جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

المسؤولية الجزائية لربان السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم الطالب(ة):

- ريان الشطي
- منال عياشي

تحت إشراف:

د/ سميحة بشينة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. طارق بودينار	أستاذ محاضر –أ–	رئيسا
د. سميحة بشينة	أستاذ محاضر –أ–	مشرفا ومقررا
د. منصف فيلالي	أستاذ محاضر –أ–	مناقشا

دورة جوان 2025

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

الشكر أولا الله جل جلاله الذي أعاننا على إتمام هذا العمل المتواضع، والذي ما كنا لنوفق إلا بإذنه، راجين أن يتقبله منا خالصا لوجهه الكريم، وأن يفتح لنا به طريقا إلى الجنة.

ثم نتقدم بأرق وأسمى كلمات الشكر والثناء إلى استاذتي الفاضلة الدكتورة بشينة سميحة لقبولها الإشراف على أطروحتنا، والتي لم تدخر جهدا في مساعدتنا، والأخذ بأيدينا عند حاجتنا لمن يقف إلى جانبنا، وهذا خلال كل المراحل التي مرت بها الاطروحة، فحتى إن قلنا لها شكرا فشكرنا لن يوفيها حقها، أسعدها المولى عز وجل وجعل ما تقدمه في ميزان حسناتها.

رسالة نبعثها مليئة بالحب، والتقدير، والاحترام لأساتذتنا الأجلاء، الدكاترة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة، لتفضلهم بقراءة الأطروحة، وتحمل عناء تقييمها، وإثرائها، بما يرافق ذلك من بدل للجهد وهدر لوقتهم الثمين، فكل التبجيل والتوقير لهم، نقدر لهم جهودهم المضنية، والشكر موصول لكل من كان لنا سندا في سبيل إخراج الاطروحة بالحلة التي تليق بها فجزاهم الله عنا خير الجزاء.

ريان ومنال

إهداء

{وآخر دعواهم أن الحمد لله رب العالمين}.

الحمد لله ما انتهى درب ولا ختم جهد ولا ختم سعي الا بفضله.

إلى من كانت دعواتها سر نجاحي، وابتسامتها دواء تعبي، الى الغالية جنة قلبي ونبع عطائي " أمـــــــي ".

إلى من علمني أن لا مستحيل مع الإرادة، وكان لي قدوة

إلى سندي الأول وظلي الذي لا يغيب " أبـــــــي ".

إلى من شاركوني الدرب بخطواتهم وساندوني بوجودهم إخوتي "سـيف " و "نـوفل ".

إلى جدتي التي رحلت على الدنيا لكن ذكراها لا تفارقني "رحمك الله بواسع رحمته وجعل قبرك روضة من رياض الجنة " مـامـا حسيسن.

إلى الأصدقاء وكل من ساندني بدعاء أو كلمة طيبة

لكم جميعا أهدي هذا الإنجاز عرفاناً وامتناناً.

ريان

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى: " يرفع الله الذين آمنوا منكم والذين أوتوا العلم درجات "

الحمد والشكر لله تبارك وتعالى الذي أنار لنا الطريق وأمدنا بالصبر وأعاننا على إتمام هدا البحث العلمي، فالحمد لله حمدا كثيرا .

فها هي الأيام قد مرت بسرعة حتى تصل إلى نهاية مشوارنا الدراسي وها نحن اليوم والحمد لله نطوي سهر الليالي وتعب السنين ....

أهدي ثمرة هدا العمل المتواضع:

إلى من وهبوني الحياة والأمل، والنشأة على شغف الاطلاع والمعرفة، ومن علموني أن أرتقي سلم الحياة بحكمة وصبر، برا وإحسانا، ووفاء لهما: أبي وأمي حفظهما الله، إلى من كانوا عونا لي في رحلة بحثي أخواتي" رانيا" أميمة."

وإلى كل من علمني حرفا، وكل من أشرف على تعليمي من الصغر إلى الآن .

منـــال

مقدمة

السفينة هي الوحدة الأساسية في أي نشاط للملاحة البحرية إذ تعتبر من أهم الوسائل التي استخدمها الانسان منذ القدم في التنقل عبر المسطحات المائية، إضافة إلى كونها أداة استغلال في الميدان البحري، ومساهم كبير في تنشيط الحركة الاقتصادية البحرية المتمثلة في مختلف العمليات التجارية التي تتم على مستوى هذه المسطحات سواء كانت عمليات نقل الحاويات والبضائع أو عمليات الصيد البحري.

ونظرا لكون السفينة هي المساهم الأكبر في هذا الميدان كان لابد من احاطتها بنظام إدارة وتخطيطات أمنية يلتزم فيها الربان باعتباره المسير والموجه الأول للسفينة منذ انطلاقها أول مرة إلى غاية وصولها إلى الوجهة النهائية المخصصة لها، بضمان سلامتها وفعاليتها في أداء الرحلة البحرية المكلفة بها على أكمل وجه وفي أحسن الظروف.

إضافة الى المهام العادية التي يؤديها ربان السفينة على متنها فانه يتمتع أيضا بصلاحيات واسعة ومسؤوليات متعددة، حيث يعد هو القائد والمسؤول الأول عن أمن وسلامة كل التصرفات المتعلقة بالملاحة البحرية، فضلا عن تحمله كل المسؤوليات عن الاعمال القانونية الواقعة والمتصلة بالسفينة سواء كانت هذه العمليات متصلة بالأشخاص، أو بما تحمله على سطحها من شحنات وبضائع، أو حتى ما هو مرتبط بالبيئة البحرية.

لذلك كان من الواجب على ربان السفينة أن يمتلك تأهيلا علميا وعمليا عالي المستوى نظرا للمنصب الحساس الذي يشغله من جهة وضمانا لسير الرحلة البحرية وما ينتج عنها من عمليات إدارية وتجارية متصلة بها من جهة أخرى، لاسيما الأفعال التي تقع أثناء الرحلة البحرية خاصة تلك المرتبطة بالإهمال، أو الإخلال بواجباته المهنية.

هذه الأفعال التي ذكرناها إن تحققت فإنها تجعل ربان السفينة تحت طائلة المساءلة الجزائية أمام الجهات القضائية حسب طبيعة وخطورة الحادث، وهنا بالضبط تبرز مكانة المسؤولية الجزائية لربان السفينة والتي هي محور دراستنا.

بالنسبة للمشرع الجزائري فانه تولى المسؤولية الجزائية لربان السفينة في الأمر 05-98 المعدل والمتمم للأمر 80-76 المتضمن القانون البحري[1]، حيث تناول مجموعة من المواد عاقب بها ربان السفينة بعقوبات متفاوتة إذا تسببت أفعاله واعماله إلى إهمال، أو تجاوزه للصلاحيات الممنوحة له، في إحداث ضرر جسيم، أو في تحقق مخالفات يعاقب عليها القانون.

تتمثل أهمية المسؤولية الجزائية تحديدا في كون الربان ليس مجرد موظف عادي، بل ممثل قانوني للمجه، ومسؤول مباشر عن تنفيذ التعليمات وحماية الأرواح داخل السفينة وخارجها، لذلك فإن دراسة المسؤولية الجزائية لربان السفينة تكتسي أهمية بالغة، نظرا لخصوصية مركزه القانوني، وتداخل مهامه، وتشعب حالاته التي قد تقتضي مساءلته جزائيا، مما يستوجب الإلمام بشروط قيام هذه المسؤولية، وطبيعة العقوبات التي يمكن أن تفرض عليه.

ويستمد الموضوع المتعلق بمسؤوليات الربان الجزائية أهميته أيضا من الدور الذي يلعبه ربان السفينة في الملاحة البحرية إذ يعتبر المسؤول الأول عن سلامة السفينة وطاقمها وشحنتها، كما أن أي خطأ أو مخالفة منه يمكن أن تعرضه للمساءلة الجزائية خاصة في ظل التحديات القانونية التي تفرضها الطبيعة الدولية للنقل البحري وتعدد القوانين المعمول بها، بالإضافة إلى المساهمة في تعزيز السلامة البحرية والردع القانوني.

[1] القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-07-1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 47.

وعليه فإن الأسباب التي دفعتنا للبحث في الموضوع تتمثل في الميول والرغبة الشخصية للبحث في هذا النوع من الدراسات، نظرا لقلة الدراسات المتخصصة التي تناولت المسؤولية الجزائية لربان السفينة، إلى جانب كثرت الحوادث البحرية التي أظهرت الحاجة إلى مساءلة قانونية للربان عند وقوع أفعال مجرمة أو إهمال جسيم.

وتأسيسا على ذلك تتضح أهداف هذه الدراسة في:

1- إبراز الإطار القانوني المنظم للمسؤولية الجزائية لربان السفينة.

2- توضيح الشروط القانونية لقيام مسؤولية الربان الجزائية.

3- تحديد الأفعال المجرمة المرتكبة من قبل الربان ودراسة العقوبات المقررة قانونا في هذا المجال.

4- تسليط الضوء على بعض الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر والتي تنظم وضعية الربان وتحدد مسؤوليته في مختلف الحالات.

بالنسبة للدراسات السابقة المتعلقة بالمسؤولية الجزائية لربان السفينة تمكنا من الحصول على **أطروحة دكتوراه في القانون للباحث مراد بسعيد** تحت عنوان عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية جامعة تلمسان 2011-2012، التي تطرق فيها الباحث في الباب الأول إلى الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع، وتناول في الباب الثاني أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، تختلف هذه الدراسة مع دراستنا كونها تعالج عقد النقل البحري بصفة موسعة، وتتشابه مع دراستنا في كونها تطرقت إلى جزئية الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية، كما تمكنا من الحصول على **مذكرة ماجستير في القانون الجنائي للباحثة بن حميش صورية**، جامعة الجزائر 01، 2014-2015، تحت عنوان العلاقة السببية في الجريمة،

أنها تناولت في فصل تمهيدي النظريات وتناولت في الفصل الأول علاقة السببية في الجرائم العمدية، والفصل الثاني تناولت فيه العلاقة السببية في الجرائم غير العمدية، حيث اختلفت دراسة الباحثة مع دراستنا في كونها تطرقت بشكل موسع إلى النظريات التي تؤسس للعلاقة السببية في الجرائم العمدية و الجرائم غير العمدية، وتتشابه مع دراستنا في موضوع النظريات التي استفدنا منها حين تطرقنا للعلاقة السببية في تحديد المسؤولية الجزائية.

ولما كانت المسؤولية الجزائية لربان السفينة هي محور دراستنا فقد وجب الإحاطة أكثر بهذا الموضوع من كل الجوانب لتحديد هذه المسؤوليات بكل دقة وتوضيحها أكثر باعتبار الربان ركيزة أساسية في عملية الملاحة البحرية وعليه فان دراستنا تنطلق من الإشكالية التالية:

فيما تتمثل المسؤولية الجزائية لربان السفينة في القانون الجزائري باعتباره طرفا فعالا في عملية الملاحة البحرية؟

ومن هنا تبدأ تساؤلاتنا تطفوا الى السطح وتتجلى امامنا عدة أسئلة فرعية:

ما هي الشروط التي تؤدي إلى قيامها؟ ما هي الجرائم التي يمكن أن يسأل عنها الربان؟ وما العقوبات المقررة له في ظل التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية؟

بشأن مناهج البحث المستخدمة فقد تم الاعتماد على المنهج التحليلي الذي تم توظيفه للوقوف على الاحكام والنصوص القانونية الوطنية والدولية ذات الصلة بالموضوع من جانب التحليل والتمحيص.

فيما يخص هيكلة موضوع الدراسة فقد اتبعنا التقسيم الثنائي وفق تسلسل منهجي وتناسق بين الفصول حيث قسمنا موضوع البحث وفقا لخطة ثنائية تناولنا في الفصل الأول مفهوم المسؤولية الجزائية لربان السفينة، وذلك من خلال مفهوم المسؤولية الجزائية وخصائصها في

المبحث الأول وشروط قيام المسؤولية الجزائية في المبحث الثاني، أما الفصل الثاني تناولنا جرائم المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للقانون الجزائري والقوانين ذات صلة، وذلك من خلال المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري في المبحث الأول والمسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للقوانين ذات الصلة والاتفاقيات في المبحث الثاني.

ونختم دراستنا بخاتمة تعتبر بمثابة حوصلة لاهم الاستنتاجات والملاحظات المتوصل اليها على طول مسار البحث الى جانب جملة من الاقتراحات بالإضافة الى ملخص يتضمن اهم المحطات التي سنتوقف بها خلال رحلتنا مع هذه الدراسة.

الفصل الأول

مفهوم المسؤولية الجزائية لربان السفينة

تعد المسؤولية الجزائية واحدة من أبرز المفاهيم الأساسية في القانون الجنائي، وتمثل الإطار القانوني الذي ترتب بموجبه نتائج قانونية على ارتكاب سلوك مجرم، إما فعلا أو امتناعا فهي تقوم بتحميل الشخص الذي ارتكب الجريمة، أو ساهم فيها تبعات جزائية تترجم غالبا في شكل عقوبة جنائية تمس حريته أو ذمته المالية أو سمعته، إذ تهدف إلى ضمان احترام القانون من خلال محاسبة كل من يرتكب فعلا مجرما يشكل تهديدا للمجتمع أو يؤدي إلى إلحاق الضرر، ولا تقتصر هذه المسؤولية على الأفراد العاديين فحسب، بل تمتد لتشمل الأشخاص الذين يشغلون مناصب مهنية أو قيادية تترتب عنها التزامات، كما هو الحال في مجال النقل البحري، الذي يعد من أخطر وأهم وسائل النقل نظرا لحجم المخاطر التي تحيط به سواء من حيث الطبيعة أو النشاط البشري، وفي هذا السياق، يبرز ربان السفينة كشخص محوري في عملية الملاحة البحرية، إذ يناط به الإشراف الكامل على السفينة والتحكم في مسارها وضمان سلامة الطاقم والركاب والبضاعة، ومن ثم فإن أي إخلال بالواجبات المنوطة به قد يؤدي إلى نتائج كارثية، سواء على المستوى الإنساني أو الاقتصادي، الأمر الذي يطرح مسألة مسؤوليته الجزائية عن الأفعال، أو الأضرار التي تقع أثناء أداء مهامه، ومنه سنتطرق في هذا الفصل إلى مبحثين أساسيين حيث يكون تعريف المسؤولية الجزائية وخصائصها في **(المبحث الأول)**، أما شروط قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة سنتطرق إليها في **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول: تعريف المسؤولية الجزائية لربان السفينة وخصائصها

شهدت المسؤولية الجزائية تطورا مستمرا عبر العصور، حيث تطورت جنبا إلى جنب مع تطور القوانين العامة، بما يتناسب مع السياسة الجنائية للدولة، وتعد المسؤولية الجزائية من المواضيع التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالنظريات الاجتماعية والفلسفية، فهي تمزج بين القانون وعلوم أخرى مثل علم الاجتماع والسياسة، وتشكل هذه الفكرة جوهر الفلسفة والسياسة الجنائية، مما أكسبها مكانة بارزة في الدراسات والأبحاث المتصلة بالقانون الجنائي، وعليه ومما تقدم، سنتطرق في هذا المبحث إلى مطلبين أساسين، حيث سنتطرق الى تعريف المسؤولية الجزائية، **(المطلب الأول)** ثم نتعرف على خصائص المسؤولية الجزائية في **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: تعريف المسؤولية الجزائية

تعد المسؤولية الجزائية من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها القانون الجنائي، حيث تهدف إلى تحديد الحالات التي يجب فيها محاسبة الفرد عن افعاله المخالفة للقانون، فالمسؤولية الجزائية ليست مفهوما بسيطا، بل تتسم بتعقيد وتشعب في أبعادها القانونية، مما يستدعي توضيح مفهومها بشكل دقيق حيث يتبين لنا تعريف المسؤولية الجزائية من الناحية التشريعية في **(الفرع الأول)** والناحية الفقهية في **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: التعريف التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة

لم يتعرض المشرع الجزائري لتعريف المسؤولية الجزائية لربان السفينة؛ واكتفى باستبعاد المسؤولية الجنائية حينما تنتفي حرية الاختيار والأهلية الجنائية؛ بالرجوع الى المواد 47، 48

،49، من قانون العقوبات[1] حيث نصت المادة 47 منه على "لا عقوبة لمن كان في حالة جنون وقت ارتكاب الجريمة..." وتنص المادة 48 على أنه" لا عقوبة على من اضطرته إلى ارتكاب الجريمة قوة لا قبل له بدفعها، "كما نصت المادة 49 منه أنه" لا يكون محلا للمتابعة الجزائية القاصر الذي لم يكمل 10 سنوات، لا توقع على القاصر الذي يتراوح سنة من 10 إلى أقل من 13سنة إلا تدابير الحماية أو التهذيب ومع ذلك فانه في مواد المخالفات لا يكون محلا للتوبيخ، ويخضع القاصر الذي يبلغ سنة من 13 سنة إلى 18 سنة إما لتدابير الحماية أو التهذيب أو لعقوبات مخففة،" وقد أكد المشرع مبدأ عدم مسؤولية عديم الأهلية وناقشها من خلال المواد 56، 57، 58 من قانون حماية الطفل[2]، من خلال هذه المواد تبين لنا أن المشرع أعفى عديم الاهلية من المسؤولية الجنائية ' فلا يسأل الشخص جنائيا إلا إذا كان أهلا للمساءلة الجنائية أي عندما يتوفر لديه عنصري الإرادة، أو الاختيار، والإدراك.

