



جامعة عين تموشنت - بلعاج بوشعيب -

كلية الحقوق

قسم الحقوق



المسؤولية الجنائية لربان السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق - تخصص: قانونخاص

تحت إشراف الأستاذة:

أستاذة.دبورطال امينة

من إعداد الطلبة:

- ضالع اكرام
- ريفي أسماء

لجنة المناقشة :

جامعة عين تموشنت	أستاذة مساعدة-ب-	بوكايس سمية	الرئيسة
جامعة عينتموشنت	أستاذة محاضر -ب-	بورطال امينة	المشرفة
جامعة عين تموشنت	أستاذ مساعدة-ب-	مقدس امينة	المناقشة

السنة الجامعية 2023 / 2024



شكر ونفاق



بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين الذي منحنا القوة وساعدنا على إنهاء هذا البحث، والصلاة والسلام على حبيبنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين صلوات ربي وسلامه عليه.

بالأمس القريب بدأنا مسيرتنا التعليمية ونحن ننظر إلى يوم التخرج كأنه يوم بعيد، ورأينا في تخصصنا هذا هدفاً سامياً ومغامرة عظيمة وغاية تستحق السير وتحمل العناء لأجلها، وإيماناً بالآية الكريمة (وَلَقَدْ آتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ أَنْ اشْكُرْ لِلَّهِ، وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ وَمَنْ كَفَرَ فَإِنَّ اللَّهَ غَنِيٌّ حَمِيدٌ) ، فإني اتوجه بالشكر الجزيل للأستاذة الدكتورة "بورطال امينة " التي ساعدتنا كثيراً في مسيرتنا لإنجاز وكتابة هذا البحث وكان لها دوراً عظيماً من خلال تعليماتها ونقدها البناء ودعمها الأكاديمي.

وأخيراً أتوجه بشكر خاص للأستاذة الأعزاء الذين سألنا شرف مناقشتهم لبحثنا المتواضع، ولهم الشكر على مجمل نصائحهم وتوجيهاتهم التي ستثير دربنا العلمي

الاهداء

تختلف اللغات التي نعبر فيها عما في داخلنا وكانت لي لغتي الخاصة التي أهدي بها ثمرة سنوات من المثابرة والاجتهاد والسعي والتشريف والامتداد لمسيرة لم أحملها على عاتقي لوحدي بل شاركني فيها كل أفراد أسرتي الذين كان لهم كل الفضل بعد الله عز وجل.

أسرتي العزيزة فردا فردا أهديكم هذا *التخرج*

الى من ألهمتني دفي الحياة وحنانها ، وضحت بكل غالي ونفيس لأجلي ، وهي أعز ما جاد به

أمي الحنونة " نادية " إلى رمز العطاء والوفاء أبي الغالي "لعرج " واخواني "انس وشمس الدين "

وأخص بالذكر

إلى كل العائلة الكريمة بما فيها ، أعماما وأخوالا إلى رفقاء الدرب وأصدقاء القلب ، إلى اللذين كانوا آية لي في الكرم والجود والعطاء: أخواتي "أحلام ، هديل ، أسماء ، بسمة " والى حبيبتي "أشواق" التي ساعدتني

والى " زوجي " الذي ساندني

لمشرفتي "د. بورطال امينة " جزاك الله خيرا على كل ما قدمته لنا

والى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد

الى كل هؤلاء أهدي ثمرة جهدي

ضالع اكرام

الاهداء

من قال انا لها " نالها "

اللهم صلي وسلم على سيدنا محمد

لكل بداية نهاية ولكل رحلة طريق. الحمد لله على ما سلكناه وما عشناه وما مررنا به في رحلة تعليمية , بدايتها ابتدائية ونهايتها جامعية وختامها مسك.

ليس مجرد أهداء وفقط بل شكر وتقدير و عرفان لكل من ساهم وكان سببا في مرحلتي هاته من استاذة واصدقاء ومدراء حياكم الله جميعا.

الشكر لله أولا ولعائلي ثانيا.

الى وطني الخاص سندي ومسندي رفيق حياتي جداري الذي لا يهدم. روجي التي لا تفارقي الى الاغلى على قلبي في هذه الحياة الى اكثر رجل أحبه " ابي ريفي درويش "

أهدي تحياتي لمن كانت نور في دنياي لمن ارتني دربا لم اكن لأستطيع الوصول له لمن كانت قوتي بعد الله للملجئي وحملتني تسعة اشهر الى تلك النجمة التي تضيء سمائي ليلا وتشرق نهاري شوقا جنني . وروحي وملاذي وكل دنياي " أمي بوعزة جميلة. "

أهدي تحياتي لمن ساعدوني لمن وجدتهم دائما معي لمن قيل عليهم " سنشد عضدك باخيك " اخوتي ريفي اسامة وريفى محمد و صديقاتي . حرمل منار و باهرة سارة و صديقتي العزيزة اكرام ضالع التي ساهمنا انا وهي على اتمام هاته المذكورة

وكل من كان ذا قيمة و حبا وكرما لكل من دعمني في حياتي بدون مقابل بدون نزاع وبدون حدود

لمشرفتي "د. بورطال امينة " جزاك الله خيرا على كل ما قدمته لنا

تحياتي لكل دون فرق

ريفى أسماء

قائمة المختصرات

ق.ب.ج : قانون بحري جزائري

ق.ب.ج : قانون البيئة الجزائري

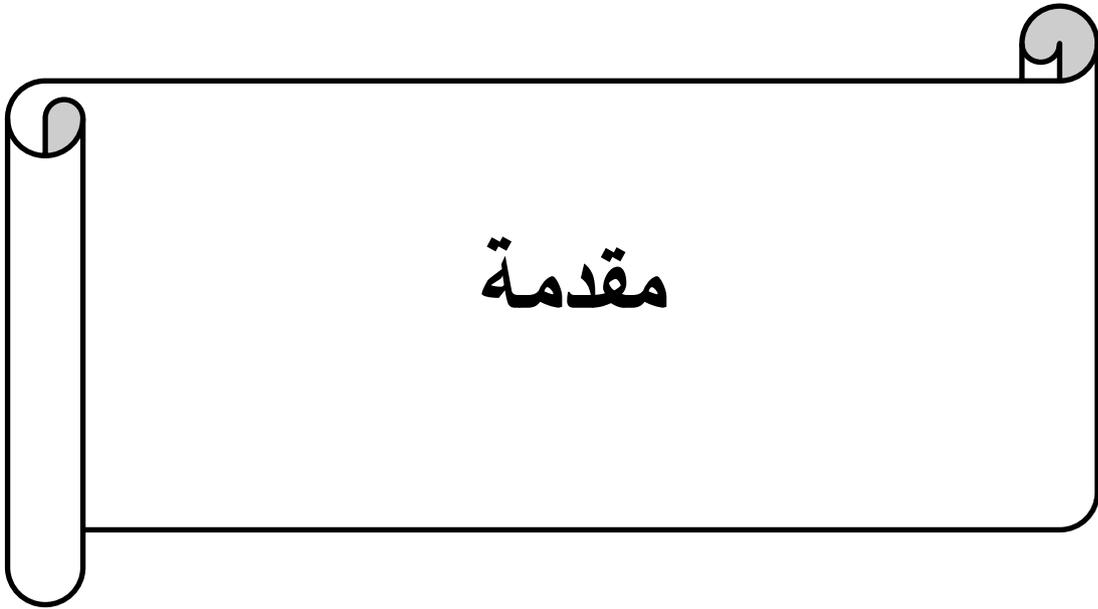
ق.ج : قانون الجمارك

م : المادة

ج : جزء

ب.ط : بدون طبعة

ص : صفحة



مقدمة

مقدمة

إن ملاحه السفينة تستلزم تدخل أشخاص لأجل تقديم خدمات الملاحة البحرية، وتسيير السفن تجاريا وملاحيا وصيانتها وضمان المحافظة على الأرواح البشرية، من بين هؤلاء المتدخلين رجال البحر ربان السفينة الذي يعد قائد ورئيس طاقمها أثناء الرحلة البحرية الطويلة، يؤدي اختصاصات متعددة بحكم المكانة التي يشغلها، حيث يمثل صلة وصل بين البر والبحر.

وتظهر أهمية تدخل ربان السفينة حين تعرضها لحوادث بحرية في عرض البحر، بعيدة عن فرض الدولة سلطتها ورقابتها المباشرة على مجهزي وملاك السفن البحرية، وهذا المركز الخاص للربان ليس له مثيل في البر، الذي يرتبط بمجهز السفينة بموجب عقد عمل بحري.¹

وتجدر الإشارة أن ربان السفينة هو الذي يرأس رجال الطاقم البحري (ضباط وملاحين)، الذين يستجيبون لأوامره ويقومون بتنفيذها لضمان حسن سير الرسالة البحرية بأمان، ولا يستطيع المجهز بمفرده القيام بمتطلبات الاستغلال البحري فهو بحاجة إلى الربان لتولي قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية من الناحية الفنية والتجارية.²

ولقد تأثر المركز القانوني الذي يحتله ربان السفينة مقارنة بغيره من أشخاص الملاحة البحرية بالتطورات التكنولوجية الكبيرة التي طرأت على صناعة السفن وأجهزة الاتصالات، حيث يتمتع الربان هذه سلطات واسعة في أداء مهام تنفيذ الرحلة البحرية، وعلى إثر سهولة اتصاله بمجهز السفينة ضاق نطاق تلك السلطات لإمكان تلقي الربان لتعليمات المجهز والسفينة في عرض البحر.³

¹ وسيلة أربوط، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، مجلد 4، عدد 2، المركز الجامعي، النعامة، 2018، ص 518 .

² ايمان فتحي حسن الجميل ، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية ، طبعة أولى، المكتب الجامعي للنشر ، مصر ، 2014 ، ص 07 ، 08 .

³ علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف للنشر، طبعة 1 ، 1975 ، ص 76 .

كما يتمتع ربان بسلطات واسعة تتناسب مع ضخامة مسؤولياته، و هي سلطات يقرها العرف الدولي و تدعو اليها الضرورة العملية و ذلك بالنظر أن السفينة خارج الدولة تعتبر جزءا من الدولة نفسها الا انه خارج عن نطاق سلطاتها، و من ثم كان تزويد الربان بسلطات بموجب تفويض من المشرع، و هي سلطات لا يتجاوز نطاقها الزمني فترة الرحلة البحرية، التي تنحصر متى كانت السفينة في الميناء.¹

وفضلا عن ذلك يؤدي الربان وظائف متعددة، يفرضها عليه العقد والقانون، وقد ألزمه المشرع الجزائري بسلطات ضرورية منها رئاسة السفينة، ويؤدي وظيفة فنية تكمن في قيادة السفينة، ووظيفة تجارية باعتباره نائب عن مجهز السفينة،² الأمر الذي يستوجب على ربان السفينة أداء هذه الوظائف الفنية والتجارية بإتقان، والامتثال للقوانين واللوائح البحرية الدولية و الوطنية، التي تهدف إلى تنظيم عمليات الملاحة البحرية ونقادي المخاطر والحوادث البحرية، وإلا أثرت مسؤوليته القانونية لاسيما المسؤولية المدنية والجنائية عن الحوادث التي تقع في عرض البحر، وانتهاك معايير سلامة الملاحة، وحماية الأرواح البشرية، وصيانة السفينة.

غير أن من أهم المسؤوليات التي تثير إشكالاتها وهو المسؤولية الجنائية لربان السفينة الذي يؤدي دور محوري بهدف ضمان سلامة السفينة وركابها والحفاظ على البضائع المنقولة على متنها، ومراعاة معايير تحقيق السلامة البحرية وحماية البيئة، حيث تسلط عليه عقوبات صارمة عن أي إخلال بها نظم المشرع الجزائري أحكامها في قانون البحري الجزائري³ ونصوص قانونية متفرقة أخرى.

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، بالإسكندرية ، مصر ، 1977 ، ص 285 .

² محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري ، ب. ط، دار بلقيس للنشر ، الجزائر ، 2014 ، ص 43 .

³ نظم المشرع البحري الجزائري أحكام ربان السفينة من المادة. 477 الى المادة567 من الأمر 6-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976

العدد 29 في 10 افريل 1977

1- أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع في كونه من اهم مواضيع القانون البحري.

2- الدراسات السابقة:

قد سبق و قد اعتمدنا على بعض الكتب الخاصة بالقانون البحري، جزائرية و بعضها مصرية و بعض المقالات و المذكرات لمختلف الباحثين الجزائريين المختصين في القانون البحري . حيث ان هذه المذكرات التي تم الاعتماد عليها تناولت موضوع البحث الا انها اغفلت بعض الأجزاء المهمة وبعض الاحكام الضروري معرفتها فيما يتعلق بالمسؤولية الجنائية لريان السفينة .

3- أسباب اختيار الموضوع:

ارتأينا اختيار هذا الموضوع لعدة دوافع ويمكن تقسيمها الى دوافع ذاتية تتمثل في الميول والرغبة الشخصية في البحث عن موضوعنا، خاصة بعد دراسة مقياس القانون البحري خلال مشوارنا الدراسة. وأخرى موضوعية وهي محاولة التعرف على المسؤولية الجنائية لريان السفينة واهم ما يميزها عن غيرها، وغياب الثقافة القانونية فيما يخص القانون البحري، اذ يستغرب الجميع من وجود احكام قانونية صارمة لريان السفينة.

4- أهداف الموضوع:

تهدف هذه الدراسة إلى استعراض جوانب المسؤولية الجنائية لريان السفينة، مع التركيز على القوانين والإطارات التنظيمية التي تحكم هذه المسؤولية، وتحليل الحالات التي قد تنشأ فيها المسؤولية الجنائية، وذلك من اجل تعزيز الفهم وتحقيق الامتثال القانوني في المجال البحري.

5- صعوبات الموضوع:

من بين الصعوبات التي صادفتنا في انجاز هذه الدراسة:

- صعوبات إيجاد مراجع ونقص المصادر في هذا المجال كونه موضوع جديد ومستجد.
- الفهم الصعب للمواد.
- غموض بعض القواعد القانونية مما تثير الجدل حول تفسيرها وتطبيقها.

6- إشكالية البحث:

من الإشكالية الرئيسية التي يطرحها موضوع البحث، فيما تتمثل أهم مظاهر المسؤولية الجنائية لريان

السفينة؟؟

ويتمتع عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

- ❖ ما هو المركز القانوني لريان السفينة؟
- ❖ ما هي الجرائم التي يرتكبها ريان السفينة؟ وكيف يتحمل مسؤوليتها؟
- ❖ ما هي العقوبات التي تسلط على الريان متأثرت مسؤوليته الجنائية؟

7- المنهج المعتمد:

للإجابة عن هذه التساؤلات نتبع المنهج التحليلي و الوصفي، اعتمادا على دراسة التشريعات و الآراء الفقهية المختلفة و الأحكام القضائية ، مع وضع مقارنة مع النصوص الأجنبية ، الفرنسية منها و العربية ، حيث ان المسؤولية الجنائية للريان لم تكتفي فقط على احكام قانون بحري فقط بل وفقا لقوانين اخرى متمثلة في قانون حماية البيئة الذي يتناول قواعد و اجراءات التي تهدف الى حماية البيئة البحرية من التلوث و الاضرار الناجمة عن الانشطة البحرية ، و قانون الجمارك الذي يتناول القواعد المتعلقة بإدخال و اخراج البضائع من وإلى البلاد ، و الريان يلعب دورا كبيرا و مهما في ضمان الامتثال لهذه القوانين.

8- التصريح بالخطأ:

مراعاة لما سبق وللإحاطة بكل جوانب الدراسة والتطرق لكل التفاصيل التي تخدم موضوع بحثنا، ارتأينا اعتماد الخطة التالية، التي قسمناها الى فصلين رئيسيين:

تناولنا في الفصل الأول مفهوم ربان السفينة والتزاماته، وذلك من خلال مفهوم ربان السفينة في (المبحث الأول)، ثم تطرقنا للتزامات ربان السفينة (المبحث الثاني).

اما الفصل الثاني المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة، تطرقنا لمسؤوليته الجنائية لأحكام القانون البحري في المبحث الاول ولمسؤوليته الجنائية وفقا للقوانين الاخرى في المبحث الثاني.

