

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## المركز القانوني لربان السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذة:

بوصلاح عليمة

من تقديم الطالبتين:

- بن سالم سهام
- بلخلفة سلوى

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
مناجلي أحمد لمين	أستاذ مساعد -أ-	رئيسا
بوصلاح عليمة	أستاذة مساعدة -أ-	مشرفا ومقررا
بوشامة فايزة	أستاذة مساعدة -أ-	مناقشا

دورة جويلية 2019

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا  
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبِيَّةً تَلْبَسُوهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَازِرَ فِيهِ  
وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

## صَبَّحَهُ اللَّهُ الْعَظِيمَ

## شكر وعرافان

الحمد لله الذي شرح لنا صدورنا ، ويسر لنا أمرنا وأعاننا ووفقنا لانجاز هذا العمل المتواضع.

نتوجه بالشكر والامتنان والتقدير للأستاذة " عليمة بوصول " على توجيهاتها الفعالة وأرائها السديدة وعلى وقتها الثمين الذي وفرته لنا.

كما نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة مذكرتنا

الأستاذ: " مناجلي أحمد لمين " رئيسا.

الأستاذة: " بوشامة فايذة " مناقشا.

كما نتقدم بجزيل الشكر والعرافان لكل من قدم لنا يد العون

العميد الدكتور السيد: " بوصول نور الدين ".

الدكتورة الأستاذة: " نطور أحلام ".

مدير الشؤون القانونية بميناء ولاية سكيكدة السيد: " ح. أ ".

الريان السابق السيد: " م ص خ ا ".

ضابط ميناء ولاية سكيكدة السيد: " ح م ".

ضابط ميناء الجزائر العاصمة.

إلى كل الأساتذة والإداريين بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة 20 أوت 1955.

# إِهْدَاء

(وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا)

إلى التي سهرت لسهري وفرحت لفرحي وتألمت لألمي، إلى الشمعة التي تحترق لتتير دربي،  
إلى الزهرة التي أينعت لتعطر أيامي، إلى منبع الدفء والحنان، إلى

قرة عيني .....أمي الغالية.

إلى اعز ما املك في الوجود.....إخوتي.

إلى كل من أحبهم قلبي ولم يكتبهم قلبي.

إلى صديقتي العزيزة سلوى.

سهام

# إِهْدَاء

إلى من أفنى زهرة شبابه في تربيتنا إلى من عمل جاهدا لكي لا ينقصنا شيء  
إلى من أحمل اسمه بكل افتخار أبي الغالي أطال الله في عمره إلى قلب النابض إلى رمز  
الحنان والحب والتضحية  
إلى من حرصت على دراستنا إلى من شجعتنا على المواصلة للأمام إلى من كانت دعواتها  
سر نجاحي أُمِّي حبيبة قلبي أدام الله وجودها معنا.  
إلى القلوب الطاهر الرقيقة والنفوس البريئة أجمل الهدايا التي أهداني إياها الله إخوتي  
الأعزاء وأخص بالذكر أخي الصغير محمد لمين  
إلى أميراتي بنات أختي إقبال وسندس  
إلى الأخوات التي لم تلهن أُمِّي  
إلى من تحلو بالإخاء وتميزوا بالوفاء والعطاء  
إلى ينايبع الصدق الصافي  
إلى من معهم سعدت برفقتهم في دروب الحياة الحلوة والحزينة سرت  
إلى من كانوا معي على الطريق النجاح والخير صديقاتي إلى من وقفت بجانبني وساعدتني  
في إعداد هذه المذكرة حبيبتني وزميلتي سهام إلى من لا أنسى فضلهم علي جميع أساتذتي  
من الطور الابتدائي إلى الطور الجامعي إلى كل من علمني حرفا إلى كل من  
يحبني في الله أهدي هذا العمل المتواضع.  
سلوى

## قائمة المختصرات

### أولا باللغة العربية

- ❖ ص: صفحة
- ❖ ط: طبعة
- ❖ ج.ر: جريدة رسمية
- ❖ ج: جزء
- ❖ د.ط: دون طبعة
- ❖ د.ت: دون تاريخ
- ❖ ف: فقرة
- ❖ ق.ب.ج: قانون بحري جزائري
- ❖ ق.ع.ج: قانون العقوبات الجزائري
- ❖ ق.ج.ج: قانون الجمارك الجزائري
- ❖ ق.م.ج: قانون مدني الجزائري
- ❖ ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

### ثانيا باللغة الفرنسية:

مقدمة

تعد الملاحة البحرية من أهم صور استغلال البحار اقتصاديا، فهي أمثل نطاق لتطبيق القانون البحري<sup>1</sup>، الذي يشكل مجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تمارس في البحر<sup>2</sup>، كما أن هذه القواعد تدور حول وسيلة وغاية، فالوسيلة تتمثل في السفينة و الغاية هي إتمام الرحلة البحرية بنجاح<sup>3</sup>.

فاستثمار السفينة وانجاز الرحلة البحرية ونجاحها يتطلب تضافر العديد من ذوي الخبرة في مجال الملاحة البحرية، حيث يعمل كل منهم في مجاله<sup>4</sup>، فالسفينة رغم أهميتها كأداة للملاحة البحرية إلا أنها تبقى دائما بحاجة لشخص لا غنى عنه في الاستغلال البحري ولاشك أن هذا الشخص هو الريان<sup>5</sup>.

وقد تتعرض السفينة خلال الرحلة البحرية لشتى أنواع الأخطار، منها أخطار غير معتادة وليس ثمة من يراقبها أو يشرف عليها من سلطات الدولة، لذا كان لزاما أن يوجد شخص يسيطر ويصدر الأوامر والقرارات، ويعمل على حفظ الاحترام والنظام، ولا يوجد من يقدر على ذلك سوى الريان، ولا يستطيع القيام بهذه المهام إلا بحصوله على سلطات أساسية و أخرى استثنائية ليتمكن من تحقيق الهدف المرسوم له<sup>6</sup>.

وربان السفينة هو كل شخص يتولى قيادة السفينة وإدارتها فهو يمارس بصفة قانونية ومنتظمة قيادة السفينة ويوجهها، ويتحصل على هذه الرتبة بناء على الشهادة التي

1- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، د.ط، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص5.

2 -Philippe delebecque ,droit maritime ,13edition ,Daloz,France ,2014 ,p1 .

3- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ،1982، ص 4.  
4- عبد القادر العطير وباسم ملحم ،الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، د.ط ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن ، د.ت، ص 134.

5- وسيلة أريوط، ريان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص413. أنظر الرابط <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/8105> ، تاريخ الاطلاع: 2019/06/30، الساعة: 00:35.

6- أحمد بن محمد بن حسن القرني، اختصاص ريان السفينة وقائد الطائرة كرجل ضبط جنائي في النظام السعودي، دراسة مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية، ص، 2008 ،متاح على الموقع [http://dmt6-tlm.blogspot.com/2017/07/blog-post\\_53.html?m=1](http://dmt6-tlm.blogspot.com/2017/07/blog-post_53.html?m=1) , :

يحوزها<sup>1</sup>، فالريان له السلطة العليا على السفينة وعلى جميع من يعمل على متنها، وهذه السلطة تعطيه مركزا قانونيا تميزه عن بقية أفراد الطاقم البحري<sup>2</sup>.

وقد نظم المشرع الجزائري الإطار القانوني لريان السفينة في الفصل الثاني تحت عنوان: ريان السفينة من الباب الأول الذي جاء بعنوان: التجهيز من الكتاب الثاني المعنون ب: الاستغلال التجاري للسفينة، وذلك من خلال المواد من 580 إلى 608 من ق ب ج، و بالرجوع إلى نص المادة 384 من ق ب ج نجدها تعرف كلمة ريان السفينة بأنه قائد السفينة و رئيس طاقمها، حيث يعتبر أحد أفراد الطاقم فهو يعمل على ظهر السفينة مثله مثل أفراد الطاقم البحري، لكن الفرق أن الريان له صفة خاصة ومميزة تميزه عن غيره من عمال الطاقم يعني هو وحده القائد وصاحب الكلمة العليا في السفينة<sup>3</sup>، كما أنه شخص مؤهل قانونا يرتبط بمالك السفينة أو بمجهزها بعقد عمل بحري شأنه في ذلك شأن باقي البحارة ومن ثم فهو يخضع كلية لأحكام العقد إلا أنه ينفرد بأحكام خاصة، ويعود السبب في ذلك إلى تعدد صفته القانونية تبعا لتعدد وظائفه<sup>4</sup>، إذ منح له المشرع الجزائري وظائف وسلطات استثنائية سواء كممثل للمجهز أو كممثل للسلطة العامة، وأي إخلال بهذه الالتزامات يرتب مسؤوليته القانونية وهو ما جعل له مركزا قانونيا يميزه عن غيره من أفراد لطاقم البحري.

ويتولى تعيين الريان مجهز السفينة<sup>5</sup> طبقا للمادة 575 ق ب ج والذي يجب أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط والمؤهلات لأن وظيفته حساسة بحكم ممارسته لقيادة و إدارة سفينة نقل الأشخاص و الممتلكات والبضائع<sup>6</sup>، و باعتبار الريان بحارا فإن ممارسته لهذه

1- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، فرع القانون البحري و قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص134.

2- علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2012-2013، ص29.

3- مقابلة مع السيد حلاج أحسن، مدير الشؤون القانونية، بمديرية ميناء سكيكدة، بتاريخ: 25 أبريل 2019، بنوقيت 11:00.

4- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 3.

5- مجهز السفينة عرفته المادة 572 ق ب ج بأنه "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

6- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، مرجع سابق، ص31.

المهنة تستوجب توفر الشروط والمؤهلات المطلوبة في كل بحار والتي نصت عليها المواد 386، 389، 394 من ق ب ج<sup>1</sup>، كما أن عزله يكون من حق المجهز<sup>2</sup>.

### - أهمية الموضوع

تبرز أهمية هذا الموضوع من ناحيتين:

### - الناحية العلمية

تتجلى الأهمية العلمية لهذا الموضوع في ما يلي :

- تبيان المركز الوظيفي لريان السفينة لتمييزه عن باقي وظائف رجال البحر .
- تحديد الخصائص التي تميز وظيفة الريان عن باقي وظائف أشخاص الملاحة البحرية .
- تبيان المسؤولية القانونية لريان السفينة في حالة إخلاله بالتزاماته والسلطات الممنوحة له.

### - الناحية العملية

تكتسي دراسة موضوع المركز القانوني للريان أهمية بالغة في الواقع العملي لما له من دور كبير في إنجاح الرحلة البحرية من عدمها، لذا منح له المشرع له سلطات واسعة لضمان سلامة الرحلة البحرية، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الاستثمار في مجال البحري وبالتالي إنعاش الاقتصاد الوطني.

### -أسباب اختيار الموضوع

ترجع أسباب اختيارنا لهذا الموضوع إلى عدة مبررات منها ما هو موضوعي ومنها ما

هو ذاتي:

---

1- من هذه الشروط: الجنسية الجزائرية، سن الرشد، اللياقة البدنية ، شروط التأهيل الشهادات البحرية، القيد في سجل رجال البحر ودفتر البحارة ودفتر الطاقم، اقتناء كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحار، البدلة تختلف باختلاف الرتبة ،لمزيد من التفصيل أنظر المواد 386، 389، 393، 394 من الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري ، جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 افريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 ، جريدة رسمية رقم 47 ، المؤرخة في 27 يونيو 1998، المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010، جريدة رسمية عدد 46 لسنة 2010.

2- أنظر المادة 575 ق ب ج .

- الأسباب الموضوعية

- المعالجة الدقيقة للمركز الوظيفي لريان السفينة حيث أن أغلب الدراسات تناولت رجال البحر بصفة عامة.

- الدور الذي تلعبه الملاحة البحرية في مجال الاستثمار المالي و الاقتصادي و العملي.

- الأسباب الذاتية

- الاهتمام الشخصي بهذا النوع من المواضيع باعتباره موضوع شيق و متطور بتطور الحياة البشرية و التكنولوجية.

- الرغبة الذاتية في التعرف على المركز القانوني الذي ينفرد به ريان السفينة عن أفراد طاقم السفينة الآخرين.

- ميولنا المستمر لموضوعات القانون البحري و فضولنا لمعرفة خبايا الموضوع و حقائقه .

- أهداف الدراسة

من بين أهداف دراسة هذا الموضوع :

- سد النقص المتعلق بدراسة حقوق الريان.

- التعرف على السلطات الاستثنائية الممنوحة لريان السفينة باعتباره عميد الطاقم البحري.

- الوقوف على مدى فعالية أحكام مسؤولية الريان في رده عن مخالفة الالتزامات التي تقع على عاتقه أثناء قيامه بوظائفه.

- الدراسات السابقة

هناك بعض الدراسات التي تناولت هذا الموضوع من بينها:

- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للريان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005 وقد ركزت هذه الدراسة على التعاقد بين الريان

والمجهز وكذا وظائف الريان ومسؤوليته، أما في دراستنا فقد تناولنا المركز القانوني للريان من حيث الوظائف وكذلك الحقوق التي أغفلت هذه الدراسة تناولها، كما تطرقنا إلى المسؤولية القانونية للريان سواء كانت مدنية أو تأديبية أو جنائية .

- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017- 2018 تناولت هذه الأطروحة الأحكام القانونية المنظمة لرجال البحر ككل ومن بينهم ريان السفينة من حيث خصوصية مركزه الوظيفي لكنها أغفلت كذلك الحقوق الخاصة بالريان مقارنة بدراستنا التي تناولت الحقوق الخاصة به.

- نصيرة خوص، النظام القانوني لريان السفينة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009 وقد ركزت هذه الدراسة كسابقتها على اختصاصات الريان و مسؤوليته القانونية وأغفلت الحقوق.

#### - صعوبات الدراسة

من الصعوبات التي واجهتنا خلال دراستنا لهذا الموضوع :

- قلة المراجع للكتاب الجزائريين مقارنة مع الكتابات الأخرى للتشريعات العربية كمصر ولبنان .

- لا توجد دراسات حول الحقوق الخاصة بريان السفينة كمقابل للوظائف الاستثنائية التي يقوم بها .

#### - الإشكالية

بناء على ما سبق ذكره يمكن طرح الإشكالية التالية :

**كيف نظم المشرع الجزائري المركز القانوني لريان السفينة ؟.**

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية عدة تساؤلات فرعية هي:

- ماهي الحقوق التي يكتسبها ريان السفينة من خلال قيامه بتنفيذ التزاماته؟.

- فيما تتجلى السلطات الاستثنائية لريان السفينة في ظل القانون الجزائري؟.

- ماهي الجزاءات المترتبة على إخلاله بالتزاماته باعتباره المسؤول الأول على نجاح الرحلة البحرية؟.

### - المنهج المتبع

اعتمدنا في دراستنا على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال تحليل النصوص القانونية الخاصة بالمركز القانوني للريان وكذا التعريف ببعض المصطلحات .

### - خطة الدراسة

وللإجابة على الإشكالية السابقة قسمنا هذه الدراسة إلى فصلين تناولنا في الفصل الأول حقوق والتزامات ريان السفينة، وسلطنا الضوء في الفصل الثاني على المسؤولية القانونية لريان السفينة.

# الفصل الأول

حقوق والتزامات ريان السفينة

يعد الربان و كما سبق ذكره من أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة. فهو قائد السفينة و رئيس طاقمها يرتبط مع مجهزة السفينة بعقد عمل يكتسب من خلاله حقوق و تقع على عاتقه مجموعة من الالتزامات.

و من أجل دراسة هذا الفصل سوف نقسمه إلى مبحثين :

سنتناول في المبحث الأول حقوق ربان السفينة، أما المبحث الثاني فسنخصصه لوظائف ربان السفينة .

### المبحث الأول: حقوق ربان السفينة

يعتبر ربان السفينة بحارا مادام يمارس عمله في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر، ولقد عرفت المادة 384 فقرة "أ" من ق ب ج البحار بقولها: "يعني رجل البحر أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر"، حيث يتمتع الربان بمجموعة من الحقوق مثله مثل البحارة الآخرين، هذه الحقوق تعتبر التزامات في مواجهة طرف العقد الآخر وهو مجهز السفينة، ولقد نصت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية على حقوق البحارة ومن بينهم الربان كاتفاقية العمل البحري لسنة 2006<sup>1</sup>، والمرسوم التنفيذي رقم 05-102 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري<sup>2</sup>، و القانون 90-11 المتعلق بتنظيم علاقات العمل وغيرها.<sup>3</sup>

ولدراسة أهم حقوق الربان السفينة قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين:

(المطلب الأول) إلى حقوق الربان المالية (المطلب الثاني) فخصصناه للحقوق غيرالمالية للربان.

<sup>1</sup> - اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف، في 23/02/2006، صادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 07 أكتوبر 2015 (ج ر عدد 05 في 31 يناير 2016).

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ( ج ر رقم 22 المؤرخة في 27 مارس 2005).

<sup>3</sup> - القانون 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل المعدل و المتمم ( ج ر رقم 17 المؤرخة في 25 أبريل 1990).

### المطلب الأول: الحقوق المالية

تعتبر حقوق مالية تلك الحقوق التي تدفع للريان نقدا عند أدائه لعمله أو في حالات تعرضه لبعض المخاطر وتسمى هنا بالتعويضات. لذا سنقسم هذا المطلب إلى الفرعين، سنتطرق في الفرع الأول لحق الربان في الأجر، أما الفرع الثاني فسنخصصه للحق في التأمين و الضمان الاجتماعي.

#### الفرع الأول: الحق في الأجر

يعتبر الأجر في جميع التشريعات العمالية المقارنة حقا من الحقوق الأساسية للعمال مقابل ما يبذلونه من جهد في أداء أعمالهم من جهة، ومن جهة أخرى يعتبر من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق أصحاب الأعمال التي أوجبها عليهم القانون و التي لا يمكن التملص منه <sup>1</sup>.

حيث نجد ربان السفينة يتمتع بحقه في الأجر مقابل أدائه لعمله، ولقد نظم المرسوم التنفيذي رقم 05-102 السابق الذكر مسألة الأجر في الفصل الثاني، الفرع الرابع منه تحت عنوان أجر المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري الذي يحيلنا في بعض موادها إلى القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل باعتباره الشريعة العامة للعمل <sup>2</sup>، لدى سنتطرق أولا لتعريف الأجر ثم بيان مكوناته وطرق تحديده، ثم نتطرق للوفاء بالأجر و ضمانات الوفاء به.

<sup>1</sup>- نسيمه براهيمى ، الحماية للأجر في التشريع الجزائري أطروحة دكتوراه ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مستغانم ،2016-2017، ص 12.متاح على الموقع <http://hdl.handl.net/123456789/563>. تاريخ الاطلاع:2019/06/11، الساعة: 00:39.

<sup>2</sup>- حنان عزيرية ،عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن ،اطروحة دكتوراه،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مستغانم ،2011-2012، ص197.

### أولاً: تعريف الأجر

يعرف الأجر فقها بأنه ما يتعهد صاحب العمل بدفعه إلى العامل نظير قيامه بالعمل المتفق عليه، بصرف النظر عن التسمية المعطاة له فقد يسمى أجراً أو مرتباً أو كسب عمل.<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف الأجر و إنما اكتفى بتحديد مكوناته على عكس التشريعات الأخرى، حيث نجد المشرع المصري قام بتعريف الأجر في المادة 1 فقرة "ج" من قانون العمل بقولها: " الأجر كل ما يحصل عليه العامل لقاء عمله ثابتاً كان أو متغيراً ، نقداً أو عيناً "، أما المشرع الأردني عرف الأجر بموجب المادة 2 من قانون العمل بقولها "كل ما يتحدد للعامل لقاء عمله نقداً أو عيناً مضافاً إليهم سائر الاستحقاقات الأخرى أياً كان نوعها، إذ نص القانون أو عقد العمل أو النظام الداخلي أو استقر التعامل على دفعها باستثناء الأجور المستحقة عن العمل الإضافي"<sup>2</sup>.

### ثانياً: مكونات الأجر

يتكون الأجر من عناصر ثابتة و أخرى متغيرة يختلف تركيبها و تصنيفها من دولة إلى أخرى ويمكن تناولها وفقاً لأحكام التشريع الجزائري كما يلي:

أ - الأجر الثابت: و يتكون عنصرين هما:

**1 اجر المنصب:** وهو ذلك الأجر المطابق للعمل، بحيث لا يقل عن الحد الوطني المضمون للأجر<sup>3</sup>.

**2- الملحقات المتممة لأجر المنصب:** وهي عبارة تعويضات ترتبط بأجر المنصب وتتكون وفقاً للفقرة 2 من نص المادة 81 من قانون العمل:

<sup>1</sup>- وسيلة أربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، المرجع السابق ،ص123.

<sup>2</sup>- نسيمه براهيمى ، المرجع السابق ،ص18.