الفرع الثاني: التعريف الفقهي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة

المسؤولية الجزائية يعرفها البعض بأنها التزام قانوني يقع على عاتق الجاني بتحمل العقوبة المقررة للجريمة، التي ارتكابها، أو أنها واجب مفروض على الشخص بالإجابة على نتائج فعله الإجرامي من خضوع للعقوبة المقررة قانونا، أو أنها تحمل تبعة الجريمة والالتزام بالخضوع للجزء الجنائي المقرر لها قانونا، أو أنها الالتزام بتحمل الجزاءات التي يقررها القانون لمن يخالف

[1] الأمر رقم 66-156، المؤرخ في08-08-1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 49 الصادرة في11-06-1966، المعدل والمتمم بالقانون 14-01 المؤرخ في 04-02-2014، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 07، الصادرة في 16-02-2014.

[2] القانون رقم 15-12، المؤرخ في 15-06-2015، المتعلق بحماية الطفل، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 39، الصادرة في 19-07-2015.

أحكامها، أي التزام المجرم بتحمل عقوبة الجريمة التي ارتكبها،[1] كما أدلى العديد من الفقهاء بدلوهم في هدا المجال، وعرفها أنها التزام الشخص بتحمل النتائج التي رتبها القانون على أعمال غير مشروعة، أي العقوبات التي ينص عليها القانون، فالمسؤولية هي الشرط القانوني الضروري لتطبيق العقوبة على الجريمة المرتكبة [2].

المسؤولية الجزائية حسب ما جاء فيبعض التعريفات الفقهية هي (التزام بتحمل النتائج القانونية المترتبة على توافر أركان الجريمة و موضوع هذا الالتزام هو العقوبة، أو التدبير الاحترازي الذي ينزله القانون بالمسؤول عن الجريمة)، فالمسؤولية بهذا المعنى تكيف بأنها وصف يثبت بحق من يقترف فعل مجرم، فلا تعتبر أثر لماديات الجريمة وإنما وصف يترتب عليه آثار مادية وقانونية كإجراءات الدعوى الجزائية، وما تتضمنها من قرارات وصولا للحكم وما يتبعه من إيقاع الجزاء المتمثل بالإيلام المادي والمعنوي المتمثل بالعقوبة أو التدبير الاحترازي ،[3] كما يمكننا أن نستنتج تعريفا للمسؤولية الجزائية لربان السفينة بأنها هي التزام قانوني يتحمله الربان نتيجة ارتكابه أفعالا مجرّمة قانونا أثناء أدائه لمهامه على مثن السفينة، سواء كانت ناتجة عن فعل مقصود، أو إهمال وتتناول مختلف الجوانب المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية.

---

[1] محمد حزيط، **المسؤولية الجزائية للشركات التجارية في القانون الجزائري والقانون المقارن**، دون طبعة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر، ص 23.

[2] أنور محمد صدقي المساعدة، **المسؤولية الجزائية عن الجرائم الاقتصادية دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة في التشريعات الأردنية والسورية واللبنانية والمصرية والفرنسية وغيرها**، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2006، ص، 38.

[3] جمال إبراهيم الحيدري، **أحكام المسؤولية الجزائية**، الطبعة الثانية، مكتبة السنهوري، بغداد، 2013، ص 25.

المطلب الثاني: خصائص المسؤولية الجزائية لربان السفينة

تعد المسؤولية الجزائية من الركائز الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني الجنائي، تهدف إلى تحقيق العدالة وحماية مصالح المجتمع، كما تخضع لجملة من مبادى معينة تمثل في نفس الوقت خصائص مميزة لها تميزها عن باقي صور المسؤولية القانونية، لهذا سوف نتطرق في هذا المطلب، لخصائص المسؤولية الجزائية، حيث قسمنا هذا المطلب إلى ثلاثة فروع حيث سنتناول مبدأ شرعية المسؤولية الجزائية **(الفرع الأول)** ثم مبدأ شخصية المسؤولية الجزائية **(الفرع الثاني)** ثم مبدأ الإنسان محل المسؤولية الجزائية **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول: مبدأ شرعية المسؤولية الجزائية لربان السفينة

يعتبر مبدأ الشرعية الجزائية من أهم ركائز القانون الجزائي، والذي مضمونه لا جريمة ولا عقوبة ولا تدبير أمن بغير قانون، وهو يحكم القانون الجنائي بأكمله وليس المسؤولية الجزائية فحسب، وهو مبدأ دستوري تقرره معظم الدساتير والقوانين المعاصرة،[1] فمصدر الصفة غير المشروعة للفعل هو نص القانون، ويقال لهذا النص "نص التجريم " وهو في نظر القانون الجزائي يشمل قانون العقوبات والقوانين المكملة له والقوانين الجزائية الخاصة، بحيث يحدد في كل نص الشروط التي بتطلبها في الفعل كي يخضع لهذا النص ويستمد منه الصفة غير المشروعة ويحدد العقوبة المقررة لهذا الفعل نوعا ومقدارا ، [2] كما يعني مبدأ شرعية المسؤولية الجزائية ببساطة لا أحد يعاقب جنائيا الا اذا كان الفعل الذي ارتكبه منصوص عليه وبوضوح في القانون كجريمة قبل وقوعه، وهذا المبدأ يحمي الأفراد من أي محاكمة أو عقوبة تعسفية تقوم على تفسيرات

[1] جمال إبراهيم الحيدري، المرجع السابق ص 28.

[2] بباح إبراهيم، **مبدأ الشرعية الجزائية ضمانة لتكريس سيادة القانون**، مجلة الدراسات القانونية المقارنة. المجلد 07، العدد 02، 2021، ص 211.

شخصية، أو اجتهادات غير قانونية ويضمن ان تكون القوانين الجنائية مكتوبة، و محددة مسبقا و بذلك يمنع تطبيق أي عقوبة على فعل لم يكن جرما وقت ارتكابه ويحول دون رجعية العقوبات التي تزيد على ما كان معمولا به مسبقا، كما يفرض هذا المبدأ على القضاة الالتزام بالنصوص القانونية وعدم التوسع في تفسيرها بما يزيد من نطاق التجريم، أو التشديد في العقوبة في جوهره يعكس هذا المبدأ احترام حرية الإنسان و كرامته، و يضع حدودا واضحة لصلاحيات الدولة في فرض العقاب ما يجعل القانون الجنائي أداة لضبط السلوك لا أداة للقهر و الظلم، وانطلاقا من ما تقدم نستنتج أن ارتكاب أي فعل مجرم هو أساس قيام المسؤولية الجنائية، و الجريمة هنا في فعل سواء كان ايجابيا أو سلبيا، مثاله ما نص عليه المشرع في المادة 284 من قانون العقوبات وهو ذلك الفعل غير المشروع الذي يعد سببا للنتيجة الإجرامية المحدثة، حيث يتمثل الفعل الايجابي في الحركة العضوية الخارجية المرتكبة، أما الفعل السلبي يتمثل في أحجام عن فعل معين أو امتناع عنه وكلاهما يعبر عن إرادة الفاعل وعنصر في الركن المادي للجريمة، كما يكتسي الفعل صفته غير المشروعة من نص التجريم إلا أن هده الصفة غير مستقرة وقابلة للزوال إن خضع الفعل لسبب من أسباب الإباحة، [1] مثل ما نص عليه المشرع في المادة 39 من قانون العقوبات، على أنه لا جريمة إذا كان الفعل قد أمر أو أذن به القانون، ولا تعذ جريمة أيضا اذا كان الفعل قد دفعت اليه الضرورة الحالة للدفاع المشروع عن النفس، أو عن الغير، أو عن مال مملوك للشخص، أو للغير بشرط أن يكون الدفاع متناسبا مع جسامة الاعتداء وعليه فإن أساس هذا المبدأ هو حماية الفرد وضمان حقوقه وحريته، وذلك بمنع السلطات العامة من اتخاذ أي إجراء بحقه ما لم يكن قد ارتكب فعلا ينص القانون عليه وفرض على مرتكبيه عقوبة جزائية [2]، كما

[1] محمود نجيب حسني، **علاقة السببية في قانون العقوبات**، دار النهضة العربية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، 1983، ص 29، 42.

[2] بباح إبراهيم، المرجع السابق، ص 211.

يحقق مبدأ الشرعية المساواة بين الأشخاص أمام القانون بحيث أن ألفاظ النص التجريمي عامة ومجردة وتطبق على جميع الأشخاص، الذين تتوافر فيهم الشروط المنصوص عليها فيه دون التمييز بينهم فلا فرق في سريان النصوص عليهم، فلا ينظر إلى الشخص مرتكب الجريمة لصفته، أو مركزه الاجتماعي، كما يساعد المبدأ على تأكيد مبدأ وحدة القضاء الجنائي[1].

الفرع الثاني: مبدأ شخصية المسؤولية الجزائية لربان السفينة

تعد شخصية المسؤولية الجزائية من المبادئ الأساسية في النظام القانوني الجزائري، حيث لا يسأل الشخص جزائيا إلا عن الأفعال التي ارتكبها بنفسه، أو ساهم فيها، سواء بالفعل أو الامتناع، فهذا المبدأ يمنع مساءلة الشخص عن الجرائم التي يرتكبها غيره مهما كانت صلته به ما لم يكن له دورا مباشرا، أو غير مباشر في ارتكاب الفعل الاجرامي، ويكرس هذا المبدأ العدالة الفردية إذ يفصل بين الفاعل الحقيقي وبين من لا علاقة له بالجريمة، حيث يقوم هذا المبدأ على فكرة بسيطة ومهمة، هي أن كل شخص يحاسب على ما قام به هو فقط، وليس عن أفعال غيره فالقانون لا يعاقب شخصا لمجرد أنه قريب من الجاني أو يعرفه، بل يجب أن يكون ارتكب الجريمة بنفسه، أو شارك فيها بطريقة مباشرة، هذا المبدأ يضمن العدالة لأنه يمنع العقاب الظالم لأشخاص لا علاقة لهم بالجريمة، كما أنه يحافظ على مبدأ أن المسؤولية يجب أن تكون فردية و شخصية، ومع ذلك توجد حالات محدودة يمكن فيها تحميل شخص المسؤولية عن تصرفات جهة أخرى حيث تبقى المسؤولية الجزائية دائما مرتبطة بالفعل الشخصي، وثمة مبدأ أساسي يحكم نظرية المسؤولية هو مبدأ شخصية المسؤولية الجزائية، وهذا المبدأ سنده قوله تعالى « **ولا تزر وازرة وزر أخرى** "وقوله تعالى " **من عمل صالحا فلنفسه ومن أساء فعليها**،" وقول الرسول صلى الله عليه

[1] بباح إبراهيم، المرجع السابق ص 215 .216.

وسلم " **لا يؤخذ الرجل بجريرة أبيه ولا بجريرة أخيه**[1]."، حيث يراد بمبدأ أن المسؤولية الجزائية شخصية أنه لا يمكن تقريرها على شخص الجاني دون سواه، لأن هذه المسؤولية تتقرر وتتجه نحو الخطأ الجنائي الصادر من الجاني ومن ثم فلا يسأل سواه، ومؤدى هذا المبدأ أن وفاة المحكوم عليه يترتب عليها سقوط المسؤولية، فلا يجوز تقريرها بحق أحد من ورثته، وبهذا فإن هذاما يميز المسؤولية الجزائية عن باقي أنواع المسؤولية [2]، إذ لا يتصور عقاب أو مساءلة شخص عن أفعال أو أخطاء ارتكبها غيره وأن الجريمة لا تسند إلا لمن كان مسؤول عنها ماديا ومعنويا [3].

الفرع الثالث: مبدأ الإنسان محل المسؤولية الجزائية لربان السفينة

يعد مبدأ الانسان محل المسؤولية الجزائية من المبادئ الجوهرية التي يرتكز عليها القانون الجنائي و يقوم على فكرة أن الانسان لكونه كائنا عاقلا يتمتع بالإدراك والتمييز، هو وحده من يمكن مساءلته جنائيا عن سلوك مخالف للقانون، فالجريمة لا تنسب إلا الى شخص تتوفر فيه أهلية الادراك والاختيار وهو ما يجعل غير العاقل أو من فقد قدرته على التمييز كالمجنون أو الصغير غير المميز خارج نطاق هذه المسؤولية كما تظهر أهمية هذا المبدأ في ان القانون لا يفرض عقوبة جزائية الا اذا ثبت ان الفعل ناتج عن إرادة حرة ما يعكس احتراما لكرامة الإنسان وضمانا للعدالة، حيث أن هذا المبدأ يرسخ بذلك الطابع الشخصي للمساءلة الجنائية ويبرز أن العقوبة لا تستقيم الا في مواجهة من اختار الفعل بإرادته الحرة، ولما كانت الشريعة الإسلامية تشترط أن يكون الإنسان مسؤول مدركا مختارا، فقد كان طبيعيا أن يكون الإنسان فقط هو محل

---

[1] عبد الرحمان خلفي، **القانون الجنائي العام**، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2017 ص 53،54.

[2] جمال إبراهيم، الحيدري، المرجع السابق، ص 30.

[3] عبد الحليم سعدي، **خصوصية أحكام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في جرائم الأعمال**، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الأخوة منتوري، قسنطينة، العدد 3، 2022، ص 627.