الفصل الأول:

مفهوم ربان السفينة والتزاماته

يعتبر الربان أهم الأشخاص الملاحة البحرية، ونلمس هذه الأهمية عندما تكون السفينة في عرض البحر في منأى عن سلطات الدولة ورقابة المجهز، هذا ما يخوله مركزا قانونيا فريدا ليس له مثيل في البر، كون علاقات العمل على متن السفينة تختلف عن علاقات العمل البري . فالمركز الوظيفي يجعله يتمتع بسلطات استثنائية كي يتمكن من الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقه وهذا ما يزيد صعوبة تحديد مركزه القانوني الامر الذي دفع بنا لتوضيح هذا الغموض في طيات هذا البحث،¹ حيث نتعرض في المبحث الأول الى مفهوم ربان السفينة والمبحث الثاني التزامات ربان السفينة.

حيث نتعرض في المبحث الأول مفهوم ربان السفينة، وفي المبحث الثاني الى التزامات ربان السفينة.

¹ وسيلة اربوط، المرجع السابق، ص 517.

المبحث الأول: مفهوم ربان السفينة

ربان السفينة هو لقب يستخدم للإشارة إلى الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وإدارتها بما في ذلك أعمال الإبحار والملاحة والسلامة البحرية، يجب أن يكون الربان مؤهلاً بموجب شهادات وتدريبات معترف بها دولياً، ويتحمل مسؤولية كبيرة لضمان سلامة السفينة وطاقمها وركابها، تعتبر مهنة الربان من المهن ذات الخبرة العميقة والمتطلبات الصارمة في القيادة واتخاذ القرارات في ظروف متغيرة ومتقلبة في البحر.

المطلب الأول: تعريف ربان السفينة

يعرف بأنه الشخص الذي يتولى مسؤولية السفينة، ويرشح من قبل مالك السفينة أو تجهزها،¹ وذلك وفق مؤهلات يحددها القانون بموجب عقد رسمي، ويمثل الربان مالك السفينة أو تجهزها بصفة قانونية²

الفرع الأول: تعريف ربان السفينة.

يعتبر الربان مديراً فنياً للسفينة ونائباً عن المجهز في أعمال الاستثمار ويتميز بوضع خاص كمثل للسلطة وكنائب قانوني، ويعتبر من أهم أشخاص الملاحة البحرية ونجده يتمتع بسلطات واسعة منحها له القانون البحري.³

وقد عرف المشرع البحري الجزائري الربان في المادة 384 بأنه: "قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة "

فهو إذن الشخص المؤهل لتولي قيادة السفينة.

وتطبيقاً لأحكام المادة 580 من القانون البحري الجزائري التي تنص: "يتولى قيادة السفينة ربان

يعين من بين أشخاص المؤهلين قانوناً"⁴.

¹ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، طبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2007 ، ص 76

² فريد روابح ، محاضرات في القانون البحري ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، الجزائر ، 2013 - 2014 ، ص 26.

³ وسيلة اربوط ، المرجع السابق ، ص 413.

⁴ المادة 580 من القانون البحري الجزائري .

وللربان مركز قانوني خاص يتميز به عن بقية رجال الملاحة، فهو قائد السفينة وممثل السلطة العامة على متنها، و عميد رجال الطاقم جميعا من ضباط ومهندسين و ملاحين¹.

والربان هو الذي يتولى قيادة السفينة بصفة شرعية، ويكون له السلطة الادارية والفنية عليها، وهو صاحب الكلمة الأولى في كل ما يتعلق بالسفينة، وهو صاحب الكلمة الأولى في كل ما يتعلق بالسفينة.²

الفرع الثاني: علاقة الربان بالمجهر والشاحنين.

إن المركز القانوني والوظيفي للربان يعترضه الغموض وعدم الوضوح في علاقته مع المجهر والشاحنين خصوصا، لهذا سنعرض علاقته معهم³.

أولا- علاقة الربان بالمجهر:

نجد أن المشرع البحري الجزائري منح للربان صفتين أولهما كمستخدم لدى المجهر، حيث عرفت نص المادة 384 من القانون البحري الجزائري البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل البحر، واعتبرت الربان قائد الطاقم ورئيسه.

كما نجد نص المادة 411 من نفس القانون تثبت هذه العلاقة حيث نصت على ان الطاقم السفينة يتكون من ربان وضباط والبحارة الاخرين والأشخاص العاملين في خدمة البحر.

زيادة على ذلك يعد الربان عامل بحري مستخدما من قبل مجهر السفينة تجمع بينهما علاقة عمل فإنه يعد وكيفا عن المجهر وممثلا له وهذه صفته الثانية التي أضفاها عليه القانون، وقد استقر الرأي بين جميع الفقهاء على اعتبار الربان ممثل أو نائب قانوني للمجهر.⁴

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2009، ص 200.

² عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، مصر، ص 201 .

³ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 525.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، الربان (المركز القانوني، حقوق والتزامات، مسؤوليات وسلطات) ، طبعة أولى، المكتب الجامعي

الحديث للنشر، مصر، 2013، ص 20.

ويمكن ان نكتشف صفة الوكيل من خلال نص المادة 577 من ق ب ج التي جاء فيها: " يكون المجهز مسؤولا عن اعماله واعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة ... "

وقد جاء نص المادة 583 ق ب ج صريحا أيضا في اعتباره الربان ممثلا للمجهز، حيث نصت المادة على انه: " يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الاماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية او الفرع وذلك في اطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة. "

وفي حالة حصول نزاع يتعلق بالسفينة و الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز او يقع فيها فرع لها، يقوم بتمثيل المجهز امام القضاء سواء اكان مدعيا او مدعى عليه، الا اذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا اخر عنه.¹

على الرغم من ان الربان يرتبط بالمجهز بواسطة علاقة تعاقدية الا انها من نوع خاص، أحيانا نجده تابعا له تبعية غير مطلقة و في مرات أخرى نجده ممثلا قانونيا له ، لكن الغموض الذي يعتري هذه العلاقة يدفعنا للتعرض لمختلف الآراء الفقهية حول المسألة و موقف المشرع الجزائري، اذ نجد الربان بالرغم من انه يمثل السلطة العامة في ادق اختصاصاتها²، كما انه لا يمكن ان يكون هناك موظف عام يعينه المجهز او يعزله، و من جهة أخرى فان الربان و ان كان تابعا للمجهز فان هذه التبعية غير مطلقة اذ لا سلطة لهذا الاخير فيما يتعلق بقيادة السفينة.

والخلاف القائم يدور حول مسألة طبيعة العلاقة التي تربط الربان بالمجهز هل هي عقد عمل أو عقد وكالة، خاصة ان يؤدي دور النائب القانوني للمجهز في بعض الاختصاصات التجارية.³

وأمام كل هذه الخلافات والجدل لا مفر من عرض مختلف هذه الآراء الفقهية.

¹ المواد 577، 583، 588، من القانون البحري الجزائري.

² تجدر الإشارة انه من خلال سلطتي التوثيق و التحقيق الممنوحتين للربان، حيث تكون السفينة في عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة، و هذا يستطيع ان ينفذ التزامه بحفظ النظام و الامن على متن السفينة .

³ هذا ما جاء في نص المادة 587 من القانون البحري الجزائري.

الرأي الأول: يرى ان علاقة الربان بالمجهز علاقة عمل وهي من أبرز الآراء التي قيلت بخصوص تلك المسألة ما ذهب إلى أن الربان يرتبط مع المجهز بعقد عمل،¹ فيكون بمثابة أجير لدى المجهز تربطه به علاقة تبعية.

لكن يؤخذ هذا الرأي باعتبار أن الربان مجرد عامل تربطه علاقة عمل مع المجهز لأنه لا يقوم بأعمال مادية فحسب بل يقوم بأعمال قانونية.²

والرأي الثاني: علاقة الربان بالمجهز هي علاقة وكالة:

يعتقد أنصار هذا الرأي بأن الربان يرتبط مع المجهز بعقد وكالة حيث يعد وكيلا للمجهز ونائبا عنه ويمثله أمام القضاء، وحسب هذا الرأي لا يعد الربان عاملا لدى المجهز وإنما يرتبط معه بعلاقة وكالة.³

والرأي الثالث: علاقة الربان بالمجهز عمل قانوني شرطي

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن الربان يعتبر ممثلا للمجهز إلا بعد إبرام عقد العمل، ومن هنا هو مرتبط معه بعلاقة قانونية شرطية، أي أن إبرام عقد عمل الربان يعتبر شرط يؤدي تحقيقه إلى إسناد مركز قانوني معين للربان.

بحيث لا يترتب على العقد المبرم سوى اسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتداء وهو اسناد مركز الربان إلى شخص معين.⁴

المشروع الجزائري أثبت عدة نصوص قانونية للربان كونه مستخدم لدى المجهز فنجد نص المادة 384 من القانون البحري الجزائري حيث عرفت البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل البحر، واعتبرت الربان قائد الطاقم ورئيسه.

¹ محمد فريد العريني محمد سيد الفقي القانون البحري والجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005 ص 80 .

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 141 .

³ محمد فريد لعريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، ص 250.

⁴ وسيلة اربوط، المرجع السابق، ص 527 .

كما نجد نص المادة 411 من نفس القانون تثبت هذه العلاقة حيث نصت على أن طاقم السفينة يتكون من ربان وضباط والبحارة الآخرين والاشخاص العاملين في خدمة البحر.

وبرجعنا لنص المادة 412 من القانون البحري الجزائري نجدها تدل أيضا أن الربان مستخدم لدى المجهز حيث نصت على ما يلي: "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا للأحكام الخاصة بالأهلية".

وفي نفس الصدد تنص المادة 428 من نفس القانون التي ألزمت المجهز بإعداد عقود توظيف كتابية للبحارة الذي يأتي الربان على رأسهم.¹

زيادة على كون الربان عامل بحري مستخدما من قبل الربان تجمع بينهما علاقة عمل فإنه يعد وكيلا عن المجهز وممثلا له وهذه صفته الثانية التي أضفاها عليه القانون، وقد استقر الرأي بين جميع الفقهاء على اعتبار الربان ممثل أو نائب قانوني للمجهز.²

وفي حالة حصول نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الامكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز او يقع فيها فرع لها، يقوم بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه.³

ثانيا - علاقة الربان بالشاحنين:

من واجب الربان أن يعتني بشكل مناسب بالبضائع التي في عهده وان يفعل ما هو ضروري من اجل المحافظة عليها وهي على ظهر السفينة أثناء الرحلة.

وقد أملى القانون على الربان عدة التزامات تجاه الشاحنين، فمن واجبه أن يعتني بالبضائع التي بعهده وعليه أيضا أن يقوم بكل الاعمال الضرورية مثل التهوية، كما أن من واجبه أيضا أن يتخذ الإجراءات المعقولة لمنع وقوع خسائر أو تلف البضائع ، إذا ما وقع حادث والتي لا يكون مالك السفينة

¹المواد 384، 411، 412، 428 من ق ب ج .

² إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 20 .

³المادة 588 من ق ب ج .

مسؤولا عنها في الاصل بموجب سند الشحن. وعليه أن يراعي قواعد تستيف البضائع المتعارف عليها لحفاظها ومراعيًا توازن السفينة وأن يفصل بين البضائع التي إذا شحنت متلاصقة أو في نفس القطاع تسبب في فساد البضائع الأخرى أو تتأثر برائحتها أو قد تتفاعل معها وتشتعل.¹

وبرجوعنا لأحكام القانون البحري الجزائري نجد المادة 591 تنص على ما يلي: " يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة البحرية على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة ...".²

ويتبين لنا من نص المادة السابقة أن المشرع الجزائري ألزم الربان اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية والعاجلة التي تتطلبها مصلحة أصحاب الحق في البضاعة. إذ قد تشمل تثبيت البضائع وحزمها مما يحول دون حركتها أثناء الرحلة البحرية، ووضع خشب تستيف فواصل بين البضائع لتماسكها وتوزيع الأحمال والسماح بمرور تيارات الهواء لتهويتها.³

وما يمكن قوله حول هذه المسألة أن المشرع الجزائري عندما يلزم الربان بالتزامات قانونية، فهو يخاطبه بوصفه " النائب القانوني عن المجهز الذي يمثله أمام القضاء "، ولا شك أن كافة الالتزامات الخاصة بالمحافظة على الرسالة البحرية هي التزامات تنقل أصلا ومباشرة على عائق المجهز وبالتالي الربان يتمتع بصفة النيابة القانونية التي أضفاها عليه المشرع.⁴

وقد اختلف الفقهاء حول علاقة الربان بالشاحنين فعند تعرض السفينة للخطر يكون للربان السفينة الحق في اتخاذ أي إجراء من أجل المحافظة على السفينة والبضائع، فمثلا عند نقل البضائع الخطيرة وجد الربان أنه أثناء الرحلة أن أحد العبوات الخطرة يصدر عنها دخان، فهذا عليه القاءها في البحر.

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 109 .

² المادة 591 من القانون البحري الجزائري.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 109 .

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 22 .

وعند انقطاع رباط الشحنة هنا يتعين عليه اللجوء الى احد الموانئ من اجل تفادي الرياح و اصلاح الرباط من اجل استكمال الرحلة.¹

وأيا كانت طبيعة العلاقة القانونية التي تربط الربان بالشاحن فالنتيجة واحدة هي انه ملزم قانونا بالمحافظة على الشحنة البحرية وملزم أيضا امام أصحابها استنادا الى قواعد المسؤولية التقصيرية فضلا عن مسؤولية مالك السفينة او تجهزها طبقا لقواعد المسؤولية التعاقدية.²

وزيادة على ذلك فان الشاحنين يلتزمون بنتائج الاعمال التي يقوم بها الربان لصالحهم، و يحق للربان ان يطالبهم بكل المصروفات التي انفقها، كما يجوز له ان يتقاضى باسمه كونه ممثلا لهم، و الواقع ان تمثيل الربان للشاحنين ضرورة لا مناص منها اذا روعي ان سندات الشحن تتضمن عادة شرط الاذن مما يتعذر معه معرفة أصحاب البضائع المستحقين لها و الرجوع اليهم في كل امر يتعلق بها.³

المطلب الثاني: تعيين ربان السفينة وعزله

يتولى تعيين وعزل ربان السفينة مالك السفينة أو تجهزها وله الحرية في اختيار أي ربان و عزله في أي وقت شاء .

الفرع الأول: تعيين ربان السفينة

المجهز هو من يتولى تعيين الربان، هذا ما أكدته المادة 575 من القانون البحري الجزائري اذ نصت على : "يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه"⁴، وسلطة المجهز في تعيين الربان غير محدودة ويجب أن يكون هذا الأخير مفوضا قانونيا لقيادة السفينة وحمل الشهادة المطلوبة.⁵

¹ وسيلة اربوط ، المرجع السابق، ص 531.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي ، المرجع السابق ، ص 111 .

³ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 143 .

⁴ المادة 575 من ق ب ج .

⁵ محمد الامين محجوب، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري، مذكرة ماستر في القانون، تخصص قانون عام، قسم الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2021_2022، ص 13، 14.

إن حرية المجهز في تعيين الريان مقيدة بعد "التأهيل الثانوي للربانبة" أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة ويكون مسؤولا عنها بما في ذلك ضباط الملاحة والمهندسين البحريين الذين يشكل منهم طاقم السفينة.

الفرع الثاني: عزل ربان السفينة

يتمتع مجهزة السفينة بحق عزل الريان في أي وقت وهو حق مطلق للنظام العام لذلك غير مقبول الاتفاق على عكسه والحكمة في ذلك أن الريان لديه صلاحيات ومجالات تخصصية واسعة وهو ينجز عمله خارج اشراف وسلطة المجهز، وتلقي أخطائه قدرا كبيرا من المسؤولية على عاتق المجهز، ولذا هذا الأخير قادرا على التخلص من الريان إذا فقد الثقة به¹.

وبالإضافة إلى أن السفينة في حد ذاتها ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يأتونها صاحبها عليها، فإن الريان نائب قانوني عن المجهز يسأل الأخير عن أعماله بما لا يتصور معه الإبقاء على الريان إذا وجد المجهز في أفعاله وتصرفاته ما يخل بهذه النيابة فالمادة 583 من ق ب ج صريحة في هذا المجال "يمثل الريان المجهز بحكم القانون" ويتجه الفقه الحديث إلى اعتبار العلاقة بين الريان ومجهزة السفينة هي علاقة عقدية شرطية *Acte - condition* وبالتالي فإن حق المجهز في عزل الريان متعلق بالنظام العام، ومن ثم لا يجوز الاتفاق على عكسه، ويقع باطلا كل شرط بقيد استعمال هذا الحق، على أنه إذا كان عزل الريان تعسفيا فإنه يكون له الحق في التعويض، وسكوت المشرع الجزائري في تقريره مثل هذا الوضع يؤدي إلى الاحتكام والالتزام بأحكام القواعد العامة المتعلقة بالوكالة التي تلزم الموكل تعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله ولو كانت الوكالة أجرة².