<sup>3</sup>- وسيلة أربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، المرجع السابق ،ص126.

-تعويض الأقدمية أو الخبرة: يتم التعويض عن الأقدمية أو الخبرة عن طريق الترقية المهنية في السلم المهني<sup>1</sup>.

- تعويض الضرر: يقصد بها ذلك المبلغ الذي يدفع للعامل لتعويضه عن الأضرار قد تلحق به<sup>2</sup>.

- تعويض المنطقة: يقصد به التعويض الذي يمنح للعامل حين ممارسته لعمل يقع في منطقة جغرافية تتميز بصفات مناخية صعبة<sup>3</sup>.

-التعويضات العائلية: تمنح للعامل حسب عدد الأبناء الذين تحت كفالته حتى بلوغ سن الرشد<sup>4</sup>.

ب- الأجر المتغير: هو عبارة عن تعويضات أو حوافز ومكافآت تخضع لعوامل وشروط قد لا تحقق بصفة دائمة، وذلك راجع إما لقدرة العامل ومهاراته أو بسبب تنظيم العمل أو بسبب عدم تحقيق الشروط التي تنشأها<sup>5</sup>.

### 1 - التعويضات: وهي عبارة عن تعويضات مالية تمنح للعامل في الحالات الآتية:

-تعويض العمل التناوبي.

-تعويض العمل الإضافي.

-تعويض العمل الليلي<sup>6</sup>.

-تعويض المصاريف الخاصة، وتتمثل في تعويض العامل عن المهام التي يقوم بها خارج أماكن العمل<sup>7</sup>.

<sup>1</sup>- نسيمه براهيمى، المرجع السابق ، ص 71.

<sup>2</sup>- نسيمه براهيمى ، المرجع نفسه ،ص 74.

<sup>3</sup>-نسيمه براهيمى ، المرجع نفسه ،ص 76.

<sup>4</sup>-وسيلة اربوط ،النظام القانوني لرجال البحر ، المرجع السابق ،ص 126.

<sup>5</sup>-حنان عزيريه ، المرجع السابق ، ص 200 .

<sup>6</sup>-حنان عزيريه، المرجع نفسه، ص 204.

<sup>7</sup>-وسيلة أربوط ،النظام القانوني لرجال البحر ،المرجع السابق ،ص127.

2- الحوافز والمكافآت المختلفة: وهي عبارة عن مكافآت نقدية تمنح للعامل نتيجة مجهوده الفردي أو الجماعي من أجل تحسين مردودية العمل<sup>1</sup>.

ثالثا: طرق تحديد الأجر:

الأصل في تحديد الأجر راجع لإرادة الطرفين المتعاقدين إذا لم يتعرض القانون لتحديده، فإذا لم يحدد مقدار الأجر في العقد طبق عرف الجهة التي تم فيها الاستخدام، أما في حالة عدم وجود عرف تولى القضاء مسألة تحديده<sup>2</sup>.

هناك ثلاث طرق يتم من خلالها تحديد الأجر وهم طريقة الدفع حسب المدة وطريقة الدفع حسب الإنتاج أو القطعة والطريقة المزدوجة التي تجمع بين الطريقتين السابقتين المذكورين.

أ- طريقة الدفع حسب المدة: يحدد مقدار الأجر في هذه الطريقة عن طريق المدة حيث تحتسب هذه الأخيرة بالساعة أو اليوم أو الأسبوع أو الشهر، حيث يتقاضى العامل أجره دون الأخذ بعين الاعتبار فروقات المردود الفردي أو الجماعي للعمل فيتم دفع الأجر بحلول أجله بغض النظر عن نتائج العمل فهذه الطريقة تحدد مصلحة العامل أساسا.

ب- طريقة الدفع حسب الإنتاج أو القطعة: يتحدد الأجر في هذه الطريقة حسب كمية الإنتاج أو المردود المتحصل عليه، تحدد هذه الطريقة مصلحة صاحب العمل بالدرجة الأولى لأنها تحافظ على المستوى المرتفع للإنتاج من جهة، أما من جهة أخرى فهي لا تتناسب مع كل أنواع العمل، بالإضافة إلى أنها تؤدي إلى إلهاء العامل بفعل العناية الفائقة والمطلوبة لزيادة الإنتاج<sup>3</sup>.

ج- الطريقة المزدوجة: يحدد الأجر الأساسي وبعض ملحقاته وفقا للطريقة الأولى على أساس وحدة حساب زمنية معينة، أما المكافآت والحوافز التشجيعية فهي تحدد على أساس

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 127.

<sup>2</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع نفسه، ص 125.

<sup>3</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع نفسه، ص 127، 128.

الطريقة الثانية مما يشجع العامل على المحافظة على المستوى الجيد للعمل والإنتاج وبالتالي تحقيق الربح الذي يستفيد منه العامل ورب العمل معا<sup>1</sup>.

وقد اعتمد المشرع الجزائري في تحديد الأجر في مجال عقد العمل البحري على الطريقة المزدوجة وهذا ما جاء في نص المادة 7 من المرسوم التنفيذي 102-05 السابق الذكر على أنه: "يتعين على مجهزة السفينة دفع الأجر أو الحصة المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم طبقا لأحكام المادة 88 من القانون 90-11 المؤرخ في 21 أبريل سنة 1990 المتعلق بعلاقات العمل".

كما تنص المادة 88 من القانون 90-11 أعلاه على أنه: "يجب على المستخدم دفع الأجر لكل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه".

إن الوفاء بالأجر في جميع قطاعات العمل يكون للعامل نظرا للخصوصية التي يتسم بها العمل البحري الذي يكون على متن السفينة والتي بحكم طبيعتها و إعدادها للاستغلال التجاري تجوب العديد من الأماكن قد تطول مدة الرحلة البحرية وقد تضطر السفينة لسبب ما أن تترك في ميناء أجنبي مما يعرض البحار لاستحالة وفائه لحاجيات عائلته، وعليه يستطيع أن يتقاضى أجر البحار كله أو جزء منه ذوي الحقوق وذلك بطلب من البحار<sup>2</sup>، وهذا ما جاءت به المادة 48 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي 102-05 السابق الذكر.

كما يمكن للبحارة من بينهم الربان الحصول على سلفه من أجره وهذا مانصت عليه المادة 48 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 102-05 بقولها: "يتعين عليه مجهزة السفينة ضبط إجراءات بسيطة وسريعة و مأمونة ترمي إلى منح تسهيلات في الحالات الآتية:

- تمكين المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسهيلات في أجورهم وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل".

<sup>1</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق، ص 198، 199.

<sup>2</sup> - حنان عزيرية، المرجع نفسه، ص 204.

**خامسا: ضمانات الوفاء بالأجر:** نظرا للطابع الاجتماعي الذي تتسم به الأجر فقد أصبحت تحظى بحماية قانونية مشددة، حيث تعتبر القواعد المنظمة لها من قواعد النظام العام، وتتمثل هذه الحماية في مجموعة من الضمانات أهمها الامتياز وعدم جواز الحجز على الأجر إلا في حدود وبطلان التنازل عن الأجر.<sup>1</sup>

**أ- حق الامتياز:** يعرف الامتياز على أنه تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة **73** فقرة "أ" من ق ب ج على أن الأجر والمبالغ المستحقة الأداء لربان السفينة من الحقوق المضمونة بامتياز بحري بقولها: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:

أ- الأجر والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها".

ويكون لهذا الامتياز البحري الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانونا.<sup>3</sup>

كما أن الديون الإمتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر الرحلات.<sup>4</sup>

إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة **73** من ق ب ج مرتباتها حسب الترتيب الذي تحتله، بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف و الإنقاذ و مصاريف رفع حطام السفن و المساهمين بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع

<sup>1</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق ، ص 208.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 72 من ق ب ج .

<sup>3</sup> - أنظر المادة 75 من ق ب ج .

<sup>4</sup> - أنظر المادة 80 من ق ب ج .

الامتيازات البحرية الأخرى التي تنقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات<sup>1</sup>.

يعتبر تاريخ نشوء أجر البحار هو تاريخ استحقاقه، وهو التاريخ المتفق عليه في عقد العمل أو العرف وهو مانصت عليه المادة 81 فقرة " هـ " من ق ب بقولها: " يعتبر كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري مايلي: الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين.

إنمن بين الحالات الأخرى التي يقصدها المشرع الجزائري في المادة 81 فقرة " هـ " الأجر.<sup>2</sup>

ومع مراعاة لأحكام المادة 87 من ق ب ج تبقى الامتيازات المذكورة في المادة 73 من نفس القانون تابعة للسفينة و ذلك رغما عن كل تغيير للملكية أو التسجيل.<sup>3</sup> كما أن التنازل عن الديون المضمونة بأحد الامتيازات البحرية أو الحلول في حقوق صاحب ذلك الدين إلى نقل هذا الامتياز بنفس الوقت وهذا ما أوضحته المادة 83 من ق ب ج.

تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين<sup>4</sup> المضمون إلا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة، وجبريا لا تخضع المدة المذكورة سابقا لأي وقف أو انقطاع، بيد أنه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة مادام يوجد مانع قانوني يحول دون أن يمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة، على ألا تتعدى هذه المدة ثلاثة سنوات منذ نشأة الدين الإمتيازي<sup>5</sup>، كما تنقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات:

أ- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

ب- بالبيع الجبري للسفينة على اثر دعوى قضائية.

<sup>1</sup>-المادة 77 من ق ب ج .

<sup>2</sup>-حنان عزيرية،المرجع السابق ،ص210.

<sup>3</sup>-أنظر المادة 82 من ق ب ج.

<sup>4</sup>-أنظر المادة 84 من ق ب ج.

<sup>5</sup>-أنظر المادة 85 من ق ب ج.

ج- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.<sup>1</sup>

عدم جواز الحجز على الأجر: نص القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل على أنه:

لا يمكن الاعتراض على الأجر المترتبة على المستخدم كما لا يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها.<sup>2</sup>

كما فصل قانون الإجراءات المدنية و الإدارية في مسألة عدم قابلية الحجز على الأجر، بحيث نصت المادة 639 منه على أنه: " لا يجوز الحجز على الأجر و المرتبات و معاشات التقاعد أو العجز الجسماني إلا في الحدود المنصوص عليها في هذا القانون ."

نصت كذلك المادة 775 من ق م و ا على أنه: "لايجوز الحجز على الأجر و المداخيل و المرتبات إلا بموجب سند تنفيذي وفي حدود النص المذكور في المادة 776 أدناه."<sup>3</sup>

الأصل إذن أنه لا يجوز الحجز على الأجر إلا في حدود معينة نظرا لكونها حقا مكتسبا للعمال ،ومصدر لمعيشتهم و أسرهم، وهذه النسب حددتها المادة 766 من ق ا م ، لكن تستثنى المنح العائلية عند حساب الدخل الصافي في النسب المذكورة في المادة 776 ولا يجوز الحجز عليها، لكن يجوز الحجز على الأجر أو المرتب بقيمة النفقة الغذائية، إذا كان الدين المحجوز من أجله يتعلق بنفقة غذائية للقصر أو الوالدين أو من تجب نفقتهم قانونا، كما أنه لا يجوز أن يتجاوز الحجز نصف الأجر أو المرتب.<sup>4</sup>

ج- بطلان التنازل عن الأجر: نصت المادة 172 من الأمر 75-31 المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص سابقا و الملغى بالقانون 90-11 السابق ذكره

<sup>1</sup>-انظر المادة 87 من ق ب ج .

<sup>2</sup>-انظر المادة 90 من القانون 90-11، السابق الذكر .

<sup>3</sup>- القانون رقم 09\08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 ، المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية ،(ج ر عدد 21 المؤرخة في 23 أبريل 2008).

<sup>4</sup>- وسيلة اربوط ،النظام القانوني لرجال البحر ، المرجع السابق ،ص 135،136

على أنه: يعد باطلا وعديم المفعول كل تنازل من العامل عن كل أجره أو جزء منه، إلا أن هذا النص لم يتناوله المشرع الجزائري بنفس الصفة الصريحة في القانون 90-11 الذي نص في المادة 136 منه على أنه: " يكون باطلا وعديم الأثر كل بند في عقد العمل مخالف للأحكام التشريعية و التنظيمية المعمول بهما، وتحل محله أحكام هذا القانون بقوة القانون ".

إن أي تنازل من البحار لفائدة المجهز عن الأجر يعتبر أمرا وعملا مخالفا للتشريع المعمول به و بالتالي يكون باطلا وعديم الأثر ولو كان برضا البحار .<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: الحق في التأمين والضمان الاجتماعي

يعد التأمين و الضمان الاجتماعي من أهم الحقوق التي يتمتع بها البحارة ومن بينهم الربان ،ولقد أقرت هذا الحق الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ، لدى سنتطرق أولا إلى الحق في التأمين، ثم الضمان الاجتماعي مع بيان المخاطر التي يغطيها كل من التأمين و الضمان الاجتماعي.

### أولا: الحق في التأمين

يعرف التأمين على أنه عقد يلتزم بمقتضاه أن يؤدي المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر، وفي حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن .<sup>2</sup>

إن المؤمن في عقد العمل البحري هو المجهز و المؤمن له هو البحار، أما المستفيد فهم ذوي حقوق البحار ففي حالة وقوع حادث للبحار مثلا يحصل البحار على

<sup>1</sup>-حنان عزيرية، المرجع السابق ، ص215.

<sup>2</sup>-المادة 619 من الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، و المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، جريدة رسمية عدد 31 المؤرخة في 13 ماي 2007.

مبلغ التأمين من شركة التأمين بالإضافة إلى التعويض الذي يستوجب على الغير المسؤول دفعه للمؤمن له وذوي حقوقه.<sup>1</sup>

لقد نصت اتفاقية العمل البحري لعام 2006 على أنه للبحارة الحق في الحصول على تعويض مناسب في حالة الإصابة أو الخسارة أو البطالة الناشئة عن فقد السفينة أو غرقها<sup>2</sup>، كما نص المشرع الجزائري على أنه يتعين على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على اثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على اثر غرق السفينة، أو اشتعال النيران فيها، أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة، وذلك خلال الرحلة البحرية دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل.<sup>3</sup>

إن الأخطار التي يمكن تغطيتها في مجال التأمين على الأشخاص نصت عليها المادة 63 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>4</sup>، وهي:

-الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية

-الوفاة اثر حادث

-العجز الدائم الجزئي أو الكلي

-العجز المؤقت عن العمل

-تعويض المصاريف الطبية و الصيدلانية و الجراحية .

### ثانيا: الحق في الضمان الاجتماعي

نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 السابقة الذكر على ضرورة ضمان اعتماد تدابير تهدف إلى استفادة البحارة من حماية الضمان الاجتماعي حيث نصت على

<sup>1</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق، ص217.

<sup>2</sup> - اللائحة 2-6 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري لسنة2006، مرجع سابق .

<sup>3</sup> -انظر المادة 430 من ق ب ج .

<sup>4</sup> -الأمر 95 -07 المؤرخ في 25 جانفي سنة 1995 المتعلق بالتأمينات ، ج ر عدد13 المؤرخة في 8 مارس1995.

المخاطر التي يغطيها الضمان الاجتماعي، والتي تتمثل في الرعاية الطبية، إعانات، ضمانات العمل، الإعانة العائلية، إعانة العجز، إعانة الورثة.<sup>1</sup>

ولقد نص المشرع الجزائري على خضوع البحارة لنظام الضمان الاجتماعي، حيث نصت المادة 59 من المرسوم التنفيذي 05-102 السابق الذكر على أنه: " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري لنظام الضمان الاجتماعي طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما ".

إن فكرة توحيد نظام الضمان الاجتماعي بالنسبة لجميع العمال وبما فيهم البحارة تم تكريسها بموجب القانون رقم 78-12 المتضمن القانون الأساسي العام للعمال.<sup>2</sup> والذي عرفه المشرع الجزائري إرادته في توحيد نظام الضمان الاجتماعي ، وقد تم تجسيد هذه الفكرة عن طريق إصدار المشرع الجزائري للقانون رقم 83-11 المعدل والمتمم بالأمر 96-17 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية،<sup>3</sup> الذي يهدف إلى إنشاء نظام وحيد للتأمينات الاجتماعية، الذي يستفيد منه جميع العمال بغض النظر عن النشاط الذي ينتمون إليه، النظام الذي كان يسري عليهم قبل تاريخ تطبيق هذا القانون وبموجبه ينطوي وجوباً تحت نظام التأمينات الاجتماعية الأشخاص الذين يحملون في التراب الوطني مهما كانت طبيعة عقد عملهم، ومهما كانت جنسيتهم، وحسب المادة 2 من قانون التأمينات الاجتماعية فإن المخاطر التي يغطيها الضمان الاجتماعي هي: المرض، الولادة، العجز، الوفاة.<sup>4</sup>

### المطلب الثاني: حقوق غير المالية

رأينا في المطلب الأول أن ربان السفينة يتمتع بحقوق مالية هذه الحقوق تدفع له نقداً عكس الحقوق غير مالية التي سنتطرق لها في هذا المطلب فلا يجوز أن تدفع للربان

<sup>1</sup>-انظر المعيار "أ" من اللائحة 04-05 من الباب الرابع من اتفاقية العمل البحري السابقة الذكر .

<sup>2</sup>-القانون رقم 78\_12 المتضمن القانون الأساسي العام للعمال،(ج ر عدد 32 المؤرخة في 08\08\1978 ، الملغى بموجب القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل السابق الذكر) .

<sup>3</sup>-الأمر 96 17\ المؤرخ في 06\07\1996، المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ج ر رقم 42 لسنة 1996.

<sup>4</sup>-حنان عزيزية ، المرجع السابق،ص219،218.

في شكل نقود إلا في بعض الحالات التي سنراها لاحقا، لدى سنقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع، سنتطرق في الفرع الأول إلى حق الربان في الإيواء و الغذاء و اللباس البحري، أما الفرع الثاني سنخصصه لحق الربان في السلامة و الترحيل، و الفرع الثالث بعنوان حق الربان في العطل و الراحة القانونية.

### الفرع الأول:الحق في الإيواء و الغذاء و اللباس البحري

يلتزم المجهز بتقديم الغذاء و المأوى للبحار أثناء الرحلة البحرية دون أن يتقاضى مقابل ذلك بدلا نقديا من البحار، ولا بد من تنفيذ هذا الالتزام عينا ، فلا يجوز الاتفاق على أن يتقاضى البحار مقابلا نقديا عنه<sup>1</sup>، كما يتعين على مجهز السفينة تقديم اللباس البحري للبحارة ومن بينهم الربان للقيام بعملهم على ظهر السفينة على أكمل وجه و كذا تميزهم عن بعضهم البعض أثناء قيامهم بمهامهم، لدى سنتطرق أولا لحق الربان في الايواء ، وثانيا حق الربان في الغذاء و أخيرا حقه في اللباس البحري.

### أولا :الحق في الإيواء.

نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 على ضمان توفير أماكن إقامة و تسهيلات ترفيه لائقة للبحارة على متن السفينة بحيث تكفل كل دولة عضو أن تتوفر السفن التي ترفع علمها و تحافظ على أماكن إقامة و تسهيلات ترفيه للبحارة الذين يعملون أو يقيمون على متنها، أو في الحالتين معا مما يتفق مع تعزيز صحة البحارة و رفاهيتهم.<sup>2</sup>

كما نص المشرع الجزائري في القانون البحري على أن يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تصويت و إضاءة و تدفئة و ذلك بنسبة عدد الساكنين،وهي مخصصة لاستعمالهم فقط<sup>3</sup>،

<sup>1</sup>-إيمانالجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، ط1، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2014،ص 32.

<sup>2</sup>-اللائحة 3-1 من الباب الثالث فقرة 1 من اتفاقية العمل البحري، السابقة الذكر .

<sup>1</sup>-أنظر المادة 439 من ق ب ج.

كما يتعين عليه أن يقدم مجاناً لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة و غطائين من الصوف، و البياض الكامل للسرير و منشفتين، إحداهما للحمام و ناموسية إذا كانت السفينة تمر بمناطق استوائية<sup>1</sup>.

ويجب أن يهياً كل مكان للنوم وكل حجرة في شكل حسن بالأثاث و أن تؤمن للساكنين رفاهية معقولة، ويجب أن تكون تحت تصرف كل فرد من أفراد الطاقم خزانة و درج مزود بأقفال لحفظ أمتعته الشخصية و تزويد و تزويد الحجلات و أماكن النوم بمنضدات أو مكاتب و مقاعد مريحة حسب الحاجة.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة 442 من ق ب ج على أنه: "توضع أدوات النوم المسلمة من طرف المجهز تحت مسؤولية البحارة الذين تقع عليهم مسؤولية تلفها الغير عادي أو فقدانها الناتج من خطأهم و يجب أن تغير الأدوات المذكورة في المادتين 439 و 440 وتغسل وتنظف في الفترات التي تحدد بموجب النظام الداخلي على نفقة المجهز"، وبصفة الريان فرد من أفراد الطاقم فله الحق في التمتع بالحقوق المذكورة أعلاه مثله مثل بقية طاقم السفينة الآخرين، ولقد نصت المادة 411 فقرة "1" من ق ب ج على أن: ربان السفينة يعد من أفراد طاقمها بقولها: "يتكون طاقم السفينة من الريان و الضباط و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة السفينة".