المسؤولية الجنائية لأنه هو وحده المدرك المختار فقط في العالم المنظور،[1] أما الحيوان والجماد فلا يمكن أن يكون محلا للمسؤولية الجنائية لانعدام الإدراك والاختيار، ومحل المسؤولية هو الإنسان الحي، فلا يمكن أن يكون الميت محلا للمسؤولية الجنائية حيث ينعدم بالموت إدراكه واختياره، ولما كان اشتراط الإدراك والاختيار يجعل الإنسان وحده محلا للمسؤولية الجنائية فإن تحقق هده الشروط يستوجب أن يكون هذا الإنسان بالغا عاقلا مختارا، أما إذا لم يكن فلا مسؤولية عليه لأن الغير عاقل لا يعتبر مدركا ولا مختارا،[2] كما أصبحت القاعدة الثابتة في التشريعات الحديثة هي أن الإنسان وحده هو المسؤول جزائيا، لأنه الكائن الوحيد القادر على فهم نصوص القانون واستيعاب ما تتضمنه من أوامر ونواه، فالقانون لا يحمل المسؤولية إلا على الأفعال التي تصدر عن الإنسان بإرادته الواعية، ولا يمكن تصور قيام المسؤولية الجزائية من دون توفر السلوك الإجرامي الصادر عن إرادة حرة، كما يعد الركن المعنوي المتمثل في الإرادة، جزءا أساسيا في قيام الجريمة، يضاف الى ذلك أن الجزاءات الجنائية التي توقع عند ارتكاب الأفعال المجرمة لا يتصور نزولها بغير الإنسان ولا يتصور تحقيقها لأغراضها الا إذا نفذت فيه سواء بغرض الردع العام والخاص، أو بغرض الإصلاح والتهذيب فالإنسان أو الشخص الطبيعي، هو محل المسؤولية الجنائية، ولكن التطور القانوني انتهى إلى الاعتراف بالشخصية القانونية ليس فقط للإنسان أو الشخص الطبيعي انما أيضا لما يسمى بالشخص المعنوي الاعتباري[3].

---

[1] عبد القادر عودة: **التشريع الجنائي الإسلامي مقارنا بالقانون الوضعي**، دار الكاتب العربي، بيروت، لبنان 2013، ص 23.

[2] سامي جميل الفياض الكبيسي: **رفع المسؤولية الجنائية في أسباب الإباحة**، دار الكتب العلمية، بيروت لبنان، 2005، ص 28.

[3] زواش ربيعة، **المسؤولية الجنائية**: محاضرات ألقيت على طلبة السنة الأولى ماستر تخصص قانون العقوبات والعلوم الجنائية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، كلية الحقوق السنة الجامعية 2016-2017، ص 19.

المبحث الثاني: شروط قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة

تعتبر المسؤولية الجزائية لربان السفينة من أبرز صور المسؤوليات القانونية في المجال البحري، إذ تركز على التزام الربان لمسؤوليته الملقاة على عاتقه، فالمسؤولية الجزائية التزام قانوني جزائي مصدرها الجريمة ويجب وجود شخص يتحملها لكن لا بد أن تتوافر فيه شروط تؤهله لتحمل مسؤولية أفعاله جنائية، [1] حيث تتضح شروط المسؤولية الجزائية في الخطأ الجنائي "العمد وغير العمد" والأهلية الجنائية "الإدراك والإرادة "، بما أن الربان هو المسؤول الأول عن سلامة الملاحة وأمن الطاقم والركاب، على اعتبار أن قوانين السلامة البحرية تفرض احترام الأنظمة الدولية والمحلية للملاحة، فإذا أخل الربان بأي من هذه الواجبات تؤدي إلى حدوث أضرار فإنه يسأل جزائيا، ولابد من توافر شروط لهذه المسؤولية تتمثل في الخطأ الجنائي **(المطلب الأول)** والضرر **(المطلب الثاني)** وكذلك العلاقة السببية **(المطلب الثالث)**.

المطلب الأول: الخطأ الجنائي

يعد الخطأ بمختلف صوره أحد أهم المفاهيم في مجال المسؤولية القانونية إذ لا تتحقق المسؤولية إلا بثبوت خطأ ينسب إلى الفاعل سواء كان ذلك في مجال المسؤولية الإدارية، أو الجنائية، ولقيام المسؤولية في حق الربان لا بد من توفر شروط متكاملة ترتبط بها عناصر الجريمة حيث نتطرق في هذا المطلب، إلى معنى الخطأ بالمقصود العام باعتبار الخطأ هو إخلال بواجب

[1] عبد الرحمن حسين على علام، **أثر الجهل والغلط في القانون على المسؤولية الجنائية**، رسالة دكتورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ،1984، ص 06، متاحة على الرابط: https://down.ketabpedia.com/files/bkb/bkb-fi17989-ketabpedia.com.pdf .

قانوني هو انحراف في السلوك عن السلوك المألوف للرجل العادي مع وجوب توقع ضرر،[1] أما الخطأ الجنائي هو خطأ من الفاعل له وصف الجريمة، أو تسبب هذا الأخير في حدوث الجريمة،[2] حيث أن القانون البحري والقوانين المكملة له حددت أخطاء قد يرتكبها الربان عند أداء مهامه وهما نوعان وهو ما سنقوم بمعالجته، من خلال التطرق الى الخطأ الشخصي **(الفرع الأول)** والى الخطأ المهني **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: الخطأ الشخصي لربان السفينة

يعرف الخطأ الشخصي بأنه هو السلوك الذي يرتكبه الموظف أثناء أدائه لوظيفته، أو هو السلوك، أو التصرف الذي يصدر عن ربان السفينة أثناء ممارسة مهامه، لكنه ينفصل عن واجباته الوظيفية ويتعلق بمصلحته الشخصية، أو يكون ناتجا عن إهمال جسيم حيث يتحمل الربان المسؤولية المرتكبة، فالخطأ الشخصي هنا يتمثل في تصرف الربان، الذي لا يمكن أن يعتبر من أعمال الملاحة العادية، بل يشكل خروجا واضحا عن الالتزامات المهنية كالقيادة تحت تأثير الكحول، أو تعمد مخالفة قواعد السلامة البحرية لتحقيق ربح شخصي،[3] ومثاله، الغياب غير المبرر للربان عن السفينة الذي يعد إخلالا خطيرا بواجباته القانونية لما له من أثر مباشر على سلامة الرحلة البحرية، كما يترتب على هذا الفعل مسؤولية جزائية وفقا للقانون البحري، حيث جاء في نص المادة 527 بأن يعاقب بالحبس من ستة 6 أشهر الى خمس 5 سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج الى 50.000دج كل عضو طاقم يغيب بصفة غير منتظمة عن متن السفينة،

[1] عبد الرزاق السنهوري: **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام**، دار النهضة العربية، الجزء 01، القاهرة، جمهورية مصر العربية، 1968 , ص 717.

[2] عبد الرحمان خلفي: المرجع السابق، ص 294.

[3] بن ناصر بن رقية: **النظام القانوني للمسؤولية الإدارية في القانون الجزائري**، د ط، دار هومة، الجزائر , 2010, ص 118.

أو عندما يكون معينا في مركز الحراسة، أو أمن، أو عندما تنجر عن هذا الغياب نتائج ضارة، ويعاقب كل ربان يبقي بحارا غصبا عنه، وبدون سبب مقبول بعد نهاية مهلة ارتكابه بالحبس من شهرين 2 إلى ستة 6 أشهر وبغرامة مالية من 10.000دج إلى 50.000دج، ويعاقب بالحبس من شهرين الى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000دج الى 500.000دج كل عضو طاقم سفينة جزائرية ينام خلال الخدمة أو يغيب دون سبب من على متن السفينة خلال إعداد السفينة للإبحار أو عندما يكون في الخدمة وأدت هذه التصرفات إلى نتائج مضرة.

وعليه فإن ربان السفينة له دور أساسي في تأمين حياة الركاب، أو البضاعة على ظهر السفينة، كما له دور مهم في احترام مواعيد الإبحار وضمان سلامة الملاحة البحرية، لذلك عليه أن لا يغادر السفينة إلا وقد أتم عمله ومهامه على أكمل وجه.

الفرع الثاني: الخطأ المهني لربان السفينة

اكتفى المشرع الجزائري في الأمر 06-03 المتعلق بقانون الوظيفة العامة[1]،بتعميم الأفعال التي تندرج ضمن مفهوم الخطأ المهني حسب نص المادة 160 يشكل كل تخل عن الواجبات المهنية، أو المساس بالانضباط، وكل خطأ أو مخالفة من طرف الموظف أثناء أو بمناسبة تأدية مهامه خطأ مهنيا ويعرض مرتكبه لعقوبة تأديبية دون المساس عند الانقضاء بالمتابعات الجزائية كما نستنتج أن الخطأ المهني بأنه كل تصرف غير مقصود أثناء ممارسة العمل ويكون ناتجا عن تقصير أو سوء تقدير في الواجبات المهنية، كما قد يؤدي لحدوث جرائم تمس المهنة مثال، عدم مراعاة قواعد الملاحة البحرية.

[1] الأمر 06-03 المؤرخ في يوليو سنة 2006، المتضمن القانون الأساسي، العام للوظيفة العمومية، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 46، الصادرة في 16-07-2006.

المطلب الثاني: الضرر

يعتبر الضرر شرطا أساسيا في قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة وهو مرتبط بتوافر شرطين آخرين وهما: الخطأ والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر لثبوت المسؤولية، ويعرف الضرر بأنه عبارة عن الأذى الذي يلحق الغير وعليه سنتناول موضوع الضرر من خلال التطرق الى الضرر المادي **(الفرع الأول)** ثم التطرق الى الضرر المعنوي **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: الضرر المادي

الضرر المادي هو الضرر الذي يلحق خسائر مالية بالمضرور فيؤدي إلى نقص في ذمته المالية، [1] حيث يسأل عليها الربان جزائيا ويعاقب بعقوبات متفاوتة حسب الخطورة وعليه سنقوم بالتطرق الى إصابة الركاب والطاقم أولا ثم الى أضرار بيئية جسيمة ثانيا.

أولا: إصابة الركاب والطاقم

تعد أخطاء الربان من بين الأسباب الرئيسية التي تلحق الضرر والإصابات بالركاب أو أفراد الطاقم البحري، ويتحقق ذلك عندما يقوم الربان باستعمال سفينة غير صالحة للملاحة البحرية سواء بإرادته، أو تهاونا منه، بحيث يترتب عن ذلك جروحا ينتج عنها عجزا كليا مؤقتا، فإن القانون البحري في هذا الصدد يحيلنا إلى قانون العقوبات، بالرجوع إلى المادة 264 ق ع ، والتي تنص على " كل من أحدث عمدا جروحا للغير أو ضربه أو ارتكب أي عمل آخر من أعمال العنف أو التعدي، يعاقب بالحبس من (سنة) إلى (5) سنوات و بغرامة مالية تتراوح ما بين 100.000

[1] حسن علي الذنون، **المبسوط في شرح القانون المدني الضرر**، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن، 2006، ص 204.

دج إلى 500.000 دج ، إذا نتج عن هذه الأنواع من العنف مرض أو عجز كلي عن العمل لمدة (15) يوما ."

ومتى تسبب التصادم البحري في إحداث جروح نتج عنها عجزا كليا مؤقتا يعاقب عليه طبقا للمادتين 264 و442 ق ع، في حالة ما تسبب التصادم أو الجنوح إلى فقدان السفينة أو جروح أنجر عنها عجز دائم تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى (5) سنوات وفي حالة وفاة الشخص، أو عدة أشخاص تكون العقوبة السجن من (10) سنوات إلى (20) سنة.

وإذا تسببت سفينة الربان في حادث اصطدام وكان في استطاعته انقاد السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر وامتنع عن ذلك، ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لانقاد الطاقم وركاب السفينة المصدومة، يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية قدرها من 20.000 دج إلى 100.000 دج طبقا للمادة 484 الفقرة الأولى من القانون البحري.[1]

ثانيا: أضرار بيئية جسيمة

يعد تسبب الربان في تلوث البيئة البحرية مظهرا من مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة، سواء كان هذا التلوث نتيجة حادث ملاحي، أو عن صب مواد ملوثة في البحر خارج الحالات المصرح بها قانونا،[2] ويتضح أن الجزائر قد أولت أهمية بالغة لحماية البيئة من التلوث وذلك من خلال سن جملة من النصوص القانونية ذات الصلة بالموضوع، منها القانون رقم 03

[1] راجع المادة 484، الفقرة 01 من القانون البحري.

[2] وسلة أريوط، **ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01, 2017، ص 422.

– 10،[1] المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ومن الأضرار البيئية الجسيمة التي تقع على البيئة، التلوث الناتج عن حوادث ملاحية حيث يلتزم ربان السفينة بتجنب الأفعال التي ينتج عنها تلوث البيئة البحرية لكن في حالة إخلاله بالالتزام المتمثل في نقل حمولة المحروقات، أو إدخال المواد الخطيرة للمياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطة المختصة بتاريخ ووقت دخولها، وموقعها، والطريق المتبع، وسرعتها وطبيعة حمولتها يعاقب: "بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 إلى 3.000.000 دج أو إحدى العقوبتين، لأن تسرب النفط قد يؤدي إلى وقوع حوادث بحرية وإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، كما يمكن تشديد العقوبة عند وقوع حادث يؤثر على البيئة، حيث يعاقب الربان بالسجن من 05 خمس سنوات إلى 10 عشر سنوات وبغرامة من 3000.000 دج إلى 6000.000 دج أو بإحداها، كما يعاقب كل شريك ساهم أو سهل هده العمليات بنفس العقوبة، وفي حالة الإلقاء العمدي لنفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الجزائري من سفينة جزائرية أو أجنبية، تصل عقوبة الربان إلى الإعدام، و كذلك صب المحروقات أو مزيجها في الحر من طرف ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات والمبرمة بلندن في 12 ماي 1954، فتكون العقوبة الحبس من سنة إلى خمس سنوات وغرامة 1000.000 دج، أو بإحدى العقوبتين فقط، وتضاعف العقوبة في حالة العود، وإذا قام الربان برمي، أو إفراغ، أو ترك تسرب في المياه السطحية، أو الجوفية بصفة مباشرة، أو غير مباشرة لمادة من مواد تسبب مفعولها في الإضرار ولو مؤقتا بصحة الإنسان، أو النبات، أو الحيوان، أو تقليص استعمال مناطق السياحة، ولا تطبق هده الفقرة إذا كان الصب مسموحا بقرار، فيتعرض لعقوبة الحبس لمدة سنتين وبغرامة مالية تقدر ب 500.000 دج"[2] من

[1] القانون رقم 03–10 المؤرخ في 19–07–2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 20–07–2003.

[2] راجع المادة 495 من القانون البحري.

القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، وهو ما نص عليه المشرع في المادة 97 من نفس القانون الذي يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار جزائري إلى مليون دينار كل ربان تسبب بسوء تصرفه، أو رعونته، أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي، أو لم يتحكم فيه، أو لم يتفاداه ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

الفرع الثاني: الضرر المعنوي

يعرف الضرر المعنوي بأنه الأذى الذي يلحق شرف الإنسان وسمعته واعتباره ومركزه الاجتماعي، مثل الأذى الذي يلحق المجني عليه في جريمة السب أو القذف أو هتك العرض[1]، ويسعى إلى ضمان الانضباط التام والتزام كل فرد بدوره، لأن السفينة تمثل بيئة عمل تتطلب التعاون والثقة والانضباط الصارم تفاديا لأي خلل يؤدي إلى حوادث خطيرة، أو خسائر مادية وبشرية، حيث نصت المادة 468 من القانون البحري على أنه "يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم، يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة"، وتعتبر مخالفات لنظام الخدمة على متن السفينة وفي البر الحالات الأتية:

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

ب- العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى.

ج- التغيب عن السفينة بدون رخصة.

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

[1] حسن علي الذنون ، المرجع السابق، ص 204.

هـ– الإتلاف المتعمد للمعدات والأدوات والأشياء المفيدة للملاحة وتحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة،

و– الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة.

ز– الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من القانون البحري مثل الأدوات والسلع المخصصة للبيع، أو أشياء تخضع حيازتها الى أحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية، أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة.

ح– السكر على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية.

ط– عدم مراعاة أنظمة التعاون والمساندة والحياة المشتركة، وخاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم والشتم وكذلك الشجار والخصام على متن السفينة.

ى– كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بهت العمل [1].

