المسؤولية الجزائية عن فعل الغير.....47

- ثانيا : المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي..... 49
- المطلب الثاني : شروط تجريم الأفعال التي يقوم بها مالك السفينة.....51
- الفرع الأول :تحقق أركان الجريمة 52
- أولا : الركن الشرعي للجريمة 52
- ثانيا : الركن المادي للجريمة..... 53
- ثالثا :الركن المعنوي للجريمة.....54
- الفرع الثاني : الجرائم المتعلقة بمالك السفينة..... 56

أولا :جريمة الاستيلاء على السفن (القرصنة).....56

ثانيا : جريمة السفينة بدون جنسية (بدون هوية)..... 59

ثالثا : جريمة إخفاء السفينة للعلم 61

المبحث الثاني: الاختصاص القضائي بنظر الجرائم المرتكبة من قبل مالك السفينة .....,....64

المطلب الأول : جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي..... 64

الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي.....64

- أولا: حدود إقليم الدولة.....65
- ثانيا : تحديد مكان ارتكاب الجريمة.....65
- الفرع الثاني: الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار.....66

أولا :خضوع الجرائم الواقعة على السفينة لقضاء دولة علمها.....66

ثانيا: الاختصاص الجزائي في حالة التصادم البحري.....67

الفرع الثالث :الاختصاص الجزائي في المياه الإقليمية والموانئ لدولة أجنبية.....68

- أولا :الجرائم الواقعة على السفن العامة..... 68

ثانيا :الجرائم الواقعة على السفن الخاصة..... 69

- المطلب الثاني: الدعاوى التي تنشأ عن الجرائم التي يرتكبها مالك السفينة.....70

الفرع الأول :الدعوى العمومية..... 70

أولا: تعريف الدعوى العمومية.....71

- ثانيا: مراحل الدعوى العمومية.....71
- ثالثا: موانع تحريك الدعوى العمومية وأسباب انقضائها.....73

الفرع الثاني: الدعوى المدنية التبعية..... 74

ملخص الفصل الثاني 76

الخاتمة.....77-79

قائمة المراجع.....80-88

مـــــــــلخص:

يعتبر تحديد مسؤولية مالك السفينة من أهم المميزات التي ينفرد بها القانون البحري إذ على عكس القانون المدني حيث يتطلب التعويض الكامل والشامل من المتسبب في الضرر، فإن مالك السفينة إذ لم يرتكب خطأ شخصيا يستطيع تحديد مسؤوليته بنفسه، وتعد المسؤولية المدنية لمالك السفينة مسؤولية من نوع خاص تخضع في بعض أحكامها للقانون المدني عامة، وتتميز عنها بقواعد خاصة منفردة بها في مواقع أخرى.

أما بالنسبة للمسؤولية الجزائية لمالك فهي كذلك تخضع لنظام جزائي خاص وذلك راجع للأخطار البحرية المحتملة التي تواجه السفينة من جهة وللحفاظ على أمن وسلامة الأشخاص والبضائع على متنها من جهة أخرى.

Résumé:

La détermination de la résponsabilité de l'armateur est l'une des caractéristique les plus importantes propres ou droit maritime , car il faut une indemnisation compléte pour celui qi a causé le dommage , si l'armateur ne commet pas personnellment d'erreur , il peut déterminer lui méme sa résponsability , la résponsability partuculiére , soumise à certaines dispositions du droit civile en général , et se distingue de luis par des régles spéciales qui luis sont propres en d'autres lieux.

Quant à la résponsabilité pénale de l'armateur , elle est égalment soumise à un systéme pénal spécial , en raison des erreurs maritimes pontentielles auxquelles est confronté le navire d'une part, et pour préserver la sureté sécurité des personnes et des biens à bord .

Abstract:

Determining the liability of the shipowner is one of the most important features of maritime law, unlike the civil law, which requires full compensation from the one who caused the damage , if he did not personally commit mistake, can determine his responsibility by himself, the civil liability of the shipowner is a special type, subject in some of its provisions are coming from civil law in general, and it is distinguished from it by special rules that are unique to them in other places.

As for the penal liability of the shipowner it is also subject to special penal system, due to maritime danger facing the ship on the one hand, and safety of the people and good on board on the other hand .