وتبقى التشريعات الحديثة، على نحو ما نهج به المشرع في القانون البحري على حق المجهز في عزل الريان، إلا أنها تفرض عليه واجب تعويضه إذا كان العزل تعسفيا، وفي هذا حد من حرية المجهز المطالقة حتى لا يستعمل حق العزل في غير الأحوال التي شرع من أجلها³.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 200، 201.

² المادة 518 من القانون المدني الجزائري.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 41.

المبحث الثاني: التزامات ربان السفينة

يعد الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، وتظهر أهمية في الحالة التي تكون فيها السفينة في عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة والرقابة المباشرة للمجهز، وهذا المركز الخاص للربان ليس له مثل في البر ذلك أن قيادة السفينة في عرض البحر يؤدي إلى خضوع علاقات العمل لقواعد قانونية خاصة، وبحكم سلطاته المتعددة تتولد لديه جملة من الواجبات والالتزامات التي عليه تنفيذها والوفاء بها.¹

المطلب الأول: واجبات ربان السفينة

واجبات الربان عديدة، فثمة واجبات إدارية تقع على عاتقه، كما يلتزم بواجبات قبل ذوي الشأن في المرحلة البحرية والغير، وهذه الواجبات وتلك نلتمسها ليس فقط من قانون البحري الجزائري وإنما أيضا في التشريعات الاخرى ، بحرية كانت أو غير بحرية.

الفرع الأول: التزامات الربان الإدارية

وهي التزامات يفرضها ق ب ج على الربان ومن اهم هذه الالتزامات:

- يجب على الربان الاحتفاظ بالوثائق التي تتعلق بالسفينة وخاصة الدفترين: دفتر الحوادث الرسمي للسفينة، ودفترها خاصا بالآلات المحركة.

- كما يجب ترقيم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة، وان يذكر فيه الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر وبيانا بالجرائم و الأفعال التي وقعت عليهم و الموالييد و الوفيات التي حدثت في السفينة.

- ويلتزم الربان وفقا لنص المادة 604 من القانون البحري الجزائري في حالة ما إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او الأشخاص موجودين عليها بأعداد تقرير يعرف بالتقرير البحري ويتعين

¹أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 518.

ان يقدم هذا التقرير الى الإدارة البحرية المختصة خلال اربع و عشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء او المرسى، و يقدم التقرير خارج الجزائر الى القنصل او السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.¹

ويعد التقرير البحري بعد تحقيقه حجة بما هو وارد فيه، إلا أن تلك الحجة غير مطلقة إذ يجوز لكل ذي مصلحة اثبات عكس ما جاء بالتقرير وذلك بكافة طرق إثبات، ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشرع في تفرغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.² و من بين هذه الوثائق:

1- سند ملكية السفينة :

وهو الصك الذي يثبت ملكية شخص ما للسفينة وتقوم شهادة التسجيل مقام سند الملكية لأن مصلحة الموانئ تحتفظ به عند تسجيل السفينة.³

2- دفتر اسماء ملاحي السفينة :

وهو الدفتر الذي تثبت فيه أسماء جميع ملاحي السفينة وجنسياتهم وكل ما يتعلق باستخدامهم، ويتم تحرير هذا الدفتر تحت إشراف ورقابة إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمناير.⁴

3- ترخيص الملاحة :

وهو الشهادة الدالة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية والذي يجب على الربان استصداره قبل البدء في الرحلة البحرية .

4- تذكرة الصحة :

وهي شهادة تدل على خلو البلد الذي تأتي منه السفينة من الأوبئة، ويتعين على الربان تقديمها إلى طبيب الميناء للتصريح بنزول المسافرين وافراد الطاقم إلى بلد الوصول أو بتفريغ البضاعة من على السفينة ، وغالبا

¹المادة 604 من القانون البحري جزائري.

²محمود شحات، المرجع السابق، ص 50.

³مصطفى كمال ط، المرجع السابق، ص 90.

⁴زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية للشر والتوزيع، 1998 ، ص 185.

ما تتخذ سلطات ميناء الوصول قرارها بفرض إجراءات الحجر الصحي على السفينة على ضوء ما تتضمنه تذكرة الصحة من بيانات.¹

5- قائمة الشحن أو قائمة أسماء الركاب :

إذا كانت السفينة مخصصة لنقل البضائع فإنه يجب إعداد قائمة للبضائع المشحونة في السفينة، أما إذا كانت مخصصة لنقل الأشخاص فيجب إعداد قائمة بأسماء المسافرين وجنسياتهم مع تحديد الجهات التي يقدمون منها والجهات التي يقصدونها.²

6- دفتر الحوادث الرسمي :

وهو دفتر يدون فيه الربان الحوادث الطارئة، والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر، ويجب أن يشمل الدفتر بيانا بالجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرين والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم ، كما تثبت فيه المواليد والوفيات التي حدثت في السفينة.³

7- دفتر الآلات المحركة :

في السفن ذات المحرك يستوجب أن يمك الربان دفترًا خاصًا يعرف بدفتر الآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميًا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.⁴

التزام الربان في حالة ما إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو الأشخاص الموجودين عليها بإعداد تقرير يعرف بالتقرير البحري، وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقه بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك .

جمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك تسلّم صورة منه إلى الربان ولا يجوز له أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور.¹

¹مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 90،91 .

²رفعت فخري، القانون البحري، الكتاب الأول، ب.ط، 1989 ، ص 219 .

³مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 91،92.

⁴رفعت فخري، المرجع السابق، ص 230.

التزام ربان السفن أو من يمثلونهم بأن يقدموا إلى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة من وصول السفينة على أكثر بدون حساب أيام العطلات الرسمية- قائمة الشحن الخاصة بالبضائع المشحونة عليها.

والمصرح بها تطبيقاً لأحكام المادة 22 من القانون رقم 17 / 04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 و المتعلق بقانون الجمارك، و ان يقدموا كشوفاً بأسماء ركابها وبجميع المؤن الخاصة بالسفينة بما في ذلك التبغ و الخمور اللازمة للاستهلاك فيها وكذلك الأشياء الموجودة لدى عمال السفينة (الطاقم) والخاضعة للضريبة الجمركية وأن يضعوا ما يزيد من التبغ و الخمور عن حاجة السفينة وقت رسوها في المخزن الخاص يختم بخاتم الجمارك².

الفرع الثاني: التزامات الربان قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية والغير

على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تفتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة و المجهز والبحارة و المسافرين وذوي الحقوق على الشحنة و ذلك طبقاً للعرف.

و يجب على الربان أن يقوم في أحوال الضرورة بكل عمل عاجل تفتضيه سلامة الأرواح والمحافظة على السفينة والشحنة، ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل القيام بإجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك .

وإذا كان القانون يفرض على هذا النحو على الربان القيام ببعض الاعمال رعاية لمصلحة الشاحنين فإن ذلك يدعو للتساؤل عما إذا كان يستفاد من ذلك اعتبار الربان ممثلاً للشاحنين ووكيلاً عنهم .

واقع الامر أنه لا يمكن القول أنالتزام الربان في هذا الصدد مصدره وكالة ضمنية من الشاحنين مندمجة في عقد النقل اذ في ذلك ما يحمل العاقدين قصداً لم تتصرف إليه إرادتهم.

¹كمال حمدي، المرجع السابق، ص281،280 .

²القانون رقم 17 / 04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 والمتعلق بقانون الجمارك المعدل والمتمم للقانون رقم 79 / 07 والمؤرخ في 21 يوليو 1970، ج ر عدد 11 لـ 2017/02/19.

والربان من أجل السلامة العامة لإنقاذ خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها تقرير تضحية للبضائع أو انفاق مصروفات غير اعتيادية، و هو ما يعد خسارة مشتركة.¹

أوجب القانون على الربان قبل البحارة أن يكون تكليف البحار بالعمل على السفينة وفق العقد المكتوب وعدم اخلال بشروطه، ويشترط ان تكون الكتابة في العقد لتقرير حماية البحارة التي يأتي على رأسهم الربان بحيث يحفظ حقوقهم ويضمن له بذلك حسن سير عملهم على متن السفينة على أكمل وجه.²

وتجدر الاشارة إلى أن المجهز هو من يقوم بتعيين الربان، غير أن حريته في تعيينه مقيدة بمبدأ "التأهيل القانوني للربانية"، أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة يعد مسؤولاً عنها بما في ذلك ضابط الملاحة والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة.³

نصت المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 102-05 المحدد النظام النوعي لعلاقات عمل مستخدمين الماحين على ما يلي: " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين حيث السفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب.⁴

يلتزم الربان في حالة وفاة أحد أشخاص الموجودين في السفينة بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة بمجرد المحافظة على أمتعة المتوفى وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة.

والتزامه قبل الغير يتمثل في وجوب بذله كل ما يستطيع من جهد لا يترتب عليه خطر للسفينة أو الاشخاص من الراكبين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على العرق أو شخصا يعثر عليه في البحر.⁵

وواجبات الربان قبل البحارة تتمثل في ان يكون تكليف البحار بالعمل على السفينة وفق العقد المبرم معه

¹كمال حمدي، المرجع السابق، ص 282.

²وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 521.

³محمود شحماط، المرجع السابق، ص 43، 44.

⁴كمال حمدي، المرجع سابق، ص 283.

⁵المادة 8 من ق. ب. ج.

وعدم الإخلال بشروط ذلك العقد ومراعاة ما تفرضه التشريعات الصادرة بشأن حقوق البحارة الخاصة بساعات العمل و الاجازات و بان يحقق البحارة وسائل العلاج و الترحيل.

و يلتزم الربان بالعمل على راحة و سلامة، و قد نصت المادة 602 من القانون البحري الجزائري بشأن سلامة السفن على انه : "يتعين على الربان في حالة فشل الوسائل المتخذة لإنقاذ السفينة و تعرضها للفقدان الكامل ان يتخذ جميع التدابير الممكنة لإنقاذ المسافرين أولا ثم افراد الطاقم".¹

الالتزام بالإنقاذ تورده المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ الموقعة في بروكسل في 1910/09/23 حيث تنص المادة 11 منها على انه : " يجب على الربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون ان يعرض سفينته او طاقمها او ركابها لخطر جدي ان يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء " .

فالمساعدة وفقا لهذا النص الزامية بالنسبة للأشخاص الذين يوجدون بالبحر مهددين بخطر الهلاك مما يفترض معه سريان المعاهدة في زمن الحرب، ولا يشترط في الخطر الذي يتهدد الشخص ان يكون حالا بل يكفي ان يكون محتمل الوقوع.

والتزام الربان بالمساعدة تورده أيضا المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة في بروكسل في 1910/09/23 حيث تنص المادة 8 من المعاهدة المذكورة على ما يلي:

" بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة و بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون ان يعرض سفينته او طاقمها او ركابها لخطر جدي ان يقدم مساعدته للسفينة الأخرى و طاقمها و ركابها . "

وعليه كذلك بقدر الإمكان ان يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلي والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها، ومالك السفينة ليس مسؤولا عن جرد مخالفة الاحكام السابقة.

ونظرا لأهمية التزام الربان بواجب المساعدة والإنقاذ فقد حرصت التشريعات على تقريره في قانون التجارة البحرية التي تذهب الى انه على كل ربان ان يبادر الى انقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر

¹المادة 602 من ق. ب. ج.

الهلاك ولو كان من الأعداء، و ذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته او الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، و يكون الربان مسؤولا ان اهمل في تنفيذ هذا الالتزام ولا يكون مجهز السفينة مسؤولا عن مخالفة الالتزام المشار اليه الا اذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.¹

المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة

لما كان ربان السفينة يعد وحده قائدها و سيد الرحلة البحرية، فإن ذلك يقتضي الاعتراف له بسلطات واسعة يمارسها على ظهر السفينة وهي تنقسم إلى سلطات عامة وأخرى خاصة يباشرها باعتباره ممثلا للمجهز.

الفرع الأول: السلطات العامة للربان

ان الربان بصفته قائد السفينة ومن عليها في عرض البحر يعتبر هو المكلف من جانب الدولة بسد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة، غير أن تلك السلطات مؤقتة طالما أنها مرتبطة زمنيا بمدة الرحلة البحرية فقط ، كما أنها لا تشمل كل سلطات الدولة بل تقتصر على ما يقتضيه الأداء العادي للرحلة البحرية ، وهي بذلك تنحصر في سلطات التوثيق، التحقيق ، حفظ الامن والنظام بل وحتى التأديب وتوقيع العقاب.²

أ_ سلطة التوثيق:

ورد بنص المادة 596 من القانون البحري الجزائري "أنه يحق للربان كما يجب عليه تسجيل بيانات الاحوال المدنية من ولادة ووفاة على متن السفينة وخلال رحلتها وسندات الوكالة والموافقة والاذن وأيضا قبول الوصايا"، ويعني ذلك أنه على الربان إثبات ما حدث على السفينة من وقائع كالميلاد والوفاة ، ويرى البعض أن للربان كذلك سلطة إبرام عقود الزواج والعقود التي تشترط فيها الرسمية ، وتعتبر تلك المحررات الصادرة من الربان في هذا الشأن كأنها صادرة من الموظف المختص بتحريرها وذلك متى كانت السفينة في عرض البحر أو في ميناء أجنبي لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للجزائر، وفي حالة حدوث ولادة أو وفاة أثناء السفر يتوجب على الربان السفينة إثبات هذه الوقائع في دفتر حوادث الرسمي و إتباع الإجراءات المنصوص

¹ محمود شحماط ، المرجع السابق، ص 52.

² محمد فريد العريني، سيد الفقي، المرجع السابق، ص 244.

عليها في القوانين الخاصة بالحالة المدنية ، وتبعاً لذلك يستعير ربان السفينة صفة ضابط الحالة المدنية ويمارس بعض سلطاته في اثبات الوقائع ذات الصلة بحالة الأشخاص.¹

كما يقوم الربان مقام الموظف العام الذي يتولى توثيق العقود متى استلزمت الرسمية أو التصديق على التوقعات فيها أو إذا كان المراد هو اثبات تاريخ التصرف.²

ب - سلطة حفظ الأمن والنظام:

بعد الربان الرئيس السلمي لجميع أفراد طاقم السفينة، وهو ما دل عليه نص المادة 460 من القانون البحري، ووفقاً لذلك تتأكد السلطة الرئاسية للربان على أفراد الطاقم، ولكن سلطات الربان في شأن حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة لا تقتصر على هؤلاء فقط بل تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على السفينة.³

ووفقاً لذات النص فإن الربان يتولى سلطة عامة على كافة الأشخاص المبحرين على متن السفينة، وفي حالة عدم وجوده يتولى ذلك البحار الذي يمارس فعلاً قيادة السفينة، وتبعاً لذلك يتعين على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة، وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها، وله في سبيل تحقيق هذا الغرض أن يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمتاحة بموجب النصوص القانونية السارية.⁴

ووفقاً للمادتين 454 و 455 من القانون البحري الجزائري يجوز للربان حين ممارسته لسلطته أثناء الرحلة أن يوقف احتياطياً أي شخص موجود على متن السفينة ، ويعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة ، لكن لا يرخص باستعمال القوة أو الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي إلا في حالة ما إذا ظهر أو اتضح أن الوسائل الأخرى كانت غير كافية ، ويستنتج من

¹محمود شحماط، المرجع السابق، ص 54.

²مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 245 .

³هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للشهر الاسكندرية مصر، 2001، ص 93.

⁴احمد يوسف التومي، سلطات الربان السفينة في التشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة البليدة 02 ، السنة الجامعية 2022، ص151.

ذلك أن سلطة الربان في استعمال القوة او الاكراه البدني او الحبس الاحتياطي يعد استثناء ولا يلجأ إليه في سبيل حفظ النظام الامن إلا على متن السفينة متى تبين أن الوسائل الأخرى المتاحة صارت غير مجدية لتحقيق ذلك.¹

ج - سلطة التحقيق:

إن الربان هو مأمور الضبطية القضائية على ظهر السفينة، وإنه بهذا الوصف يتولى اختصاصا عاما بفتح التحقيق في أي جريمة ترتكب على السفينة²، فإذا وقع جرم على ظهر السفينة تولى الربان إلى حين وصول السلطات المختصة جمع استدالات وإجراء التحريات التي لا تحتتمل التأخير، وله بعد إجراء التحقيق وتسجيله في محضر أن يأمر بحبس المشتبه فيه بصفة احتياطية، وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري وفقا لما دلت عليه أحكام المادة 456 من قانون البحري الجزائري³.