أولا: تشويه سمعة الربان

يتولى الربان مهمة قيادة السفينة والذي له السلطة عليها ،[2]حيث يكون مسؤول عن سلامة الأرواح، وأي اتهام جزائي ينسب إليه يعد مساسا خطيرا بسمعته التي تعد من مقوماته الأساسية في المجال البحري، حيث تنص المادة 296 من قانون العقوبات أنه يعد قذفا كل ادعاء بواقعة من شأنها المساس بشرف واعتبار الأشخاص، أو الهيئة المدعى عليها به، أو إسنادها إليهم أو

[1] راجع المادة 469 من القانون البحري.

[2] محمود شحماط ، **المختصر في القانون البحري الجزائري**، دون طبعة، دار العلوم، الجزائر، 2010، ص 43.

إلى تلك الهيئة، ويعاقب على نشر هذا الادعاء، أو ذلك الإسناد مباشرة أو بطريق إعادة النشر حتى ولو تم على وجه التشكيك، أو إذا قصد به شخص أو هيئة دون ذكر الاسم، ولكن كان من الممكن تحديدهما من عبارات الحديث، أو الصياح، أو التهديد، أو الكتابة، أو المنشورات، أو اللافتات، أو الإعلانات موضوع الجريمة.

ثانيا: الإقصاء المهني الدائم أو المؤقت لربان السفينة

الاقصاء المهني الدائم من أخطر الاضرار المعنوية التي تلحق بربان السفينة، اذ يتجاوز هذا الاجراء مجرد فقدان وظيفة ليصل الى مستوى المساس بالهوية المهنية والشخصية للربان ويتحقق هذا الاقصاء من خلال سحب أو الغاء الرخصة البحرية بصفة نهائية، أو اصدار قرارات إدارية تمنعه من قيادة السفينة مستقبلا، ويمثل هدا حرمانا معنويا من ممارسة وظيفة ارتبط بها الربان نفسيا واجتماعيا ومهنيا ما يولد للربان شعورا بالخدلان وفقدان القيمة الذاتية، إضافة الى السحب المؤقت للشهادة الكفاءة من الربان، ويحق للوزير المكلف بالبحرية التجارية بالسحب المؤقت لشهادة الكفاءة حسب خطورة المخالفة التي يرتكبها ربان السفينة وتقدر مدة السحب من 02 إلى 06 أشهر في حالة ارتكابه للمخالفات المنصوص عليها في المادتين 469 و470 من القانون البحري[1]، كما يطبق الإقصاء المهني المؤقت في حالات المخالفات غير الجسيمة لكن المتكررة كالإهمال اثناء الملاحة، عدم احترام أوامر السلامة، أو الإخلال بشروط الشحن والرسو، في حين يطبق الإقصاء المهني الدائم في حالة ارتكاب خطأ جسيم أدى إلى كارثة بحرية كغرق السفينة بسبب تهور، ثبوت تعاطي المخدرات أو الكحول أثناء الملاحة أو في حالة تزوير الشهادات

[1] راجع المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 2000- 338 المؤرخ في 26-10-2000، المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطها، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 64، الصادرة في 31-10-2000.

أو العمل بدون أهلية قانونية، كما يعتبر الإقصاء المهني في القانون البحري الجزائري ليس مجرد عقوبة إدارية، بل هو أداة قانونية لحماية النظام البحري، ويطبق ضمن ضوابط قانونية وإجرائية تتوازن بين الصالح العام وحقوق العاملين في القطاع البحري الملاحي.

المطلب الثالث: العلاقة السببية

العلاقة السببية في القانون هي الركيزة الأساسية لتحديد المسؤولية الجزائية لربان السفينة عن الأضرار، والأفعال غير القانونية وتستخدم العلاقة السببية في تحديد ما إذا كان الفعل أو الإهمال المتسبب فيه الربان هو السبب المباشر للنتيجة الضارة حيث تلعب العلاقة السببية دورا فعالا في تحديد المسؤولية الجزائية لربان السفينة، باعتبارها الوسيلة المثلى لتحديد العقوبات المناسبة فضلا عن التعويضات المقررة حسب القانون أي انها هي العنصر الذي يربط بين الفعل الإجرامي و النتيجة التي وقعت وانطلاقا مما تقدم ستناول في هذا المطلب العلاقة السببية عبر التطرق الى نظرية تعادل الأسباب **(الفرع الأول)** ثم نظرية السبب المباشر **(الفرع الثاني)** ثم نظرية السبب الملائم **(الفرع الثالث)** .

الفرع الأول: نظرية تعادل الأسباب

تقوم هذه النظرية على فكرة ان أي سبب شارك في حدوث النتيجة مهما كان بسيطا أو غير مباشر يعتبر سببا قانونيا كافيا لقيام المسؤولية الجزائية فطالما أن النتيجة ما كانت لتقع لولا وجود ذلك السبب، فأنه يدرج ضمن سلسلة الأسباب المؤدية للجريمة، حيث يؤمن مؤيدو هذه النظرية بأن من الضروري اعتبار كل عامل ساهم في الوصول الى النتيجة سببا قانونيا، حتى وإن كان تأثيره محدود فهم يرون ان الفعل الاجرامي لا يحدث نتيجة سبب واحد فقط بل غالبا ما يكون نتيجة لتسلسل من الظروف والأحداث، فاذا فرضنا ان الشخص بدأ في قتل الضحية محدثا به

إصابة نقل بسببها الى المستشفى، حيث نشب حريق قضى عليه، فإن الجاني يسأل عن جناية قتل تامة لا شروعا فيها لأنه لولا اعتداءه لما نقل المجني عليه الى المستشفى، ولما مات هناك من جراء الحريق، وهنا يكفي لاعتبار هذا الاعتداء سببا للوفاة،[1] ومع ذلك تنتقد هذه النظرية لأنها قد تحمل أشخاصا مسؤولية عن نتائج لم يكن لهم دور فعال فيها فقط لأن سلوكهم كان جزءا من تسلسل زمني أدى إلى الجريمة حتى وإن كان تأثيرهم محدودا او بعيدا حيث يكفي للقول بوجود علاقة السببية بين الفعل و النتيجة أن يكون هذا الفعل الصادر عن الجاني قد ساهم في إحداث النتيجة الإجرامية دون النظر الى أهمية هذا الفعل و درجة جسامته و فعاليته كما تتسم بالحسم بحيث لاتدع مجالا للشك او التقدير إذ أن الفعل الصادر عن الجاني كافيا لوحده لتحميله المسؤولية الجنائية دون محاولة البحث في مدى فعاليته و دوره في إحداث النتيجة، [2]كما أنها تؤدي الى التوسع في ثبوت العلاقة السببية ، فتنتهي الى توافر تلك العلاقة في كل مرة يجتمع فيها سبب إنساني مع سبب طبيعي غير فعل الإنسان كما في حالة توجيه طعنات الى المجنى عليه و حدوث حريق بالمستشفى[3].

الفرع الثاني: نظرية السبب المباشر (السبب الفعال)

تعد نظرية السبب المباشر من الأسس المهمة في تحديد المسؤولية القانونية، حيث تبنى على فكرة أن الشخص لا يسأل عن نتيجة ضارة إلا إذا كان فعله هو السبب الرئيسي والمباشر في حدوثها هنا يسأل الجاني عن النتيجة متى كان نشاطه هو السبب الفعال أو الأقوى في حدوثها

[1] بن حميش صوريا، **العلاقة السببية في الجريمة**، مذكرة لنيل شهادة ماجيستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر، السنة الجامعية، 2014-2015، ص5.

[2] المرجع نفسه، ص 5.

[3] بخرشة مختار عز الدين محمد، **الرابطة السببية في الجرائم العمدية وغير العمدية**، مذكرة لنيل شهادة ماجيستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، السنة الجامعية، 2019-2020 ص 12.

أما العوامل الأخرى التي ساعدت في إحداث النتيجة تعتبر ظروفا لا أسبابا، إن فعل الجاني كان كافيا لوحده لإحداث النتيجة، فإذا قام بالدور الفعال عامل اخر سابق على فعل الجاني أو لاحق عليه فان هذا العامل يعتبر سببا لوفاة المجني عليه،[1] وتطبق هذه النظرية لضمان أن المسؤولية لا تحمل إلا لمن كان فعله مؤثرا واضحا في إحداث الضرر، أي انها تنسب الى من كان فعله يؤدي عادة الى النتيجة بشكل متوقع، ويرى مؤيدو هذه النظرية أنها أكثر عدلا و دقة في تحديد المسؤولية لأنها تحقق العدالة ، كما يسأل الجاني عن النتيجة الضارة التي أحدثها اذا كانت متصلة اتصالا مباشرا بفعله الإجرامي بحيث يجب أن يكون نشاط الجاني هو السبب الرئيسي أو الأقوى في إحداث تلك النتيجة، فإذا كان نشاط الجاني هو الأكثر إسهاما من غيره من الأسباب في إحداثها فان علاقه السببية بين هذا الفعل و النتيجة تكون قد توافرت بينهما إذا كان ثمة عامل أو سبب أكثر قدرة من تحقيق النتيجة بغير فعل الجاني تنقطع هذه العلاقة، وترى هذه النظرية ان قوة السبب مسالة واقع تترك لسلطة تقدير قاضي الموضوع لعدم وجود أي معيار ثابت لتحديد هذه القوة [2]، لكن هذه النظرية تعرضت الى النقد، حيث يرى الناقدون لها أنها ترتكز فقط على السبب الأقرب للضرر، وتتجاهل باقي الأسباب التي ساهمت فيه مما يؤدي إلى عدم تحقيق العدالة، كما أن تحديد ما هو مباشر ليس دائما واضحا ويعتمد على رأي القاضي مما يجعل الأحكام غير متوقعة أحيانا، كما يعاب على هذه النظرية أنها لم تقدم معيارا لقيام العامل الذي يعتبر فعالا مقارنة بالعوامل الأخرى والذي يمكن اعتباره السبب الأشد والمنتج، كما أن نتائج هذه النظرية تؤدي إلى إفلات الجاني من العقاب إذا ما تداخلت عوامل أخرى على جانب سلوكه المادي في إحداث النتيجة وتكون من بين هذه العوامل عاملا يعتبر رئيسيا في إحداث النتيجة [3].

[1] بخرشة مختار، عز الدين محمد، المرجع السابق ص 13.

[2] بن حميش صوريا، المرجع السابق ص ص 8، 9.

[3] المرجع نفسه ص 9.

الفرع الثالث: نظرية السبب الملائم

ترتكز نظرية السبب الملائم على مبدأ منطقي و علمي مفاده أن الشخص لا يسأل عن أي ضرر إلا إذا كان فعله يعد في العادة سببا ممكنا و متوقعا لحدود هذا النوع من الأضرار، حيث تهدف هذه النظرية الى وضع حد للمسؤولية القانونية، بحيث لا تمتد إلى نتائج نادرة أو استثنائية لا يمكن توقعها، هذه النظرية تفرق بين العوامل التي ساهمت في إحداث النتيجة الإجرامية و تعتد ببعضها دون البعض الأخر و لتحديد معنى السبب الملائم بين الفعل و النتيجة الذي ذهبت إليه هذه النظرية اختلف أصحابها في مفهوم السبب الملائم، بحيث قدم كل واحد من مساندي هذه النظرية شروط لتحقيق هذه الملائمة [1].

في نظر المؤيدون لنظرية السبب الملائم فإن سلوك الجاني هو المحدد والعامل الرئيسي في تحديد العلاقة السببية بين سلوك الجاني والنتيجة، متى كان هذا السلوك مألوف ومتوقع حسب السير العادي للأمور، لكن مثل كل النظريات السابقة فإن هذه النظرية هي الأخرى لم تسلم من النقد حيث ارتكز الناقدون لهذه النظرية على عدة انتقادات أهمها أن هذه النظرية ركزت على الإمكانيات الموضوعية للفعل وجعلت منها جوهر النظرية، إضافة إلى ذلك أنها نظرية تعتبر أن جميع الظروف متعادلة في إحداث النتيجة، كما انها هذه النظرية هي نظرية مرنة ولا تعطي معيارا محددا هذا يعني عمليا ان تطبيقها يمكن أن يختلف من حالة إلى أخرى، وهذا واضح في نقد النظريات التي تعتمد على اجتهادات غير موحدة أو معايير غامضة.[2]

من خلال هذا الفصل نستخلص أن مفهوم المسؤولية الجزائية لربان السفينة، باعتباره أحد المفاهيم الأساسية في القانون الجنائي، يكتسي أهمية خاصة عندما يتعلق الأمر بربان السفينة

[1] بن حميش صوريا، المرجع السابق ص 6.

[2] المرجع نفسه، ص 8.

نظرا لدوره المحوري في الإشراف على الملاحة البحرية وضمان سلامة الركاب والبضائع ،ما يجعل أي إخلال بأداء مهامه قد يعرضه الى المساءلة الجزائية، وذلك من خلال المبحث الأول الذي تطرقنا فيه إلى تعريف المسؤولية الجزائية لربان السفينة، كما بينا خصائص المسؤولية الجزائية لربان السفينة ، من خلال تعرضنا لها، كما حاولنا في المبحث الثاني معالجة شروط المسؤولية الجزائية لربان السفينة باعتبارها تقوم على مجموعة من الشروط أي لابد من وجود اخلال قانوني من طرف الربان، وتحقيق ضرر يلحق بالغير ووجود علاقة سببية تربط بينهم.

الفصل الثاني:

جرائم ربان السفينة وفقا للقانون البحري والقوانين ذات الصلة والاتفاقيات.

يعتبر ربان السفينة من أبرز الشخصيات في مجال الملاحة البحرية، حتى أن القدماء وصفوه بأنه المسؤول الأعلى على متن السفينة بعد إرادة الله تعالى، لما يتحمله من مسؤوليات واسعة تتعلق بقيادتها وضمان سلامة من عليها. منحها له القانون والعرف البحري، وهذا المركز الخاص للربان لا مثيل له في البر وعملا بمبدأ تلازم السلطة والمسؤولية نجد أن مسؤوليات الربان متعددة بتعدد هده السلطات، وتشمل المهام الإدارية، الفنية، الأمنية، وكل إخلال بأي منها قد يؤدي إلى قيام مسؤوليته الجزائية سواء بفعل مباشر أو إهمال جسيم في أداء الواجب وعلى العموم تقسم الجرائم المؤدية لقيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة إلى صنفين، حيث نجد البعض من هذه الجرائم نص عليها القانون البحري **(المبحث الأول)** والبعض الآخر نصت عليها قوانين أخرى واتفاقيات **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول: الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري.

يتضمن القانون البحري النصوص المتعلقة بالمسؤولية الجزائية لربان السفينة، حيث وردت هذه الأحكام في القسم الثالث من الفصل الأول للباب الثاني. وقد بين هذا القسم مختلف الجرائم الناتجة عن المساس بأمن الملاحة البحرية في **(المطلب الأول)** وكذلك الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية.

تعتبر الملاحة البحرية علما وتقنية تعني بتوجيه السفن من مكان إلى آخر وتحديد موقعها، وهي عملية تتضمن التخطيط، التسجيل، والتحكم في حركة السفن أثناء تنقلها. وتشمل كل نشاط يمارس في البحر باستخدام وسائل علمية وبواسطة سفن قد تتعرض لمخاطر البحر، كما أن الجرائم البحرية مرتبطة أساسا بالملاحة البحرية فالمشرع قرر المسؤولية الجزائية لربان السفينة متى صدر منه خطأ أو فعلا من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية سواء عند إخلاله بمبدأ السلامة البحرية **(الفرع الأول)** أو عن التلوث البحري **(الفرع لثاني)**.