### ثانياً: الحق في الغذاء

يعتبر الغذاء بمثابة أجر عيني، وهو يستحق حتى و لو لم ينص عليه في العقد، حيث لا يمكن أن يفرض على البحارة خاصة في الرحلات الطويلة أن يؤمنوا لأنفسهم غذائهم.<sup>3</sup>

و لقد نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 على حق البحار في الحصول على الغذاء و مياه الشرب الكافية والجيدة النوعية و القيمة الغذائية تستوفى على النحو

<sup>2</sup>-انظر المادة 440 من ق ب ج .

<sup>3</sup>-أنظر المادة 442 و 443 من ق ب ج.

<sup>4</sup>-إيمانالجميل، المرجع السابق، ص33.

المناسب احتياجات الأشخاص المتواجدين على السفينة و تراعي مختلف الخلفيات الثقافية و الدينية، كما أكدت على ضرورة أن يكون البحارة الذين تعهد إليهم مسؤولية إعداد مدربين على هذا العمل و أن يكونوا مؤهلين لهذا العمل على متن السفينة<sup>1</sup>.

كما نص المشرع الجزائري على ضرورة توفير الغذاء من طرف رب العمل، حيث نص في المادة **428** فقرة "هـ" من ق ب ج على أنه: "يتعين على المجهز أن يشحن ويكمل كمية كافية وحيدة من المؤن و المشروبات ...".

كما يجب على المجهز أن يزود البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة (الملحق رقم 2)، وفيما يتعلق بالسفن الساحلية يستطيع المجهز دفع المقابل نقدا للبحارة و يجب أن تكون المؤونة المقدمة للبحارة سليمة و بكمية كافية و حيدة و ذات قيمة غذائية و متنوعة بما فيه الكفاية<sup>2</sup>.

### ثالثا : الحق في اللباس البحري

نصت المادة **6** من القانون **102-05** السابق الذكر على أنه "يتعين على المستخدمين الملاحين العاملين على متن سفن النقل البحري و التجاري أن يرتدو الزي الذي يقدمه لهم مجهز السفينة"، يلزم هذا القانون عمال البحر على متن سفن النقل البحري و التجاري على ضرورة ارتداء الزي البحري ، دون العمال على متن سفن الصيد البحري بالرغم من أن العمال في هذا المجال هم كذلك بحاجة إلى اللباس البحري لتوفير حماية أكثر أثناء العمل علما أن الصيد حاليا أصبح يتم بواسطة آلات يمكن أن تشكل خطرا على البحار<sup>3</sup>.

يتعين على مجهز السفينة أن يقدم مجانا لكل فرد من أفراد الطاقم بدلات للشغل، وبدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على السفينة، وان تناسق الألبسة و آجال

<sup>1</sup>-اللائحة 3-2 من الباب الثالث من اتفاقية العمل البحري ، السابقة الذكر .

<sup>2</sup>-أنظر المادة 433 من ق ب ج .

<sup>3</sup>-حنان عزيزية، المرجع السابق ، ص187.

استعمالها وطريقة تسليمها وحفظها، والمسؤولية المالية لأفراد الطاقم لارتدائها، وتلفها غير الاعتيادي بخطأ من المستعملين، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>1</sup>.

و بالرجوع لنص المادة 448 من ق ب ج نجدها تنص على أنه: "يتعين على المجهز أن يقدم كل سنة و لكل بحار يعمل لمدة غير محدودة أو لمدة محدودة لانتقل عن سنة، لباسا موحدا و كاملا حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك مقابل دفع البحار نصف المصاريف، ويقوم المجهز بتسبيق هذه المصاريف و يستوفي حقه من النصيب الذي يرجع على علقائق البحار بواسطة اقتطاعات تقسط لمدة ستة أشهر على الأكثر من راتب هذا الأخير".

من خلال نص المادتين 447 و 448 من ق ب ج يبدو أن هناك تناقض بينهما، فالمادة 447 تنص على المجانية، أما المادة 448 فتتص دفع البحار نصف المصاريف، لكن بالرجوع الى نص المادتين باللغة الفرنسية المادة 447 تنص على اللباس ب : *vetement de travail* أي لباس العمل.

أما المادة 448 فتتص على اللباس ب : *uniform* والمعبر عنه باللغة العربية بالزبي. فالمشرع قصد في المادة 448 الزي الذي يختلف عن ملابس العمل، والذي يكون موحدا كما رأينا<sup>2</sup>.

يمكن القول أن لباس العمل الذي يرتديه الربان يقدم له مجانا من طرف مجهز السفينة ، ويختلف هذا اللباس حسب طبيعة العمل من بحار لآخر .

يقوم المجهز باستيفاء حق الزي الذي قام بتقديمه للربان عن طريق الاقتطاع من راتبه لمدة ستة أشهر على الأكثر ، وهذا ما أوضحتها المادة 448 من ق ب ج.

<sup>1</sup>-أنظر المادة 447 من ق ب ج .

<sup>2</sup>-حنان عزيرية،المرجع السابق ،ص18.

الفرع الثاني: الحق في السلامة والترحيل.

يتمتع ربان السفينة في حق السلامة الذي يتضمن حقه في العلاج من جهة وتأمين له سفينة صالحة للملاحة وتوفير طاقم كافي من العدد والكفاءة من جهة أخرى كما له الحق في الترحيل والإعادة إلى الوطن بعد انقضاء عمله على متن سفينة لسبب ما، لدى سنتطرق في هذا الفرع أولاً الحق الربان في السلامة وبعد ذلك نتطرق في حقه للترحيل.

**أولاً الحق في السلامة:** يقصد بالسلامة تحقيق بيئة عمل آمنة أثناء الأعمال العادية والحرية أو حالة الطوارئ فالمجهر ملزم بالمحافظة على سلامة البحار وإن هذا الحق يشمل السلامة الصحية عن طريق توفير العلاج اللازم والتكفل بالرعاية الصحية للبحار ولا بد أيضاً أن يكون الطاقم مكتمل العدد ومؤهل ويتوفر على مهارات تتماشى مع بيئة عمله<sup>1</sup> بالإضافة إلى تأمين السفينة صالحة للملاحة.

**أ- تأمين سفينة صالحة للملاحة:** نصت المادة **428** فقرة أ ق ب ج على أنه يتعين على المجهز أن يأمن صلاحية السفينة بالملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بالمنشآت ملائمة وذلك طبقاً للأنظمة والتطبيقات للبحرية السليمة.

كما يجب على المجهز أن يأمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب أنظمة جاري بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصص له.<sup>2</sup>

لهذا يجب على إدارة التفتيش البحري أن تمنع من السفر كل سفينة لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن على أن تبلغ أوامر المنع إلى السلطات المختصة في الميناء لتتولى أوامر المنع.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 145.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 574 ق ب ج .

<sup>3</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 147.

(ب) - تامين طاقم كافي من حيث العدد والكفاءة:

السفينة كونها أداة الملاحة البحرية لاتستطيع أن تجوب البحار لوحدها بل لابد من أن يشرف على تسييرها مجموعة من الأشخاص يشكلون طاقم السفينة لهذا يجب أن يكون مكونا من عدد كاف من البحارة وعلى درجة من الكفاءة مما يضمن سلامة وامن الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

ولقد نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 على ضرورة ضمان عمل البحارة على متن السفينة مزودة بإمداد كافية من العاملين لضمان تشغيل السفينة على نحو سليم وفعال ومأمون.<sup>2</sup>

كما نص المشرع الجزائري على ضرورة تامين طاقم كاف من حيث العدد والكفاءة في نص المادة 428 الفقرة "ب" ق ب بقولها: " يتعين على المجهز أن يؤمن على متناالسفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة".

(ج) - الحق في العلاج:

يعد الحق في العلاج من الحقوق المقررة للبحار بحيث يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة.<sup>3</sup>

ولقد نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 على الحق في العلاج بنصها على ضرورة حماية صحة البحارة وضمان حصولهم على الفور على الرعاية الطبية على متن السفن وعلى البر.<sup>4</sup>

كما نص المشرع الجزائري في المادة 429 ق ب ج على انه: " يقع على عاتق المجهزفي إطار التنظيم الجاري بع العمل، جميع العلاجات الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوته في ميناء أجنبي".

<sup>1</sup> - وسيلة اربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع نفسه، ص 147، 148.

<sup>2</sup> - اللائحة 2-7 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري، السابقة الذكر.

<sup>3</sup> - إيمانالجميل، المرجع السابق، ص 35.

<sup>4</sup> - اللائحة 4-1 من الباب الرابع من اتفاقية العمل البحري، السابقة الذكر.

إذا كان المرض أو الجرح الذي أصاب البحار ناشئ عن عصيانه أو سوء سلوكه على ظهر السفينة، كالمشاجرات التي قد تحدث بين أفراد الطاقم البحري فيما بينهم أو عدم المحافظة على الآداب العامة أو تعاطيه مواد مخدرة أو مسكرة أثناء قيامه بعمله على ظهر السفينة، يلتزم المجهز بالإففاق عليه في العلاج ثم يتم خصم مبلغ العلاج من أجره، وذلك نظرا لسوء سلوكه، أما إذا حدث هذا الخطأ و البحار ليس على ظهر السفينة فالمجهز لا يلتزم بأداء أي نفقات ويتكفل البحار وحده بنفقات العلاج كلها.<sup>1</sup>

### ثانيا: الحق في الترحيل

يعني الترحيل إعادة البحار إلى الميناء الذي استخدم فيه، ويقصد بذلك مكان التعاقد أو المكان الذي بدا منه العقد طبقا للقوانين الوطنية ولا يقصد بالترحيل إعادة البحار إلى وطنه، وإنما إعادته إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد وذلك في حالة ما إذا انقضى العقد وهو في الخارج.<sup>2</sup>

إن الالتزام بالترحيل يتعلق بالنظام العام فلا يجوز للبحار التنازل عن حقه في العودة و أي تنازل من هذا القبيل يعد باطلا ولا اثر له فهو التزام قانوني مفروض على المجهز ولو لم يتم النص عليه في العقد والترحيل حق للبحارة جميعا دون تفرقة بين الربان أو ضابط الملاحة أو المهندس البحري أو عمال السطح، ويجب الإشارة إلى أن الترحيل المنصوص عليه في القانون البحري قاصر على البحارة العاملين في السفن الجزائرية فقط سواء كان البحار الذي يعمل في السفينة الجزائرية بحارا جزائري أو أجنبي، أما إذا كانت السفينة أجنبية فيطبق قانون الدولة التي تحمل السفينة علمها.<sup>3</sup>

ولقد نص المشرع الجزائري في المادة 449 ق ب ج على انه: " كل فردالطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما، ويكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه وترجع مصاريف

<sup>1</sup> - إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 37.

<sup>2</sup> - إيمان الجميل، المرجع نفسه، ص 39.

<sup>3</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق، ص 190.

إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة من أفراد عن إرادته على عائق المجهز".

أما إذا كان البحار يحمل جنسية أجنبية وينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته، فله الحق في إرجاعه إما إلى بلده وإما إلى ميناء استخدامه وإما إلى ميناء مغادرة السفينة، وذلك حسب اختياره، إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو اتفاقية لاحقة فإذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار، تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه.<sup>1</sup>

أما إذا حدث فسخ العقد بفعل خطأ البحار لعدم تنفيذه لالتزاماته فيتحمل البحار بنفسه مصاريف عودته إلى وطنه ويطبق هذا الحكم سواء على البحار الجزائري أو الأجنبي.<sup>2</sup>

كما يمكن الإشارة إلى أن مصاريف الإعادة إلى الوطن تشمل جميع النفقات المتعلقة بنقل وبإسكان وبإطعام البحار خلال الرحلة وتشمل أيضا مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه وعندما يعاد البحار إلى الوطن كأحد أفراد الطاقم فمن حقه الحصول على مكافأة للخدمات التي قام بتقديمها خلال الرحلة.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث: الحق في العطل والراحة القانونية

يتمتع ربان السفينة وجميع البحارة الآخرين بحقوقهم في العطل والراحة مثلهم مثل أي عامل آخر، ويختلف هدف العطل عن بعضها البعض فهناك من تمنح للريان من أجل استرجاع لقواه البدنية والنفسية ذلك بسبب التعب الذي لحقه من جراء مزاولته لنشاطه، وهناك عطل لا تهدف لاسترجاع الربان لقواه بل له الحق فيها وذلك لأنها تزامنت مع مناسبات معينة كالأعياد الوطنية

<sup>1</sup> - أنظر المادة 450 ق ب.

<sup>2</sup> - حنان عزيرية، المرجع السابق، ص 192.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 451 ق ب ج.

ولقد أقرت هذا الحق الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ومن بينهم اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، والقانون 90-11 المتضمن علاقات العمل.

حيث نجد اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 نصت على ضرورة ضمان حصول البحارة على إجازة كافية، بحيث تشترط كل دولة عضو منح البحارة المستخدمين على السفن التي ترفع علمها إجازة سنوية مدفوعة الأجر في ظروف ملائمة، ويمنح البحارة إجازة على البر تتفق مع صحتهم ورفاههم ومع المتطلبات العملية لوظائفهم<sup>1</sup>.

أما القانون 90-11 السابق ذكره فقد نظم هذا الحق في الفرع الأول من الفصل الرابع تحت عنوان: " العطل والراحة القانونية"، حيث نصت على أن يوم الراحة الأسبوعي وأيام الأعياد والعطل تعتبر كلها أيام راحة قانونية وهذا ما أكدته المادة 35 منه بقولها: " يعتبر يوم الراحة الأسبوعي وأيام الأعياد والعطل أيام راحة قانونية".

فالعامل له الحق في الراحة يوم كامل في الأسبوع وتكون الراحة الأسبوعية العادية في ظروف العمل العادية يوم الجمعة<sup>2</sup>، كما يحق للعامل الذي يشتغل في يوم الراحة القانونية التمتع براحة تعويضية مماثلة لها، وينتفع بالحق في زيادة ساعات إضافية، طبقاً لأحكام هذا القانون<sup>3</sup>.

وبالرجوع لنص المادة 37 ف 1 من القانون 90-11 السابق ذكره نجدها نصت على إمكانية تأجيل الراحة الأسبوعية ليوم آخر إذا استدعت الضرورة ذلك بقولها: " يمكن تأجيل الراحة الأسبوعية أو التمتع بها في يوم آخر إذا استدعت ذلك الضرورات الاقتصادية أو ضرورات تنظيم الإنتاج".

كما يحق للعامل كذلك عطلة سنوية مدفوعة الأجر يمنحها إياه المستخدم، وكل تنازل من العامل عن عطلته أو عن بعضها يهد باطلاً وعديم الأثر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - اللائحة 2-4 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري، سابقة الذكر.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 33 من القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل، من القانون السابق.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 36 من القانون 90-11، من نفس القانون.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 39 من القانون 90-11، من نفس القانون .

### المبحث الثاني: وظائف ربان السفينة.

لضمان وصول السفينة إلى بر الأمان وحفاظا على سلامة ركابها وطاقمها البحري والبضائع الموجودة على متنها، خول المشرع الجزائري ربان السفينة مجموعة من الوظائف تدخل ضمن صميم اختصاصاته منها ما يقوم بها باعتباره ممثلا للمجهز وتسمى بالاختصاصات الخاصة وتشمل الوظيفة الفنية والوظيفة التجارية للربان، ومنها ما يقوم بها باعتباره ممثلا للسلطة العامة وتتمثل في سلطة التوثيق والتحقق وسلطة حفظ الأمن والنظام العام على متن السفينة.

لدراسة هذا المبحث قمنا بتقسيمه إلى مطلبين:

**المطلب الأول: اختصاصات الربان الخاصة، المطلب الثاني: فنخصه لاختصاصات الربان العامة.**

#### المطلب الأول: اختصاصات الربان الخاصة.

يقوم الربان باعتباره ممثلا لمالك السفينة باختصاصات خاصة تتمثل في الوظيفة الفنية والتي تعني قيادة السفينة، ووظيفة تجارية تتعلق بإدارة السفينة واستغلالها لدى سنقسم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: نتحدث فيه عن الوظيفة الفنية، الفرع الثاني: فنخصصه للوظيفة التجارية

#### الفرع الأول: الوظيفة الفنية

تعد هذه الوظيفة من أهم اختصاصات الربان فهو المسؤول الأول عن قيادة السفينة من الناحية الفنية الملاحية و إدارة الرحلة البحرية<sup>1</sup>، ولقد نصت المادة 581 ق ب ج على أنه: "يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها وأن يمارس شخصيا قيادة السفينة ماعدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا"

<sup>1</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2005، ص87.

يتوجب على الربان قيادة السفينة من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول وأن يكون على ظهرها عند دخولها الموانئ<sup>1</sup>، فلا يجوز أن يسند قيادة السفينة إلى شخص آخر إلا أنه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود أي مانع آخر يحول دون توليه القيادة يقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه<sup>2</sup>.

ولقد نصت المادة **582ق ب ج** على انه "إذا توفي الربان أو أصابه مرض أو تغييب أو حصل له أي مانع يمنعه من قيادة السفينة خلال السفر، يحل محله أعلى ضباط السطح رتبة حتى يعين ربان جديد للسفينة محل،

ويجب أن يعلم المجهز فوراً بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان قيادة السفينة".

تلقى اختصاصات الربان الفنية أعباء وتكاليف على عاتقه نص عليها القانون، تتمثل هذه الأعباء في:

**أولاً:** يجب على ربان السفينة قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزاً جيداً وممونة وقادرة على قبول الحمولة و نقلها وحفظها<sup>3</sup>.

**ثانياً:** على الربان أن يخضع سفينته للمعاينة للتأكد من مدى صلاحيتها للملاحة وأن يسهر على كفاية مستلزمات الرحلة البحرية من مؤن ووقود، كما يتوجب عليه القيام بكافة التدابير الضرورية للمحافظة على هيكل السفينة ومحركاتها<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري ( السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 82.

<sup>2</sup> عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 88.

<sup>3</sup> أنظر المادة 589 ق ب ج.

<sup>4</sup> وهيب الأسبر، القانون البحري " السفينة أشخاصها عقد النقل البحري"، د ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 98.

**ثالثاً:** يجب على الربان قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول<sup>1</sup>، وفي هذا الصدد يجب عليه مراعاة السرعة واتجاهات الرياح والتيارات البحرية، كما يجب عليه احترام خطوط الملاحة البحرية المتعارف عليها دولياً واحترام اشتراطات خطوط الشحن واتخاذ كافة الاحتياطات لتفادي الكوارث البحرية المحتملة، على ضوء تقارير الأرصاد الجوية وطبيعة البحار أو السواحل التي تقترب منها السفينة

**رابعاً:** على ربان السفينة قيادة سفينته شخصياً عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها وكذلك الفرض والقنوات والأنهر وداخل الموانئ في جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة وان وجود مرشد على متنها حتى ولو كان وجوده إلزامياً لا يعفى الربان من هذا الالتزام<sup>2</sup>، بمعنى أن يلتزم الربان بان يكون على متن السفينة عند دخولها الموانئ أو الأنهار وعند خروجها منها، ويضلل الربان مسؤولاً وحده عن قيادة السفينة وإدارتها.<sup>3</sup>

**خامساً:** على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما تتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك، وفي حالة الخطر الجدي على السفينة في البحر، يجب على الربان طلب الإسعاف من سفينة أو أكثر.<sup>4</sup>

كما يتعين عليه في حالة فشل الوسائل المتخذة لإنقاذ السفينة وتعرضها للفقدان الكامل، اتخاذ جميع التدابير الممكنة وإنقاذ المسافرين أولاً ثم أفراد الطاقم ويكون الربان

<sup>1</sup> - أنظر المادة 592 ق ب ج.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 593 ق ب ج.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 246.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 601 ق ب ج.

آخر من يترك السفينة، مع السهر في حدود إمكانياته على إنقاذ الأوراق الموجودة على متن السفينة ودفتر السفينة ويومياتها ويومية الماكينة والأشياء القيمة المعهود بها إليه.<sup>1</sup>

سادسا: يتصل بالاختصاصات الفنية للريان واجبات إدارية تقع على عاتقه<sup>2</sup>، بحيث يجب على الریان أن يحمل معه على ظهر السفينة عددا من الأوراق والمستندات اللازمة لتحديد ذاتية السفينة ومنها مستندات ملكية السفينة وجنسيته ودفتر بأسماء البحارة، وسندات الشحن ومشارطات الإيجار وقائمة ببيان البضاعة وسندات دفع الجمارك وغيرها.<sup>3</sup>

ولقد نصت المادة 594 ق ب ج على انه: " يجب على الریان أن يسهر على أنتكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة."