ورغم أن ربان السفينة ليس له صفة الضبطية القضائية ، إلا أنه يعد من الاشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة الجرائم على اختلاف تصنيفها التي ترتكب على ظهر السفينة، وإنه يستمد سلطته تلك من أحكام المادة 557 من القانون البحري ، كما تشير المادة 562 من نفس القانون إلى أن الربان يقوم فورا بإجراء تحقيق عندما يعلم بمخالفة ارتكبت على متن السفينة كما يقوم باستجواب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ويستمتع إلى شهود بالإثبات وشهود النفي ، وفي حالة ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جنائية يجوز للربان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة⁴.

¹المادتين 454 و 455 من القانون البحري الجزائري.

²كمال حمدي، المرجع السابق، ص 287 .

³محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 244.

⁴يوسف الثومي أحمد، المرجع السابق، ص 552.

د_ سلطة التأديب وتوقيع العقاب:

ان الربان وهو على ظهر السفينة يعتبر ممثلاً للسلطة العامة في المحافظة على الامن والسلامة العامة وبناء على ذلك فان له الطرق في القيام بأعمال التحقيق والتأديب والتوقيف وكذا المحاكمة وتوقيع العقوبة المقررة، فهو يتضع بسلطة اتخاذ قرارات تأديبية بحق المخالفين.

لتعليمات السلامة لأجل المحافظة على النظام والامن في السفينة، وإن هذه الصلاحيات مقررة له سواء في مواجهة أشخاص الملاحة البحرية أو الركاب¹ ، ومؤدى ذلك أن للربان بوصفه ممثلاً للدولة سلطة تأديب واسعة تقتضيها متطلبات حفظ النظام والامن على السفينة، لذلك يخضع لسلطة الربان أي شخص موجود على ظهر السفينة أيا كانت جنسيته أو سبب تواجده عليها².

ولا تقتصر سلطة الربان في التأديب وتوقيع العقاب على أعضاء الطاقم فقط بل تتجاوز ذلك إلى كل شخص يركب ظهر السفينة متى تعلق الأمر بارتكاب إحدى المخالفات البحرية سواء كانت من الدرجة الاولى أو من الدرجة الثانية تبعاً لتعدادها المبين بالمادتين 477 و478 من القانون البحري، وفي هذا الشأن يختص ربان السفينة بإجراء تحقيق واستجواب مرتكب المخالفة وسماع الشهود .

ويستخلص مما سبق أن سلطات ربان السفينة لا تتوقف عند التحري عن الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة فقط، بل صارت تمتد إلى أبعد من ذلك حتى أضحت الربان يمارس سلطة التحقيق والاتهام، بل وحتى القضاء وإن كان ذلك محصوراً من حيث الزمان والمكان، ومقتصرًا على بعض المخالفات التأديبية والمخالفات البحرية دون أن يمتد إلى الجرح والجنايات البحرية التي يكتفي الربان فيها بمباشرة التحريات الاولى وارسال المحاضر التي يعدها بشأن ذلك إلى وكيل الجمهورية المختص³.

¹محمود شحماط، المرجع السابق، ص 54.

²عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار ثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الخامسة، 2011، الاردن، ص 82.

³يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 554.

الفرع الثاني: السلطات الخاصة للربان

ان الربان بصفته ممثلاً للمجهز على السفينة نوعين من السلطات أو الاختصاصات الأولى فنية تتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة، والأخرى تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها ومواصلة الرحلة البحرية وسلامتها.

أ_ السلطات الفنية للربان:

ترتكز المسؤولية من قيادة السفينة على الربان وحده، ومن ثمة وجب عليه أن يضطلع بقيادة السفينة بنفسه ، ولا يسند أمرها إلى غيره الا في حالات الضرورة القصوى كالمرض أو تلك الحالات التي يزل فيها الربان من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتيادياً ، ويتمتع الربان بمجرد تعيينه قائداً للسفينة بسلطة مطلقة في قيادتها من الناحية الفنية ، وبالتالي فلا يخضع في هذا الشأن لأوامر أو تعليمات المجهز ، ويعتبر المسؤول الوحيد عن سير وحركة السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو و الاقتراب ، ويستمد الران سلطته تلك مما ورد بنص المادة 592 من القانون البحري الجزائري¹.

ولا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون، ويتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسى أو الانهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة.²

والجدير بالذكر أن تلك السلطات الفنية المخولة لربان السفينة تقابلها التزامات ملقاة على عاتقه بنص القانون ، وهو ما تقتضيه سلامة السفينة وأمنها ، وكذلك حفظ ما عليها من بضائع ، وإنه تحقيقاً لذات الغرض توجب المادتين 591 و 592 من القانون البحري الجزائري على الربان أن يسهر خلال الرحلة البحرية على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة ، وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة .

¹محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 244 ، 245.

²مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 250.

ويجب عليه أن يحمل معه الوثائق الاخرى الممسوكة بصفة نظامية، وهو ما دلت عليه أحكام المادتين 594 و595 من القانون البحري الجزائري.¹

ب-الاختصاصات التجارية للربان:

تتعلق الاختصاصات التجارية التي يباشرها الربان بإدارة السفينة واستغلالها، وحينها يتمتع بصلاحيات قانونية باعتباره ممثلاً للمجهز السفينة، فله الحق في ابرام العقود والتصرفات اللازمة لتنفيذها فهو الذي يتولى عملية تسليم البضائع من الشاحنين وعليه تسليمها لأصحابها ويجب عليه تثبيت ذلك بوثائق الشحن.

كما يتولى الربان التصرفات اللازمة لسير الرحلة البحرية كإصلاح السفينة وشراء الوقود، ويباشر الربان هذه الاعمال والتصرفات القانونية بصفته ممثلاً للمجهز ومن ثمة تتصرف آثارها مباشرة إلى هذا الاخير².

ويلاحظ أن الربان لا يباشر اختصاصاته التجارية إلا إذا كان بعيدا عن محل إقامة المجهز او ممثله، وعليه علينا للربان اتخاذ احد التصرفات السابقة إلا بموافقة مجهز السفينة إذا اتفق وجود هذا الأخير او ممثله في محل إجرائها³.

وفي هذا الشأن أجازت العادة 587 من القانون البحري للربان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين وذوي الحق في الحمولة، ويعد الربان بالتالي كمسير الأعمال المسافرين وذوي الحق في الحمولة.⁴

¹يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 556.

²علي البارودي المرجع السابق، ص 204.

³عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 83.

⁴المادة 587 من القانون البحري الجزائري .

ج - سلطة الربان في التمثيل أمام القضاء :

تنص المادة 588 من القانون البحري الجزائري أن الربان يعتبر نائبا عن المجهز ويمثله امام القضاء، فإذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الامكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم الربان حينها بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه إلا إذا عين للمجهز هذا الغرض ممثلا آخر عنه.¹

فهذا التمثيل القانوني للمجهز يتيح للربان أن يقاضي أو أن يقاضى أمام الجهات القضائية المختصة باسمه ولحساب المجهز، ان هذه القاعدة تقررت على خلاف القواعد العامة التي لا تسمح بجواز المقاضاة بوكيل دون ذكر اسم الأصيل ، ويرد السبب في ذلك إلى أصل تاريخي ، فقد كان الربان قديما يحجب شخصية المجهز تماما ويظهر أمام المتعاملين بمظهر من يتعامل بنفسه ولحسابها ، ولذلك كان يبرم العقود باسمه و يسأل شخصا عن تصرفاته القانونية المتعلقة بالرسالة البحرية ، وكان يقاضي الغير أو ترفع عليه الدعاوى باسمه ، تم صار الربان وكيفا عن المجهز فيما يقتضيه استغلال السفينة من تصرفات لكنه بقي محتفظا بالحق في التقاضي دون أن يحتاج في ذلك إلى وكالة خاصة منه .²

لكن وإن كان الربان يستمد سلطته في تمثيل مجهز السفينة أمام القضاء من أحكام القانون مدعيا كان أو مدعى عليه، دون أن يحتاج في ذلك الى توكيل خاص أو عام من المجهز، إلا أن سلطته ذلك ليست

مطلقة بل تقيدها ضوابط تستخلص مما ورد بنص المادة 588 من القانون البحري ، ومؤداها أن يكون تمثيل الربان للمجهز في نزاع متعلق بالسفينة التي يقودها والرحلة التي يسيرها دون أن يمتد ذلك إلى غيرهما وأن يكون هذا التمثيل بعيدا عن الامكنة التي يوجد فيها المجهز أو مؤسسته أو أحد فروعها ، فان وجد كان المجهز أولى بتمثيل نفسه او الدفاع عن مصالحه أمام القضاء ، ويضاف إلى ذلك اشتراط الا يكون المجهز

¹المادة 588 من القانون البحري الجزائري .

²محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 249 .

قد عين وكيلا عنه لتمثيله أمام القضاء مدعيا كان أو مدعى عليه، وقد يحدث ذلك متى رأى المجهز أن يستعين بذوي الخبرة والاختصاص في مجال القضاء والقانون .¹

خلاصة الفصل الأول:

من خلال دراسة الفصل الاول وجدنا، أن الربان يعين من قبل مالك السفينة أو تجهزها، وله السلطة المطلقة على السفينة وكل من يعمل عليها، اذ يتمتع بصفة قانونية تميزه عن بقية أفراد الطاقم البحري. وحسب التشريع الجزائري المجهز هو من يتولى تعيين وعزل ربان السفينة وله الحرية في اختيار أي ربان وعزله ولا توجد عليه قيود إطلاقا، ولهذا فهو قادرا على التخلص من الربان إذا فقد الثقة به، وبالإضافة أن السفينة في حد ذاتها ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يآتمنها صاحبها عليها. ومن ذلك كله نخلص أن للربان السفينة مركز قانوني خاص، بالنظر لما ينعقد له من واجبات وسلطات استثنائية خلال الرحلة البحرية التي يجب عليه تنفيذها والوفاء بها، وما يترتب عنه عن آثار، كل ذلك مع مراعاة احتياجات المسافرين والمحافظه على مصالح الشاحنين.

¹علي البارودي، المرجع السابق، ص 20.

الفصل الثاني:

المسؤولية الجنائية لربان السفينة وفق أحكام
القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

يتضمن القانون البحري في شان الأمن و النظام و التأديب في السفن بعض النصوص الجزائية التي تفرض العقوبات على الريان إذا ما ارتكب بعض المخالفات وتندرج هذه العقوبات تبعا لجسامة الجريمة التي يرتكبها ما بين الحبس لمدة لا تتجاوز شهرا واحدا و الغرامة معتبرة أوالأشغال الشاقة و المؤبدة و الإعدامحيث انه يسال الريان تأديبيا عن المخالفات التي يمكن أن يرتكبها على متن السفينة . كما يسال جنائيا عن جرائمه المقصودة وفقا للقواعد العامة لقانون العقوبات، ونعرض في هذا الصدد لأهم جرائم الريان. و في دراساتنا سابقا عن الريان تطرقنا أيضا لمسؤولياتهم،حيث انه تعرض لمسؤوليته الجنائية لأحكام القانون البحري في المبحث الأولولمسؤوليته الجنائية وفقا للقوانين الأخرى في المبحث الثاني.

المبحث الأول:المسؤولية الجنائية للربان وفقا لأحكام القانون البحري

المسؤولية الجنائية لربان السفينة في إطار القانون البحري تتناول الأفعال أو الإهمالات التي يرتكبها الربان أثناء تأدية مهامه والتي تعتبر جرائم بموجب القانون البحري والقوانين الجنائية ذات الصلة يمكن تقسيم هذه المسؤولية إلى عدة جوانب رئيسية حيث نتطرق إلى مسؤولية الربان عن المساس بسلامة الملاحة البحرية في المطلب الأول والمساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفن في المطلب الثاني:

المطلب الأول:مسؤولية الربان عن المساس بسلامة الملاحة البحرية

مسؤولية الربان عن المساس بسلامة الملاحة البحرية تكمن في التأكد من أن سفينته تتبع أعلى معايير السلامة ، يجب عليه اتخاذ إجراءات الضرورية لتفادي حوادث الملاحة و لحماية سلامة السفينة و السفن الأخرى و في حالة الإهمال أو التقصير ، حيث تسلط عقوبات على ربان السفينة خاصة إذا كانت تلك التصرفات تشكل تهديدا على أمن الملاحة أو يمكن أن تسبب في وقوع حوادث بحرية حيث نقدم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع من اجل تحليله و فهمه جيدا حيث نتطرق في الفرع الأول إلىعدم مراعاة ربان السفينة مبدأ السلامة البحرية و الفرع الثاني مسؤولية ربان السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري

الفرع الأول:عدم مراعاة مبدأ السلامة البحرية

يعتبر الربان هو المسؤول الوحيد المختص في هذا المجال ولا يسمح لأي شخص آخر بان يقوم بقيادة السفينة ملاحيا أو الاشتراك في القيادة إلا بطلب من الربان حيث انه قبل وضع السفينة في الخدمة يجب الفحص الكامل لبنيتها و تمديداتها اللاسلكية - الكهربائية و آلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها¹ بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وكذلك تفتيش مراحلها داخليا وخارجيا .

و بناءا على هذه الاختصاصات الفنية تقع على الربان عدة التزامات يترتب على مخالفتها عقوبة جنائية ، فهو ملزم بالكشف قبل البدء بالرحلة على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة ويجب ان تذكر في دفتر المحاضر لدى الربان على متن السفينة دفتر للمحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن² قبل ان تبحر السفينة ، و اذا لم تتوفر الشروط القانونية لسلامة السفن تقوم السلطة الإدارية البحرية باتخاذ جميع الإجراءات

¹المادة 299 من القانون البحري الجزائري : التي تنص على ان تعد الخسائر البحرية مشتركة أو خاصة .في حالة عدم وجود شروط مخالفة للأطراف المعنيين بالأمر ، تتم تسويتها لأحكام المادة 300 ، 301 ، 302 ، 303 .

² المادة 255 الفقرة 02 منق.ب.ج.

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

الضرورية وخاصة رفض تسليم او تجديد او تمديد او بسحب شهادات سلامة السفن كي تمنع السفينة من الابحار وحتى تتمكن من الابحار بدون خطر على المسافرين والطاقم¹ وهو من اختصاص اللجنة الداخلية للتفتيش وبالتالي وجب ان يقدم ربان السفينة دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن إلى السلطة الادارية البحرية عند قيامها بكل مراقبة وتسجل هذه السلطة جميع مقرراتها وملاحظاتها في دفتر المحاضر المذكور ، ثم تمضي عليه على اثر المراقبة².

اولا: الإبحار بسفينة غير صالحة للإبحار

يجب قيام كل سفينة بالملاحة البحرية والتيشترط صالحيتها للإبحار ، ومجهزة تجهيزا مناسباً حيث بناءها والتجهيزات الموجودة على متنها و كذا الوسائل الخاصة بالإشاراتوالإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق ، وكل شروط الأمن بالطفو والثبات وخطوط الشحن³ ، فإذا أبحر الربان بإرادته او بتهاون منه بسفينة غير صالحة للملاحة وبكفاية او غير معدة او ممونة عوقب بغرامة مالية من 50.000 دج الى 300.000 دج ويعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر الى سنة وغرامة مالية من 100.000 دج الى 600.000 دج اذا كان هذا الفعل يعرض السفينة نفسها الى سفنا أخرى . الأشخاص الحمولة او البيئة البحرية الى الخطر⁴ حيث انه يعاقب بغرامة مالية 50.000 دج الى 300.000 . كل ربان يبهر بإرادته او تهاون منه بسفينته في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدة او ممونة وكل مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة.

ويتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات اذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأولأعلاه تسبب في جروح نتج عنها عجز كلي مؤقت⁵.

وباعتبار الربان أقدم على فعل معين يتمثل في الابحار بسفينة وهو يعلم عدم صلاحيتها للملاحة فتحققت نتيجة اشد جسامة وهي الجرح او الوفاة لذا يعاقب كما لو ارتكب الفعل العمدي او الجرح العمدي فالمرجع الجزائري اعتبر تعريض الغير للخطر عمدا او كذا معنوياً، مادام انه يقع على الربان التزام سابق خاص

¹المادة 262 من ق.ب.ج.