الفرع الأول: مسؤولية الربان عن إخلاله بمبدأ السلامة البحرية

حرص المشرع على بيان أهم الواجبات التي تضمن سلامة الرحلة، ويترتب على الإخلال بأحد منها تعريض السفينة وما عليها إلى خطر، وبما أن أي قرار يتعلق بالسفينة ومما عليها يعود إلى الربان فإنه يعد المسؤول لأول عن هذه الأخطار، ولقد عدد القانون البحري الجرائم التي تستوجب قيام مسؤولية الربان والتي تتمثل في:

أولا: التسبب في تصادم أو جنوح السفينة

إن التسبب في التصادم أو جنوح السفن من أخطر الحوادث البحرية التي تهدد سلامة الأرواح والممتلكات البحرية والبيئة البحرية، إذ يتوجب على الربان اتقاء كل الأمور التي تؤدي إلى حدوث تصادم بحري كون هذا الأخير يمس بمبدأ سلامة الرحلة البحرية، [1] فالمشرع الجزائري عرف التصادم في نص المادة 273 ق ب بأنه "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي

[1] وسيلة أريوط: المسؤولية **الجنائية لربان السفينة**، مجلة الميزان، المجلد 02، العدد 02، السنة 2017، ص 125.

أو اصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه الإقليمية التي وقع فيها التصادم ، ويعاقب ربان سفينة الذي يقوم بمخالفة القواعد المنصوص عليها في التنظيمات البحرية، أو أي فعل آخر من الإهمال الذي تسبب لسفينته، أو لسفينة أخرى في اصطدام، أو جنوح، أو تصادم مع عائق ظاهر، أو معروف، أو تسبب في عطب للسفينة، أو حمولتها، أو المساس بالبيئة البحرية، بالحبس من (6) أشهر إلى (5) سنوات، وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، أو بإحدى العقوبتين،[1] أما إذا تسبب نفس الفعل المذكور إلى جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت فإنه يعاقب بالعقوبات المذكورة في نص المادتين 264 و422 من قانون العقوبات على التوالي، وهي الحبس من سنة إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 100000 إلى 500000 دج، وإذا أدى نفس الفعل المذكور إلى فقدان السفينة، أو جروح انجر عنها عجز دائم تكون العقوبة بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات، وفي حالة وفاة شخص، أو عدة أشخاص تكون العقوبة السجن من (10) سنوات إلى (20) سنة .

ثانيا: عدم مراعاة الاتجاه الملاحي

يتحمل الربان مسؤولية كبيرة في توجيه السفينة وضبط حركتها، خصوصا أثناء الإبحار في الموانئ أو عند الاقتراب من مناطق الرسو، كما يجب عليه قيادة السفينة وفقا لقواعد الملاحة البحرية والمبادئ المعمول بها، مع الالتزام التام بالإشارات والعلامات الملاحية،[2] وعلى الربان مراعاة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية، وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 10.000 دج

[1] راجع المادة 483 من القانون البحري.

[2] مراد بسعيد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري الاتفاقيات الدولية**، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان 2011 – 2012، ص 277 ،278.

إلى 50.000 دج، بينما ترفع العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج إذا ارتكبت نفس الأفعال المذكورة آنفا ليلا أو في ظروف جوية سيئة[1].

ثالثا: عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة

يلتزم ربان السفينة بالتأكد قبل الشروع في أي رحلة بحرية من صلاحية وثائق السفينة، أي أنها لا تزال سارية المفعول ولم تنتهي صلاحيتها أو تم توقيفها عن العمل، وفي حالة إخلاله بهذا الواجب فإنه يعرض نفسه للعقوبات المنصوص عليها في المادة 488 من القانون البحري، والمتمثلة في الحبس من شهرين إلى سنتين بالإضافة إلى غرامة مالية تتراوح ما بين 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

رابعا: ترك سفينة في حالة خطر

بما أن الربان يتحمل مسؤولية قيادة السفينة أثناء الرحلة البحرية، فإنه قد جرم تركه للسفينة وهي في وضع خطير دون ضرورة أو دون استشارة ضباطه،[2] ففي حالة إخلاله بهذا الالتزام فإنه يعاقب بعقوبة سالبة للحرية تتمثل في الحبس من شهرين إلى ستة أشهر، ويعاقب بنفس العقوبة كل ربان اضطر لترك سفينته ولم يكن الأخير على متنها أو الربان الذي يترك السفينة وهي في حالة خطر ويهمل تنظيم إنقاذ الطاقم والركاب، وإنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة وكذلك الأشياء والبضائع الثمينة الموجودة على متن السفينة [3] .

[1] راجع المادة 487 من القانون البحري.

[2] وسيلة أريوط ، المرجع السابق، ص 124.

[3] راجع المادة 486، من القانون البحري.

خامسا: الإبحار بسفينة غير صالحة

تعد سلامة الملاحة البحرية من أبرز الالتزامات التي يتحملها ربان السفينة، باعتبارها مرتبطة بشكل مباشر بحماية الأرواح البشرية والحفاظ على البيئة البحرية، كما تساهم في ضمان سير الملاحة بشكل منظم وآمن، مما ينعكس على حماية الممتلكات ودعم النشاط البحري، إذ يجب على ربان السفينة أن يخضع سفينته قبل الإبحار للمعاينة لبيان مدى صلاحيتها وجاهزيتها للملاحة البحرية، للحصول على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة ولا يتسنى له ذلك إلا بعد إجراءات معاينة خاصة بسلامة السفينة، ويسمى هذا الإجراء تفتيش الوضع في الخدمة، إذ قبل وضع السفينة في الخدمة لابد من فحصها، [1] ويعتبر الإخلال بهذه الالتزامات خطرا يهدد الأمن البحري ويعرض السفينة وركابها والبيئة البحرية لأضرار جسيمة. فإذا أبحر الربان بسفينة غير صالحة للملاحة فقد يعرض نفسه لعقوبة جزائية إثر مخالفته للقانون في عاقب بغرامة مالية من 50.000دج إلى 300.000دج، كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو ممونة كل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000دج إلى 600.000دج إذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولى أعلاه يعرض السفينة في ذاتها أو السفن الأخرى أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية للخطر[2].

[1] وسيلة أريوط، المرجع السابق، ص 123.

[2] راجع المادة 479 من القانون البحري.

الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن التلوث البحري

تحظى مسألة التلوث البحري باهتمام بالغ من قبل الدول والمنظمات الدولية ويعود السبب في ذلك أن البحر لا يعد فقط وسيلة للنقل، بل يعتبر أيضا مصدرا هاما للثروات المائية والطبيعية، وبالنظر إلى هذا الدور الحيوي أولى القانون البحري أهمية خاصة لمسألة التلوث، إذ يعد تسبب الربان في تلوث البيئة البحرية مظهرا من مظاهر المسؤولية الجنائية وعليه سنتناول اسباب التلوث البحري المتسبب فيه الربان الناتج من حادث ملاحي **(أولا)** ثم من طرح مواد ملوثة في البحر خارج الحالات المصرح بها قانونا **(ثانيا)**.

أولا: التلوث الناتج عن حادث ملاحي

يعتبر التلوث فعلا من الأفعال الناتجة عن الحوادث الملاحية، حيث يلتزم ربان السفينة بتجنب الأفعال التي ينتج عنها التلوث البحري لذلك نجد أن القانون البحري قد حدد عقوبة التلوث الناتج عن حادث ملاحي التي تنص على أنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج، أو بإحدى العقوبتين كل ربان سفينة جزائرية، أو أجنبية تنقل حمولة محروقات، أو مواد خطيرة أخرى ، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها، وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكدا طبيعة وأهمية الحمولة، وفي حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة يعاقب الربان بالسجن من5 إلى10 سنوات و بغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين.[1]

[1] راجع المادة 495 من القانون البحري.

ثانيا: طرح المواد الملوثة

يمنع القانون الجزائر أن تصب وتغمر، وتحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها الإضرار بالبحر أو بالصحة العمومية[1]، لذلك يعاقب كل ربان سفينة بالحبس من سنة إلى 05 سنوات و غرامة مالية تتراوح بين 100.000 دج إلى 1000.000 دج، وإذا تكرر الفعل فإن العقوبة قد تتضاعف،[2] لكن إذا كان الربان غير خاضع لأحكام المعاهدة الدولية فتطبق عليه المادة 94 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والتي تنص على أنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 1.000.000 دج لكل ربان غير خاضع لأحكام المعاهدة الدولية ويقوم بارتكاب مخالفة لأحكام المادة 93 السابق ذكرها أعلاه وتضاعف العقوبة في حالة العود، كما نرى المادة 500 من القانون البحري، شددت في عقوبة ربان السفينة الجزائرية كانت أو أجنبية الذي لقي النفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني و المتمثلة في عقوبة الإعدام.

المطلب الثاني: مسؤولية الربان عن المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن

إن ربان السفينة بصفته قائدا للسفينة ومن عليها في عرض البحر يعتبر المكلف من جانب الدولة بسد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة، فسلطاته الواسعة تستدعي بذل جهد أكبر من أجل تحقيق الغاية من ورائها، فكونه القائد للسفينة لابد عليه احترام أنظمة الملاحة البحرية

[1] راجع المادة 210 من القانون البحري.

[2] راجع المادة 93 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وكل مساس من جانبه بهده الالتزامات يجعله مسؤولا جزائيا سواء عند الإخلال بنظام الملاحة البحرية **(الفرع الأول)** أو الإخلال بالانضباط على مستوى السفن **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: مسؤولية الربان عن المساس بنظام الملاحة البحرية

يشكل النظام الملاحي البحري منظومة دقيقة تستند إلى قواعد قانونية وفنية تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة، حماية الأرواح والحفاظ على البيئة البحرية ، وفي قلب هذه المنظومة، يقف الربان باعتباره القائد الفعلي للسفينة، فهو لا يقتصر دوره على القيادة فقط بل يتحمل مسؤوليات جسيمة تتعلق بمخالفة و القواعد المتعلقة برفع العلم**(أولا)** والجرائم المتعلقة بالإرشاد البحري**(ثانيا)** وجرائم نقل الملكية بدون ترخيص**(ثالثا)** والجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة**(رابعا)** وأعمال القرصنة البحرية **(خامسا)** وإتلاف الحمولة أو العتاد أو المؤونة**(سادسا)** .

أولا: مخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم

يعد ربان السفينة قد مس بنظام الملاحة البحرية إذا أخل بالقواعد المتعلقة برفع العلم وتطبق عليه العقوبات المقررة حسب الأحوال، حيث يعاقب ربان السفينة الذي يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية تحت أعلام عدة دول بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة مالية تتراوح ما بين 200.000 دج إلى 1.000.000 دج ، بالإضافة إلى مصادرة السفينة من قبل الجهة القضائية التي أصدرت الحكم، [1] كما يعاقب بغرامة مالية من20000 دج إلى 100000 دج كل ربان سفينة جزائرية لا يضع، أو لا يرفع على السفينة العلم الجزائري حسب

[1] راجع المادة 501 من القانون البحري.

النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية،[1] وكل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة، أو يرفع على سفينته علما أجنبيا من القانون البحري الجزائري، بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و غرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج ،[2] كما أن الربان الذي لم يلتزم بتقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ ، أولم يرفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية في الموانئ ولم يمسك الوثائق والشهادات القانونية ولم يحتفظ بها على متن السفينة، فإنه يعاقب طبقا للمادة 506 من القانون البحري، بغرامة مالية تتراوح ما بين 20000 دج إلى 40000 دج .

ثانيا: الجرائم المتعلقة بالإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من بين أهم المهن في مجال الملاحة البحرية التجارية، حيث يرتكز على تقديم المساعدة للسفن بهدف تجنب الأخطار المحتملة التي قد تواجهها أثناء دخولها أو مغادرتها للميناء سواء نتيجة للصدمات البحرية أو الأضرار التي قد تلحق بها، ويتولى المرشد البحري توجيه السفن داخل الميناء أو خارجه مما يساهم في تنظيم حركة الملاحة البحرية، وإن كان ذلك يتطلب أحيانا تكاليف مالية معتبرة [3].

ويعرف الإرشاد البحري بأنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ و المياه الداخلية و الخروج منها، [4] كما خص المشرع أنواعا من السفن أثناء الدخول إلى الموانئ الجزائرية أو

[1] راجع المادة 505 من القانون البحري.

[2] راجع المادة 504 من القانون البحري.

[3] العربي شحط عبد القادر: **أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري**، مجلة قانون النقل والنشاطات الميناائية ، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017، ص 10.

[4] راجع المادة 171 من القانون البحري.

الخروج منها بنظام الإرشاد البحري، و هدا الإجراء إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري،[1] وعليه فإن كل ربان يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه دون مرشد، أو يعيق إركاب وإنزالا لمرشد، أو يرفض دفع مصاريف الإرشاد يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 500000 دج [2] .

ثالثا: جرائم نقل الملكية بدون ترخيص

رغم أن النشاط البحري يتيح للربان القيام ببعض التصرفات المتعلقة باستغلال السفينة مثل شراء الوقود والمواد الغذائية وغيرها، إلا أنه يظل ملزما بالمحافظة على ملكية السفينة، وإذا أخل بهذا الالتزام، كأن يقوم ببيع السفينة، أو تحويل ملكيتها أو التنازل عنها لصالح شخص آخر دون الحصول على ترخيص فإنه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100000دج إلى 500000 دج [3].

رابعا:الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة

يلتزم ربان السفينة بمراعاة الحظر المفروض من طرف السلطات البحرية أو الإدارية أو القضائية، فإذا خالف الربان هذا الالتزام، وقام بإخراج السفينة من ميناء الجزائر، أو غادر المرفأ

[1] السفن المستثناة والمعفاة من إجبارية الإرشاد حسب نص المادة 178 ق ب ج هي: السفن الشراعية أقل من 100 طن، السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية، سفن المنارات والعلامات.

[2] راجع المادة 518 من القانون البحري.

[3] راجع المادة 513 من القانون البحري.

أو منطقة الإرساء التي توجد بها السفينة، مخالفا لذلك الحظر فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية تتراوح ما بين 20000 دج إلى 100000 دج[1].

خامسا: أعمال القرصنة البحرية.

تعتبر القرصنة البحرية من الظواهر الخطيرة التي تهدد أمن واستقرار الملاحة الدولية، حيث تعرف القرصنة :" بأنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر، بين مركب لحسابه الخاص، مستهدفا السلب، أو النهب للسفن الأخرى، أيا كان جنسيتها، أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها، أو الأمرين معا."[2] فنظرا لخطورتها حاربت القوانين الدولية والوطنية مثل هذه الأفعال حفاظا على نظام الملاحة البحرية وأمنها، وقد قرر القانون البحري عقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة، مع مصادرة السفينة، وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على مثلها لكل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها حيث اعتبر وحدد أعمال القرصنة على النحو التالي:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف، أو الحيازة، أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة ضد.
- كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.

ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أي دولة.

[1] راجع المادة 509 من القانون البحري.

[2] صلاح محمد سليمة، **القرصنة البحرية**، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 59، 60.

- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها إن السفينة المذكورة سفينة قرصنة[1].

سادسا: إتلاف الحمولة أو العتاد أو المؤونة

الربان الذي يقوم بإتلاف الحمولة دون ضرورة سواء جزئيا أو كليا، أو عتاد على متن السفينة أو يقوم بالتفريغ يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج [2]، والضرورة المقصودة هنا هي تلك المنصوص عليها في المادة 300 من القانون البحري، أي إذا كانت هذه التضحية لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها[3] .

الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن المساس بالانضباط على مستوى السفن

تعد مسؤولية الربان في الحفاظ على الانضباط على مثن السفينة من أبرز واجباته الأساسية، نظرا للدور الحيوي الذي يؤديه في ضمان سلامة الطاقم والمسافرين وحسن سير الملاحة، وأي إخلال بالتزاماته قد يهدد أمن السفينة أو يعطل أداء المهام، وتتمثل الجرائم الماسة بالانضباط على مستوى السفن في جرائم التهريب والتدليس**(أولا)** والسكر على مثن السفينة **(ثانيا)** والتعسف في استعمال السلطة **(ثالثا)** والجرائم الماسة بمهمة القيادة**(رابعا)** والغياب على مثن السفينة **(خامسا)** وإفساد المؤونة **(سادسا)**.

[1] راجع المادة 519 من القانون البحري.

[2] راجع المادة 514 من القانون البحري.

[3] راجع المادة 514 من القانون البحري.

أولا: جرائم التزوير التهريب

إذا قام الربان بتسجيل أحداث مزورة على وثائق السفينة مخالفة للحقيقة يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 03 سنوات وغرامة مالية من 15000دج إلى 150000 دج، [1]كما يعاقب ربان السفينة إذا قام بالمساعدة على نقل الكحول والمشروبات الكحولية الموجهة للاستهلاك من طرف الطاقم تفوق الكميات المرخصة إذا رخص بنقلها بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج [2].

ثانيا: السكر على متن السفينة

إن جريمة السكر على متن السفينة تعد مخالفة من المخالفات التي تهدد أمن السفينة وسلامة الملاحة البحرية كما تناولها القانون البحري، حيث يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة واحدة (1) وبغرامة مالية من 5.000دج إلى 20.000دج كل ربان يضبط في حالة سكر على متن سفينته وكل عضو طاقم آخر متعود على السكر، أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة وتضاعف هذه العقوبة بالنسبة للربان في حالة العود، [3] أما إذا قام الربان بالمساعدة على نقل الكحول والمشروبات الكحولية الموجهة للاستهلاك من طرف الطاقم تفوق الكميات المرخصة إذا رخص بنقله فإنه يعاقب بالحب من ستة 06 أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 2000دج إلى 20000 دج، [4] وعليه يتضح لنا أن المشرع البحري لم يتطرق لتجريم قيادة السفينة تحت

[1] راجع المادة 528 من القانون البحري.

[2] راجع المادة 531 من القانون البحري.

[3] راجع المادة 534 من القانون البحري.

[4] راجع المادة، 531 من القانون البحري.

تأثير الكحول أو المواد المخدرة على خلاف ما ورد في التشريع المتعلق بحركة المرور والذي تضمن أحكاما صريحة تجرم السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة.

ثالثا: التعسف في استعمال السلطة

يقصد بالتعسف في استعمال السلطة كل سلوكا إيجابيا من الموظف العمومي يتمثل في أدائه عملا مخالفا للقانون، أو للتنظيم أو سلوكا سلبيا يتمثل في امتناعه عن أداء عمل يأمره القانون أو التنظيم بأدائه،[1] وعليه فكل ربان أو ضابط، أو كل مسؤول يأمر آخر ويتعسف في سلطته، أو يأمر أو يسمح بالتعسف في سلطته اتجاه شخص على متن السفينة فيعد مرتكبا لجريمة بحرية يعاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج، كما يعاقب بالعقوبة نفسها كل عضو من أعضاء الطاقم الذي يهين عضوا آخر، كذلك كل ربان أو عضو من أعضاء الطاقم يستعمل العنف بدون أسباب شرعية أو يأمر باستعماله في ممارسة وظائفه أو بمناسبة ممارستها، فإنه يعاقب طبقا لأحكام قانون العقوبات، على أن تضاعف العقوبة إذا كان الضحية بحارا جديدا[2].

رابعا: الجرائم الماسة بمهمة قيادة

يرأس ربان السفينة الطاقم البحري (ضباط وملاحين)، الذين يستجيبون لأوامره ويقومون بتنفيذها لضمان حسن سير الرحلة البحرية بأمان، إذ لا يستطيع المجهز لوحده القيام بمتطلبات الاستغلال البحري فهو بحاجة إلى ربان لتولي قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية [3] فقي حالة

---

[1] أحسن بوسقيعة ، **الوجيز في القانون الجزائي الخاص**، ج 02، ط 13، دار هومة، الجزائر، 2012 _2013، ص 109.

[2] راجع المادة 524، من القانون البحري.

[3] إيمان فتحي حسن الجميل، **المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية**، الطبعة 01، المكتب الجامعي للنشر، مصر، 2014، ص 07، 08.

قيامه بمساعدة الغير على انتحال ممارسة قيادة السفينة، فإنه يعاقب طبقا لنص المادة 523 من القانون البحري بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وغرامة مالية تتراوح ما بين 10.000 دج إلى 100.000دج.

وفي حالة إهماله عمدا لمهمة قيادة السفينة، أو تركها قبل استخلاف دون سبب قاهر يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية تتراوح ما بين 20.000 دج إلى 1000.000 دج هذا في حالة ما إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء، أو متى كانت السفينة في الرحب أو في البحر تصبح العقوبة حسب نص المادة 525 قانون بحري جزائري، الحبس ما بين ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة مالية 50.000 دج إلى 200.000 دج، وفي حالة امتناع ربان السفينة عن المكوث في مركز قيادة السفينة عند دخوله للموانئ، أو الخروج منها يعاقب طبقا للمادة 526 ق ب ج بغرامة مالية ما بين 20.000دج إلى 1000.000 دج.

خامسا: الغياب على متن السفينة

يعاقب كل عضو طاقم يغيب بصفة غير منتظمة على متن عندما يكون معينا في مركز الحراسة، أو أمن وخاصة عندما ينجر عن هذا الغياب نتائج ضارة بالحبس من (06) أشهر إلى 05) سنوات وغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج [1] .

سادسا: إفساد المؤونة أو الحمولة

يعاقب كل شخص مبحر على متن السفينة، ويفسد عمدا المواد الغذائية، أو المشروبات، أو المواد الاستهلاكية الأخرى عن طريق خلطها بمواد تفسد، فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر

[1] راجع المادة، 527 من القانون البحري.

إلى سنتين وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج، كما يعاقب كل بحار يفسد البضائع التابعة للحمولة بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج، [1] وأما إذا تسبب إفساد المؤونة أو الحمولة إلى مرض شخص أو عدة أشخاص أو عجزهم أو حتى وفاتهم، فتطبق حسب الحالة أحكام المادة 432 من قانون العقوبات[2].

المبحث الثاني: مسؤولية الربان الجزائية وفقا لقوانين ذات الصلة والاتفاقيات.

أولت التشريعات البحرية في الجزائر اهتماما خاصا بالمسؤولية الجزائية لربان السفينة، معتبرتا إياه شخصا مسؤولا جزائيا عن الأفعال التي تقع منه أو بإشرافه أثناء أداء مهامه، كما أسست الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر إطار قانوني يعزز من محاسبة الربان في حالات الإهمال، أو ارتكاب الجرائم في المجال البحري، وعليه سوف نتناول المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا لقانوني حماية البيئة الجمارك في **(المطلب الأول)**، والمسؤولية الجزائية وفقا للاتفاقيات الدولية في **(المطلب الثاني)**.

[1] راجع المادة 231 فقرة 02، من القانون البحري.

[2] تتمثل العقوبات المنصوص عليها في المادة 432 في:

- ✓ السجن المؤقت من 10 سنوات إلى 20 سنة وغرامة من 1000000 دج إلى 2000000 دج في حالة تسبب الفعل في مرض شخص أو عدة أشخاص وعجزهم.
- ✓ في حالة الوفاة يعاقب الجناة بالسجن المؤبد.

المطلب الأول: مسؤولية الربان الجزائية وفقا لقانوني حماية البيئة والجمارك.

بما أن ربان السفينة المسؤول الأول عن إدارة وقيادة السفينة أثناء رحلاتها البحرية، فإنه يتحمل عبئ تنفيذ القوانين الوطنية أثناء وجوده على متن السفينة، وتتعدد مسؤولياته لتشمل مختلف المجالات القانونية لاسيما فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة **(الفرع الأول)** والإجراءات الجمركية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: مسؤولية الربان وفقا لقانون حماية البيئة.

أصبحت حماية البيئة البحرية من الأولويات المنتهجة في جميع الأنظمة القانونية ، نظرا لما تعرضت له من أخطار أدت إلى إحداث تغيرات جوهرية مست بجميع الأحياء البحرية، باعتبار أن الوسط البحري عنصرا مهما من عناصر البيئة، فالمسؤولية القانونية بمختلف أنواعها من شأنها توفير الحماية للوسط البحري، لكن المسؤولية الجزائية لها دور كبير وفعال في هذه الحماية لما تحققه من أهداف ردعية، [1] ولقد تعددت العقوبات المقررة في مختلف المواد التي تعرضت إلى مسؤولية الربان الجزائية في القانون البحري التي ذكرناها سابقا، إلا أنها لم تشمل كافة الأفعال التي يكون فيها الربان محل مساءلة جزائية عنها، وتركت بدلك المجال مفتوحا أمام قوانين أخرى كقانون حماية البيئة .

أولى قانون حماية البيئة رقم 03-10السالف الذكر، أهمية كبيرة وواسعة لحماية البيئة كلها، وخاصة البيئة البحرية بحيث ورد هذا الموضوع في الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث المعنون بمقتضيات حماية البيئة، حيث تنص المادة 52 من قانون حماية البيئة، على أنه

[1] خيرة شيماء سايح، هند بلخير، **دور التشريع الجزائري في مكافحة جرائم البيئة البحرية**، دفاتر السياسة والقانون، الجزائر، المجلد 13، العدد 02 ،2021، ص113.

مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر مواد من شأنها:

- الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في دلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري.
- إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها.
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمساس بقدراتها السياحية.

على أنه يجوز للوزير المكلف بالبيئة البحرية، بعد إجراء تحقيق الترخيص بالصب أو الغمر أو الترميد بالبحر مع مراعاة شروط الخطر وعدم الإضرار،[1] ولكن في حالة توفرت الحالات القاهرة التي تؤدي إلى تقلبات جوية أو عوامل أخرى، أو تعرض حياة البشر أو أمن السفينة للخطر فإنه لا تطبق الأحكام المذكورة سابقا، [2] كما أوجب هذا القانون على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة ، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبه ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري و المياه والسواحل الوطنية، [3] في حين يعاقب كل ربان تسبب بسوء تصرفه، أو رعونته، أو إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي، أو لم يتحكم فيهن أو لم يتفاداه ، ونجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري بغرامة مالية تتراوح بين 100000 دج إلى 1000000دج [4].

[1] راجع المادة 53 من القانون 03 . 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

[2] راجع المادة 54 من القانون 03 . 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

[3] راجع المادة 57 من القانون 03 . 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

[4] راجع المادة 97 من القانون 03 . 10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

يستخلص من هده النصوص أنها تشير إلى أن القانون حمل المسؤولية الجزائية وواضح لربان السفينة لكونه قادرا على تنفيذ التدابير الضرورية التي يفرضها القانون، بهدف المحافظة من التلوث البيئي ومنع العاملين تحت إشرافه من ارتكاب أفعال مخالفة للقانون أو الإجراءات البيئية.

الفرع الثاني: مسؤولية الربان وفقا لأحكام قانون الجمارك.

تناول الفصل الرابع من التشريع الجمركي، [1] المعنون بإحضار البضائع أمام الجمارك وفي قسمه الثاني المعنون بالنقل بحرا، الأحكام التي تمس ربان السفينة، فنتجه للقانون الجمركي ونرى بأنه نص المادة 56 من قانون الجمارك على أنه:" يتوجب على الربان أو وكيله المخول بصفة قانونية أو وكيل السفينة أن يقدم لمكتب الجمارك خلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء:

- التصريح بالحمولة كما هو مؤشر عليه من طرف أعوان الجمارك أو من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل مرفقا عند الاقتضاء بترجمته الرسمية.
- التصريح بالبضائع الخطرة.
- قائمة المسافرين التصريح بأمتعة وبضائع أفراد الطاقم.
- كل الوثائق الأخرى أو التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات المصادق عليها من طرف الجزائر، التي قد تطالب بها مصالح الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها.

على أن تقدم هده الوثائق ولو كانت السفن فارغة ولا تسري مدة الأربع وعشرين ساعة المنصوص عليها الجمعة والأعياد"، كما يتوجب على ربان كل سفينة، بمجرد دخولها إلى المنطقة البحرية من النطاق الجمركي وعند أول طلب تقديم يومية السفينة، والتصريح بالحمولة أو آية

[1] القانون 98-10 المؤرخ في 22-08-1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21-07-1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 61، في الصادرة في 23-08-1998.

وثيقة أخرى تقوم مقامها، كما يجب أن يسلم المستندات ذات الصلة إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بمجرد صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة المراقبة [1].

كما أوجبت على أن المادة 54 من قانون الجمارك أن تتضمن الوثيقة تصريحا موجزا لحمولة السفينة، وكذا البيانات الضرورية للتعرف على البضائع ووسيلة النقل، لاسيما عدد الطرود و نوعها وعلاماتها، أو أرقامها، و طبيعة البضائع، و وزنها الإجمالي ومكان شحنها، كما أوجبت أن تكون موقعة من قبل الربان،[2] وترتيبا على هذا فإن ربان السفينة مهما كانت حمولته يعد مسؤولا عن كل شكل من أشكال السهو، أو الوثائق التي تقوم مقامها بصفة عامة كل المخالفات الجمركية التي ترتكب على متن السفينة ،غير أنه لا تطبق العقوبات السالبة للحرية المنصوص عليها في قانون الجمارك إلا في حالة 'ارتكاب خطأ شخصي من الربان[3].

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية

وضعت عدة اتفاقيات دولية إطارا قانونا يحمل الربان المسؤولية عن أفعاله أو تقصيراته التي قد تعرض الأرواح أو البيئة البحرية للخطر، لهذا سوف نتطرق في هدا المطلب إلى بعض الاتفاقيات الدولية والتي تتضمن أحكاما تتعلق بالمسؤولية الجزائية لربان السفينة للوقوف على مدى هذه المسؤولية، وحالات الإعفاء منها، حيث قسمناه إلى فرعين(**الفرع الأول)** المسؤولية الجزائية للربان وفقا لأحكام اتفاقية سولاس لسنة، 1974 أما(**الفرع الثاني)** المسؤولية الجزائية

[1] راجع المادة 53 من قانون الجمارك.

[2] راجع المادة 54 من قانون الجمارك.

[3] راجع المادة 304 من قانون الجمارك.

للربان وفقا لاتفاقية قانون البحار 1982 و**(الفرع الثالث)** الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات، وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة1978 .

الفرع الأول: المسؤولية الجزائية للربان وفقا لأحكام اتفاقية سولاس (solas) لسنة 1974[1].

تعد اتفاقية سولاس من أهم الاتفاقيات الدولية في مجال السلامة البحرية، صادقت عليها الجزائر في 3 نوفمبر 1983، ودخلت حيز التنفيذ في 3 فبراير 1984، حيث تحدد هذه الاتفاقية الحد الأدنى من المعايير المتعلقة ببناء السفن وتجهيزها وتشغيلها لضمان سلامة الارواح في البحر، كما تضمن أحكام تتعلق بالمسؤولية الجزائية لربان السفينة، والتي سوف نتطرق إليها، فبعد حادثة تيتانيك والخسائر الهائلة التي منيت بها البشرية تحرك الشارع الدولي لسن اتفاقية دولية لضمان سلامة الأرواح في البحار ألا وهي اتفاقية سولاس، فالسفينة تسير وعلى متنها ثروات هائلة ولا شك أن أثمن ما على ظهرها هي الروح البشرية التي لا تقدر بثمن، والتي هي عند بارئها هي أقدس وأعلى مكانة، ولتحقيق هدا الهدف نجد بعض نصوص هده الاتفاقية أنها قررت بعض قواعد الإعفاء من المسؤولية الجزائية للربان، وذلك لتشجيعه على إنقاذ الأرواح البشرية ،[2] إذ نجد المادة 05 من هده الاتفاقية أجازت للدول الأطراف المتعاقدة من أجل غرض إجلاء الأشخاص للحيلولة دون تهديد سلامة أرواحهم أن تأذن بنقل عدد من الأشخاص على سفنها يزيد من العدد المسموح به في الأحوال العادية،كما تسمح الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح لكل دولة عضوا فيها نقل عدد من الأشخاص يجاوز العدد المصرح به قانونا، في الأحوال العادية

[1] اتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحر، ابرمت في 01-11-1974 ودخلت حيز النفاذ في 25-05-1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27-08-1983، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 36، الصادرة في 30-08-1983.