كما يتعين على الریان أن يتأكد من أن دفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو وجميع الوثائق الأخرى ممسوكة بصفة نظامية، ويجب أن تدرج فيها القيود يوميا مع التوقيع عليها من قبل الریان<sup>4</sup>، وتجدر الإشارة إلى أن الریان لم يعد يتمتع بالاستقلال التام والمطلق في أدائه للوظيفة الفنية بحيث أن المجهز في اتصال شبه دائم معه، فلا يجوز للريان أن يرفض أي أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية، ودون أن يبطل أي شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطة الریان في هذا الخصوص وعدم الإقرار للريان بهذا الاستقلال المطلق مرده تطور وسائل الاتصال الحديثة، لكن سلامة السفينة وما عليها متوقفان على حزم الریان واحترامه للقواعد الفنية للملاحة.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - أنظر 602 ق ب ج.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري)، د ط، دار الجامعة الجيدة، الإسكندرية، مصر 2007، ص 213 .

<sup>3</sup> - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 255.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 595 ق ب ج.

<sup>5</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 48.

### الفرع الثاني: الوظيفة التجارية.

يباشر الربان الوظيفة التجارية بصفته ممثلا عن المجهز، فالربان نائب قانوني عن المجهز والذي يضيف على الربان صفة تمثيل المجهز هو القانون ذاته إذن القانون هو الذي نصبه نائبا عن المجهز فالأمر على هذا النحو يتعلق بنيابة قانونية ولا حاجة لاتفاق صراحة في عقد تعيين الربان.<sup>1</sup>

لذا سنتطرق (أولا) إلى تمثيل الربان القانوني للمجهز ثم تحديد نطاق هذه النيابة (ثانيا) ثم نتطرق إلى المهام ذات الطابع التجاري للربان (ثالثا).

### أولا: تمثيل الربان القانوني للمجهز

يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام كل من له حق على ظهر السفينة، إذ أنه نائبا عن مالك السفينة أو تجهزها بنص القانون.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة 583 ق ب ج على أنه: "يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

كما نصت المادة 588 من نفس القانون على أنه: "إذ حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعي أو مدعى عليه، إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه".

### ثانيا: نطاق النيابة.

يتحدد نطاق النيابة شمولها كل الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وبالتالي يجوز للربان التعاقد مع البحارة وشراء المؤن اللازمة للسفينة من وقود و مواد غذائية و مواد علاجية وغيرها، والتعاقد على إصلاح السفينة، وبوجه عام كل ما هو لازم للرحلة البحرية

<sup>1</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 49.

<sup>2</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، المرجع السابق، ص 73.

على نحو يضمن سلامة السفينة والأرواح والبضائع الموجودة عليها وبلوغ غايتها، في حالة إذا كانت السفينة في مكان يوجد به المجهز أو وكيل عنه لا تثبت صفة النائب القانوني عن المجهز للربان أي أن الربان لا يعد نائباً عن المجهز إلا إذا وجدت السفينة في مكان لا يوجد به مجهز أو وكيل عنه.<sup>1</sup>

وعليه فإن المشرع استثنى أعمالاً معينة أجاز للربان القيام بها في المكان الذي يتواجد به المجهز أو وكيله وهي الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة بالإصلاحات واستخدام البحارة وعزلهم.<sup>2</sup>

### ثالثاً: المهام ذات الطابع التجاري للربان

يباشر الربان اختصاصات تجارية تتعلق بإدارة السفينة واستغلالها فهو الذي يسلم البضائع من الشاحن في ميناء القيام ويسلمها للمرسل إليه في ميناء الوصول<sup>3</sup>، فله الحق في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لتنفيذها كما يتولى إجراء التصرفات اللازمة لسير الرحلة البحرية كإصلاح السفينة وشراء الأدوات والوقود لها وهذه التصرفات كما هو معلوم تتصرف إلى تجهزها سواء كان<sup>4</sup>، المالك أو المستأجر، لأن الربان عندما يباشرها بنفسه مع الغير بوصفه وكيلاً عن المجهز، كذلك تقرر وظيفة الربان التجارية فيما منحه المشرع من سلطات في حالة الضرورة والظروف الطارئة التي تعترض الرحلة البحرية، والتي تتمثل في الاقتراض بضمان الرحلة البحرية، وكذلك التوقف عن السفر لإصلاح السفينة<sup>5</sup>، واتخاذ كل التدابير النافعة لأجل الرحلة البحرية ك شراء المؤن والأغذية اللازمة.<sup>6</sup>

تتسع سلطات الربان في حالة الضرورة فإذا طرأت حاجة ملحة أثناء السفر فله أن يقترض بضمان السفينة وأجرتها وضمان البضاعة إذا اقتضى الأمر بمعنى إذا كانت هذه

<sup>1</sup> - هاني دويدار، منجز القانون البحري، د ط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 50.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 248.

<sup>4</sup> - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 83.

<sup>5</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 73.

<sup>6</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 233.

العمليات حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين وحماية الحمولة وبصفة عامة استمرار الرحلة وفيما إذا علم المجهز ولم يتم بتقديم التعليمات اللازمة أو صار الاتصال به غير ممكن، وهذا ما نصت عليه المادة 584ق ب ج بقولها: " يحق للربان أن يستدين باسم المجهز وأن يعقد باسمه عمليات القرض، ولكن في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات الحتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين وحماية الحمولة وبصفة عامة لاستمرار الرحلة وفيما إذا علم المجهز ولم يقدم الوسائل والتعليمات اللازمة أو عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهز غير ممكنة"، في كل الأحوال وأي كانت الظروف التي يوجد فيها الربان فإنه لا يجوز له بيع السفينة ولو صارت غير صالحة للملاحة إلا بتفويض خاص من المالك.<sup>1</sup>

إن دور الربان في إطار الاختصاصات التجارية ضيق مقارنة بما كان عليه في السابق وسبب ذلك وجود ممثلين للمجهز في الموانئ التي ترسو عليها السفينة كأمين السفينة وأمين الحمولة، فالربان بصدده قيامه بالوظيفة التجارية ملزم بإتباع أوامر وتعليمات المجهز<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: اختصاصات الربان العامة

لما كانت السفينة وهي في عرض البحر، بعيدة عن سلطات الدولة التي تحمل علمها ونظرا لاستغراق الرحلة البحرية مدة طويلة في عرض البحر، ووجود عدة أشخاص على ظهر السفينة فإن الأمر يحتاج إلى وجود شخص على السفينة يمثل الدولة التي تحمل السفينة علمها، كما تكون له سلطة في إثبات ما يحدث من وقائع وتصرفات قانونية على متن السفينة ومن الطبيعي أن يكون هذا الشخص هو الربان باعتباره قائد الرحلة البحرية وممثلا للمصالح العامة داخل المجتمع الصغير على ظهر السفينة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 45.

<sup>2</sup> - عزيرية حنان، المرجع السابق، ص 111.

<sup>3</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 62.

لدى سنتطرق في هذا المطلب إلى اختصاصات الربان العامة حيث سنقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع:

الفرع الأول نتناول فيه سلطة التوثيق أما الفرع الثاني فسنخصصه لسلطة التحقيق أما الفرع الثالث فيكون بعنوان سلطة حفظ الأمن والنظام العام.

### الفرع الأول: سلطة التوثيق

يعتبر الربان بمثابة موثق وضابطا للحالة المدنية للأشخاص الموجودين معه على ظهر السفينة من ركاب وملاحين فهو الذي يثبت ما يحدث أثناء السفر في عرض البحر من وقائع الميلاد والوفاة والزواج أو الطلاق بإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية، ويختص بتحرير التصرفات التي تشترط فيها الرسمية كالهبة والوصية والوكالة وتعتبر الورقة التي يحررها الربان في هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها وذلك متى وجدت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي جزائري<sup>1</sup>، وهذا ما نصت المادة **596** ق ب على أنه: " يحق للربان كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة ووفاة علمتن السفينة وخلال رحلتها وسندات الوكالة والموافقة والإذن وأيضا قبول الوصايا"

ففي حالة حدوث ولادة أو وفاة أثناء السفر يتوجب على ربان السفينة إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي إتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة **604** ق ب ج على أنه: "عند حدوث أضرارهامة للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها يجب على الربان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه إلى

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 72، 73.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، رهن السفينة، حجز السفينة، ج 1، د ط، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 64.

السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً بذلك للربان"، كما يجب على الربان أن يتقيد بطلبات التحقيق والتدقيق التي تأمر بها للسلطة التي وصلها التقرير المذكور في المادة سالفة الذكر ولا يجوز له إلا في حالة الضرورة بالنسبة للسفينة أو الحمولة البدء بتفريغ السفينة قبل تدقيق تقريره من طرف السلطة المختصة، إن السلطة المختصة لقبول التقرير المنصوص عليها في المادة 439 ق ب ج في التراب الوطني هي السلطة الإدارية البحرية أما في الخارج فهي السلطة القنصلية الجزائرية وفي حالة عدم وجودها في الموانئ الأجنبية يتعين على الربان التقيد بالإجراءات المقررة لهذا الغرض في القانون المحلي<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: سلطة التحقيق.

يتمتع الربان بصفة الضابطة العدلية فله أن يقوم بضبط الجرائم التي ترتكب على متن السفينة وأن يتولى التحقيق فيها<sup>2</sup>، وقد منحت هذه السلطة المادة 557 ق ب ج بنصها: "زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين فيالتشريع المعمول به، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم: ربانة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات ...".

عندما يعلم الربان بمخالفة ارتكبت على متن السفينة يقوم فوراً بإجراء تحقيق يستجوب فيه الربان مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ويستمع إلى شهود الإثبات وشهود النفي وحسب نتائج التحقيق، باستطاعة الربان إما أن يبرأ ذمة المتهم أو يسلط عليه عقوبة تأديبية، ويدون الربان على الفور في سجل المخالفات طبيعة المخالفة والإجراءات المتخذة، ويطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات ويطلب منه توقيعها أن رفض ذلك س يسجل رفضه وفي حالة ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية يجوز للربان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - أنظر المادة 606 ق ب ج.

<sup>2</sup> - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 99.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 562 ق ب ج.

عندما يرتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستطيع الربان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري<sup>1</sup>.

أي انه عند وقوع جريمة على ظهر السفينة يقوم الربان بجمع الأدلة وإجراء التحريات إلى حين وصول السلطات المختصة<sup>2</sup>، وعند الضرورة إجراء القبض على المتهم وحبسه احتياطيا لحين تسليمه إلى سلطات ميناء التسجيل<sup>3</sup>.

بالإضافة إلى اتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي تفيد في إثبات الجريمة وأن يحرر تقريرا بالإجراءات التي اتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الاستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية في أول ميناء جزائري<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: سلطة حفظ الأمن والنظام

نصت المادة 453 ق ب ج على أنه: " يتعين على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وان يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمنصوص عليها في الأحكام التشريعية والنظامية الجاري بها العمل"

تكون لربان السفينة على كل الأشخاص الموجودين عليها السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها أو البضائع المشحونة فيها وسلامة الرحلة، وسلطة الربان لا تقتصر على الطاقم البحري في شأن حفظ النظام وأمن السفينة والرحلة البحرية، بل تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على السفينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 456 ق ب ج.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 64.

<sup>3</sup> - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 244.

<sup>4</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 59.

<sup>5</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 69.

كما يجوز له أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام والأمن في السفينة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليه، وأن عليه أن يعمل في الموانئ بمعونة مدير إدارة التفتيش البحري أو القنصل الجزائري حسب الأحوال، وأنه يجوز له عند الضرورة أن يطلب تدخل السلطة المحلية<sup>1</sup>.

وقد جرى العرف البحري على أنه إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي، فإن على ربان السفينة أن يختص بالنظر في المخالفات ضد النظام وتوقيع الجزاءات على من ارتكب المخالفة.<sup>2</sup>

ولقد نصت المادة 454 ق ب ج على أنه: "لا يجوز للربان حين ممارسته لسلطته أثناء الرحلة أن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة ويعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة".

كما يمكنه استعمال الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي إذا ظهر أن الوسائل الأخرى غير كافية، ويكون ذلك في حالة إذا كان تصرف أو سلوك شخص مبحر على متن السفينة يشكل تهديدا لنظامها وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم لالتزامات الربان، ولا يمكن أن يتعدى الحبس الاحتياطي للشخص على متن السفينة المدة التي تلي وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس، ويسلم الربان في هذه الموانئ المحبوس للسلطات المختصة مع إرفاق تقرير بحبسه على متن السفينة.<sup>3</sup>

يتمتع الربان بسلطة اتخاذ القرارات التأديبية بحق المخالفين لتعليمات السلامة لأجل المحافظة على النظام والأمن في السفينة، وهذه الصلاحيات مقررّة له سواء في مواجهة أشخاص الملاحة البحرية أو الركاب.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 65.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، المرجع نفسه، ص 60.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 455 ق ب ج.

<sup>4</sup> - عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص 82.

وتكون للريان سلطة توقيع الجزاءات التأديبية على كل عضو من أعضاء الطاقم عند ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في المادة **469** ق ب ج والتي تتعلق بحسن سير عمل أفراد الطاقم البحري، وتكون العقوبة في حالة ارتكاب هذه المخالفات حسب نص المادة **471** ق ب ج كما يلي:

أ- التوبيخ

ب- الإنذار الشفوي أو الكتابي

ج- الإيداع على متن السفن

وينطق ربان السفينة بالعقوبات السالفة الذكر ضد أفراد الطاقم طبقاً لنص المادة 472 ف 1 ق ب ج بقولها: " ينطق ربان السفينة اتجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات أ- ب- ج من المادة **471** أعلاه".

ولقد وضعت هذه الإجراءات لمجابهة حالة الضرورة ولفرض سيطرة الربان على السفينة تأميناً للنظام وأمن وسلامة الرحلة البحرية، ويستطيع الربان معاقبة رجال الطاقم سواء كان في عرض البحر أو في الميناء<sup>1</sup>.

إن الجرائم التي نص عليها القانون البحري والعقوبات المقررة هي جرائم وعقوبات من نوع خاص لأنها تتعلق بأمن السفينة، فلا يملك الربان معاقبة المسافر أو البحار فالاختصاص يكون للمحاكم الجزائرية وذلك يرجع إلى أن السفينة التي تحمل علم الجزائر تعتبر جزء من إقليمها، وبالتالي فالجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الجزائرية تعتبر كأنها ارتكبت على أراضيها فتختص بها المحاكم الجزائرية أما اختصاص الربان بتوقيع العقوبة فهو قاصر على الجرائم البحرية أو المخالفات البحرية مثل الإخلال بالنظام في السفينة والإهمال، وكل ما يستطيع الربان القيام به بالنسبة لجرائم القانون العام هو تولي سلطة التحقيق إذا كان في عرض البحر، ويجوز له عند الضرورة إلقاء القبض على

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص: 71، 72.

المتهم وحبسه احتياطياً، وإجراء التحقيق إلى أن يصل إلى الميناء المسجلة فيه السفينة، فيسلم المتهم مع محضر التحقيق.<sup>1</sup>

و في نهاية هذا الفصل وبعد استعراضنا حقوق ووظائف ربان السفينة ، نخلص الى القول بأن ربان السفينة هو قائد السفينة ورئيس طاقمها، يتمتع بمجموعة من الحقوق مثله مثل باقي البحارة الآخرين فله الحق في الأجر، والتأمين و الضمان الاجتماعي، كما له الحق في الغذاء و الإيواء و الترحيل، لكن ما يميزه عن باقي رجال البحر هو تمتعه بمجموعة من السلطات الواسعة التي منحها له القانون و العرف البحري، فهو ممثل للسلطة العامة على ظهر السفينة، بالإضافة إلى قيامه بالعديد من الوظائف و الالتزامات بحكم تمثيله للمجهز .

في حالة إخلال الربان بأي من الالتزامات المفروضة عليه يحاسب قانونياً ويتعرض للمسائلة سواء مدنية أو جزائية أو تأديبية ، وهذا ما سنفصل فيه في الفصل الثاني.

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص72 .

# الفصل الثاني

المسؤولية القانونية لريان السفينة

يعتبر الربان سيد السفينة في أعالي البحار، مما يخول له التمتع بصلاحيات واسعة لإدارة السفينة وإيصالها مع حمولتها ومسافريها إلى بر الأمان<sup>1</sup>، وباعتباره رئيسا للطاقم يفرض عليه هذا الدخول في علاقات مع العديد من الأشخاص كالمجهر والشاحنون والركاب وغيرهم، كما قد يترتب على سلوكه الإضرار بالغير مما يتعين الخوض في مدى مسؤوليته المدنية<sup>2</sup>، كما يسأل الربان تأديبيا متى خالف الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري(الملحق رقم: 01)، من جهة أخرى فالظروف الخاصة بالملاحة البحرية والمخاطر التي تعترضها، تفرض على الربان توخي منتهى الحذر عند قيادته للسفينة، لذلك تدخل المشرع بفرض بعض العقوبات على المخالفات الجسيمة التي يرتكبها<sup>3</sup>، لذا ينبغي التطرق بدراسة وتحليل المسؤولية الجنائية لربان السفينة.

لتوضيح كل هذه المسائل التي تعد لب موضوع المركز القانوني لربان السفينة في إطار التشريع الجزائري، سننتقل في هذا الفصل إلى:

- المسؤولية المدنية والتأديبية لربان السفينة ( المبحث الأول)، والمسؤولية الجزائية لربان السفينة ( المبحث الثاني).

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، د ط، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، ص 195.

<sup>2</sup> هاني دويدار، موجز القانون البحري، د ط، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، 1997، ص 146.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع نفسه، ص 148.

### المبحث الأول: المسؤولية المدنية و التأديبية لربان السفينة

تقوم مسؤولية الربان المدنية عندما يخل بأحد الالتزامات التي تقع على عاتقه بموجب عقد العمل البحري الذي يربطه بالمجهر، ومن الأسباب الموجبة للمسؤولية المدنية لربان السفينة تركه للسفينة أثناء الرحلة البحرية، إذ يجب أن يكون على متن السفينة طوال الرحلة البحرية، وأن يمارس شخصياً قيادة السفينة<sup>1</sup>، كما تقوم مسؤوليته التأديبية عند إخلاله بقواعد المهنة كعدم قيد البحارة وغيرها، وسنتطرق إلى المسؤولية المدنية لربان السفينة في المطلب الأول، والمسؤولية التأديبية في المطلب الثاني.

#### المطلب الأول: المسؤولية المدنية لربان السفينة

المسؤولية بوجه عام هي الحالة التي يؤاخذ فيها الشخص عن الإخلال بقاعدة قانونية يستتبع مسؤولية قانونية يقابلها جزاء حدده القانون أو عين شروطه، والمسؤولية المدنية تقوم على الإخلال بواجب، وتستوجب لقيامها طرفين أحدهما هو المتضرر والآخر هو الذي يحاسب عن الضرر الذي أحدث أو كان سببه، فيسأل عنه ويتحمل أعباءه في ماله، فيكون الملتزم قانوناً بالتعويض على من أصابه، وهذا الالتزام بالتعويض عن الضرر هو الذي يتجلى به تعريف المسؤولية المدنية<sup>2</sup>.

فالربان يرتبط بمالك السفينة أو بمجهزها بموجب عقد عمل بحري، شأنه في ذلك شأن باقي البحارة، ومن ثم فهو يخضع كلية لأحكام هذا العقد، إلا أنه ينفرد بأحكام خاصة ويعود السبب في ذلك إلى تعدد صفته القانونية تبعاً لتعدد وظائفه<sup>3</sup>، كما يعتبر الربان نائب قانوني عن المجهر في كل ما يتعلق بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> -انظر المادة 581 من ق ب ج.

<sup>2</sup> - عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي، ط 2، المنشورات الحقوقية، لبنان، 1999، ص 15.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 43.

<sup>4</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2001، ص 102.

إن عقد العمل المبرم بين الربان ومالك السفينة أو تجهزها من العقود التبادلية، مما يترتب عليه التزامات بين الأطراف، فالمشرع الجزائري حدد الالتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز في الفصل الثاني تحت عنوان: "الالتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز" من الباب الثاني بعنوان: "رجال البحر"، من الكتاب الأول "الملاحة البحرية ورجال البحر" ولقد اعتبرت المادة 415 منه التزامات الربان هي التزام بوسيلة وليس بتحقيق نتيجة، إذ أنه ملزم بتنفيذ التزاماته " كأب العائلة الحريص"<sup>1</sup>.