⁴ المادة 263 منق.ب.ج.

⁵ليلي قماز الدياز، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية و السياسية،جامعة تلمسان، عدد 07،

سنة 2009 ، ص 100

⁴ليلي قماز الدياز، المرجع السابق ، ص 102 .

² المادة 479 منق.ب.ج.

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

بالأمنوالحذر¹ وأيضا يعاقب بالحبس من شهرين 02 الى سنتين و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 150.000 دج او بإحدى العقوبتين كالمجهز او مالك او ربان يبحر سفينته او يحاول إبحارها وقد انقضت صلاحية سند أمنها او سحب منه او أوقف العمل بها.²

ثانيا:ترك السفينة في حالة خطر:

يعاقب بالحبس من شهرين الى ستة أشهر كل ربان سفينة يترك سفينته أثناء الرحلة ، و هي في حالة خطر ، دون ضرورة او دون استشارة من ضباطه³.

ويتعرض لنفس العقوبة كل ربان اضطر لترك سفينته ولم يكن الأخير على متنها او الذي في حالة الخطر وقبل ترك سفينته يهمل:

- تنظيم إنقاذ الطاقم و الركاب .

- إنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة و كذا الأشياء و البضائع الثمينة .

و يعاقب بالحبس من سنتين الى خمس سنوات و بغرامة مالية 10.000 دج الى 50.000 دج كل عضو من أعضاء الطاقم يتخلى عن سفينته في خطر دون إذنالربان⁴.

و بقاء الربان على سفينته، ليس مجرد التزام قانوني بل هو تقليد بحري أساسه شجاعة القائد البحري و شرفه في تحمل مسؤولية القيادة، مما يجعله يأبى إلا ان يكون هو آخر من يغادر السفينة الغارقة⁵ حتى يتأكد بنفسه من سلامة الركاب و الملاحين.

¹ ليلي قماز الدياز، المرجع السابق ، ص 102.

² المادة 488 من ق.ب.ج.

³ المادة 486 ، من ق.ب.ج.

⁴ المادة 486 ، الفقرة 02 و 03

⁵ علي البارودي ، هاني محمد دويدار ، القانون البحري ، الدار الجامعية ، ص 136

ثالثا : عدم مراعاة الاتجاه الملاحي

يعاقب بغرامة 10.000 دج الى 50.000 دج ، كل ربان او ضابط او قائد او أي عضو من أعضاء الطاقم لا يراعي القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة، و الطريق الذي تشعبه او القواعد التي تهدد امن الملاحة البحرية .

و اذا ارتكبت الأفعلالمبينة في الفقرة الأولأعلاه، ليلا او في الظروف الجوية السيئة، تكون العقوبة بالحبس من شهرين الى سنتين و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج .¹

رابعا :إحداث تصادم أو جنوح

في إطار التزام الربان بضمان السلامة البحرية، قد ينجم تصادم بحري².

ويعد تصادم السفن في البحر او بين بواخر الملاحة الداخلية دون الاخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم .³

وهو كل خسارة تسببها سفينة، اما لسفينة اخرى واما لأشياء او اشخاص موجودين على متنها على اثر تنفيذ او اهمال مناورة في الملاحة او عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام او ارتطام بصفة مباشرة.⁴

حيث يعاقب بالحبس من ستة اشهر الى خمس سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج الى احدى العقوبتين، كل ربان او ضابط او اي عضو اخر من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية او اي تصادم مع عائق ظاهر او معروف، او تسبب في عطب للسفينة او لحمولتها او في مساس بالبيئة .⁵

¹ المادة 487 ، الفقرة 01 و 02، من ق.ب.ج

⁶ التصادم البحري ، هو كل تصادم مادي بين السفن في البحر ، او بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية بصرف النظر عن

المياه التي يحصل بها التصادم : المادة 273 من ق.ب.ج

³المادة ، 274 ، من ق .ب .ج

⁴ المادة 474 ، الفقرة الثالثة .

⁵المادة 483 من ،ق.ب.ج.

خامسا :امتناع الربان عن المساعدة والانتقاذ

اذ استطاع الربان تقديم المساعدة لشخص¹ عثر عليه خطر الضياع او الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه و المسافرين للخطر ولم يفعل فانه يعاقب بالحبس من سنتين الى خمس سنوات و غرامة مالية 2000 دج الى 200000 دج او إحدى العقوبتين المذكورتين وهذا في الأحوال العادية اي في حالة عدم وجود حادث تصادم، كما يقع عليه هذا الالتزام بعد وقوع التصادم الذي تسبب فيه سفينته لهذا على كل ربان تسببت سفينته في حادث اصطدام وكان بإمكانها إنقاذ السفينة وافراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر وامتنع عن استعمال الوسائل المتاحة له لإنقاذ طاقم وركاب السفينة المصدومة ونفس العقوبة يتعرض لها الربان الذي ترك مكان الحادث دون اي قوة قاهرة تمنعه دون استئذان مسير عمليات تنسيق البحث و الإنقاذ البحريين².

كما ذهبت المادة 484 في فقرتها الرابعة الى ابعاد من ذلك، حيث تعاقب كل الربان بإمكانه بعد وقوع التصادم ان يطلع الربان السفينة الأخرى على اسم سفينته وميناء الإرساء وميناء الانطلاق والاتجاه، قصد سهولة الاتصال فيها بعد تسوية آثار الحادث بينهما³.

ويعاقب بالحبس من سنتين الى خمس سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 200.000 دج او بإحدى العقوبتين، كل ربان باستطاعته او يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع او الموت في البحر، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين الى الخطر ولم يفعل واذا توفي الشخص التي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار عليه في الفقرة السابقة، تكون العقوبة بالسجن من 05 سنوات الى 10 سنوات و بغرامة مالية من 50.000 دج الى 200.000 دج⁴ واذا تم الإنقاذ من طرف الربان فيترتب

¹ مفهوم المساعدة و الانتقاذ البحري : أي تقديم العون لكل سفينة معرضة للخطر من اجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال ، فالمساعدة و الانتقاذ تتعلق بالأشخاص و الأموال الموجودة في هذه السفينة حالة وجود الخطر .و الفرق بينهما ان المساعدة تكون في حالة التهديد بالخطر ، و الانتقاذ يكون في حالة الاستغراق في الخطر ، موسوعة حماة الحق ، أحكام المساعدة و

الانتقاذ البحري ، رشاد حمدي / 1- اغسطس - 2021

² اربوط وسيلة ، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، 2017، ص 125 .

³ المادة 484 الفقرة 04 منق.ب.ج

³ المادة 485 الفقرة 01 و 02 من ق.ب.ج

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

على كل إسعافمثمر اداء مكافأة عادلة ،وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الرحلة¹ ولا تدفع المكافأة اذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى².

الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن الأضرار الناجمة عنالتلوث البحري

تشير مشكلة التلوث البحري اهتمام الدول والمنظمات الدولية اذ لأنهابيئة لنقل الأشخاص و البضائع بل تعد ثروة ضخمة من المياه و الثروات و الموارد الطبيعية،بالمقابل نجد في طيات القانون البحري نصوصا تعالج هذه المسألة و تلقي على عاتق الربان المسؤولية الجنائية اذا تسبب في تلوث البيئة البحرية.

و هذا التلوث اما يكون ناتجا عن حادث بحري او يكون جراء طرح موارد ملوثة في البحر حيث يعرف النقل البحري³ وخاصة النقل البحري للمحروقات ،ارتفاعا كبيرا في السنوات الأخيرة ،نجمت عن اثار سلبية تتعلق خاصة بتلوث البحر نتيجة تسرب او صب كميات كبيرة من المحروقات و غيرها من الموارد الضارة⁴، و هو ما تعاني منه البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط⁵،الذي يتعرض للملوثات النفطية الناجمة عن الطرح المتعمد،نتيجة الإهمال ،او بسبب الحوادث العارضة ،مما جعل محاربة هذه الظاهرة مصدر اهتمام سواء على المستوى الدولي او الداخلي ،فكان إلزاما على الدول اعتماد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها ،او تكون مسجلة فيها⁶ ،تلقى فيها المسؤولية على عاتق الربان سواء كان التلوث نتيجة حادث ملاحى او نتيجة صب او عمر الموارد الضارة في البحر ،ومن أشكال التلوث البحري ما يلي:

¹ المادة 336 من ق.ب.ج.

² المادة 337 من ق.ب.ج.

³اربوط وسيلة ،المسؤولية الجنائية لربان السفينة،المرجع السابق ، ص 123

⁴قماز ليلي الدياز،المرجع السابق ، ص 106

⁵ مادة 210 من قانون البحري الجزائري ،و المادة 52 من قانون حماية البيئة في اطار التنمية المستدامة القانون 03-10

المؤرخ في 19 يوليو 2003 .

⁶ صليحة علي صدافة، النظام القانوني في حماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ،الطبعة الاولى ،1996، ص

68 و ما بعدها .

اولا : التلوث البحري الناجم عن حادث ملاحى

نظرا لخطورة التلوث على البحر ،يجب على الريان ان يتوخوا الحذر و احترام قواعد الملاحة البحرية حتى لا يتسبب حادث ملاحى قد يدمر البحر و يلوته¹ .

كما تختلف العقوبة من غيرها فنجد ان القانون البحري قد حدد عقوبة الحبس من شهرين الى سنتين غرامة قدرها 5000.000 دج لكل ريان جزائرية كانت ام أجنبية تنقل مواد خطرة او محروقات ضارة و غير محترمة لقواعد الملاحة في المياه الإقليمية.

لان قد يكون تسرب النفط يؤدي الى وقوع حوادث بحرية و إلحاق الضرر بالبيئة البحرية .

و أيضا مبين في القانون البحري عقوبة الحبس من 06 أشهر الى سنتين و بغرامة مالية من 600000 دج الى 3000000 دج الى كل ريان سفينة جزائري او غير جزائري يتم نقل مواد خطيرة مضرّة للبيئة البحرية دون اي اخطار السلطات المختصة ،و قد يتم تشديد العقوبة اذا تم حادث يؤثر على البيئة حيث يعاقب بالسجن من 05 الى 10 سنوات و غرامة مالية 300000 دج الى 6000000 دج² و اذا تدفق المواد الملوثة لم يكن عمديا فان معاقب عليه باعتباره خارق للقواعد السلامة و الحذر ،لأنها جريمة غير عمدية ناتجة عن خطأ جزائري ،يتمثل في عدم احتياط او رعونة و عدم الانتباه .

و هنا مشير الى المادة 03/121 من قانون العقوبات الفرنسي 10 جويلية 2000 التي تعاقب كل شخص طبيعي او أجنبي لم يكن هو السبب المباشر في احداث تلوث ملاحى و بحري و لم يلحق الضرر به² .

حيث ان محكمة النقض الفرنسية اعتبرت في قرار لها بتاريخ 15 ماي 2001 ان النص قابل للتطبيق في القضية المتعلقة بتلوث نهري لهذا يمكن تطبيقه في قضايا التلوث البحري³

¹ اربوط وسيلة ، المرجع السابق ، ص 126.

² المادة 495 من ق.ب.ج.

³Cour de cassation .Chambre criminelle 15 mai 2001 liblin 2001 -01-81.563 publiè au bulletin .

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

و في هذا الوضع يجب على ربان السفينة ان يثبت براءته عن طريق إثبات توافر سبب إعفاءه من المسؤولية و المتمثل ان التدفق و التسرب كان تدبيراً لازماً لتدبيرته لتفادي خطر جسيم يهدد السفينة و حماية البشر و البيئة¹.

و على هذا القرار يلتزم ربان السفينة التي تحمل بضائع مهددة للسلامة البحرية ان يبلغ عن كل حادث ملاحى في سفينته قد يهدد او يفسد البحر او المياه و السواحل البحرية الوطنية² حيث تنص على " ان يتعين على كل ربان كل السفينة تحمل بضائع خطيرة او سامة او ملوثة ، و تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري او داخلها ، ان يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه و من شأنه ان يهدد بتلويث او إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية " . فنحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم .

و ذلك تحت الغرامة المتراوحة من 100.000 دج الى 1000.000 دج³ .

ثانيا : صب الموارد الملوثة في البحر

استنادا لأحكام المادة 210 من القانون البحري الجزائري التي على انه يجب مراعاة أحكام و معاهدات و اتفاقيات دولية التي أقرتها الجزائر و الرامية لحماية البحر، لأنه يمنع منعاً باتاً ان تصب و تغمر و تحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها الأضرار اما بإفساد ماء البحر او بالصحة العمومية .⁴

حيث ان كل ربان خضع الى أحكام معاهدة دولية و قام بصب المحروقات من اجل تلويث البحر فتطبق عليه المادة 93 من قانون حماية البيئة و يعاقب بالحبس من سنة الى خمس سنوات و غرامة تراوح بين 100.000 دج الى 1000.000 دج ، و قد تضاعف عليه العقوبة اذا تكرر الفعل⁵.

¹Pierre bonaissiesnouveau aspects de la responsabilité du capitaine : www. Afcan – org/ dossiers – juridique on 12-03-2024 a 13:00h .

² المادة 57 من قانون حماية البيئة، في اطار التنمية المستدامة القانون 10-03 في 19 يوليو 2003 معدل و المتمم :

القانون 11-20 في 7 فبراير 2011 المتعلق بالمجالات المحمية في اطار التنمية المستدامة (ج .ر . 9-2011) .

³ المادة 98 من قانون حماية البيئة ، في اطار التنمية المستدامة القانون 10-03.

⁴ مادة 210 من ق.ب.ج.

⁵ المادة 93 من قانون حماية البيئة 10-03 .

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

أما بالنسبة اذا كان غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه فتطبق عليه المادة 94 التي تنص على انه يعاقب بالحبس من 06 أشهر الى سنتين و بغرامة من 100.000 دج الى 1.000.000 دج لكل من ربان غير خاضع لأحكام المعاهدة المذكورة أعلاه،يرتكب مخالفة لأحكام 93 أعلاه و في حالة العود تضاعف العقوبة¹ و هذا بالنسبة للسفن التي تفوق قوتها المحركة . و هذا فقط لانضمامنا للمادة 95 التي تنص على ما يلي :

تسرى أحكام المادة 94 أعلاه على السفن الآتية :

- السفن المجهزة بالصر اهيج .
 - السفن الأخرى عندما تكون قوتها المحركة تفوق القوة المحددة التي يحددها الوزير المكلف بالملاحة البحرية التجارية .
 - آلياتالموانئ و الناقلات النهرية و كذا السفن النهرية المجهزة بالصر اهيج سواء كانت محركه ذاتيا و مجرورة او مدفوعة ،تستثنى بواخر البحرية الجزائرية من تطبيق أحكام المادة 94 أعلاه .
- مع ذلك قد تكون المادة 53 من قانون حماية البيئة هي المادة التي تساعدنا على فهم ما قد يجوز للوزير المكلف بالبيئة من أعمال لحماية البحر من ترميد في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر و عدم الأضرار² فإذا لم يحترم الربان هذه الشروط فيعاقب بالحبس من 06 أشهر الى سنتين و بغرامة 100.000 دج الى 1.000.000 دج او إحدى هاته العقوبتين او كل شخص يشرف على ترميد في البحر على متن آليات جزائرية او قواعد عاتمة ثابتة او متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه³.

و اذا ارتكبت إحدى المخالفات مالك او مستغل السفينة او الطائرة او الآلية يعاقب هذا المالك او المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في هذه المادة على ان يضعف الحد الأقصى لهذه العقوبات،اذا لم يعط هذا المالك او المستغل أمرا كتابيا لربان او قائد الطائرة او المشرف على عمليات الغمر من آلية او القاعدة

¹المادة 94 من قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 يوليو سنة 2003 المتعلق ب حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة .

² المادة 53 من قانون البيئة في اطار التنمية المستدامة القانون 10-03 .

³ المادة 90 من قانون البيئة في اطار التنمية المستدامة القانون 10-03.

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

العامة ، للامتثال لأحكام هذا القانون المتعلقة بحماية البحر ،يعتبر بصفته شريكا في ارتكاب المخالفات المنصوص عليها .

اي عندما يكون المالك او المستغل شخص معنويا تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص او الأشخاص من الممثلين الشرعيين او المسيرين الفعليين الذين يتولون الاشراف او الإدارة او شخص آخر مفوض من طرفهم¹ .