[2] وسيلة أريوط ، المرجع السابق، ص 137.

دون أن تنعقد مسؤولية الربان الجزائية، وعليه فالمشرع الدولي، ومراعاة منه للظروف الصعبة التي قد تنشأ عن وقوع حوادث بحرية و ما ينجم عنها من خسائر فادحة قد تنال من الأرواح قد قرر وجها من أوجه الإعفاء من المسؤولية يستفيد من الربان لكن هذا الإعفاء ليس مطلقا وإنما يرد في حالتين:

- حق الدول الأعضاء الأخرى في الرقابة على مثل هذه السفن لما تدخل موانئها.
- إرسال تقرير شامل ومفصل لطبيعة إلى الصادر في مثل هده الأحوال إلى الأمين العام للمنظمة[1].

كما تضمنت اتفاقية سولاس الخدمات الخاصة بسلامة الملاحة، حيث تنص المادة 67 من اتفاقية سولاس على أنه يلزم على كل ربان سفينة تواجه حطاما، أو أي خطر مباشر على الملاحة البحرية أن ينشر كل المعلومات على جميع الوسائل المتوافرة لديه إلى السفن الغربية والسلطات المختصة والمعلومات التي تنشر يفضل أن تكون بلغة مفهومة لدى السلطات المختصة، لغة عربية أو إنجليزية، وأن تشمل رسائل الخطر على جميع المعلومات التي تتعلق بنوع وموقع وتاريخ الخطر والوقت وكل ما هو موجود من معلومات.

[1] نصت المادة 05 من اتفاقية سولاس السالف الذكر على نقل الأشخاص في حالات الطوارئ:

أ- يجوز لأي حكومة متعاقدة أن تأذن بنقل أشخاص على متن سفنها يفوق عددهم ما تسمح به هذه الاتفاقية إذا كان الغرض إجلاؤهم لتلافي خطر يتهدد حياتهم.

ب- لا يحرم هذا الإذن الحكومات الأخرى المتعاقدة من أي حق من حقوق الرقابة، في إطار هذه الاتفاقية، على هذه السفن عندما تدخل موانئها.

ج تخطر الحكومة المتعاقدة الآذنة الأمين العام بهذا الإذن مع بيان ظروف منح هذا الإذن.. المصدر موقع الأمم المتحدة للمعاهدات، الموقع الرسمي: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201226/volume-1226-I-18961-French.pdf ، تاريخ الاطلاع 16-07-2025، على الساعة 18.00 بتوقيت الجزائر.

كما يجب على ربان السفينة تقديم المساعدة عند استقبال المعلومات بوجود أشخاص مكروبين في البحر بالتوجه إليهم بسرعة لإنقاذهم، مع خدمة البحث والإنقاذ إن أمكن، وأما إدا كانت السفينة التي تستلم الاستغاثة عاجزة عن التوجه لإنقاذهم وإذا تبين لها في الظروف الخاصة للحالة أن ذلك غير معقول وغير ضروري وجب على الربان أن يدون في سجل السفينة سبب التخلف عن الاتقاد، وإخبار أطراف البحث والإنقاذ كذلك، بالإضافة إلى توجه الربان إلى البحر والتأكد من تخطيط الرحلة إذا تم باستخدام الخرائط والمطبوعات الملائمة للبحر مع مراعاة الخطوط التوجيهية والتوصيات التي تضعها هده المنظمة [1].

الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (unclose) 1982[2].

تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي وقعت عليها الجزائر في 10 ديسمبر 1982 ثم صادقت علها رسميا في 11 يونيو، الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحية أخرى، ففي حالة وقوع تصادم أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، تؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، لا يجوز أن تقادم أية دعوى جزائية، أو تأديبية ضد الشخص، إلا أمام السلطات القضائية أو

[1] نصت المادة 67 الفقرة 23 من الفصل الخامس لاتفاقية سولاس السابقة على يلتزم ربان السفينة المبحرة والتي تستطيع أن تمد يد المساعدة عند استقبال معلومات من أي مصدر بوجود أشخاص مكروبين في البحر بالتوجه بأقصى سرعة لنجدتهم، مع تبليغهم أو خدمة البحث والإنقاذ بذلك، إن أمكن. وإذا كانت السفينة التي تستلم تنبيه الاستغاثة عاجزة عن التوجه لنجدتهم، أو إذا تبين لها في ضوء الظروف الخاصة للحالة أن ذلك غير معقول أو غير ضروري، وجب على الربان أن يدون سبب التخلف عن مساعدة المكروبين في سجل السفينة، وأن يخطر خدمة البحث والإنقاذ المعنية آخذاً في اعتباره القرار الموضوع من قبل المنظمة بأن يخطر خدمة البحث والإنقاذ المعنية. المصدر: موقع الأمم المتحدة للمعاهدات، الموقع الرسمي: لمصدر موقع الأمم المتحدة للمعاهدات، الموقع الرسمي: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201226/volume-1226-I-18961-French.pdf تاريخ الاطلاع 16-07-2025، على الساعة 18.20 بتوقيت الجزائر.

[2] المرسوم الرئاسي رقم 96 -53 المؤرخ في 22 -01-1996، الذي يتضمن المصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في جمايكا في 10 -12 -1982، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 06، الصادرة في ، 24 -01 -1996.

الإدارية لدولة العلم، أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها ، أما في المسائل التأديبية، تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة، بعد إتباع الطرق القانونية الواجبة، بأن تقرر سحب هده الشهادة، حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها، ولا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها، حتى ولو كان دلك على ذمة التحقيق [1].

بالإضافة إلى الالتزام بتقديم المساعدة حيث تطالب كل دولة ربان السفينة التي ترفع علمها، بأن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، بما يلي:

1. تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع.

2. التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا أخطر بحاجتهم إلى المساعدة وف، حدود ما يكون هدا العمل متوقعا منه بصورة معقولة.

3. تقديم المساعدة بعد حدوث تصادم للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها وحيثما كان دلك ممكنا، إعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناء تسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه

---

[1] نصت المادة 97 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

1- في حالة وقوع مصادمة او اية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار وتؤدي إلى مسؤولية جزائية او تأديبية لربان السفينة أو شيء اخر يعمل في خدمتها لا يجوز ان تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية او الإدارية لدولة العلم او للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

2- في المسائل التأديبية تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة او شهادة الاهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة بعد اتباع الطرق القانونية الواجبة بأن تقرر سحب هذه الشهادة حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.

3- لا تصدر أيه سلطات غير سلطات دولة العلم امرا باحتجاز سفينة او احتباسها حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق.

المصدر: موقع الأمم المتحدة: الموقع الرسمي https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf ، تاريخ الاطلاع 16-07-2025، على الساعة 18.40 بتوقيت الجزائر.

إليه، كما تعمل كل دولة ساحلية على إنشاء وتشغيل جهاز ملائم وفعال لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافظة والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافظة عليها، وتتعاون حيث تقتضي الظروف دلك، عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيقا لهدا الغرض حسب نص المادة 98 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

كما تناولت هذه الاتفاقية الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية، حيث لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص، أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية:

1. إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

2. إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد، أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

3. إذا طلب ربان السفينة، أو ممثل دبلوماسي، أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

4. إذا كانت هده التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، أو المواد التي تؤثر على العقل.

ولا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية، أما في الحالات المنصوص عليها في الفقرتين 1 و2، تخطر الدولة الساحلية، إذا طلب منها الربان دلك، ممثلا دبلوماسيا، أو موظفا قنصليا تابعا لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير،

وتسهل الاتصال بين هدا الممثل، أو الموظف وطاقم السفينة، ويجوز في حالات الطوارئ إرسال هدا الإخطار أثناء اتخاذ التدابير، كما تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف، أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف[1].

الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية للربان في ظل الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر1978[2].

نظرا لخطورة العمل البحري، فإن من الضروري أن تتوفر مجموعة من الشروط التي تضمن أداء وظيفيا جيدا للعاملين فيه، وعلى رأسهم ربان السفينة ولتحقيق دلك نصت الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والشهادات وأعمال النوبات لسنة 1978، على إلزامية استيفاء العاملين في المجال البحري لشروط محددة، تضمن كفاءتهم في أداء مهامهم، وقد أصدرت هده الاتفاقية عدة توصيات تتعلق بمستويات التدريب والشهادات المطلوبة توفرها، إضافة إلى إدراج عقوبات على

---

[1] تنص الفقرة 1 و2 من المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السالف الذكر على:

1- لا ينبغي للدولة الساحلية ان تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة اجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من اجل توقيف أي شخص او اجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية:

أ- إذا امتدت نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية

ب- أو إذا كانت الجريمة من يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

ج-او إذا طلب ربان السفينة او ممثل ديبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية

د- أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات او المواد التي تؤثر على العقل.

2- لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ضهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية. المصدر: موقع الأمم المتحدة، الموقع الرسمي: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf ، تاريخ الاطلاع 16-07-2025، على الساعة 19.00 بتوقيت الجزائر.

[2] الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين بالبحر لعام 1978، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88 – 88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 17 لسنة 27-04-1988.

المخالفين لأحكامها إذ أجازت للجهة القائمة بالتفتيش احتجاز جسم سفينة ومنعها من السفر عند وجود مبرر، كما جاء في التعديل الصادر سنة 1998، فالربان الذي لا يتوفر على الشروط والمؤهلات المطلوبة لا يمكن اعتباره صالحا لقيادة السفينة، [1] إضافة الى وجوب مسك وثيقة سارية صادرة عن الإدارة المختصة تؤهله لشغل وظيفة الربان، ولا يعتبر أي نوع من أنواع الغش وإلا خضع الربان للعقوبات الجزائية المقررة لجرائم التزوير والنصب وانتحال الصفة إن كان لذلك وجه، على أنه معني شهادة في مفهوم الاتفاقية هي كل وثيقة سارية المفعول أيا كانت تسميتها صادرة عن الإدارة أو بموافقتها أو معتمدة من قبلها، تؤهل حاملها لشغل الوظائف المنصوصة عليها طبقا للتعليمات الوطنية المعتمدة، وذلك متى كان قائدا لإحدى السفن التي تخضع لتطبيق أحكام هده الاتفاقية، والسفن التي تخضع لأحكام هذه الاتفاقية هي كل سفينة مخول لها قانونا رفع علم الدول الأعضاء فيما عدا السفن المملوكة ملكية عامة للدولة، أو تساهم الدولة في رأسمالها، وسفن الصيد، يخوت النزهة، السفن الشخصية بدائية الصنع، [2] وعليه تخضع السفن التجارية لإعمال بنود هده الاتفاقية وإدا أخل الربان في التزاماته بأحكام هده الاتفاقية فيسأل جزائيا.

نستخلص من هذا الفصل، بأن للربان مجموعة من الجرائم يمكن أن يرتكبها، سواء تلك الماسة بأمن الملاحة البحرية، وذلك اتضح لنا من خلال التصادم البحري والإبحار بسفينة غير

[1] وسيلة أريوط، المرجع السابق، ص 136.

[2] نصت المادة 10 من الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين بالبحر على تعترف الهيئة بشهادات الكفاءة الصادرة عدن دولة طرف في الاتفاقية ومدرجة علدي اللائحة البيضاء او موقع معها مذكرة تفاهم لتبادل الاعتراف بالشهادات البحرية بعدد استيفاء كافة المتطلبات الواردة في هذه التعليمات، المصدر: الهيئة البحرية الأردنية، الموقع الرسمي:-https://jma.gov.jo/wp-content/uploads/2024/12/Instructions-Standards-Training-Certification-And-Shift-For-Workers-at-Sea.pdf ، تاريخ الاطلاع 16-07-2025، على الساعة 19.20 بتوقيت الجزائر.

صالحة للملاحة، وأيضا التسبب في التلوث البحري، أو الجرائم المتعلقة بالنظام و الانضباط على مثن السفن، كأعمال القرصنة ومخالفة قواعد رفع العلم، كما يبرز لنا هذا الفصل المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للقوانين الوطنية ذات الصلة كقانون حماية البيئة الذي يجرم الأفعال التي تضر بأنظمة البيئية البحرية، أما قانون الجمارك عالج لنا التزام الربان بتقديم التصاريح اللازمة للجمارك إضافة الى ما تفرضه الاتفاقيات الدولية كاتفاقية "سولاس" المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية معايير التدريب ومنح الشهادات للعاملين في البحر ويتضح من خلال ذلك أن ربان السفينة يتحمل مسؤوليات جزائية كثيرة مما قد تؤديه الى عقوبات قانونية وذلك حسب مدى تأثيره على النظام البحري.

خـــاتمة

من خلال دراستنا لهذا الموضوع حاولنا تسليط الضوء على المسؤولية الجزائية لربان السفينة، بالنظر إلى أهمية الدور الذي يلعبه هذا الأخير أثناء القيادة وما يترتب على ذلك من مسؤوليات تجعله عنصرا أساسيا في الملاحة البحرية وتنظيمها، وعليه فقد تطرقنا في هذا الإطار إلى تعريف المسؤولية الجزائية ومفهومها في المجال البحري مبرزين خصائصها التي تميزها عن باقي صور المسؤولية الأخرى، إلى جانب تطرقنا أيضا إلى الشروط القانونية التي يجب توفرها ومدى انطباقها على أفعال ربان السفينة، إضافة الى دراسة العلاقة السببية بين سلوك الربان والأفعال المجرمة المنسوبة إليه أثناء تأدية مهامه، والتي من شأنها أن تؤدي إلى تحميل ربان السفينة المسؤولية الجزائية كاملة عنها، كما تناولنا مختلف الجرائم التي قد يسأل عنها ربان السفينة أثناء تأديته مهامه، وما يترتب عنها من عقوبات جزائية نص عليها التشريع البحري، مؤكدين في ذات السياق على أهمية الخطأ الجنائي الذي يعد المساهم الأكبر في قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة.

وعليه يتضح لنا أن المسؤولية الجزائية لربان السفينة قد حظيت بأهمية بالغة، من حيث الاحكام والقواعد القانونية المنظمة لها، لكن في نفس الوقت تبقى هذه الأحكام والقواعد القانونية بحاجة إلى مزيد من التوضيح والدقة، لاسيما في التشريع البحري والتشريعات الوطنية الأخرى المرتبطة بموضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة، وهو ما أسس لظهور ثغرات قانونية مرتبطة بالموضوع محل الدراسة، رأينا أنه من الواجب القضاء على هذه الثغرات عبر سدها سواء عن طريق تعديلها، أو إضافة نصوص قانونية جديدة تكون ذات فعالية عن التي قبلها.

أهم النتائج المتوصل إليها من خلال هذه الدراسة ما يلي:

1- إن المشرع الجزائري لم يهمل مسؤولية الربان، بل خصها بأحكام قانونية واضحة سواء في القانون البحري أو قانون العقوبات.