ولمزيد من التوضيح سوف نتطرق في (الفرع الأول) إلى المسؤولية العقدية لربان السفينة، ثم نتطرق إلى مسؤوليته التقصيرية في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المسؤولية العقدية لربان السفينة

يقصد بالمسؤولية العقدية ذلك الجزاء المترتب على الإخلال بالالتزامات التعاقدية، فلما كان العقد شريعة المتعاقدين فإنه كان لزاما احترام مضمون هذه العلاقة والإخلال بها يستوجب تحمل المسؤولية وقيامها للطرف الذي تسبب في حصول هذا الإخلال<sup>2</sup>، فهي تنشأ عن خلال بما التزم به المتعاقد<sup>3</sup>.

وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى شروط المسؤولية العقدية (أولا)، ومسؤوليته العقدية تجاه المجهز (ثانيا).

<sup>1</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 80.

<sup>2</sup> - عبد القادر العرعاري، الكتاب الثاني المسؤولية المدنية، ط 3، مكتبة دار الأمان، الرباط، ص 14.

<sup>3</sup> - حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية، التقصيرية والعقدية، ط 2، دار المعارف، القاهرة، مصر، د

ت، ص 11.

أولاً : شروط المسؤولية العقدية

لقيام المسؤولية العقدية لابد من توافر الشروط الثلاثة التالية<sup>1</sup>:

- الخطأ العقدي: يتمثل في عدم تنفيذ المدين التزامه العقدي أو التأخير في تنفيذه
- الضرر: هو ذلك الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له أو لحق من حقوقه.
- العلاقة السببية: وهي الرابطة التي تصل الخطأ بالضرر، بمعنى حدوث الضرر كان بسبب ارتكاب الخطأ.

فالمسؤولية العقدية هي جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن العقد أو عدم تنفيذها أو التأخر فيها، وهذه المسؤولية لا تقوم إلا عند استحالة التنفيذ العيني ولم يكن من الممكن إجبار المدين على الوفاء بالتزاماته المتولدة عن العقد عينا فيكون المدين مسؤولاً عن الإضرار التي يسببها للدائن نتيجة عدم الوفاء بالالتزامات الناشئة عن العقد<sup>2</sup>، ومن شروط العلاقة العقدية وجود عقد بين طرفين ولا بد أن يكون صحيحاً، بالإضافة إلى إخلال احد المتعاقدين بعد انعقاد العقد، فلا بد من اجتماع هذه الشروط حتى نكون أمام مسؤولية عقدية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، (النظرية العامة للالتزامات " مصادر الالتزام"، العقد والإرادة المنفردة)، ط 1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2011، ص311\_317.

<sup>2</sup> - العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري، ج 1، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص264-266.

<sup>3</sup> - علي فيلالي، الالتزامات ، العمل المستحق للتعويض، ج 2، د ط، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص2.

يعتبر المجهز كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه، إما بصفته مالكا لها، وإما بناءً على صفات أخرى تخول له الحق باستعمال السفينة<sup>1</sup>، والعلاقة العقدية التي تربط الربان بمجهز السفينة تسمى بعقد العمل البحري<sup>2</sup>، حيث يعتبر ربان السفينة مستخدم من طرف مالك السفينة أو مجهزها بناءً على عقد عمل، فيكون بذلك تابعا له، فهو يقوم بعمل معين في مقابل أجر معلوم<sup>3</sup>.

فقد عمل ربان السفينة شبيه بعقود العمل بشكل عام، مع وجود قواعد خاصة به ناجمة عن اختصاصاته كتمثل للمجهز وكذا خصوصية القواعد البحرية<sup>4</sup>، فتراه يحدد سن البحار ويشترط اللياقة البدنية واقتناء دفتر الملاحة البحرية(انظر الملحق رقم 02) والمؤهل العلمي، كما يلزم رب السفينة برعاية البحار فيما يتعلق بالغذاء والعلاج والإيواء<sup>5</sup>.

ويتولى مجهز السفينة تعيين الربان كقائد للسفينة<sup>6</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة 575 ق ب ج<sup>7</sup>، بحيث أن المجهز لا يستطيع القيام بمتطلبات الاستغلال البحري بمفرده بمفرده فهو بحاجة إلى من يساعده، ويتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية من الناحية الفنية وهو الربان الذي يرأس رجال الطاقم البحري (ضباط وملاحين).

فمجهز السفينة سواء كان مالكا أو مستغلا لها، فإن له الحق والحرية والسلطة في تعيين الربان وعزله كونه رب العمل لهذا الأخير<sup>8</sup>، لكن حرية المجهز في تعيين الربان ليست مطلقة بل مقيدة بمبدأ " التأهيل القانوني للربانية"، أي كل شخص مؤهل لقيادة

<sup>1</sup> - انظر المادة 572 ق ب ج.

<sup>2</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 18.

<sup>3</sup> - علي بوحجيلة، المرجع السابق، ص 88.

<sup>4</sup> - وهيب الأسبر، القانون البحري، المرجع السابق، ص 94.

<sup>5</sup> - نور الدين دناي، عقد العمل البحري، ص 40، أنظر الرابط:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83279>، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السادس

تاريخ الاطلاع: 2019/06/30، الساعة: 02:00.

<sup>6</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 225.

<sup>7</sup> - انظر المادة 575 ق ب ج.

<sup>8</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 33.

السفينة ويكون مسؤولاً عنها بما في ذلك ضباط الملاحة والمهندسين البحريين الذي يتشكل منهم طاقم السفينة<sup>1</sup>، وعليه يجب أن يكون الريان من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً<sup>2</sup>.

وبذلك يتطلب وجود شروط معينة في الريان<sup>3</sup>، كما يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، بموجب مرسوم يتخذ بناءً على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وتحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن، بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>4</sup>.

هذا بالإضافة إلى القيد في سجل رجال البحر حيث يعتبر أهم إجراء يجب على البحار القيام به، ويتم القيد في سجل رجال البحر كما يتم في دفتر البحارة وكذا دفتر طاقم السفينة.

كما أن للمجهز الحق في عزل الريان في أي وقت، ويرجع ذلك إلى أن هذا الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله والذي يتم في جانبه الأكبر بعيداً عن المجهز، لذلك منح هذا الحق للمجهز إذا ما فقد الثقة في الريان خاصة وأنه بالإضافة إلى أن السفينة في حد ذاتها ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يأتئنها صاحبها عليها<sup>5</sup>.

وبالرجوع إلى نص المادة 575 ق ب ج نجد أن المشرع قد نص على ذلك صراحة بقوله: " يحق للمجهز تعيين وعزل ريان السفينة..."، وسكوت المشرع في تقريره

<sup>1</sup> - محمود شحماط، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 44.

<sup>2</sup> - انظر المادة 580 ق ب ج.

<sup>3</sup> - عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 151.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 386 ق ب ج .

<sup>5</sup> - محمود شحماط، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 44.

مثل هذا الوضع يؤدي إلى تطبيق القواعد العامة الواردة في قانون العمل للحصول على التعويض في حالة العزل التعسفي وانقضاء الخطأ الجسيم<sup>1</sup>.

### ثانياً: مسؤولية الريان العقدية اتجاه المجهز.

وتطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية فإن الريان يسأل مسؤولية شخصية اتجاه المجهز الذي تقع منه في أدائه لوظائفه، حتى لو كانت هذه الأخطاء يسيرة، ويلتزم بالتعويض عن هذه الأخطاء وتعتبر هنا مسؤولية الريان مسؤولية عقدية أساسها العقد المبرم بينه وبين المجهز<sup>2</sup>.

والأخطاء العقدية التي ترتب مسؤولية الريان تكون ناشئة عن الإخلال بالالتزامات التي تفرضها عليه العقد أي عند إخلاله بوظيفته الفنية أو التجارية، كما لو أهمل قيادة السفينة<sup>3</sup>، حيث ألزم المشرع الريان بقيادة السفينة بنفسه بموجب المادتين 580 و 593ق ب ج<sup>4</sup>، فيجب عليه عدم التخلي عن قيادة السفينة منذ بدأ الرحلة البحرية حتى وصولها، كما يلتزم بتوجيه السفينة ومراعاة الأصول الفنية في الملاحة البحرية، حيث تنص المادة 592ق ب ج على أنه: " يعتبر الريان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب.

ويجب على الريان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة، وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل وحسب الأحكام الخاصة الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمطبقة من الدول"، من أهم البنود التي ينص عليها العقد، هي ضرورة إتباع خط السير، كما تقوم هذه المسؤولية أيضاً أمام المجهز إذا وقع خلل في تنفيذ

<sup>1</sup> وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 35.

<sup>2</sup> نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 80.

<sup>3</sup> محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج 1، ط 7، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2014، ص 372.

<sup>4</sup> انظر المواد 580-593 ق ب ج.

التزامات الربان التي تربطه بالمجهاز باعتباره ممثله القانوني كإبرامه لبعض التصرفات القانونية دون أن يكون بحوزته توكيل خاص.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية لربان السفينة.

تترتب المسؤولية التقصيرية على مخالفة القاعدة القانونية العامة القاضية بأن لا يأتي الشخص عملاً يضر به الغير أي أن الفعل الضار حدث مستقل عن أي عقد بين المسؤول والمضروب، وتقوم المسؤولية التقصيرية تقوم على ثلاث أركان هي: الضرر والخطأ وعلاقة السببية.

وعليه سنتطرق بإيجاز للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية (أولاً)، ثم نتعرض للمسؤولية التقصيرية الخاصة بربان السفينة (ثانياً).

#### أولاً: القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية.

تترتب على الإخلال بالواجبات القانونية سواء تم النص عليها في بنود تشريعية، أو كانت من نظام التعايش الاجتماعي كضرورة احترام حقوق الجوار وعدم المساس بسلامة الأفراد، فالقاعدة الكلية تقتضي عدم الإضرار بالغير<sup>2</sup>، أي أن الفعل الضار حدث مستقل عن أي عقد بين المسؤول والمضروب<sup>3</sup>، إن القاعدة العامة في المسؤولية تلك التي تتحقق بمناسبة الأعمال الشخصية أي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه وأساس هذه المسؤولية هو الخطأ الواجب الإثبات، بمعنى أنه لايفرض الخطأ في جانب المسؤول بل يكن على المضروب إثبات هذا الخطأ، وتقوم المسؤولية التقصيرية على ثلاث أركان وهي: الخطأ، الضرر، العلاقة السببية بين الخطأ والضرر<sup>4</sup>، فالخطأ

<sup>1</sup> - زهرة جرموني، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة ماجستير، فرع القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2011\_2012 ص 121.

<sup>2</sup> - عبد القادر العرعاري، المرجع السابق، ص 14.

<sup>3</sup> - دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2004، ص 77

<sup>4</sup> - عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ص 157، 186، د ط انظر الرابط: <https://drive.google.com>، تاريخ الاطلاع: 2019/06/30، الساعة: 01: 06.

هو الانحراف في السلوك المألوف للشخص العادي مع إدراكه لهذا الانحراف، والضرر هو واقعة مادية يجوز إثباتها بجميع الطرق منها شهادة الشهود والقرائن وغيرها، أما العلاقة السببية فهي التي تحدد الفعل الذي يسبب الضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بالحادث.

### ثانياً: المسؤولية التقصيرية لريان السفينة.

قد يقوم ريان السفينة بأفعال ترتب عليها أضرار للغير وهنا يعد مسؤولاً مسؤولية تقصيرية على أخطائه الشخصية قبل هذا الغير المتضرر، وأساس هذه المسؤولية هو الفعل غير المشروع<sup>1</sup>، والغير هو كل شخص لاتربطه علاقة تعاقدية مباشرة مع ريان السفينة مثل: الشاحنون، المسافرون، ذوي الحقوق... الخ.<sup>2</sup>

لكن الريان يبقى دوماً بعيداً عن المسؤولية الناتجة عن الأخطاء التي يرتكبها بسبب أوامر المجهز عندما يتعلق الأمر بالأفعال التي تخرج عن وظائفه الفنية.<sup>3</sup>

### أ\_ مسؤولية الريان اتجاه الشاحنين

الشاحن هو مالك البضاعة أو هو الذي يطلب بنقل البضاعة الخاصة به أو خاصة بشخص آخر، وقد يكون شخصاً طبيعياً كما قد يكون شخصاً معنوياً خاصاً أو عاماً<sup>4</sup>، ويعتبر طرف في عقد النقل البحري، حيث يدفع أجرة الشحن لنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر بسلامة وأمن ودون المساس بها أو إتلافها<sup>5</sup>، فريان السفينة يعتبر ممثلاً للمجهز لكنه لايعتبر ممثلاً لشاحنين ولا تربطه بهم رابطة تبعية وبالتالي تكون مسؤولية الريان اتجاه الشاحنين مسؤولية تقصيرية لعدم وجود رابطة عقدية مباشرة بينهم،

<sup>1</sup> نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 84.

<sup>2</sup> علي بوحجيلا، المرجع السابق، ص 95.

<sup>3</sup> فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري، ط 1، دار امجد للنشر والتوزيع، عمان، 2017، ص 161.

<sup>4</sup> سليم بودليو، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في ، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، 1999-2000، ص 36.

<sup>5</sup> عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 197.

إلأنهم يستطيعون الرجوع عليه بدعوى المسؤولية التقصيرية لكن بشرط أن يثبتوا الخطأ الشخصي للربان<sup>1</sup>، ويتمثل هذا الخطأ الشخصي في التسبب في التلف الكلي أو الجزئي للشحنة البحرية، لذلك يجب على الربان الالتزام بالمحافظة على الشحنة إلأن تصل سليمة للمرسل إليه.<sup>2</sup>

ويلتزم أيضا الربان بالسهر على أن يكون تحميل البضاعة ورسها وتفرغها متممة مع حفظ الاستقرار السليم للسفينة وقابليتها للملاحة وأمنها<sup>3</sup>، والتأكد من قدرة السفينة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها<sup>4</sup>.

وفي حالة إخلال الربان بإحدى الالتزامات تقوم مسؤوليته التقصيرية اتجاه الشاحنين، فيسأل الربان شخصيا قبل الشاحنين عن عدم تنفيذ التزامات عقد النقل أو ضياع الثقة، وتظل مسؤوليته قائمة على أخطاءه الملاحية التي لا يسال عنها المجهز<sup>5</sup>.

### ب\_ مسؤولية الربان اتجاه طاقم السفينة

يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي تم تعيينه من المجهز طبقاً للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية<sup>6</sup>، فالربان يكلف البحار بالعمل على متن السفينة وفق عقد العمل المبرم معه وعدم إخلاله بشروط ذلك العقد<sup>7</sup>، والربان غير مسؤول عما يصدر من البحارة عن أخطاء في تأديتهم لعملهم<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المرجع السابق، ص 420.

<sup>2</sup> - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 198.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 590 ق ب ج.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 589 ق ب ج.

<sup>5</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 84.

<sup>6</sup> - أنظر المادة 412 ق ب ج.

<sup>7</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، المرجع السابق، ص 372.

<sup>8</sup> - نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 86.

ج\_ مسؤولية الربان اتجاه الركاب

يلتزم الربان بالعمل على راحة وسلامة المسافرين، وقد نصت المادة 602ق ب ج في حالة فشل الوسائل المتخذة لإنقاذ السفينة وتعرضها للفقدان الكامل يجب على الربان اتخاذ جميع التدابير الممكنة لإنقاذ المسافرين أولاً ثم أفراد الطاقم وبدل كل ما يمكنه من جهد لإنقاذ السفينة التي تتعرض للغرق، كما انه في حالة تصادم السفن فيجب عليه أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها بدون أن يعرض سفينته للخطر أي الالتزام بواجب المساعدة والإنقاذ<sup>1</sup>.

الربان لا يسال عن أخطاء المسافرين بصفة عامة إلا إذا ثبت تقصيره في الإشراف والرقابة عليهم وعدم استخدامه لسلطته التأديبية لحفظ النظام في السفينة<sup>2</sup>، ويقع على المضرور إقامة الدليل على خطأ الربان والضرر الذي أصابه وعلاقة السببية بينهما<sup>3</sup>.

ونستخلص مما سبق أن الربان يتحمل المسؤولية العقدية نتيجة إخلاله بالالتزامات التعاقدية بينه وبين مجهز السفينة أما المسؤولية التقصيرية تترتب على مجرد الإخلال بالواجبات القانونية.

<sup>1</sup> - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 57، 58.

<sup>2</sup> - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص 211.

<sup>3</sup> - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 103.

### المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية لريان السفينة.

إن أول ما يتميز به نظام التأديب في المجالات القانونية المختلفة هو طابع السلطة والمسؤولية الذي يعتبران قوام التأديب و جوهره<sup>1</sup>.

وقد منح المشرع الريان باعتباره سيد الرحلة البحرية الأول سلطات استثنائية واسعة تمكنه من أداء الواجبات التي ألقاها عليه المشرع، لكن المشرع فرض جزاءات رادعة على الريان إذا تعسف في استعمال هذه السلطة الوظيفية في غير الغرض الذي شرعت من أجله<sup>2</sup>.

وباعتبار الريان جزءا من أفراد طاقم السفينة ورئيس الطاقم يسأل تأديبيا حينما يرتكب مخالفات لأحكام القانون البحري ونصوصه التطبيقية خاصة فيما يخص قيد البحارة والزامية وجود دفتر البحارة على متن السفينة، وإكمال الطاقم عند الضرورة وغيرها من المسائل المحددة في نص المادة 470 ق ب ج<sup>3</sup>.

لمزيد من التوضيح سوف نتطرق للأخطاء المهنية لريان السفينة (كفرع أول)، ثم نعرض على العقوبات التأديبية (كفرع ثاني).

<sup>1</sup>- عبد الرحيم محمد عوض العمودي، المرجع السابق ، ص 233.

<sup>2</sup>- عبد الرحيم محمد عوض العمودي، المرجع نفسه، ص 234.

<sup>3</sup>- بوحجيلة على، المرجع السابق، ص 95.

### الفرع الأول: الأخطاء المهنية لربان السفينة.

عرفت الجريمة التأديبية فقها على أنها فعل أو امتناع عن فعل يكون مخالفة للواجبات التي تفرضها الوظيفة، كما عرفت أنها الفعل أو الامتناع عن فعل ينسب إلى فاعل ويعاقب عليه بجزاء تأديبي. أما الفقه المصري فقد عرفها بأنها: كل فعل أو امتناع يرتكبه العامل يجافي واجبات منصبه<sup>1</sup>.

فقد يرتكب الربان أخطاء ذات طابع مهني (تقني) ،ومن بين الأخطاء المهنية التي يمكن أن يرتكبها الربان هي مخالفة قواعد السير التي حددتها الاتفاقيات الدولية، وعدم احترام قواعد القيادة الفنية ،والتقاعس عن أداء الواجبات أو الإهمال الذي يؤدي إلى حوادث كالتصادم<sup>2</sup>.

وقد قرر قانون البحري مسؤولية الربان التأديبية إذا ارتكب مخالفة للنظام والأحكام الواردة فيه والنصوص التطبيقية الأخرى وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق ب<sup>3</sup>:

- قيد البحارة وإلزامية دفتر الطاقم على متن السفينة.
- اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة.
- الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب مرض.
- نزول أحد أفراد الطاقم إلى البر.
- التسجيلات في يومية السفينة.
- حماية القصر وأمن العمل على السفينة.
- تنظيم العمل والتموين والمنامة والحماية الصحية على متن السفينة.
- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية .

<sup>1</sup> - عبد الرؤوف هاشم بسيوني ،الجريمة التأديبية وعلاقتها بالجريمة الجنائية ،ط1، دار الفكر

الجامعي،الإسكندرية،مصر،2008،ص7،8.

<sup>2</sup> - نصيرة خواص،المرجع السابق،ص 110،111.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 470 ق ب ج.

بحيث كل عامل صدرت منه إحدى هذه المخالفات المنصوص عليها فإنه يتعرض لعقوبة تأديبية تتناسب ونوع المخالفة المرتكبة<sup>1</sup>.

وسنتطرق في هذا الفرع إلى الخطأ التأديبي (أولاً) ثم إلى أنواع الخطأ التأديبي (ثانياً).

### أولاً: تعريف الخطأ التأديبي

الخطأ التأديبي هو الإخلال بالقيام بالواجبات التي يقتضيها حسن و استمرار العمل داخل المؤسسة أي الامتناع عن إلحاق الضرر بالمشروع وعرقلته لتحقيق الأهداف التي خصص من أجلها يعد من أهم من أهم المبادئ التي كرسها تشريع العمل و من ثمة فإن أي خروج عن هذا المبدأ يشكل خطأ تأديبياً .