و من جهة أخرى نرى ان المشرع البحري قد اقر عقوبة شديدة للربان السفينة الجزائرية كانت او أجنبية الذي يلقي النفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني و المتمثلة في عقوبة الإعدام² .

و بالنسبة فيما يتعلق بتصريف النفايات فنتجه مباشرة الى بروتوكول الإلقاء لحماية البحر الأبيض المتوسط حيث انه اعتمد البروتوكول بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن و الطائرات في عام 1976 ، و دخل حيز النفاذ في عام 1978 و الغرض منه هو ان تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط الناجم عن إلقاء النفايات او مواد أخرى و التخفيف منه و مكافحته و القضاء عليه الى أقصى مدى ممكن³ .

غير ذلك يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في ظروف خاصة :

- تأمينا لحماية امن السفينة ذاتها او امن سفينة أخرى .

- تجنب الخسائر عن السفينة او الحمولة .

- إنقاذ الحياة البشرية في البحر .⁴

¹المادة 92 من قانون حماية البيئة 03-10 المرجع السابق .

² المادة 500 من القانون البحري الجزائري .

³ بروتوكول برشلونة يوم 16/02/1976 و صادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 02-81 المؤرخ في 17/01/1981.

⁴ وسيلة اربوط ، المرجع السابق ، ص 111

المطلب الثاني: المساس بنظام الملاحة البحرية والانتضباط على متن السفن

كان الإخلال بسلامة الملاحة البحرية من مسؤولية كريان السفينة، فان نظامها من الأهمية التي تجعله معرضا للعقوبة في كل مرة يمس فيها هذا النظام (فرع 1) و كما ان المهمة الأساسية الموكلة إليه ، و المتمثلة في قيادة السفينة وفي (فرع 2) تحدثنا عن العقوبات المسلطة على الربان.

الفرع الأول: المساس بنظام الملاحة البحرية

نظام الملاحة فرض على الربان التزامات واجبة عليهم تطبيقها، و يمنعه من مخالفتها فاذا خالفها فيعاقب عليها بعقوبات جنائية و من اهم هذه الالتزامات ان يمتثلوا لأوامر السلطة البحرية في البحر ، و اذا خالف ذلك فيعاقب او يتعرض لدفع غرامة مالية من 200.00 دج حتى 600.000 دج.¹

- فمثلا بالنسبة للجرائم هناك جرائم متنوعة كالجرائم المتعلقة بالعلم فإذا رأينا ربان يمارس الملاحة البحرية في المياه الخاضعة للولاية الوطنية بإعلام عدة دول ،فتطبق عليه أحكام المادة 501 من القانون البحري التي تنص على انه يعاقب بالحبس من ستة اشهر الى ثلاثة سنوات و بغرامة من 200.000 دج الى 1000.000 دج². اما بالنسبة لكل ربان سفينة جزائرية لم يتم رفع العلم الجزائري فيها او اي لم تنتسب له تلك السفينة اي لم يعرف بمدينتها فيعاقب بالحبس من 06 أشهر الى 05 سنوات و غرامة مالية 20000 دج حتى 100000 دج³ وفقا لنص المادة 504 من القانون البحري ،اما اذا دخلت سفينة أجنبية الى المياه الإقليمية و لم يقوموا برفع العلم الجزائري إضافة الى علمهم فيعاقب بغرامة مالية مقدرة ب 20000 دج الى 100000 دج⁴ ،وفقا للمادة 506 من القانون البحري الجزائري .

إضافة الى ذلك فالربان موكلين باختصاصات أخرى و هي اختصاصات تجارية التي تعتمد على إصلاح السفينة و شراء الأغذية و كل ما تحتاجه الرحلة من مأكولات و مؤن و إبرام عقود النقل ، و استلام البضائع في السفينة و المحافظة عليها الى ان تصل السفينة عند ميناء الوصول ، و لكن هذه الاختصاصات لا تعني

¹ قماز ليلي الدياز، المرجع السابق ، ص 111

المادة 501 من ق-ب-ج²

المادة 504 من ق-ب-ج³

المادة 506 من ق-ب-ج⁴

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري وأحكام القوانين ذات صلة

الملكية فلا يجوز للربان بيع السفينة وان يتولى قيادتها او تحويلها لفائدته إلا اذا كان مالكا او وكيلًا عن المالك مفوضا في بيعها¹.

الفرع الثاني: المساس بالانضباط على متن السفن

بما ان القانون البحري تحدث عن بعض الجرائم الماسة بالانضباط و النظام على متن السفن فنلاحظ بعضها في النقاط التالية :

أولاً: إساءة استعمال السلطة

اذا أساء الربان على استعمال السلطة الموكلة له اتجاه اي احد على تلك السفينة او امر بذلك فيعاقب بالحبس من 06 أشهر الى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 الى 50000 دج ، و اذا امر باستعمال العنف بدون اي سبب وجيه او قام بالإهانة فإنه يعاقب طبقاً لأحكام قانون العقوبات²، و يمكن مضاعفة العقوبة اذا كان البحر جديد .

ثانياً : جرائم التدليس و التهريب

اذا زور الربان اي حدث على وثائق السفينة و مخالف للحقيقة ، يعاقب بالحبس من 06 اشهر الى 03 سنوات و غرامة مالية من 15000 دج الى 150000 دج .

ثالثاً : الغياب على متن السفينة بدون اي سبب

يعاقب بالحبس من ستة اشهر الى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج الى 50.000 دج، كل عضو طاقم يغيب بصفة غير منتظمة عن متن السفينة عندما يكون معيناً في مركز حراسة او امن ، و عندما تنجر عن هذا الغياب نتائج ضارة³.

علي البارودي - هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 52 .¹

² المادة 524 من ق.ب.ج

³ المادة 527 من ق.ب.ج

رابعاً: السكر

يعاقب بالحبس من شهرين الى سنة واحدة و بغرامة مالية من 5.000 دج الى 20.000 دج ،كل ربان يضبط في حالة سكر على متن سفينته ،و كل عضو طاقم آخر متعود على السكر او يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة¹ . و تضاعف هذه العقوبة بالنسبة للربان في حالة العود .

خامساً: عدم الإذعان لأمر يتعلق بالخدمة

يعاقب بالحبس من شهرين الى ستة أشهر و بغرامة مالية من 10.000 دج الى 50.000 دج ،كل عضو من الطاقم يرفض ،بعد تلقي إنذار من الربان او احد ضباط الخدمة ،الإذعان لأمر يتعلق بالخدمة لتأمين سلامة السفينة و الملاحة و الأشخاص البحريين او الحمولة ،و كذا بحفظ النظام على متن السفينة عندها يكون عدم تنفيذ هذا الأمر من شأنه ان يفضي الى نتائج مضرّة.²

الفرع الثالث: تسليط العقوبات على الربان

اذ اي فعل بسيط غير لائق لكل امر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من الرتبة العليا ،كل من كان في حالة سكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام و خارج الخدمة و كل غياب غير قانوني على متن السفينة يرتكبه إمامحار ليس في الخدمة او بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة و الأمن و من يراعي قواعد التعاون و المساعدة المتبادلة و قواعد الحياة المشتركة : فيعاقب بالحبس من 10 أيام الى شهر واحد و بغرامة مالية من 1.000 دج الى 10.000 دج كل شخص راكب او طاقم يرتكب احد الأفعال المذكورة سابقاً³ .

و كأخطاء و مخالفات من الدرجة الثانية كرفض الامتثال او عدم الإذعان لكل امر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة الى بحار او طرف الربان الى احد الركاب ،السكر على متن السفينة مع احداث فوضى ،و عدم احترام من هو أعلى رتبة او شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة او على اليابسة او إشعال النار دون إذن صاحبها او التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين ،استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها او إتلافها او إهمالها و غياب بدون رخصة على متن الموانئ

¹ المادة 534 من ق.ب.ج

² المادة 536 من ق.ب.ج

³ المادة 477 (المعدلة بالمادة 42 ق 98-05 في 25 يونيو 1998) .

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

الأجنبية وإتلاف العتاد بصفة غير إرادية، و تخلي غير مبرر عن الحجرة لراكب في حالة إيقاف و الشجار بدون اعتداء، يعاقب بالحبس من 10 أيام الى شهرين و بغرامة مالية من 2000 دج الى 20.000 دج كل شخص راكب على متن السفينة او عضو الطاقم يرتكب الأعمال السابقة الذكر¹.

و حين نتجه الى المساس بأمن الملاحة البحرية، فنقول انه يعاقب بغرامة مالية 50.000 دج الى 300.000 دج، كل ربان يبحر بإرادته او بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، و غير مجهزة بكفاية و غير معدة او مملوطة و كلالا مجهز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة.

و يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر الى سنتين و غرامة مالية من 100.000 دج الى 600.000 دج اذا كان الفعل المذكور في الفقرة الأوفى أعلاه يوضع في خطر السفينة نفسها او سفنا أخرى، او الأشخاص او الحمولة او البيئة البحرية.

و اذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأوفى ضياع السفينة او جروح تؤدي الى عجز دائم، تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات الى عشر سنوات في حالة موت شخص او عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، تكون العقوبة بالسجن المؤبد².

و يعاقب بالحبس من 06 أشهر الى 05 سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 200.000 دج او بإحدى العقوبتين، كل ربان او ضابط او قائد او اي عضو آخر من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية او اي فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته او لسفينة أخرى في اصطدام او جنوح او تصادم مع عائق ظاهر او معروف او تسبب في عطب للسفينة او لحمولتها او في مساس للبيئة³.

¹المادة 478 من ق.ب.ج.

²المادة 479 من ق.ب.ج.الفقرة الأولى والثانية و الأخيرة.

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

و يعاقب بالحبس من شهرين الى سنة و بغرامة مالية من 20000 الى 100.000 دج او بإحدى هاتين العقوبتين ،كل شخص يمنع او يعيق القيادة او المناورات البحرية للسفينة او يخل بالنظام او الأمن على متن السفن¹.

أيضا يعاقب بغرامة من 10.000 دج الى 50.000 دج كل ربان او ضابط او قائد او اي عضو من أعضاء الطاقم لا يراعي القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة ،و الطريق الذي تتبعه او القواعد التي تضبط امن الملاحة البحرية².

و اذا ارتكبت الأفعال المبينة في الفقرة الأولأعلاه ليلا او في الظروف الجوية السيئة تكون العقوبة بالحبس من شهرين الى سنتين و بغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج .

و يعاقب بالحبس من سنة واحدة الى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج الى 100.000 دج او بإحدى العقوبتين كل شخص موجود على متن السفينة يعلم بواقعة او خطر من شأنه ان يمس بأمن الملاحة او الأشخاص الراكبين او الحمولة و لا يخطر فورا السلطة السلمية او السلطات³.

يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج الى 600.000 دج كل ربان لم يمثل للقواعد المتعلقة بنقل المواد الغذائية الموجهة للاستهلاك الأساسي كما هو محدد في المادة 801-2⁴.

يعاقب بالحبس من ستة أشهر الى خمس سنوات بغرامة مالية 200.000 دج الى 1.000.000 دج كل ربان سفينة يمارس في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول .

و يعاقب بالسجن من عشر الى عشرين سنة ،كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته ،و يتعرض لنفس العقوبة كل شريك في هذا الفعل ،و يجب ان ينطق حكم العقوبة مع مراعاة حقوق الغير بمصادر هذه السفينة⁵.

³ المادة 482 من ق.ب.ج

⁴ المادة 487 من ق.ب.ج

³ المادة 491 من ق.ب.ج

²المادة 497 من ق.ب.ج

⁵المادة 501 من ق.ب.ج

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

و يتعرض لدفع غرامة مالية 200.000 دج الى 600.000 دج ،لكل ربان سفينة الذي يرفض الامتثال لأوامر السلطة البحرية في البحر .

- المساس بالنظام و الانضباط على متن السفن ¹.

يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج الى 100.000 دج كل ربان لا يمكث شخصيا في مركز قيادته سفينته عند دخولها الى الموانئ و خروجها منها ².

و يعاقب كل ربان يبقى بحارا غصبا عنه و دون سبب مقبول بعد نهاية مهلة إركابه،بالحبس من شهرين الى ستة أشهر و بغرامة مالية من 10.00 دج الى 50.000 دج ³.

يعاقب بالحبس من ستة أشهر الى خمس و بغرامة مالية من 10.000 دج الى 50.000 دج كل شخص تم ارتكابه على متن سفينة جزائرية او أجنبية لم يشمل للنظم القانونية او لم يدعوا لأوامر الصادرة عن السلطات البحرية المختصة و ذلك في حدود المياه الإقليميةالجزائرية .

و يعرض لنفس العقوبة،كل شخص تم إركابه على متن السفينة الجزائرية،ولم يمثل خارج المياه الإقليمية الى الأوامر التي تصدرها قانونيا السلطة القنصلية الجزائرية ⁴.

² المادة 521 من ق.ب.ج

³ المادة 526 من ق.ب.ج

³ المادة 527 من ق.ب.ج

⁴المادة 550 من ق.ب.ج

المبحث الثاني:المساءلة الجنائية لربان السفينة وفق قوانين أخرى

ان المركز القانوني لربان السفينة اعتمد عليه سلطات واسعة كما ذكرنا سابقا ،حيث انظم الى المسؤولية الجنائية و التي تكون من اخطر المسؤوليات ،و لهذا ما جعل القوانين الأخرى غير القانون البحري تتشغل بقضيته كقانون البيئة و قانون الجمارك و الاتفاقيات الدولية التي ترتبط بهذا المجال .¹

المطلب الأول:مساءلة ربان السفينة وفققانون حماية البيئة والجمارك

من المتفق عليه، كأصل عام،ان المسؤولية الجنائية شخصية ،فلا توقع عقوبة الجريمة الأعلى من ارتكبا او اشترك فيها ،اي على من توافر في حقه الركنان المادي و المعنوي للجريمة .²

غير ان الأمر ليس بهذه السهولة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية ،التي تتميز بطبيعة خاصة من حيث الأسباب المؤدية لها ،و ذلك إذن مصادر هذه الجرائم عادة ما تتعدد و تتشابك و تتداخل مع بعض ، بحيث يصعب تحديد سبب معين او مصدر معين و اعتباره المسبب للجريمة و تحميل فاعله المسؤولية عنها.³

الفرع الأول:توقيععقوباتعلىربانالسفينةوفققانونحمايةالبيئة

و نجد تطبيقات تشريعية كثيرة لهذا النوع من الإسنادفي جرائم تلويث البيئة البحرية ،منها القانون البلجيكي الصادر في جويلية عام 1995 و خاص بتلويث البحار بالمواد الهيدروكربونية ،حيث يعاقب قائد السفينة او ربانها و ضباطه عن جريمة الإلقاء غير المشروع للمواد الهيدروكربونية في البحار و في حالة مخالفة النصوص او الشروط في تركيب أجهزةالأمن و السلامة المنصوص عليها بالنسبة لبعض السفن يعاقب ربان السفينة بغرامة مقدارها يتراوح بين 250 ألف فرك بلجيكي .⁴

¹ اريوطوسيلة ،المرجع السابق ، ص 133.

² عمرانني نادية ،لمسؤولية عن تلويث البيئة الطبيعية البحرية ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة البليدة ، مجلد : 09 العدد : 03 السنة : 2020 ص 121 .

³ حسام محمد سامي جابر ،الجريمة البيئية ،دار الكتب القانونية ،القاهرة 2011 ص 150 .

⁴ القانون البلجيكي 1962 الخاص بتلويث البحار بالمواد الهيدروكربونية .

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

كما أيضا نص عليه المشرع الجزائري في المادة 90 من القانون 03-10 و المتعلق بحماية البيئة لعام 2003 ،حيث يعاقب بالحبس من ستة أشهر الى سنتين و بغرامة مالية من مائة ألف دينار الى مليون دينار او بإحدى هاتين العقوبتين فقط ، كل ريان سفينة جزائرية او قائد طائرة جزائرية¹ ، او كل شخص يشرف على عمليات الغمر او الترميد في البحر على متن آليات جزائرية او قواعد عائمة ثابتة او متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري ، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 .