2- المسؤولية الجزائية لربان السفينة تتأسس على الأفعال المجرمة التي تصدر عنه أثناء مزاولته لمهامه سواء تعلقت بسلامة الملاحة أو مخالفة القوانين البحرية.

3- إن ربان السفينة لا يعد مجرد منفذ لتعليمات مالك السفينة، أو الشركة المالكة فحسب بل هو مسؤول قانونيا عن كل تصرف يصدر منه خلال إبحار السفينة.

4- المسؤولية الجزائية لربان السفينة يمكن أن تكون إما شخصية ناتجة عن إهمال، أو تقصير مباشر، أو تبعية في حالة تنفيذ الأوامر غير المشروعة الصادرة من الإدارة.

5- تشدد المشرع الجزائري مع ربان السفينة، بالنظر لخطورة المهام الموكلة إليه، إذ يعد هو أول من توجه إليه أصابع الاتهام، بعد كل حادث يقع سواء تعلق الأمر بحادث نص عليه القانون الداخلي، أو نصت عليه الاتفاقيات الدولية.

أهم النقائص المتوصل إليها من خلال هذه الدراسة ما يلي:

1- لم يتعرض المشرع الجزائري لتعريف المسؤولية الجزائية، واكتفى باستبعادها.

2- كانت معظم التعريفات الفقهية متقاربة مع بعضها إذ لا يوجد اختلاف في تعريفها، بل كان في مفرداتها.

3- جاءت المسؤولية الجزائية لربان السفينة مفروضة بشكل عشوائي، بل تخضع لجملة من المبادئ تميزها عن باقي صور المسؤولية القانونية الأخرى.

4- عدم اتخاذ ربان السفينة جميع التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة وركابها في حالة ما تعرضت السفينة لحادث بسبب نقص في إجراءات السلامة فقد يعتبر الربان مسؤولا جزائيا.

الاقتراحات التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة هي:

1-على المشرع الجزائري ضبط تعريف واضح ودقيق للمسؤولية الجزائية لربان السفينة في القانون البحري.

2- على المشرع الجزائري فرض عقوبات أكثر صرامة على المتسببين في تلوث البيئة البحرية.

3- ضرورة أن يكون ربان السفينة على دراية تامة باللوائح والقوانين البحرية ذات الصلة، وأن يلتزم باحترام معايير السلامة والممارسات البحرية لتجنب المساءلة الجزائية.

4- ضرورة ضمان اتخاذ جميع التدابير اللازمة من طرف ربان السفينة للحفاظ على سلامة هذه الأخيرة، وركابها إذا تعرضت السفينة لحادث بسبب نقص في إجراءات السلامة فقد يعتبر الربان مسؤولا جزائيا.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولا: المصادر القانونية

1. الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية سولاس المتعلقة **بإنقاذ الحياة البشرية في البحر**، ابرمت في 01-11-1974، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27-08-1983، الجريدة الرسمية الجزائرية، عدد 36، الصادرة في 30-08-1983.

2. الاتفاقية الدولية، **لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين بالبحر**، لعام 1978، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم 88 – 88 المؤرخ في 26-04-1988، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 17، الصادرة في 19-1988.

3. اتفاقية الأمم المتحدة **لقانون البحار** الموقعة في جمايكا في 10 -12 -1982، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 96 -53 المؤرخ في 22 -01-1996، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 06، الصادرة في، 24 -01 -1996.

2. القوانين والاوامر والمراسيم

1. القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25-06-1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 47، الصادرة في 27-06-1998.

2. القانون 98-10 المؤرخ في 22-08-1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21-07-1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 61 الصادرة في 23-08-1998.

3. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19-07-2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 43، الصادرة في 20-07-2003.

4. الأمر رقم 66-156، المؤرخ في08-08-1966، المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 49 الصادرة في11-06-1966، المعدل والمتمم بالقانون 14-01 المؤرخ في 04-02-2014، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 07، الصادرة في 16-02-2014.

5. القانون رقم15-12، المتعلق بحماية الطفل المؤرخ في 15-07-2015، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 39، الصادرة في 19-07-2015.

6. الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26-12-1975، المتعلق بالقانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 78، الصادرة في 30-09-1975.

7. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 29، الصادرة في 10-04-1976.

8. الأمر رقم 06-03 المؤرخ في 15-07-2006، المتضمن القانون الأساسي، العام للوظيفة العمومية، الجريدة الرسمية، العدد 46، الصادرة في 16-07-2006.

9. المرسوم التنفيذي رقم 2000 -338 المؤرخ في 26-10-2000، المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطها، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 64 الصادرة في 31-10-2000.

ثانيا: المراجع

1. الكتب

1. أحسن بوسقيعة، **الوجيز في القانون الجزائي الخاص**، الجزء 02، الطبعة 13، دار هومة، الجزائر، 2012 _2013.

2. إيمان فتحي حسن الجميل، **المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية**، الطبعة 01، المكتب الجامعي للنشر، مصر، سنة 2014.

3. بن ناصر بن رقية، **النظام القانوني للمسؤولية الإدارية في القانون الجزائري**، الطبعة 1، دار هومة، الجزائر، سنة 2010.

4. جمال إبراهيم الحيدري، **أحكام المسؤولية الجزائية**، الطبعة 2، مكتبة السنهوري، بغداد، سنة 2013.

5. حسن علي الذنون، **المبسوط في شرح القانون المدني الضرر**، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الأردن، سنة 2006.

6. صلاح محمد سليمة، **القرصنة البحرية**، الطبعة 1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، سنة 2014.

7. طالب حسن موسى، **القانون البحري**، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، سنة 2007.

8. عبد الرزاق السنهوري، **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد**، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، ج 01، القاهرة، سنة 1968.

9. على البارودي، **مبادئ القانون البحري**، الطبعة 1، منشأة المعارف للنشر، مصر، سنة 1975.

10. عبد القادر عودة، **التشريع الجنائي الإسلامي مقارنا بالقانون الوضعي**، الطبعة 1، دار الكاتب العربي، بيروت، السنة 1958.

11. عبد الرحمان خلفي، **القانون الجنائي العام دراسة مقارنة**، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2017.

12. محمد حزيط، **المسؤولية الجزائية للشركات التجارية في القانون الجزائري والقانون المقارن**، الطبعة1، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر ،2013.

13. محمود شحماط، **المختصر في القانون البحري الجزائري**، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر.

14. محمود نجيب حسني، **علاقة السببية في قانون العقوبات**، الطبعة 1، دار النهضة العربية، مصر سنة 1983.

15. مصطفى كمال طه، **القانون البحري**، دون طبعة، دار المعارف الإسكندرية، 1981.

2. المجلات العلمية

1. العربي شحط عبد القادر، **أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري**، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017.

2. عبد الحليم سعدي، **خصوصية أحكام المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي في جرائم الأعمال**، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الأخوة منتوري قسنطينة، العدد 3 ،2022.

3. عبد الرحمن حسين، على علام، **أثر الجهل والغلط في القانون على المسؤولية الجنائية**، رسالة دكتورة كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ،1984.

4. شيماء خيرة سايح، هند بلخير، **دور التشريع الجزائري في مكافحة جرائم البيئة البحرية**، دفاتر السياسة والقانون، الجزائر، المجلد 13، العدد 02. السنة 2021.

5. وسيلة أريوط، **المركز القانوني لربان السفينة**، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، المجلد الرابع، العدد 02، 8 جوان 2018.

6. وسيلة أريوط، **المسؤولية الجنائية لربان السفينة**، مجلة الميزان، المجلد 02، العدد 02، سنة 2017.

7. وسيلة أريوط، **ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، السنة 2017.

3. الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ. اطروحات الدكتوراه

1. مراد بسعيد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري الاتفاقيات الدولية**، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان 2011-2012.

ب. مذكرات ماجيستير

1. بن حميش صوريا: **العلاقة السببية في الجريمة**، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2014-2015.

ج. مذكرات ماستر

1. بخرشة مختار عز الدين محمد، **الرابطة السببية في الجرائم العمدية وغير العمدية**، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة 2019-2020.

ثالثا: المواقع الالكترونية:

1. اتفاقية سولاس (Solas) لسنة 1974 الموقع الرسمي: لمصدر موقع الأمم المتحدة للمعاهدات، الموقع الرسمي:
https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201226/volume-1226-I-18961-French.pdf

2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على موقع الأمم المتحدة على الانترنيت:
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

3. الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978 على الموقع الرسمي الهيئة البحرية الأردنية: https://jma.gov.jo/wp-content/uploads/2024/12/Instructions-Standards-Training-Certification-And-Shift-For-Workers-at-Sea.pdf

فهرس المحتويات

العنـــــوان	الصفحة
بسملة	
شكـــــر وتقـديـــــر	
إهـــداء	
المقدمة	**2**
الفصل الأول: مفهوم المسؤولية الجزائية لربان السفينة	
المبحث الأول: تعريف المسؤولية الجزائية لربان السفينة وخصائصها	**9**
المطلب الأول: تعريف المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**9**
الفرع الأول: التعريف التشريعي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة	**9**
الفرع الثاني: العريف الفقهي للمسؤولية الجزائية لربان السفينة	**10**
المطلب الثاني: خصائص المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**12**
الفرع الأول: مبدأ شرعية المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**12**
الفرع الثاني: مبدأ شخصية المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**14**
الفرع الثالث: مبدأ الإنسان محل المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**15**
المبحث الثاني: شروط قيام المسؤولية الجزائية لربان السفينة	**17**
المطلب الأول: الخطأ الجنائي	**17**

الفرع الأول: الخطأ الشخصي	**18**
الفرع الثاني: الخطأ المهني	**19**
المطلب الثاني: الضرر	**19**
الفرع الأول: الضرر المادي	**20**
أولا: إصابة الركاب أو الطاقم	**20**
ثانيا: أضرار بيئية جسيمة	**21**
الفرع الثاني: الضرر المعنوي	**23**
أولا: تشويه سمعت الربان	**24**
ثانيا: الإقصاء المهني الدائم أو المؤقت	**25**
المطلب الثالث: العلاقة السببية	**26**
الفرع الأول: نظرية تعادل الأسباب	**26**
الفرع الثاني: نظرية السبب المباشر او الفعال	**27**
الفرع الثالث: نظرية السبب الملائم	**29**
خلاصة الفصل	**30**
الفصل الثاني: جرائم ربان السفينة وفقا للقانون الجزائري والقوانين ذات الصلة	

المبحث الأول: الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري	**32**
المطلب الأول: الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية	**33**
الفرع الأول: مسؤولية الربان عن إخلاله بمبدأ السلامة البحرية	**33**
أولا: التسبب في تصادم أو جنوح السفينة	**33**
ثانيا: عدم مراعاة الاتجاه الملاحي	**34**
ثالثا: عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة	**35**
رابعا: ترك السفينة في حالة خطر	**35**
خامسا: الإبحار بسفينة غير صالحة	**36**
الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن التلوث البحري	**37**
أولا: التلوث الناتج عن حادث ملاحي	**37**
ثانيا: طرح المواد الملوثة	**38**
المطلب الثاني: مسؤولية الربان عن المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن	**38**

الفرع الأول مسؤولية الربان عن المساس بنظام الملاحة البحرية	**39**
أولا: مخالفة القواعد المتعلقة برفع العلم	**39**
ثانيا: جرائم نقل الملكية بدون ترخيص	**40**
ثالثا: الجرائم المتعلقة بالإرشاد البحري	**41**
رابعا: الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة	**41**
خامسا: أعمال القرصنة	**42**
سادسا: إتلاف الحمولة أو العتاد أو المؤونة	**43**
الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن المساس بالانضباط على مثن السفن	**43**
أولا: جرائم التهريب والتزوير	**44**
ثانيا: السكر على متن السفينة	**44**
ثالثا: التعسف في استعمال السلطة	**45**
رابعا: الجرائم الماسة بالقيادة	**45**
خامسا: الغياب على متن السفينة	**46**

سادسا: إفساد المؤونة	**46**
المبحث الثاني: مسؤولية الربان الجزائية وفقا للقوانين ذات الصلة والاتفاقيات	**47**
المطلب الأول: مسؤولية الربان الجزائية وفقا لقانوني حماية البيئة والجمارك	**48**
الفرع الأول: مسؤولية الربان وفقا لقانون حماية البيئة	**48**
الفرع الثاني: مسؤولية الربان وفقا لقانون أحكام الجمارك	**50**
المطلب الثاني المسؤولية الجزائية لربان السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية	**51**
الفرع الأول: المسؤولية الجزائية للربان وفقا لأحكام اتفاقية سولاس SOLAS لسنة 1974	**52**
الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOSEلسنة 1982	**54**
الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية للربان في ظل الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر STCW 1978	**57**
خاتمة	**59**
قائمة المصادر والمراجع	**63**
فهرس المحتويات	**69**

الملخص

الملخص

إن المسؤولية الجزائية لربان السفينة من المواضيع المحورية التي تشكل جانبًا حساسا في القانون البحري، نظرا لدوره البارز في قيادة السفينة، وضمان سلامتها، و سلامة الركاب و البضائع ،حيث تبرز باعتبارها التزاما قانونيا يحمل الربان تبعات الأفعال غير المشروعة المرتكبة أثناء أداء مهامه، سواء كانت ناتجة عن فعل مقصود، أو عن إهمال كما تتناول المسؤولية الجزائية لربان السفينة مختلف الجوانب المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية ، والأرواح أو مخالفة القوانين البحرية المعمول بها كما تمتاز بمجموعة من الخصائص كخاصية مبدأ شخصية المسؤولية الجزائية، مع ضرورة توفر شروط معينة لتحققها كوجود الخطأ الجنائي بالإضافة الى شرط الضرر والعلاقة السببية، وهذا ما ينتج عنه من مسؤولية جزائية لربان السفينة كما تم التطرق إلى أهم الجرائم التي يرتكبها الربان و تقع على عاتقه مثل الإهمال، التلوث البحري ،التهريب ... وغيرها من الجرائم التي تمس السلامة البحرية، وهذا حسب ما جاء في نصوص بعض المواد من الأمر 05-98 المتعلق بالقانون البحري، بالإضافة إلى العقوبات المقررة التي تشمل الحبس والغرامات ،كما تم التطرق أيضا الى الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و اتفاقية سولاس حيث ساهمت هذه الاتفاقيات في تعزيز الإطار القانوني الوطني وتنظيم مسؤولية الربان وفقا للمعايير الدولية، وهذا راجع لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية.

Abstract

The Criminal liability of the ship’s captain is one of the pivotal topics That constitute a sensitive aspect of maritime law, due to his prominent role in commanding the ship and ensuring its safety and the safety of passengers and goods, as it emerges as a legal obligation that holds the captain responsible for the consequences of illegal acts committed during the performance of his duties, whether they result from An intentional act or negligence.The criminal liability of the ship’s captain also addresses various aspects related to the safety of maritime navigationAnd lives or violation of applicable maritime laws.It is also characterized by a set of characteristics, such as the principle of personal criminal liability, with the necessity of providing certain conditions for its realization, such as the presence of criminal fault in addition to the condition of damage and causal relationship, and this results in criminal liability for the ship’s captain. The most important crimes that the captain commits crimes that fall on his shoulders, such as negligence, marine pollution, smuggling... And other crimes that affect maritime safety, according to what is stated in the texts of some articles of Order 05-98 related to maritime law, in addition to the prescribed penalties that include imprisonment and finesThe international agreements ratified by Algeria were also discussed, most notably the United Nations Convention on the Law of the Sea and the SOLAS Convention, as these agreements contributed to strengthening the national legal framework and regulating the captain’s responsibility in accordance with international standards.This is due to ensuring the safety of maritime navigation and protecting the marine environment .