### ثانياً: أنواع الخطأ التأديبي<sup>2</sup>

يقسم التشريع الجزائري الأخطاء المهنية من حيث خطورتها إلى ثلاث أنواع :

\_أخطاء من الدرجة الأولى والثانية :هي أخطاء بسيطة لا تؤدي إلى فصل العامل من منصبه و إنما ترتب عقوبات أقل خطورة كإذار و المنع من ممارسة المهنة و التوبيخ ، التنزيل من الرتبة ...

\_أخطاء من الدرجة الثالثة : تنتج عن انحراف العامل الشديد عن سلوك الرجل العادي الذي يعتمد إلحاق الضرر بالجهة المستخدمة وتسمى بالخطأ الجسيم.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص183.

<sup>2</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع نفسه، ص169.

### الفرع الثاني: العقوبات التأديبية.

العقوبة التأديبية حسب تعريف الفقيه أحمية سليمان هي "إجراء يتخذه صاحب العمل ضد العامل المخطئ، سواء كان ذلك الإجراء ذو طابع معنوي أو أدبي كالإنذار والتوبيخ وغيرها من الجزاءات المعنوية، أو كان الإجراء ذو طابع مالي يأخذ شكل عقوبة مالية كحرمانه من بعض التعويضات أو المكافآت أو الامتيازات وغيرها"<sup>1</sup>، كما عرفها الأستاذ « de laubader » على أنها: "جزاء مهني يفرض لمواجهة مايقع من إخلال بالالتزامات المهنية المكلف بها"<sup>2</sup>.

و بالرجوع للمادة **472ق ب ج** فهناك عقوبات ينطق بها المجهز وهناك عقوبات تنطق بها الوزارة المكلفة.

وستتطرق في هذا الفرع إلى العقوبات التي ينطق بها المجهز (أولاً)، ثم العقوبات التي تنطق بها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية (ثانياً).

#### أولاً: العقوبات التي ينطق بها المجهز

المجهز ينطق بالعقوبات المنصوص عليها في المادة **471** من ق ب ج فقرات د، ه، ز، ح والتي أحالت إليها المادة **472** المذكورة سابقاً وهي:

التأنيب وهو توبيخ يلوم فيه المجهز البحار عن الأخطاء المرتكبة .

المنع من ممارسة العمل على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد.

الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر .

التنزيل من الرتبة و العزل وهو اشد لعقوبات.

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، المرجع السابق، ص 184.

<sup>2</sup> - مصطفى عفيفي، فلسفة العقوبة التأديبية وأهدافها، دراسة مقارنة، مطابع الهيئة المصرية للكتاب، د ط، 1976، ص: 27.

ثانيا :العقوبات التي تنطق بها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية

تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية طبقا لنص المادة 472 فقرة 3 من ق ب ج قرارات شطب أو سحب الشهادات على أن يتم تحديد حالات السحب المؤقت أو النهائي للشهادات و الشطب عن طريق التنظيم ، وهذا مت صدر في شأنه المرسوم التنفيذي 338-2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني:المسؤولية الجزائية لريان السفينة

تقوم المسؤولية الجزائية لريان السفينة متى ثبت أنه قام بفعل ينهى عنه القانون أو امتنع عن أداء واجب مقرر قانونا وكان حر الإرادة مدركا ومختارا.

وعليه فقد عرف الدكتور أحسن بوسقيعة المسؤولية الجزائية على أساس أنها: " التزام شخص يتحمل نتائج فعله الإجرامي.

ومن ثم فان المسؤولية الجزائية ليست ركنا من أركان الجريمة وإنما هي أثرها ونتيجتها القانونية.

وتقوم المسؤولية الجزائية على ركنين هما الخطأ أي الإذنب والأهلية أي الإسناد".<sup>2</sup>

ومن هذا المنطلق سوف نتناول المسؤولية الجزائية لريان السفينة في إطار القانون البحري(المطلب الأول)، أما (المطلب الثاني) خصصناه للمسؤولية الجزائية لريان السفينة في القوانين الأخرى.

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 338\_2000 المؤرخ في 26 أكتوبر 2006 ، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما ، ج ر عدد 64 مؤرخة في 31 أكتوبر 2000.

<sup>2</sup> - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، ط 12، دار هومة للطباعة و النشر والتوزيع، الجزائر، 2012-2013، ص 237، 238.

## المطلب الأول: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في إطار القانون البحري

نظم المشرع الجزائري قواعد المسؤولية الجزائية الواقعة على عاتق ريان السفينة، في التقنين البحري ضمن القسم الثالث المتضمن أحكام جزائية<sup>1</sup>، من الفصل الثالث الموسوم ب( النظام التأديبي لرجال البحر)، من الباب الثاني بعنوان (رجال البحر)، من الكتاب الأول: الملاحة البحرية ورجال البحر، كما حدد الأفعال التي تشكل جرائم وقرر الجزاءات المناسبة لها، بحيث حصرها ضمن صنفين، الصنف الأول يتضمن الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية (الفرع الأول)، أما الصنف الثاني يخص الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن<sup>2</sup>(الفرع الثاني).

وبما أن الجرائم التي قد تنسب لريان السفينة كثيرة جدا سواء تلك الواردة في القانون البحري أو المنصوص عليها في القوانين الأخرى، ويصعب علينا الإحاطة الشاملة بها في هذا البحث المتواضع، لذا سنتعرض بالذكر إلى البعض منها والتي حسب تقديرنا الخاص تعتبر الأهم والأخطر من باقي الجرائم الأخرى والمتمثلة في فيما يلي:

### الفرع الأول: الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية

يقع على عاتق الريان مهمة قيادة السفينة وإدارتها والإشراف عليها وضمان أمن وسلامة الرحلة البحرية، وفي حالة إخلاله بالواجبات المفروضة عليه قانونا ومتى كان الفعل يشكل أحد الصور الآتية بيانها، يكون مسؤولا ومعرضا للعقوبات المقررة قانونا على النحو التالي:

1\_ المشرع قد استبدل المواد من 477 إلى 567 من القسمين الثالث والرابع من الفصل الثالث من الفصل الثالث من الباب الثاني من الكتاب الأول من الأمر 76\_80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري والخاصة بالجنح و الجرائم البحرية و الاختصاص و الإجراء بالأحكام الواردة بالقانون 98\_05 السابق الذكر.

2- وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، ص: 122، انظر الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/76143>، تاريخ الاطلاع: 2019/06/15، بتوقيت:

### 1\_المساس بمبدأ السلامة البحرية:

يقع على الریان واجب قيادة السفينة والإشراف عليها وإدارتها وضمان سلامتها وتجنب تعريضها للمخاطر بما في ذلك الأشخاص و البضائع على حد سواء، وعليه أي إخلال أو مساس بهذه المصالح يعرضه للمساءلة الجنائية.<sup>1</sup>

وتتمثل الأفعال الماسة بمبدأ السلامة البحرية فيما يلي:

(أ) - استعمال سفينة غير صالحة للملاحة بإرادته أو بتهاون منه:

يلتزم ریان السفينة قبل انطلاقه في الرحلة البحرية بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية من حيث الجانب الفني مما يؤهلها لخوض الصعاب التي قد تصادف هذه الرحلة<sup>2</sup>، ويتحقق ذلك من خلال قيام الریان ببعض الإجراءات المتعلقة بتفتيش ومعاينة السفينة للتأكد من مدى سلامتها وقدرتها على الرحلة البحرية، من خلال حصوله على ترخيص الملاحة وشهادة سلامة السفينة من طرف السلطة الإدارية البحرية<sup>3</sup>. (الملحق رقم: 03 )

وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام سواء كان بإرادته أو نتيجة لتهاون منه يكون محلاً للمساءلة الجزائية<sup>4</sup>، طبقاً لمقتضيات المادة 479ق ب ج على النحو التالي:

-إبحار الریان سواء بإرادته أو بتهاون منه بسفينة غير صالحة وغير مجهزة وغير معدة أو مموّنة، وكل مجهزة يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة يعاقب بغرامة مالية تتراوح ما بين: 50.000دج إلى 300.000 دج .

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية للريان، المرجع السابق، ص 123.

<sup>2</sup> - سعيد دالع، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، انظر الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz>، تاريخ الاطلاع: 2019/06/16، بتوفيق:

16:46. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، تاريخ النشر: 2017/03/01، ص 285.

<sup>3</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 123.

<sup>4</sup> - وسيلة أربوط، الریان بين ذفتي السلطة والمسؤولية، المرجع السابق، ص 422.

- إذا ترتب عن الفعل الوارد في الفقرة أعلاه تعرض السفينة للخطر أو تعريض سفن أخرى أو حتى الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية لذات الخطر، تكون العقوبة السالبة للحرية الحبس من: ثلاثة أشهر إلى سنتين، والغرامة المالية من: 100.000 دج إلى 600.000 دج.

- إذا ترتب عن الفعل الوارد ذكره في الفقرة الأولى أعلاه جروح نتج عنها عجز كلي مؤقت فان المشرع البحري بهذا الصدد قد أحالنا إلى قانون العقوبات<sup>1</sup> نص المادة 264 ق ع والتي تنص على: " كل من أحدث عمدا جروحا للغير أو ضربه أوارتكب أي عمل آخر من أعمال العنف أو التعدي، يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج، إذا نتج عن هذه الأنواع من العنف مرض أو عجز كلي عن العمل لمدة تزيد عن خمسة عشر (15) يوما

ويجوز علاوة على ذلك أن يحرم الفاعل من الحقوق الواردة في المادة (14) من هذا القانون من سنة على الأقل إلى خمس سنوات على الأكثر.

وإذا ترتب على أعمال العنف الموضحة أعلاه، فقد أو بتر إحدى الأعضاء أو الحرمان من استعماله أو فقد البصر أو فقد إبصار إحدى العينين أو أية عاهة مستديمة أخرى فيعاقب الجاني بالسجن المؤقت من خمس إلى عشر سنوات.

وإذا أفضى الضرب أو الجرح الذي ارتكب عمدا إلى الوفاة دون قصد إحداثها فيعاقب الجاني بالسجن المؤقت من عشر سنوات إلى عشرين سنة".

وتنص المادة 479 ف 04 ق ب ج على أنه: "إذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى ضياع السفينة أو الجروح تؤدي إلى عجز دائم، تكون العقوبة بالسجن من

<sup>1</sup> - انظر الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في : 08 جويلية 1966، المتضمن قانون الاجراءات الجزائية ، المعدل و المتمم (ج ر، رقم 48 مؤرخة في 10 جوان 1966).

خمس سنوات إلى عشر سنوات، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، تكون العقوبة بالسجن المؤبد.

(ب) - الإبحار بوثائق السفينة المنتهية الصلاحية:

يجب على ريان السفينة عند قيامه بالرحلة البحرية التأكد من أن وثائق السفينة لم تنتهي صلاحيتها أو سحبت منه أو تم توقيف العمل بها، وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام يتعرض للعقوبات الواردة في نص المادة 488 ق ب ج، والمتمثلة في العقوبة السالبة للحرية وهي الحبس من: شهرين إلى سنتين بالإضافة إلى الغرامة المالية التي تتراوح ما بين: 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين.<sup>1</sup>

(ج) - عدم مراعاة الاتجاه الملاحي:

تقع على الريان مسؤولية مراعاة سير وحركات السفينة عند الإبحار بها في المياه وفي أماكن الرسو والاقتراب، كما يلتزم بقيادتها وفقا لمبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية.<sup>2</sup>

وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام يتعرض للعقوبات التالية حسب نص المادة 487 ق ب ج: غرامة مالية قدرها من: 10.000 دج إلى 50.000 دج، وفي حالة ارتكاب هذا الفعل ليلا أو أثناء ظروف جوية سيئة تكون العقوبة الحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 124.

<sup>2</sup> - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان 2011-2012، ص 277، 278.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 487 ق ب ج.

(د) - ترك السفينة في حالة خطر:

يلتزم الریان بقيادة السفينة والامتناع عن تركها وهي في حالة خطر أثناء الرحلة البحرية دون ضرورة ومن غير أخذ مشورة من الضابط<sup>1</sup>، ويقصد بالخطر هو هلاك السفينة كأن توشك على الغرق أو متى شب فيها حريق أو كانت جانحة أو متى فقد الریان السيطرة على قيادتها وتوجيهها نتيجة لسوء الطقس، ويجب أن يكون الخطر جدياً أو محتمل الوقوع.<sup>2</sup>

وفي حالة إخلال الریان بهذا الالتزام يعاقب طبقاً للمادة **486** ق ب ج بعقوبة سالبة للحرية تتمثل في الحبس من: شهرين إلى ستة أشهر، ويعاقب بنفس العقوبة كل ریان اضطر لترك سفينته ولم يكن الأخير على متنها أو الریان الذي يترك السفينة وهي في حالة خطر ويهمل تنظيم إنقاذ الطاقم والركاب، إنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة وكذا الأشياء والبضائع الثمينة.<sup>3</sup>

(خ) - التسبب في تصادم أو جنوح السفينة:

عرف المشرع الجزائري التصادم في نص المادة **273** ق ب ج بأنه: " يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم."

وفي حالة إخلال الریان بأحكام المادة **493** ق ب ج وتسببه في حدوث تصادم، سواء كانت السفينة جزائرية أو أجنبية، وعدم التزامه بمقتضيات القواعد الدولية لمنع التصادم في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، وإخلاله بقواعد الحركة البحرية أو الأحكام القانونية وكذا تعليمات السلطة البحرية المتعلقة بتحديد ممرات الدخول إلى الميناء

<sup>1</sup> وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 124.

<sup>2</sup> - أمينة دريسي، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع، انظر الموقع: <https://www.asjp.cerist.dz>، تاريخ الاطلاع: 2019/06/16، بتوقيت: 18:00.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص 69، 70.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 486 ق ب ج.

أو الخروج منه، أو مخالفة الالتزام المتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بضاف السواحل الجزائرية، فإن هذا الفعل يشكل مساساً بمبدأ سلامة الرحلة البحرية يكون مسؤولاً جزائياً ويعاقب طبقاً لنص المادة **493 ف 01 ق ب**، بالحبس من شهرين إلى سنتين، وبغرامة مالية تتراوح ما بين: **10.000** دج إلى **100.000** دج أو بإحدى العقوبتين

ومتى ارتكبت هذه المخالفة من طرف ريان سفينة جزائرية أو أجنبية وكانت مخصصة لنقل المحروقات أو أية مواد خطيرة فإن العقوبة المالية ترفع إلى **5.000.000** دج طبقاً للمادة **493 ف 02 ق ب ج**.

وتطبق نفس العقوبة على ريان سفينة جزائرية خالف هذه القواعد خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، وفي حالة ارتكاب الأفعال المذكورة أعلاه في زمن الحرب تكون العقوبة السجن من خمس إلى عشر سنوات طبقاً للمادة **493 ف 03 و 04 ق ب ج**.

كما تعاقب المادة **483 ق ب ج** كل ريان تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية، أو تسبب بإهماله سواء كان ذلك قد وقع على سفينته أو أي سفينة أخرى، في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف أو تسبب في عطب للسفينة، أو لحمولتها أو في مساس للبيئة، بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من **20.000** دج إلى **200.000** دج أو بإحدى العقوبتين، ومتى تسبب الفعل المذكور في إحداث جروح نتج عنها عجز كلي مؤقت يعاقب طبقاً للمواد **264 و 442** من قع، وفي حالة ما إذا تسبب الفعل أعلاه في فقدان السفينة أو أدى إلى جروح نتج عنها عجز دائم يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات، ومتى أدى ذلك إلى وفاة شخص أو أكثر تكون العقوبة السجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة.<sup>1</sup>

(ر) - الامتناع عن الإنقاذ: يعرف المشرع الإنقاذ كل نجدة تقدم للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع

<sup>1</sup> - أنظر المواد 483 ق ب ج، 264، 442 ق ع ج.

والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة"<sup>1</sup>.

وعليه طبقا لنص المادة **485 ف 01 ق ب ج**، فإنه متى كان في استطاعة ريان السفينة تقديم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر وامتنع عن ذلك، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر، يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

وفي حالة وفاة الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم الإنقاذ يعاقب ريان السفينة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية 50.000 دج إلى 200.000 دج.<sup>2</sup>

وإذا تسببت سفينة الريان في حادث اصطدام وكان في استطاعته إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر وامتنع عن ذلك، ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة، يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية قدرها من 20.000 إلى 100.000 دج طبقا للمادة **484 ف 01 ق ب ج**

ويخضع لنفس العقوبة ريان السفينة الذي ترك مكان الحادث دون أن تمنعه قوة قاهرة، وقبل أن يتأكد من أن مواصلة الإسعاف لن تجدي نفعاً للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها أو دون استئذان مسير عمليات تنسيق البحث والإنقاذ البحريين طبقا للمادة **484 ف 02 ق ب ج**.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 332 ق ب ج.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 485 ف 02 ق ب ج.

وفي حالة هلاك شخص أو عدة أشخاص نتيجة لعدم تنفيذ الواجبات المشار إليها في الفقرتين السابقتين، ترفع العقوبة إلى السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة على أساس المادة 484 ف 03 ق ب ج.

وفي حالة تصادم سفينتين يعاقب ريان كل سفينة مصدومة كان باستطاعته دون تعريض سفينته أو أعضاء طاقمه أو المسافرين للخطر، أن يطلع ريان السفينة الأخرى على أسماء سفينته وميناء الإرساء وميناء الانطلاق والاتجاه ولم يفعل، بالحبس من ستة أيام إلى ثلاثة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 إلى 100.000 دج أو بإحدى العقوبتين طبقاً لنص المادة 484 ق ب ج.<sup>1</sup>

(س) - تسبب ريان السفينة في التلوث البحري:

يقصد بالتلوث البحري حسب برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>2</sup>: " قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال مواد أو طاقة للبيئة البحرية ينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها أثار ضارة...".<sup>3</sup>، وقد يتسبب الريان في تلويث البيئة البحرية سواء نتيجة عن حادث ملاحى أو عن طريق طرح مواد ملوثة في البحر.

- التلوث الناتج عن حادث ملاحى: يلتزم الريان بتجنب أي فعل ينتج عنه تلويث البيئة البحرية وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام المتمثل في نقل حمولة المحروقات أو أي مواد خطيرة يدخلها للمياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، يعاقب طبقاً لنص المادة 495 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين، وفي حالة وقوع حادث يضر بالبيئة تكون العقوبة الحبس من خمس

<sup>1</sup> - انظر المادة 484 ف 04 ق ب ج.

<sup>2</sup> - انظر الرابط: <https://www.ipbes.net>، تاريخ الاطلاع: 2019/06/29، الساعة: 15:48.

<sup>3</sup> - سهام زروالي، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 21، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2019، ص 130، 137.

سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

ونفس العقوبات تطبق على كل من شارك أو ساهم أو سهل العمليات المذكورة، وفي حالة قيام ربان سفينة جزائرية أو أجنبية وكانت متواجدة ضمن المياه الإقليمية الجزائرية، بمساعدة أو جر سفينة تسير عن طريق القوة النووية أو أية سفينة أخرى تنقل حمولة بها محروقات أو مواد خطيرة دون أن يخطر السلطات المختصة عن موقع السفينة التي هي في خطر ونوعية عطبها، يعاقب طبقا للمادة 498 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين

وإذا امتنع ربان السفينة إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة سواء كانت سفينة جزائرية أو أجنبية متى كانت مخصصة لنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي ودخلت للمياه الإقليمية الجزائرية، يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة وبغرامة مالية تتراوح ما بين 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج

وإذا وقع حادث لمثل هذه السفينة أصبح العقوبة السجن المؤبد.<sup>1</sup>

- طرح مواد ملوثة في البحر: تمنع المادة 210 ق ب ج صب أو غمر أو حرق مواد ضارة في البحر، وعليه يجب على كل سفينة طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لذلك.<sup>2</sup>

وفي حالة قيام ربان السفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية بإلقاء عمدا لنفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني، يعاقب طبقا لنص المادة 500 ق ب ج بالإعدام.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - أنظر المواد 495، 498، 499 ق ب ج.

<sup>2</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، المرجع السابق، ص 127، 128.

الفرع الثاني: الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن

بما أن ربان السفينة هو المخول بقيادتها لا بد عليه احترام أنظمة الملاحة من جهة، وحفظ النظام والانضباط على متن السفينة من جهة أخرى وكل إخلال بهذه الالتزامات يجعله عرضة للمساءلة الجزائية.

1- المساس بنظام الملاحة البحرية: يسأل الربان عن إخلاله بالملاحة البحرية في الحالات التالية:

أ- جرائم رفع العلم: يعاقب الربان الذي يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية تحت أعلام عدة دول حسب المادة 501 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج، بالإضافة إلى مصادرة السفينة من قبل الجهة القضائية التي أصدرت الحكم.