وفي ذات النهج سار المشرع الجزائري وذلك في نص المادة 97 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة لعام 2003 الذي يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار جزائري الى مليون دينار كل ريان تسبب بسوء تصرفه او رعونته او إخلاله بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحى او لم يتحكم فيه او لم يتفاداه، و نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.²

و من ناحية أخرى يقوم المشرع بتوسيع مفهوم المساهمة الجنائية بشأن تلك الجرائم ،ليشمل اي مساهم فيها حتى و لم يصدق على مساهمته وصف المساهمة الأصلية او التبعية حسب أحكام القانون العام و في ذلك نص القانون الفرنسي في مواده : الأولى من قانون 26 ديسمبر 1964 بشأن تلوث مياه البحر بالزيت ،المادة الأولى من القانون رقم 599 لعام 1976 بشأن التلوث البحري الناشئ عن عمليات السفن بواسطة المادة الخامسة من القانون رقم 600 لعام 1976 على اعتبار ريان السفينة فاعلا أصليا في جريمة تلويث البحر بواسطة السفن و لكن في حالة ما اذا كان المالك او المستغل قد أعطأمرأ بارتكاب الفعل المجرم ، فانه يعامل كما لو كان فاعلا له ،و تطبق عليه نفس العقوبة المقررة للريان (المادة 03 من قانون 26 ديسمبر 1964 ، المادة 3 من قانون 7 جويلية 1976 المادة 6 من قانون 600 لعام 1976)³ .

يستخلص من هذه النصوص ان القانون اسند بصورة واضحة و صريحة الفعل الإجرامي للشخصالذي اعتبره مخطئا كريان السفينة او مالكا لأنه طبقا للقانون يستطيع تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه و اتخاذ التدابير و الاحتياطات اللازمة لمنع تلوث البيئة و منع العاملين لديه من مخالفة التدابير و غيرها من التنظيمات التي يقررها القانون.⁴

¹المادة 90 من القانون 03-10 ح-ب

² المادة 97 من القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق ح - ب في اطار التنمية المستدامة

³ فرح صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، القاهرة، 2010، ص 350 .

⁴ فرح صالح الهريش ،المرجع السابق ، ص 345.

الفرع الثاني: قانون الجمارك

حيث نتجه للقانون الجمركي نرى انه ينص على انه يجب على الريان او وكيله المخول بصفة قانونية او وكيل السفينة ان يقدم لمكتب الجمارك خلال الأربعموشرين (24) ساعة من وصول السفينة الى الميناء .

التصريح بالحمولة كما هو مؤشر عليه من طرف أعوان الجمارك او من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحرس السواحل مرفقا عند الاقتضاء بترجمته الرسمية.

- التصريح بالبضائع الخطرة.

- قائمة المسافرين.

- التصريح بأمثلة وبضائع افراد الطاقم.

- كل الوثائق الأخرى او التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات المصادق عليها من طرف الجزاء، التي قد

تطالب بها مصالح الجمارك و التي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها ¹.

يجب تقديم الوثائق والتصريحات المذكورة سابقا حتى ولو كانت السفن فارغة.

عندما تستأجر الباخرة من قبل المستأجرين اثنين او أكثر،فانه يجب على كل واحد منهم او على ممثله الموكل قانونا او يودع في الأجل السابق الذكر لدى مكتب الجمارك التصريح من قبل إدارة الجمارك الموجز للبضائع الموجهة للتفريغ و تكون تحت مسؤوليته و توضع البضائع ،حينئذ ،في المخزن المؤقت او في مكان ترخص به إدارة الجمارك ².

لا تسري مدة 24 ساعة المنصوص عليها في الفقرة الأولأعلاها أيام الجمعة و أيامالعطل .

و أيضا يجب تقديم البضائع محل التصريح بالحمولة وفقا لأحكامهذا القانون من قبل ريان السفينة،عندأول طلب لأعوان الجمارك، إلا اذا تم رفعها او نفلها من مركبة الى أخرى او وضعها في مخزن مؤقت بصفة

¹المادة 58 من القانون 98-10 من ق .ب .ج .، (ق 79 - 07) المؤرخ في 21/07/ 1979 ، معدل و متمم الى غاية تعديل له بقانون المالية 2024.

² المادة 63 : ق 98-10 ، ق 17-04 ، 95 ق م ج ، 2021 الفقرة الثالثة من ق-ج.

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

قانونية ، مع تعهد صريح من قبل مشغل المخزن المؤقت بتحمل المسؤولية الكاملة تجاه إدارة الجمارك طبقا لإحكام القانون ¹.

لا يجوز للسفن التي تقوم برحلة دولية ان ترسو في الموانئ التي يوجد فيها مكتب للجمارك ما عدا في حالة القوة القاهرة المثبتة قانونا²، و في هذه الحالة، يجب على ربان السفينة ان يحضر فور الرسو أمام قائد المحطة البحرية لحراس الشواطئ او عند عدم وجود قائد فرقة الدرك الوطني او محافظ الشرطة او رئيس المجلس الشعبي البلدي لمكان الرسو،ويقدم له يومية السفينة للتأشير عليها ، و التي يجب ان تسجل فيها مسبقا أسباب الرسو .

و يجب اخطار اقرب مكتب للجمارك بالحدث فورا من قبل ربان السفينة او ممثلة و كذا من قبل السلطة الإدارية التي أشرت على يومية السفينة ³.

و أيضا يجب على ربان السفينة فور الدخول الى المنطقة البحرية من النطاق الجمركي،وعند أول طلب تقديم السفينة و التصريح و التصريح بالحمولة او آية وثيقة أخرى تقوم مقامها،الى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند صعودهم على متن السفينة ،قصداًتأشيرها و تسلم نسخة من التصريح بالحمولة او آية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة المراقبة ⁴.

المطلب الثاني:مسؤولية الربان الجنائية وفقلاحكام الاتفاقيات الدولية

سنتحدث في هذا المطلب على بعض الاتفاقيات الدولية والتي تتضمن أحكام المسؤولية الجنائية للربان.

الفرع الأول:في ظل اتفاقية حولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخفارة للملاحين 1978

الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و للملاحين لعام 1978 و هي عبارة عن مجموعات تأهل للربابنة و الضباط و مشاهدة العاملين على السفن البحرية التجارية ،اعتمدت في عام 1978 من قبل مؤتمر

¹ المادة 36 من القانون السابق الذكر الفقرة السادسة .من ق-ج .

² المادة 62 : ق 17-04 من ق-ج

³ المادة 56 من ق-ج الفقرة الاولى و الثانية .

⁴المادة 53 ق 98-10 من ق-ج .

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

المنظمة البحرية الدولية في لندن و دخلت حيز التنفيذ في عام 1984 ،الاتفاقية تم تعديلها بشكل كبير في عام 1995¹ .

كانت الاتفاقية عام 1978 أول من وضع شروط أساسية على التدريب و الإجازة و الخفارة للبحارة على المستوى الدولي ، سابقا تم إنشاء معايير التدريب ، و الإجازة و الخفارة للضباط و درجات التقييم من قبل الحكومات الفردية و عادة من دون الإشارة إلى الممارسات في بلدان أخرى ، نتيجة لذلك فان المعايير و الإجراءات تختلف على نطاق واسع الاتفاقية تنص على المعايير المتصلة بالتدريب و الإجازة و الخفارة للملاحين الدوليين التي تلتزم التلبية.

ان الاتفاقية لن تتعامل مع مستويات يحرصون تغطي المنظمة البحرية الدولية في هذا المجال من خلال تنظيم 14 من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار و من السمات الهامة للاتفاقية هو انه ينطبق على السفن من الدول غير الأطراف عند زيارة موانئ الدول الأطراف في الاتفاقية .

حيث ان الصعوبات التي يمكن ان تنشأ لسفن التي ليست أطرافا في الاتفاقية هي احد الأسباب التي جعلت الاتفاقية تحظى بقبول واسع . بحلول عام 2014 كان فقد صدق على الاتفاقية 158 دولة² .

الفرع الثاني:وفقأحكام اتفاقية سولاس بسنة 1974

يعد العمل البحري واحدا من أكثر المهن خطورة على الإطلاق فعدم القدرة على التنبؤ بحالة الطقسو عدم استقرار حالة البحر نفسه و غيرها من العوامل أظهرت خطورة عالية و فرضت اعتقادا ساد لقرون او القليل فقط هو ما يمكن فعله لجعل العمل في البحر أكثرأمانا .

بعد ذلك قامت الدول بتنظيم مؤتمرات دولية من شأنها إعداد قواعد عالية للعمل البحري و أخيرا تولت المنظمة البحرية الدولية، زمام المبادرة من اجل تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية من اجل تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية و منع التلوث الناتج عن السفن³ .

¹https://wwcdn.imo.org/local_resources/en/about/conventions/statusofconventions/status.x/sx/.

² تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب لمعايير التدريب و الإجازة و الخفارة للملاحين في بحر عام 1978 و تعديلاتها لعام 1995 قرار رقم 168/1 صادر في 2003/4/4 . نسخة محفوظة 12 ابريل 2015 على موقع واي باك .
³ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار .

الفصل الثاني:المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري وأحكام القوانين ذات صلة

و تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاسبإشكالها المتعاقبة أهم المعاهدات و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الإطلاق .

و يتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقيةسولاس في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء و تجهيز و تشغيل السفن بما يتوافق مع سلامتها و تكون دولة العلم مسؤولة عن ضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات سولاس ،عبرإصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على انه تم الالتزام بالمتطلبات.

حيث تتألف اتفاقية سولاس بشكلها الحالي من مجموعة من الفصول التي تحدد الالتزامات العامة وتعديلاتها وتتضمن مواد و تليها ملاحق .

حيث ان **الفصل الأول** الذي يتضمن **الأحكام العامة** التي تبين الأنظمة و اللوائح المتعلقة بإجراء الكشف على أنواع السفن و إصدار الوثائق المختلفة التي تثبت ان السفينة مطابقة لشروط الاتفاقية ،كما انه يتضمن الأحكام الخاصة بالرقابة على السفن في موانئ الحكومات المتعاقدة الأخرى. و حيث ان **فصلها الثاني** يتحدث عن **أهم المعدات و التقنيات لحماية الأرواح** اي متطلبات الأجهزة بما في ذلك متطلبات قوارب النجاة و قوارب الإنقاذ و سرات النجاة وفقا لنوع السفينة و ينص على ان الأجهزةو التقنيات التي يجب على ان تتوافق مع متطلبات المدونة الدولية لتقنيات حماية الأرواح (LSA) التي اعتبرت إلزامه بموجب المادة 63 من اتفاقية (SOLAS)¹ التي تنص على انه ينبغي ان تكون أجهزةالإنقاذ اللاسلكية قد استوفت المتطلبات التي ترتضيها السلطة البحرية من حيث العدد او الكفاءة او المتطلبات التشغيلية . حيث انه يجب ان تستوفى جميع أجهزة و ترتيبات الإنقاذ و كذلك أجهزةالإعناق و الرفع متطلبات الاتفاقية و المدونة المنطبقة و ان تحظى بقبول السلطة البحرية و ان تستوفى المعايير و المتطلبات التي تحددها النصوص ذات الصلة في الاتفاقية و المدونات الدولية و الخطوط التوجيهية التي تقرها المنظمة ،و يجب ان يكون على متن السفينة كتيب التدريب و تعليمات التدريب و ان تكون بلغة يسهل فهمها و مزودة برسومات بيانية ما أمكن عن أجهزةالإنقاذ المتوفرة في السفينة و كذا أفضل سبل الخلاص².

اما **الفصل الثالث** الذي يتضمن بعض الخدمات الخاصة بسلامة الملاحة و التي ينفي ان تقدمها الحكومات المتعاقدة و يضع الأحكام التشغيلية العامة المطبقة على أنواع السفن وجميع أنواع السفن وجميع أنواع الرحلات

¹ م 63 من اتفاقية سولاس .

² م 63 الفقرة الثانية من اتفاقية سولاس .

الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة

(بخلاف الاتفاقية ككل و التي لا تطبق إلا على فئات معينة من السفن التي تقوم برحلات دولية)¹. حيث ان تنص المادة 67 من اللائحة التنفيذية للمعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس على ما يلي :

1- يجب على ان كل ربان سفينة تواجه حطاما خطرا ، او اي خطر مباشر آخر على الملاحة ، ان يبيث هذه المعلومات بكل الوسائل المتوافرة لديه الى السفن الغريبة و الى السلطات المختصة ، و ان تكون باللغة المفهومة لدى السلطات المختصة (يفضل ان تكون الانجليزية و العربية) مع مراعاة الخطوط التوجيهية الصادرة عن الأنظمة البحرية الدولية و المدونة الدولية للإشارات ، و ان تشمل رسائل الخطر على المعلومات المتعلقة بنوع الخطر و موقعة و التاريخ و الوقت و كل ما تيسر من معلومات .

2- يلتزم ربان السفينة المبحرة و التي تستطيع ان تمديد المساعدة عند استقبال معلومات من اي مصدر بوجود أشخاص مكرويين في البحر بالتوجه بأقصى سرعة لنجدتهم ، مع خدمة البحث و الإنقاذ بذلك ان أمكن ، و اذا كانت السفينة التي تستلم الاستغاثة عاجزة عن التوجه لنجدتهم ، و اذا تبين لها في ضوء الخاصة للحالة ان ذلك غير معقول او غير ضروري و يجب على الربان ان يدون سبب التخلف عن مساعدة المكرويين في سجل السفينة و ان يخطر خدمة البحث و الإنقاذ المعينة أخذا في اعتباره القرار الموضوع من قبل المنظمة بان يخطر خدمة البحث و الإنقاذ المعينة .

3- يجب على الربان قبل التوجه إلى البحر التأكد ان الرحلة المزمعة قد تم التخطيط لها باستخدام الخرائط والمطبوعات الملاحية الملائمة للبحر المعني مع مراعاة الخطوط التوجيهية والتوصيات التي تضعها المنظمة.²

¹Solasconsudated edition2014

²المادة 67 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس- الجزء 22

خلاصة الفصل الثاني:

وبالنتيجة يمكننا القول ان مسؤولية الريان الجنائية تكمن في كونه ضامنا لسلامة السفينة الداخلية.

و الخارجية ،الداخلية اذا تعلق الأمر برقابته على الطاقم أما الخارجية التي تتعلق بضمان سلامة الملاحة و البيئة البحرية .

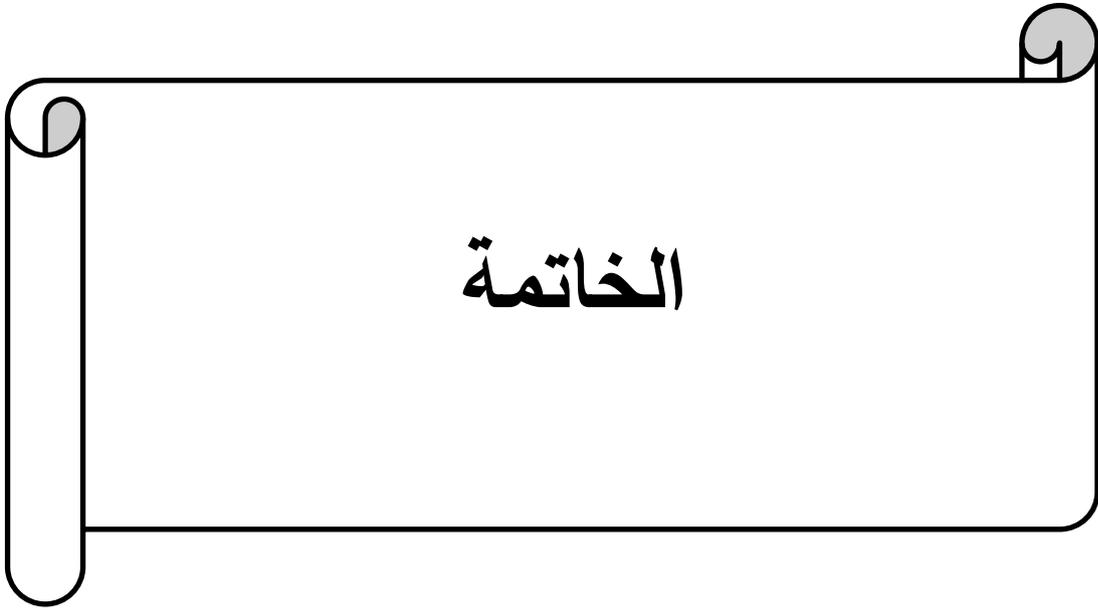
كما أن الريان يمثل دولة علم السفينة ،لأن ضمان السفينة يعد اليوم بمثابة التزام دولي يقع على دولة العلم حيث أن كل دولة تلتزم باتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة سفينتها في البحر ، كما هو وارد في اتفاقية الأمم المتحدة 1994 .