وإذا امتنع ربان السفينة الجزائرية عن رفع العلم أو قام برفع علم أجنبي يعاقب حسب المادة 504 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

وإذا أخل ربان السفينة الجزائرية بالالتزام رفع العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها والخاصة بكل صنف من أصناف السفن الجزائرية يعاقب طبقا لنص المادة 505 ق ب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

وإذا اخل الربان بالالتزام تقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ، أو امتناعه عن رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية في الموانئ، ولم تكن بحوزته الوثائق والشهادات القانونية ولم يحتفظ بها على متن السفينة يعاقب طبقا للمادة 506 ق ب ج بغرامة مالية تتراوح ما بين: 20000 دج إلى 40000 دج.

<sup>1</sup> أنظر المادة 500 ق ب ج.

وإذا امتنع ريان سفينة أجنبية عن رفعه لعلمه الوطني بالإضافة إلى رفع العلم الجزائري أثناء دخول سفينته إلى المياه الإقليمية طبقا لما هو متعارف عليه دوليا، فيعاقب على أساس نص المادة 507 ق ب ج بغرامة مالية من: 20000 دج إلى 100000 دج .

(ب)- الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة:

يلتزم الريان بمراعاة الحظر المفروض من طرف السلطات البحرية أو الإدارية أو القضائية، فمتى خالف هذا الالتزام وقام بإخراج السفينة من ميناء الجزائر أو غادر المرفأ أو منطقة الإرساء التي توجد بها السفينة، مخالفة لذلك الحظر يعاقب طبقا للمادة 509 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

(ج)- جرائم نقل الملكية: بالرغم من أن النشاط البحري يخول الريان القيام ببعض التصرفات التي تدخل في مجال استثمار السفينة، ك شراء المؤن والأغذية وغيرها فهو ملزم بالمحافظة على ملكية السفينة وفي حالة إخلاله بهذا الالتزام وقيامه ببيع بدون ترخيص السفينة أو تحويلها عمدا لفائده أو لفائدة شخص آخر يعاقب طبقا للمادة 513 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

(د)- جريمة إتلاف الحمولة أو المؤونة أو العتاد: يلتزم ريان السفينة بالحفاظ على سلامتها بما فيها من حمولة أو عتاد باستثناء حالة الضرورة الواردة في نص المادة 300 ق ب ج وفي حالة قيامه بإتلاف الحمولة أو العتاد كليا أو جزئيا أو قيامه بالتدليس يعاقب حسب المادة 514 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج.

هـ- جريمة الامتناع عن الالتحاق ببخرة حربية: يلتزم الربان الالتحاق بالبخرة الحربية متى وجد في الرحب أو في ميناء أجنبي وتم استدعاؤه للالتحاق بها وفي حالة امتناعه دون سبب شرعي يعاقب طبقا للمادة 516 ق ب ج بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج

و- الجرائم المتعلقة بالإرشاد البحري: يقصد بالإرشاد البحري حسب نص المادة 171 ق ب ج بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة، لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها"، وعليه يلتزم كل ربان سفينة تجارية بمناسبة دخوله مجال الإرشاد، برفع إشارة للمرشد حسب الكيفيات المبينة وفقا للأنظمة الداخلية المتعلقة بالإرشاد<sup>1</sup>، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع قد خص بعض السفن دون الأخرى بهذا الإجراء وعليه فهو إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية وحتى الأجنبية باستثناء المنصوص عليها في المادة 178 ق ب ج<sup>2</sup>.

وفي حالة إخلال الربان بهذا الالتزام والمتمثل في الدخول بواسطة سفينة أو الخروج بها من ميناء جزائري دون مرشد أو يتسبب في إعاقة أو إركاب أو إنزال المرشد أو يمتنع عن دفع مصاريف الإرشاد، ومع مراعاة أحكام المادة 172 من هذا الأمر، يعاقب طبقا للمادة 518 ق ب ج بغرامة مالية والتي تتراوح ما بين: 10.000 دج إلى 500.000 دج.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - عبد القادر العربي شحط، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، ص 5، انظر المقال على الرابط: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/63753> تاريخ الاطلاع: 2019/06/29، الساعة: 17:10.

<sup>2</sup> - السفن المستثناة والمعفاة من إجبارية الإرشاد حسب نص المادة 178 ق ب ج هي: السفن الشراعية اقل من 100 طن، السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية، سفن المنارات والعلامات.

<sup>3</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، المرجع السابق، ص 130.

### 1\_المساس بالانضباط على متن السفينة البحرية:

تتمثل الأفعال التي تشكل مساسا بالانضباط على متن السفينة طبقا للقانون البحري الجزائري في الجرائم الآتي بيانها:

(أ) - الجرائم الماسة بمهمة قيادة السفينة: يلتزم الربان بمهمة قيادة السفينة والإشراف عليها وإدارتها وعدم إهمالها طيلة الرحلة البحرية، وفي حالة قيامه بمساعدة الغير على انتحال ممارسة قيادة السفينة يعاقب طبقا للمادة 523 ق ب ج: بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج

وفي حالة إهماله عمدا لمهمة قيادة السفينة أو تركها قبل استخلافه دون سبب قاهر يعاقب طبقا للمادة 525 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج هذا في حالة ما إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء، أما متى كانت السفينة في الرحب أو في البحر تصبح عقوبة الحبس تتراوح ما بين ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة مالية ما بين 50.000 دج إلى 200.000 دج، وفي حالة امتناع الربان عن المكوث في مركز قيادة السفينة عند دخوله للموانئ أو الخروج منها يعاقب طبقا للمادة 526 ق ب ج بغرامة مالية ما بين 20.000 دج إلى 100.000 دج.

### (ب) - جرائم السكر والتزوير والتدليس والتهريب:

بالرجوع إلى نص المادة 534 ق ب ج يعاقب الربان متى ضبط في حالة سكر وهو على متن السفينة بالحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية تتراوح ما بين 5.000 دج إلى 20.000 دج، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

وتجدر الإشارة إلى أن حالة السكر تثبت عن طريق جهاز مخصص يدعى

الكوتاست".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - مكي دردوس، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2007 ، ص:211.

ونلاحظ أن المشرع البحري لم يتعرض لمسألة قيادة السفينة تحت تأثير مواد مخدرة كما هو الشأن بالنسبة لفعل السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة الواردة في قانون المرور.<sup>1</sup>

وفي حالة قيام الربان بفعل المساعدة على نقل الكحول والمشروبات الكحولية أو الترخيص بنقلها وكانت مخصصة للاستهلاك من قبل الطاقم متى تجاوزت الكميات المرخصة، يعاقب طبقا لنص المادة **531 ف 2** ق ب ج بالحبس من شهر إلى ستة أشهر وغرامة مالية من **20.000** دج إلى **200.000** دج.<sup>2</sup>

بالنسبة لفعل التزوير والذي يقصد به: " تغيير الحقيقة في نقود أو أوراق مالية أو سندات كانت في الأصل موجودة وصحيحة"<sup>3</sup>، وعليه إذا سجل الربان أحداث أو وقائع مخالفة للحقيقة على وثائق السفينة يعاقب طبقا لنص المادة **528** ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من **15.000** دج إلى **150.000** دج.

وإذا ثبت إذئاب الربان بارتكاب أو محاولة ارتكاب فعل ينطوي على التدليس أو التهريب بدون علم المجهز، تضاعف العقوبة الواردة في نص المادة **529** ق ب ج والتي تتراوح ما بين ثلاثة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من **5000** دج إلى **50000** دج، مع مراعاة العقوبات الواردة في قانون الجمارك.

<sup>1</sup> أنظر المادتين 66، 67 من قانون المرور رقم : 14\_01، المؤرخ في : 19 غشت سنة 2001، ج ر 46 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور.

<sup>2</sup> وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 131.

<sup>3</sup> محمد صبحي نجم، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم الخاص، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2006،

(ج) - جرائم التعسف في استعمال السلطة أو إهمالها:

يقصد بالتعسف في استعمال السلطة " كل سلوكا ايجابيا 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".<sup>1</sup>

وعليه متى تعسف الربان في استعمال سلطته سواء اتجاه شخص كان على متن السفينة أو يأمر أو يسمح بذلك يعاقب طبقا لنص المادة 524 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، ويعاقب بنفس العقوبة كل عضو من أعضاء الطاقم يهين عضوا آخر، وفي حالة ما إذا أجاز استعمال العنف دون مقتضى أو أمر الغير باستعماله أثناء ممارسته لوظائفه أو بمناسبة يعاقب طبقا لقانون العقوبات الجزائي، وتضاعف العقوبة في حالة ما إذا كان الضحية بحارا جديدا أو نوتيا.<sup>2</sup>

في حالة إخلال الربان بامتناعه عن القيام بالمهام المخولة له قانونا والمتمثلة في:

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

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

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

دون سبب شرعي، يعاقب طبقا لنص المادة 533 ق ب ج بغرامة مالية من 25.000 دج إلى 50.000 دج.

<sup>1</sup> - أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، ج 2، ط 13، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر 2013/2012، ص 108، 109.

<sup>2</sup> - انظر المادة 524 ق ب ج.

- فعل الإخلال بالتزام الترحيل والعلاج: يقع على الریان الالتزام بالامتثال إلى تسخير الممثلات الدبلوماسية والقنصليات الجزائرية من أجل إعادة المواطنين الجزائريين إلى الوطن، وفي حالة عدم امتثاله لذلك بدون مبرر أو سبب مشروع يعاقب طبقا لنص المادة 535 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج

وفي حالة قيام الریان بإرکاب أو إنزال عضو من أعضاء الطاقم أو إنزاله دون إيراد ذلك في جدول الطاقم يعاقب طبقا للمادة 543 ق ب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج

وإذا امتنع الریان عن تقديم المساعدة بترك دون مقتضى عضو أو أعضاء من طاقم السفينة وهو في حالة مرض أو جروح ولم يسعفه بالعلاج أو العودة إلى الوطن متى حدث ذلك في ميناء لا يتوفر على تمثيل قنصلي للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية، أو ترك على اليابسة راكب مريض أو مجروح ولم يصل بعد إلى وجهته المقصودة والامتناع عن تبليغ هذا الإجراء إلى علم السلطة القنصلية للبلد الذي ينتمي إليه الراكب أو إبلاغ السلطة المحلية بذلك يعاقب طبقا للمادة 549 ق ب ج بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية ما بين 50.000 دج إلى 200.000 دج.<sup>1</sup>

من خلال ما سبق بيانه يتبين لنا أن المشرع الجزائري قد أورد أحكاما صارمة ومتنوعة تضبط المسؤولية الجزائرية لريان السفينة في إطار القانون البحري، ولم يتوقف عند هذا الحد بل ذهب إلى أبعد من ذلك وقرر مسؤوليته في قوانين أخرى وهذا ما سنتناوله في المطلب الموالي .

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 131، 132.

### المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في القوانين الأخرى:

نظرا لأهمية وسعة الصلاحيات المخولة قانونا لريان السفينة اتسعت مسؤوليته الجزائية لتشمل بعض القوانين الأخرى إضافة إلى القانون البحري لاسيما قانون حماية البيئة (الفرع الأول) وكذا قانون الجمارك (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في قانون حماية البيئة

قرر قانون حماية البيئة<sup>1</sup> أهمية قصوى للبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، وذلك في الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث تحت عنوان: " مقتضيات حماية البيئة"، لذا جرم كل فعل يقتضي صب أو غمر أو ترميد لمواد قد تتسبب في:

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

باستثناء حالة القوة القاهرة فمتى توافرت فلا مجال لتطبيق الأحكام المذكورة أعلاه.

ويلتزم ريان السفينة التي تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة والعبارة بالقرب من المياه الجزائرية أو بداخلها، بالتبليغ عن كل حادث ملاحي يحدث في مركبه مما قد يتسبب في تلويث لو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الجزائرية، وعليه متى اخل بهذا الالتزام وكان خاضعا لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات يعاقب طبقا لنص المادة 93 قانون حماية البيئة ، بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 1.000.000 دج إلى 10.000.000 أو بإحداها، وتضاعف العقوبة في حالة العود

<sup>1</sup> - قانون رقم: 03-10 المؤرخ في: 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية رقم 43 مؤرخة في 20 جويلية 2003.

ومتى خالف الحظر المتعلق بصب المحروقات أو مزيجها في البحر وكان غير خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات فإنه يعاقب طبقا لنص المادة **94** قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من **100000** دج إلى **1000000** دج وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

وتجدر الإشارة إلى أن نص المادة **95** من القانون سالف الذكر قد حددت أنواع السفن التي تخضع لنص المادة **94**، وتتمثل هذه السفن في:

- السفن المجهزة بالصهاريج.
- السفن الأخرى عندما تكون قوتها المحركة تفوق القوة المحددة التي يحددها الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية.
- آليات الموانئ والناقلات النهرية وكذا السفن النهرية المجهزة بالصهاريج سواء كانت محرك ذاتيا أو مجرورة أو مدفوعة.

وتستثنى بواخر البحرية الجزائرية من تطبيق أحكام المادة **94** أعلاه.

وفي حالة ما إذا تسبب الربان في حادث ملاحى نتج عنه تدفق مواد ملوثة للمياه الجزائرية نتيجة لسوء تصرفه أو إهماله أو رعونته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة أو غيرها يعاقب طبقا للمادة **97** قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، بغرامة مالية من **100.000** دج إلى **1.000.000** دج ، ويعفى من المسؤولية في حالة الضرورة.

وقضت نص المادة **57** من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه يجب 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 ملاحى يقع في مركبه من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية ، وتحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم، ومتى خالف أحكام هذه المادة يعاقب طبقا للمادة **98** قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بغرامة مالية من **100.000** دج إلى

1.000.000 دج، وإذا ترتب عن هذا الفعل صب محروقات أو مزيج منها في المياه الجزائرية ونتج عنه أضرار لحقت بشخص أو بالبيئة البحرية أو بالمنشآت، و يعاقب وفقا لنص المادة 58 من نفس القانون سالف الذكر بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية تتراوح ما بين 2000.000 دج إلى 10.000.000 دج.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 133، 135.

### الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية لربان السفينة في قانون الجمارك

قرر المشرع الجمركي بعض الأحكام التي يخضع لها ربان السفينة في الفصل الرابع من التشريع الجمركي<sup>1</sup>، بعنوان: " إحضار البضائع أمام الجمارك" في القسم الثاني بعنوان: " النقل بحرا".

وعليه يقع واجبا على كل ربان بمجرد الدخول إلى منطقة بحرية من ضمن النطاق الجمركي وعند أول طلب أن يقدم يومية السفينة (أنظر الملحق رقم: 04) والتصريح بالحمولة ومختلف الوثائق الأخرى التي تقوم مقامها لدى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند صعودهم إلى السفينة بغرض التأشير عليها، وتسلم نسخة التصريح بالحمولة أو الوثائق التي تقوم مقامها للأعوان السالف ذكرهم وذلك بغرض تسهيل مهمة المراقبة،<sup>2</sup> وقد نص القانون سالف الذكر على وجوب تضمن الوثيقة تصريحا موجزا لحمولة السفينة والبيانات الهامة والمتعلقة بالتعريف بالبضائع ووسيلة النقل وعدد الطرود ونوعها وعلامتها وأرقامها ووزنها وطبيعتها ومكان شحنها وتوقيها من طرف ربان السفينة) انظر الملحق رقم: 05 (

وطبقا لنص المادة 57 من قانون الجمارك سالف الذكر يلتزم الربان أو ممثله القانوني بضرورة التقدم لمكتب الجمارك في ظرف 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء:

- التصريح بالحمولة المهيأة للتفريغ في الإقليم الجمركي، كما هو محتمل تأشيرته من طرف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ مرفقا عند الاقتضاء بترجمته الرسمية.
- التصريح بمؤنة السفينة والتصريح بأمتعة وبضائع أفراد الطاقم التي هي في حوزة الطاقم.
- كل الوثائق الأخرى أو التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات التي قد تطالب بها إدارة الجمارك والتي هي ضرورية من أجل تنفيذ مهمتها، ويجب تقديم هذه الوثائق

<sup>1</sup> القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، ج ر عدد 30 مؤرخة 24 جويلية 1979، المعدل و المتمم بالقانون 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 ، ج ر: رقم 61 مؤرخة 23 أوت 1998.

<sup>2</sup> أنظر المادة 53 ق ج.

حتى لو كانت السفن فارغة، كما يجب التنبيه إلا أنه لا تسري مدة 24 ساعة أيام الجمعة والأعياد.

وعليه يعد ريان السفينة مسؤولاً مهما كانت حمولتها كما يسأل عن كل المخالفات الجمركية متى ارتكبت على متن السفينة، ولا يخضع الريان للعقوبات السالبة للحرية الواردة في قانون الجمارك إلا في حالة ارتكابه لخطأ شخصي.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> - وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، المرجع السابق، ص 135، 136.

كخلاصة لهذا الفصل الخاص بالمسؤولية القانونية لريان السفينة ،توصلنا إلى أن الاختصاصات المتعددة للريان ، تفرض عليه الدخول في علاقات قانونية مختلفة ومع عدة أشخاص ، تترتب عنها مسؤولية عند إخلاله بكل التزام مفروض عليه قانونا، سواء كانت مسؤولية مدنية بنوعها عقدية كانت أو تقصيرية، وجدير بالذكر أن هناك حالات تعفي الريان من المسؤولية المدنية كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي، أو خطأ الشاحن وكذا خطأ الغير أو الضحية وغيرها.

كما يتعرض للمساءلة التأديبية عند الإخلال بقواعد المهنة و عدم احترام الأحكام المتعلقة بالقيادة الفنية.

ويتعرض للمساءلة الجزائية متى ثبت أنه قام بفعل ينهى عنه القانون و عند امتناعه عن أداء واجب مقرر عليه قانونا.

فهذه المسؤوليات كفيلة بإلزام الريان بالتقيد بالتزاماته وعدم الإخلال بها والمحافظة على سلامة الرحلة البحرية ونجاحها ،و حفظ الأمن و الاستقرار في السفينة.

الختامة

من خلال دراستنا لموضوع "المركز القانوني لريان السفينة في التشريع الجزائري" توصلنا لعدة نتائج أهمها:

-ينفرد ريان السفينة بمركز قانوني خاص يميزه عن باقي رجال البحر الآخرين فهو قائد السفينة ، وممثل السلطة العامة على ظهر السفينة، فهو يتمتع بمجموعة من السلطات الواسعة التي منحها له القانون والعرف البحري، بالإضافة إلى قيامه ببعض الوظائف الضرورية بحكم تمثيله للمجهز .

-اعتبر المشرع الجزائري التزامات طرفي عقد العمل البحري من النظام العام التي لا يجوز مخالفتها أو الاتفاق على غير ذلك ما لم يكن في ذلك مصلحة للبحار .

\_رغم أن المشرع الجزائري لا يعتبر ريان السفينة موظفا عموميا إلا أنه منحه بعض السلطات لا تكون إلا للموظفين العموميين و ذلك راجع لطبيعة العمل البحري و الظروف المحيطة بالرحلة البحرية، لذا فعدم تواجد السلطة العامة في عرض البحر لقيامها بمهام كان من المفروض أن يكون اختصاصها يحل محلها الريان كمثل لها للقيام بهذه السلطات.

-يعتبر الريان نائبا عن المجهز و تابعا له , لكن في الوظيفة الفنية (قيادة السفينة) فانه مستقل عن المجهز ما عدا فيما يتعلق بإتباع خط السير الذي يحدده المجهز .

-تقوم مسؤولية الريان العقدية في مواجهة المجهز عند إخلاله ببنود عقد الاستخدام البحري الذي يربطه به، و تقوم مسؤوليته التقصيرية عند قيامه بفعل يترتب أضرار للغير، كما تقوم مسؤوليته التأديبية عند ارتكابه مخالفات لأحكام القانون البحري و نصوصه التطبيقية ،كما يسأل جزائيا عند اقترافه أفعالا مجرمة لها صلة بالملاحة البحرية و هذه المسؤوليات القانونية لريان السفينة كافية لمنعه من تجاوز الصلاحيات الممنوحة له.

كما أن اختصاصاته كافية لتلبية احتياجاته للتعامل مع الجرائم والمخالفات التي تقع على ظهر السفينة.

-رغم تنظيم المشرع الجزائري للمركز القانوني للريان إلا أننا رصدنا :

المشروع الجزائري لم يتطرق لحقوق ريان السفينة في القانون البحري الجزائري بل اكتفى بذكر الالتزامات , وقرر له المسؤوليات و أعطاهما جانبا أوفر.

لم يوضح المشروع الجزائري جيدا في القانون البحري العلاقة التي تربط ريان السفينة بمجهزها .

لم يوضح المشروع الجزائري أيضا في المادة 448 من القانون البحري الجزائري المقصود بكلمة لباس ، الذي يدفع البحار أو الريان ثمنه .

لمعالجة النقائص السابق طرحها ، نقترح تقديم التوصيات الآتية :

على المشروع الجزائري تدارك الفراغ القانوني و المتعلق بحقوق ريان السفينة ، وذلك من خلال استحداث نصوص قانونية خاصة تنظم و تكفل هذه الجزئية .

يتعين على المشروع الجزائري إعادة النظر في بعض نصوص القانون البحري الجزائري ، عن طريق تعديلها و صياغتها بطريقة واضحة مع بيان موقفه صراحة في المواد عن طريق توضيح العلاقة بين المجهز و الريان وتوضيح المقصود بكلمة لباس في المادة 448 ق ب ج .

الملاحق

## الملحق رقم 01: عقد عمل

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA

المؤسسة المينائية لسكيكدة

المرجع / م.ب.أ.ق.م.ب.رقم.....

**عقد عمل محدد المدة/ عقد عمل غير محدد المدة**

بين المستخدم : المؤسسة المينائية لسكيكدة (م.م.س)؛ شركة ذات أسهم و الممثلة من طرف السيد المدير العام و الكائن مقرها الاجتماعي بالمنطقة الصناعية الصغرى قرب مصب واد الصفصاف (دومين الأسود سابقا) ص ب : 65 سكيكدة.

من جهة

و الأجير:

السيد (ة): ..... المولود (ة) في : /.../... : بـ : .....

الساكن (ة) بـ : ..... = .....

من جهة أخرى

حيث اتفقا الطرفان على ما يلي:

**\*\*موضوع العقد\*\***

المادة 1. يندرج هذا العقد في إطار تنفيذ و إتمام مختلف الأشغال و الخدمات التي تقوم بها المؤسسة بصفة اعتيادية و كذا الأشغال و الخدمات الأخرى الملحقة سيما عملية الشحن و التفريغ للبضائع من و إلى السفن و التي تبررها طبيعة الأشغال ذات المدة المحدودة أو المؤقتة أو الزيادة في حجم العمل بصفة استثنائية تطبيقا للأسس التشريعية و القانونية السارية المفعول سيما :

1. القانون رقم 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 المتعلق بعلاقات العمل المعدل و المتمم سيما المادة 12 منه .
2. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1973/10/23 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 ليوم 1998/06/25 المتضمن القانون البحري .
3. أحكام الاتفاقية الجماعية للمؤسسة و ملحقاتها .
4. أحكام النظام الداخلي للمؤسسة .

**\*\*مدة وصلاحيّة العقد\*\***

المادة 2. تحت تحفظات نتائج الفحص الطبي و الفترة التجريبية التي يخضع لها العامل حسب المستويات المحددة ضمن الاتفاقية الجماعية للمؤسسة، يشغل :

السيد (ة): ..... الحامل لرقم التسجيل : .....

في منصب عمل : .....

ابتداء من : ..... إلى غاية : /.../... مدمجة لمدة محدودة بـ : ... شهرا

الحجم الساعي الشهري محدد بـ : 173.33 ساعة لتقدير الأجرة

و تتضمن المدة المحددة في العقد كل فترات تعليق علاقة العمل المقررة قانونا و ينتهي العقد بحلول الأجل المحدد فيه مهما كانت مدة تعليق علاقة العمل و حتى أثناء تواجد المتعاقد في حالة سريان تعليق علاقة العمل.

**\*\*فترة التجربة\*\***

المادة 3. يخضع العامل الجديد عند تشغيله لفترة تجريبية مدتها القصوى 48 يوما (تحكم/تنفيذ)/96يوما (إطار) حسب أحكام الاتفاقية الجماعية للعمل للمؤسسة السارية المفعول.

حيث يمكن لكل طرف أن يفسخ علاقة العمل خلال الفترة التجريبية بدون إشعار مسبق وبدون أي تعويض مادي.

المادة 4. بانتهاء الفترة التجريبية ، يقبل العامل في منصب عمله دو المدة المحددة إذا كانت النتائج مرضية و في الحالة الأخرى (نتائج غير مرضية)، تفسخ علاقة العمل بصفة تلقائية دون أي تعويض.

غير أنه يمكن للمؤسسة تجديد فترة التجربة مرة واحدة ولمدة أقصاها 48/96 يوما.

1/2

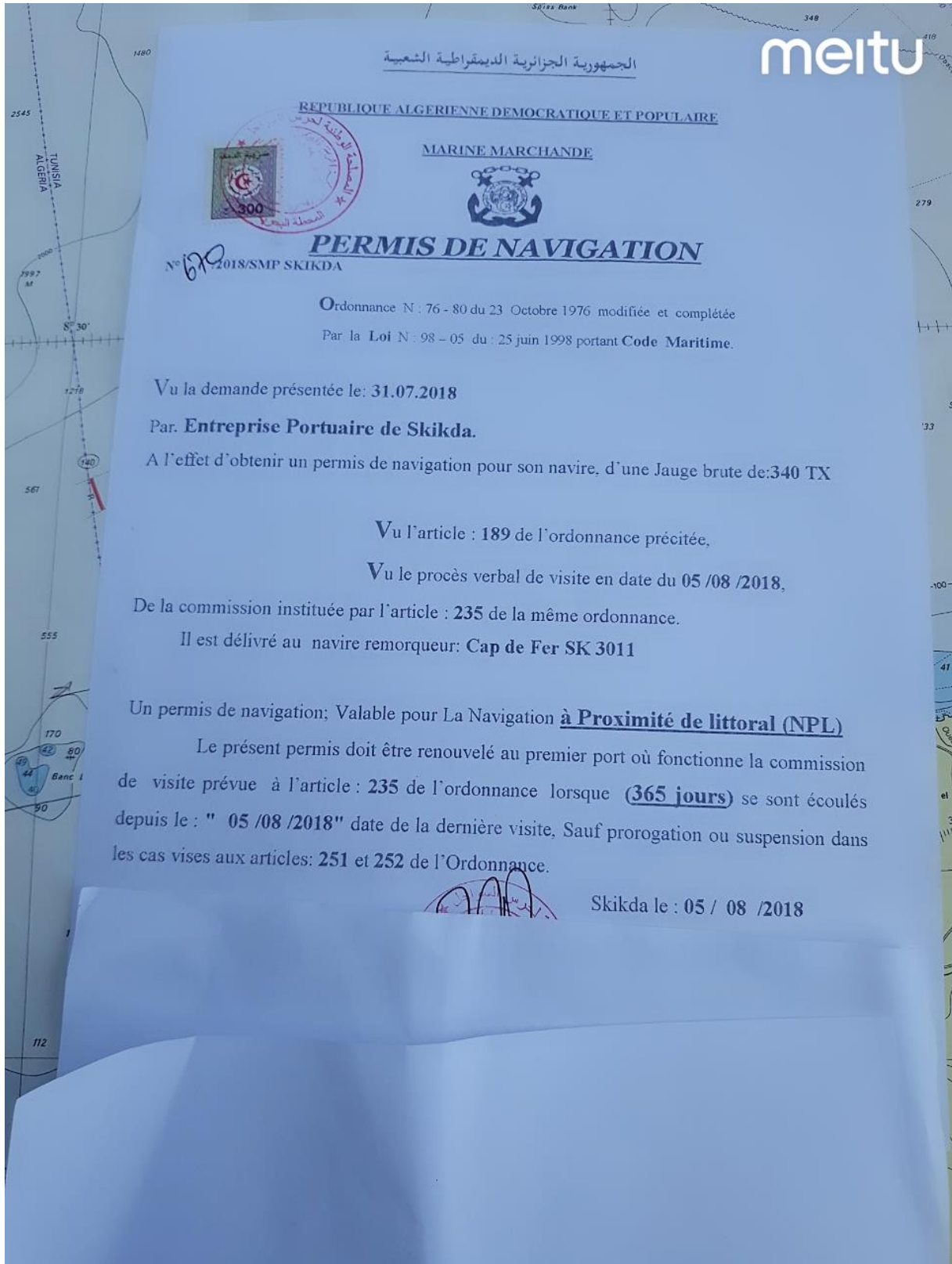
EPE- ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA- SPA  
Au capital social de 9.000.000.000 DA /RC 99-B- 0142389-00/21 siege social: Petite zone Industrielle près embouchure Oued Safsaf (ex Domaine des Lions) BP 65 Skikda  
Tél: 038.75.23.95-038.75.22.80 Fax: 038.75.20.15-038.75.22.55  
Email: epskikda@skikda-port.com Web: http://www.skikda

SEK SKK SKS

الملحق رقم 02: دفتر الملاحة البحرية.



الملحق رقم 03: رخصة الملاحة



الملحق رقم 04: دفتر يومية السفينة.

meitu

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Imp. el baraka 0590971560

MARINE MARCHANDE البحرية التجارية

**يومية السفينة**  
**LIVRE DE BORD**

Organisme : EP SKIKDA : الهيئة  
Nom du Navire : CAP DE FER : اسم السفينة

Commercé le : : فتح يوم  
Fini le : : ختم يوم

الملحق رقم 05: تصريح بحمولة السفينة

*Transocean (France), sàrl*

28, Rue du Faubourg Macédoine - F-21200 Beaune - France  
Tél: 0033 (0) 380 261940 - Fax: 0033 (0) 380 261784



**CARGO MANIFEST**

Vessel: M/V MINSTREL      Master's name: B. LITVINOV      Date: 26/06/2019  
 Goods shipped at: VILLEFRANCHE S / SAONE      Bound to: SKIKDA / ALGERIE      Voyage: MINI9018

B/L number	Shippers	Consignee	Notify	Description of goods	Weight
1	SAS LUTRO 6 rue de Bellevue 88200 ST ETIENNE LES REMIERONT France	TO THE ORDER OF GULF BANK ALGERIE HAOUCHE KAOUCHE N 50 ROUTE DE CHERAGA BP 26 BIS ALGIERS - ALGERIA	ZURL EL FENNEC EL DAHABI COMMERCE 13 rue Tergou Fodil Cite des Cheminots SETIF, ALGERIE N° NIF : 000843032316568	GRANDES RESINEUX ECORCES SAPIN PIN  Vendu CFR Port de SKIKDA, Algérie Pays d'Origine = France Port d'embarquement ; Français - Villefranche sur Saône  Documentary Credit Number: 100CD1901167038  Volume Total = 976,115 M3 Poids Total = environ 750 000 Kg Nombre Total de colis = 882 grumes	

Agent's signature and stamp:

RCS Beaune: 489 719 328 - TVA / VAT: FR70 489 719 328



*PSA*

# قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

أ\_ المصادر

1- الوثائق الدولية:

- اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورتها الرابعة والتسعين بجنيف 23 فيفري 2006 صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15 - 260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015 الجريدة الرسمية عدد 05 مؤرخة في 31 فيفري 2016.

2- الوثائق الوطنية:

النصوص العادية :

- الأمر رقم: 66-155 المؤرخ في : 08 جويلية 1966، المتضمن قانون الاجراءات الجزائئية ، المعدل و المتمم جريدة رسمية عدد 48 مؤرخة في 10 جوان 1966.

- الامر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد 78، المؤرخة في 30 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 ، جريدة رسمية عدد 31 المؤرخة في 13 ماي 2007.

- الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري ، جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 افريل 1977، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ، جريدة رسمية رقم 47 ، المؤرخة في 27 يونيو 1998، المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 اوت 2010، جريدة رسمية عدد 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

- الامر 95-07 المؤرخ 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات ، المعدل و المتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، جريدة رسمية عدد 13 المؤرخة في 8 مارس 1995.

- الامر 96-17 المؤرخ في 6 جويلية 1996 ، المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ، جريدة رقم 42 لسنة 1996.

- القانون 78-12 المؤرخ في 5 اوت 1978 ،المتضمن القانون الاساسي العام للعامل ،جريدة رسمية عدد 32 المؤرخة في 8 اوت 1978 .
- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك،جريدة رسمية عدد30 مؤرخة 24جويلية 1979، المعدل و المتمم بالقانون 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 ، جريدة رسمية عدد 61 مؤرخة 23 اوت 1998.
- القانون 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل و المتمم . جريدة رسمية رقم 17 المؤرخة في 25 افريل 1990.
- القانون 01-14 المؤرخ في 19 اوت 2001 ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، جريدة رسمية عدد 46 .
- القانون 03-01 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة ، الجريدة الرسمية رقم 43 مؤرخة 20جويلية 2003.
- القانون 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008، المتضمن قانون اجراءات مدنية و ادارية ، جريدة رسمية رقم 21 مؤرخة في 23 افريل 2008.

### النصوص الفرعية

- \_المرسوم التنفيذي رقم 05\_102 المؤرخ في 26مارس 2005 ، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ،(جريدة رسمية 22، المؤرخة في 27 مارس 2005).
- \_المرسوم التنفيذي رقم 2000\_338 المؤرخ في 26 أكتوبر 2006 ، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر وشروطهما (جريدة رسمية رقم 64 مؤرخة في 31 اكتوبر 2000).

ب\_ المراجع :

### 1 الكتب :

- \_أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام ،طبعة 12، دار هومة للطباعة و النشر والتوزيع، الجزائر، 2012-2013.

- \_إيمان الجميل ، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، طبعة 1 ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2014.
- \_حسين عامر ، عبد الرحيم عامر ، المسؤولية المدنية التقصيرية و العقدية ، طبعة 2، دار المعارف ، القاهرة ، مصر ، دون تاريخ.
- \_دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2004.
- \_صبحي نجم، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم الخاص، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2006.
- \_عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، السفينة ( السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل البحري ، البيوع البحرية ، التأمين البحري) ، طبعة 1، دار الثقافة للنشر، الاردن ، 1999.
- \_عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي ، طبعة 2 المنشورات الحقوقية ، لبنان ، 1999.
- \_عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، طبعة 1، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، 2007.
- \_عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي ،المركز القانوني للربان وسلطاته ،د.ط ،دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2005.
- \_عبد الرؤوف هاشم بسيوني ،الجريمة التأديبية وعلاقتها بالجريمة الجنائية ،ط1،دار الفكر الجامعي،الإسكندرية،مصر،2008.
- \_عبد القادر العرعاري ، الكتاب الثاني ، المسؤولية المدنية ، ط 3، مكتبة دار الامان ، الرباط ، دون تاريخ.
- \_عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن.

\_العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري، جزء1، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.

\_عز الدناصوري ، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء ، دون طبعة ،1988،الرابط:

[https://www.bibliotdroit.com/2017/10/pdf\\_15html](https://www.bibliotdroit.com/2017/10/pdf_15html)

\_علي البارودي ، محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، طبعة1، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2001.

\_علي فيلالي، الالتزامات ، العمل المستحق للتعويض، جزء 2، دون طبعة، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.

\_فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري، طبعة 1، دار امجد للنشر والتوزيع، عمان، 2017.

\_محمد السيد الفقي ، القانون البحري (السفينة ، اشخاص الملاحة البحرية، ايجار السفينة ، النقل البحري ) ، د ط، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، 2007.

\_محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، جزء 1، طبعة 7، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2014.

\_محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، (النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام"، العقد والإرادة المنفردة)، طبعة 1، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2011.

\_محمد فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، طبعة1، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان 2010.

\_محمود شحماط ،المختصر في القانون البحري الجزائري ،دون طبعة ،دار العلوم للنشر و التوزيع ،عناية ،الجزائر، 2010.

\_محمود شحماط ،القانون البحري الجزائري ،دار الهدى ،الجزائر ،طبعة 2010.

\_مصطفى عفيفي ،فلسفة العقوبة التأديبية و أهدافها ، دراسة مقارنة ، مطابع الهيئة المصرية للكتاب ،1976.

\_مكي دردوس، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، جزء1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2007.

\_هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2001.

\_هاني محمد دويدار ،موجز القانون البحري ،دون طبعة ،مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ،بيروت ،لبنان ،1997.

\_وهيب الاسبر، القانون البحري ( السفينة ، اشخاصها ، عقد النقل البحري )، دون طبعة ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان، 2008.

## 2-الرسائل والمذكرات:

### الرسائل:

\_حنان عزيرية ،عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن ،أطروحة دكتوراه،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مستغانم ،2011-2012.

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

\_وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان ، 2017\_2018.

\_براهيمي نسيمة ، الحماية للأجر في التشريع الجزائري أطروحة دكتوراه ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مستغانم ،2016-2017.

المذكرات:

\_أحمد بن محمد بن حسن القرني ،اختصاص ريان السفينة وقائد الطائرة كرجل ضبط جنائي في النظام السعودي ،دراسة تحليلية مقارنة) مذكرة ماجستير ، متاح على الموقع :

[http://www.dmt6-tlm.blogspot.com /2017/07/blog-post\\_53.html](http://www.dmt6-tlm.blogspot.com /2017/07/blog-post_53.html)

ص، 2008.

\_زهرة جرموني، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق ، جامعة وهران 2، 2012/2011.

\_سليم بودايو، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، 1999-2000.

\_نصيرة خواص، النظام القانوني لريان السفينة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2008\_2009.

3-المقالات:

\_أمينة دريسي، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع ، انظر الرابط:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/63753>

\_سعيد دالع، الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، تاريخ النشر: 2017/03/01 ،انظر

الرابط <http://www.asjp.cerist.dz/en/article/81045> .

\_سهام زروالي، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 21، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية جانفي 2019 [.http://www.cerist.dz/en/article/74634](http://www.cerist.dz/en/article/74634)

\_عبد القادر العربي شحط، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2، الرابط: [.https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83279](https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83279)

\_نور الدين دناي، عقد العمل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد السادس الرابط: [.https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83279](https://www.asjp.cerist.dz/en/article/83279)

\_وسيلة أربوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الرابط: [.https://www.asjp.cerist.dz/en/article/76143](https://www.asjp.cerist.dz/en/article/76143)

\_وسيلة أربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، الرابط: [.https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81056](https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81056)

#### 4\_محاضرات:

\_حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982.

\_علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 2012-2013.

5\_مقابلات:

\_مقابلة مع السيد حلاج أحسن ،مدير الشؤون القانونية ،بمديرية ميناء سكيكدة ،بتاريخ :25افريل 2019.

ثانيا: باللغة الأجنبية.

- Philippe delebecque ,droit maritime ,13edition ,Daloz,France ,2014

الفهرس

## الفهرس

7_2.....	مقدمة.....
47-8.....	الفصل الأول: حقوق والتزامات ربان السفينة.....
10.....	المبحث الأول: حقوق ربان السفينة.....
11.....	المطلب الأول: الحقوق المالية.....
11.....	الفرع الأول: الحق في الأجر.....
20.....	الفرع الثاني: الحق في التأمين والضمان الاجتماعي.....
22.....	المطلب الثاني: حقوق غير المالية.....
23.....	الفرع الأول: الحق في الإيواء و الغذاء و اللباس البحري.....
27.....	الفرع الثاني: الحق السلامة والترحيل.....
31.....	الفرع الثالث: الحق في العطل والراحة القانونية.....
34.....	المبحث الثاني: وظائف ربان السفينة.....
34.....	المطلب الأول: اختصاصات الربان الخاصة.....
35.....	الفرع الأول: الوظيفة الفنية.....
38.....	الفرع الثاني: الوظيفة التجارية.....
41.....	المطلب الثاني: اختصاصات الربان العامة.....
42.....	الفرع الأول: سلطة التوثيق.....

- 43.....الفرع الثاني: سلطة التحقيق.
- 44.....الفرع الثالث: سلطة حفظ الأمن والنظام.
- 50.....الفصل الثاني: المسؤولية القانونية لريان السفينة.
- 51.....المبحث الأول: المسؤولية المدنية و التأديبية لريان السفينة.
- 52.....المطلب الأول: المسؤولية المدنية لريان السفينة.
- 53.....الفرع الأول: المسؤولية العقدية لريان السفينة.
- 56.....الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية لريان السفينة.
- 85\_45.....الفصل الثاني:المسؤولية القانونية لريان السفينة.
- 46.....المبحث الثاني:المسؤولية المدنية و التأديبية لريان السفينة.
- 46.....المطلب الأول:المسؤولية المدنية لريان السفينة.
- 47.....الفرع الأول:المسؤولية العقدية لريان السفينة.
- 52.....الفرع الثاني:المسؤولية التقصيرية لريان السفينة.
- 56.....المطلب الثاني:المسؤولية التأديبية لريان السفينة.
- 57.....الفرع الأول:الأخطاء المهنية لريان السفينة.
- 59.....الفرع الثاني:العقوبات التأديبية.
- 60.....المبحث الثاني:المسؤولية الجزائية لريان السفينة.
- 61.....المطلب الأول: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في إطار القانون البحري.

61.....	الفرع الأول: الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية.
70 .....	الفرع الثاني: الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن.
77.....	المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في القوانين الأخرى.
77.....	الفرع الأول: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في قانون حماية البيئة.
82_80 .....	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية لريان السفينة في قانون الجمارك.
84_83.....	الخاتمة.
90_85.....	قائمة الملاحق.
98_91.....	قائمة المراجع.
101_99.....	الفهرس.