حيث ان المسؤولية او السلطة تنطلق بمجرد انطلاق رحلة السفينة ،و نظرا لخطورة المهام الموكلة إليه فان عند حدوث أي عمل شنيع للسفينة توجه أصابع الاتهام مباشرة إلى الريان لأنه هو المسؤول الأول على السفينة وعلى طاقمها ، خاصة في الحوادث البحرية الكبيرة كحادثة ERIKA .

كما ساهم المشرع الجزائري بفعل بكل ما هو بوسعه من أجل تخفيف بعض العقوبات الموجهة للريان بموجب القانون 89-05 المعدل و المتمم السالبة للحرية و رفع في الغرامة المالية .

و أضاف إلى ذلك عقوبات أخرى من حيث الأفعال المؤدية لتلوث البيئة البحرية و سلامتها تطبيقا للاتفاقيات الدولية بوضع لهم التزامات و واجبات إذا تمت مخالفتها سيؤدي أيضا إلى عقوبات معينة .

و في الأخير يمكننا القول أن بحيث الالتزامات و السلطات الموجهة للريان ، يمكننا القول ان اي فعل يضر سلامة البيئة البحرية أي يلوثها أو يضر الطاقم فهذا سيعقب عليه الريان قانونيا بدون أي مناقشة .



الخاتمة:

ختاما لدراسة لموضوع لهذا البحث، و مع محاولة التطرق لأهم محاوره، وتحليل ابرز ما تطرق له
المشرع الجزائري من خلال القوانين التي نص عليها و إجابة للإشكالية التي طرحناها سابقا عن ما هي
مسؤولية الربان الجنائية؟

يمكن القول ان المشرع الجزائري حاول استنتاج ان المسؤولية الجنائية لربان السفينة وفقا لأحكام القانون
البحري تشمل مجموعة من الالتزامات و الواجبات التي اذا تم الإخلال بها، قد يتعرض الربان للعقوبات الجنائية
. هذه المسؤولية تستند الى مبادئ القانون البحري الدولي الوطني، و تتعلق بالأفعال التي يقوم بها الربان او
الإهمال الذي يبديه أثناء قيادة السفينة . فيما يلي نظرة على الجوانب الرئيسية لهذه المسؤولية .

و على ضوء ما تطرقنا له في دراستنا توصلنا إلى جملة من النتائج التي يمكن حصرها فيما يلي :

- ان المشرع الجزائري عرف الربان بأنه الشخص الذي يتولى مسؤولية السفينة وانه يرشح من قبل مالك السفينة
او تجهزها وعلاقته بهم علاقة عمل و انه يعد وكيلا عنه و ممثلا له و نائب قانوني.
- ان القانون منح للربان صفتين في علاقته مع المجهز وهما صفة المستخدم لدى المجهز وحينها سيمارس
أعمالا مادية يرتبها عقد العمل في ذمته، و صفة الوكيل مصدرها القانون لا العقد.
- يذهب الرأي الغالب إلى اعتبار الربان ممثل قانوني للشاحنين وذلك من منطلق الواجبات المفروضة عليه من
اجل حماية الشحنة والرحلة البحرية ككل.
- اشترط المشرع الجزائري على مالك السفينة أو تجهزها كل الحرية في اختيار أي ربان وعزله في أي وقت
شاء ولا توجد قيود.
- ألقى القانون على الربان ان يقوم بكل الأعمال الضرورية للاعتناء بالبضائع، و اتخاذ الإجراءات لمنع وقوع
خسائر او تلف البضائع.
- التزام الربان بالواجبات الإدارية والوفاء بها بتقديم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة المختصة للتأشير
عليها والواجبات قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية والغير في القانون البحري الجزائري والتشريعات الأخرى.
- اثبت المشرع ان في حالة ما إذا طرأت أثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة او الأشخاص
موجودين عليها بإعداد تقرير يعرف بالتقرير البحري .

- يستأثر ربان السفينة باختصاصات عديدة بصفته ممثلاً للمجهز او نائبه القانوني في مباشرة السلطات المقررة له و التي يضيق عنها عقد الوكالة العادية ،او بصفته تابعا للمجهز فيما يتعلق بقيادة السفينة و المحافظة على سلامتها حسب مقتضيات عقد العمل البحري الذي يربطهما ، و ما يترتب عنه عن آثار، كل ذلك مع مراعاة احتياجات المسافرين و المحافظة على مصالح الشاحنين.
- ربان السفينة مسؤول عن ضمان سلامة السفينة ، طاقمها و ركابها ، اذا ثبت ان الحادث البحري نتج عن إهماله او تقصيره في أداءه واجباته (مثل عدم مراقبة الظروف الجوية او الممرات البحرية) ،فانه قد يكون مسؤولاً جنائياً .
- يجب على الربان ضمان اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة السفينة و ركابها . اذا تعرضت السفينة لحادث بسبب نقص في إجراءات السلامة (مثل عدم صيانة معدات الطوارئ) ،فقد يعتبر الربان مسؤولاً جنائياً .
- أثبت المشرع الجزائري انالقوانين الدولية ، التي تفرض عقوبات صارمة على التسبب في التلوث البحري . اذا تسبب الربان في تسرب النفط او مواد ضارة أخرى بسبب إهماله ، قد يعاقب جنائياً .
- تشمل المسؤولية الجنائية الأفعال الإجرامية التي قد يرتكبها الربان : مثل التهريب ، او العنف على متن السفينة الخ .
- انالقوانين الوطنية في كل دولة تحدد تفاصيل هذه المسؤوليات و العقوبات ، و لكن هناك إطار قانوني دولي ينظم هذه الجوانب : مثل قانون البيئة و الجمارك ، و الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح الشهادات و أعمال نوبات للعاملين في البحر 1978 و اتفاقية سولاس لسنة 1974 .
- و في الأخير يجب على كل ربان السفينة ان يكون على دراية تامة باللوائح و القوانين البحرية ذات الصلة و ان يلتزم بأعلى معايير السلامة و الممارسات البحرية للتجنب المساءلة الجنائية .



قائمة المصادر و المراجع

قائمة المراجع :

1-الكتب :

1. ايمان فتحي حسن الجميل ، المالك و المجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية ، الطبعة الأولى ، المكتب الجامعي للنشر ، مصر ، 2014.
2. حسام محمد سامي جابر ، الجريمة البيئية ، دار الكتب القانونية ، القاهرة 2011 .
3. رفعت فخري ، القانون البحري، الكتاب الأول ، دون طبعة ، 1989.
4. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، 1998.
5. صليحة علي صداقة، النظام القانوني في حماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، الطبعة الاولى 1996 .
6. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، طبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، 2007.
7. عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار ثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الخامسة، عمان 2011 .
8. عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطته ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005 .
9. عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر و القانون ، مصر .
10. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، المجلد 1 ، الطبعة 1 ، منشأة المعارف للنشر ، مصر 1975.
11. كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، 1977.
12. محمد فريد العريني محمد سيد الفقي القانون البحري والجوي ، طبعة أولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2003، ص 80 .
13. محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري ، الطبعة 2014 ، دار بلقيس للنشر ، الجزائر.
14. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، 2009 .
15. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية مصر، 2001.

المجلات :

1. احمد يوسف التومي ، سلطات الربان السفينة في التشريع الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة البليدة02 ، السنة الجامعية 2022 .
2. وسيلة اربوط ، المركز القانوني لربان السفينة ، المجلد 4 ، العدد 2 ، مجلة القانون و العلوم السياسية ، المركز الجامعي ، النعامة ، 2018.
- 3.قماز ليلي الدياز ، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية ، مجلة العلوم القانونية و الادارية و السياسية سنة 2009 العدد 07، جامعة تلمسان .
- 4.وسيلة اربوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، مخبر القانون البحري و النقل ، العدد الخامس ، 2017.

الاطروحات و المذكرات :

1. فرح صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة ، اطروحة دكتوراه ، جامعة القاهرة ، 2010 .
2. محمد الامين محجوب ، أشخاص الملاحة البحرية في عملية النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون عام ، قسم الحقوق ، الجامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم، الجزائر ، 2021_2022 .
3. وسيلة اربوط ، النظام القانوني لرجال البحر ، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ، تخصص قانون البحري و قانون النقل ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة ابو بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر 2016-2017 .

المطبوعات :

1. فريد روابح ، محاضرات في القانون البحري ، قسم الحقوق ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة محمد الامين دباغين سطيف ، الجزائر ، 2013-2014.

المواد و القوانين :

1.المادة 299 من القانون البحري الجزائري : التي تنص على ان تعد الخسائر البحرية مشتركة او خاصة في حالة عدم وجود شروط مخالفة للأطراف المعنيين بالأمر ، تتم تسويتها لاحكام المادة 300 و 301 و 302 و 303 .

2.الأمر 80 / 76 يتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر عدد 46 ، لسنة 2010.

3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار <https://www.aldouman.com/articles/solas>

4.بروتوكول برشلونة يوم 16/02/1976 و صادقت عليه الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 02-81 المؤرخ في 17/01/1981 .

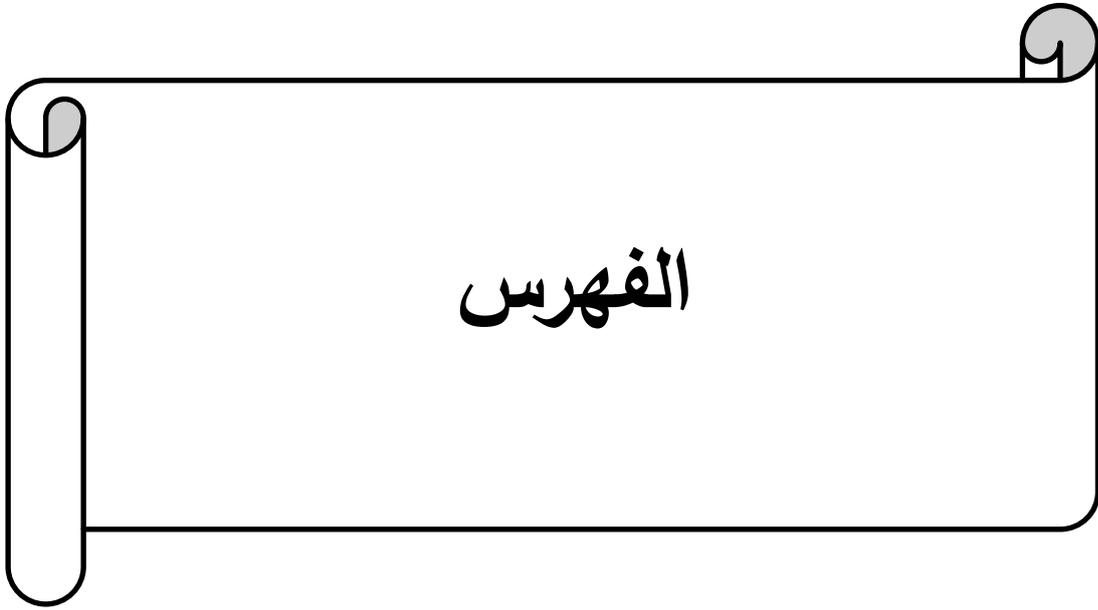
5. القانون 98-10 من ق. ج (ق 79 - 07) المؤرخ في 21/07/ 1979 معدل و متمم الى غاية تعديل له بقانون المالية 2024 .

6.القانون رقم 17 / 04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 و المتعلق بقانون الجمارك المعدل والمتمم للقانون رقم 79_ 07 والمؤرخ في 21 يوليو 1970 ، جر العدد 11 ل 2017/02/19

7. القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق ح - ب في اطار التنمية المستدامة .

المراجع الأجنبية :

1. Art -121 du code pénale français « la loi du 10 juillet 2000 »
2. Chambre criminelle 15 mai 2001 – bulletin 2001 n/23-2001
3. Chambre criminelle 15 mai 2001 libllin 2001 -123
4. https://wwcdn.ino.org/local_ressources_/en_/about_/conventions/status_of_conventions_/x-status.x/sx/
5. Pierre bonnissenouveaux aspects de la responsabilité du capitaine : www. Afcan – org/ dossiers – juridique on 12-03-2024 a 13:00h
6. SOLASCONSUDATEDEDITION 2014



الفهرس:	
ب	الشكر والتقدير
ج	الإهداء
هـ	قائمة المختصرات
1	مقدمة
الفصل الأول: مفهوم ربان السفينة والتزاماته	
7	تمهيد
8	المبحث الأول: مفهوم ربان السفينة
8	المطلب الأول: مفهوم ربان السفينة
8	الفرع الأول: تعريف ربان السفينة
9	الفرع الثاني: علاقة الريان بالمجهز والشاحنين
9	اولا : علاقة الريان بالمجهز
12	ثانيا : علاقة الريان بالشاحنين
14	المطلب الثاني: تعيين ربان السفينة وعزله
14	الفرع الأول: تعيين ربان السفينة
15	الفرع الثاني: عزل ربان السفينة
16	المبحث الثاني: التزامات ربان السفينة
16	المطلب الأول: واجبات ربان السفينة
16	الفرع الأول: التزامات الريان الإدارية
19	الفرع الثاني: التزامات الريان قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية والغير
22	المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة
22	الفرع الأول: السلطات العامة للريان
22	اولا : سلطة التوثيق
23	ثانيا : سلطة حفظ الامن و النظام
24	ثالثا : سلطة التحقيق
25	رابعا : سلطة التأديب و توقيع العقاب

26	الفرع الثاني: السلطات الخاصة للريان
26	اولا: السلطات الفنية للريان
27	ثانيا : الاختصاصات التجارية للريان
28	ثالثا : سلطة الريان في التمثيل امام القضاء
29	خلاصة الفصل الأول:
الفصل الثاني:	
المسؤولية الجنائية وفق أحكام القانون البحري الجزائري وأحكام القوانين ذات صلة	
31	تمهيد
32	المبحث الاول: المسؤولية الجنائية للريان وفقا لأحكام القانون البحري
32	المطلب الاول: مسؤولية الريان عن المساس بسلامة الملاحة البحرية
32	الفرع الاول: عدم مراعاة مبدأ السلامة البحرية
33	اولا : الابرار بسفينة غير صالحة للابرار
34	ثانيا : ترك السفينة في حالة خطر
35	ثالثا : عدم مراعاة الاتجاه الملاحي
35	رابعا : احدات تصادم او جنوح
36	خامسا : امتناع الريان عن المساعدة و الانقاذ
37	الفرع الثاني: مسؤولية الريان عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري
38	اولا : التلوث البحري الناجم عن حادث ملاحي
39	ثانيا : صب الموارد الملوثة في البحر
42	المطلب الثاني: المساس بنظام الملاحة البحرية والاضباط على متن السفن
42	الفرع الاول: المساس بنظام الملاحة البحرية
43	الفرع الثاني: المساس بالانضباط على متن السفن
43	اولا : اساءة استعمال السلطة
43	ثانيا : جرائم التدليس و التهريب
43	ثالثا الغياب على متن السفينة بدون أي سبب
44	رابعا : السكر
44	خامسا : عدم الازعان لامر يتعلق بالخدمة
44	الفرع الثالث: تسليط العقوبات على الريان

48	المبحث الثاني: المساءلة الجنائية لربان السفينة وفق قوانين أخرى
49	المطلب الاول: مساءلة ربان السفينة وفق قانون حماية البيئة والجمارك
49	الفرع الاول: توقيع عقوبات على ربان السفينة وفق قانون حماية البيئة
50	الفرع الثاني: قانون الجمارك
51	المطلب الثاني: مسؤولية الربان الجنائية وفقاً لاحكام الاتفاقيات الدولية
51	الفرع الاول: في ظل اتفاقية حولية لمعايير التدريب و الاجازة و الخفارة للملاحين 1978
52	الفرع الثاني: وفق احكام اتفاقية سولاس بسنة 1974
55	خلاصة الفصل الثاني
57	الخاتمة
60	قائمة المصادر والمراجع
	الفهرس
	الملخص

الملخص:

تتناول مذكرة المسؤولية الجنائية لربان السفينة الجوانب القانونية التي تحمل القبطان مسؤولية جنائية عن الافعال او الاهدالات التي حدثت اثناء تأدية مهامه حيث ان المشرع الجزائري عرف الربان بانه الشخص الذي يتولى مسؤولية السفينة و انه يرشح من قبل مالك السفينة او مجهزها و علاقته بهم علاقة عمل و انه يعد وكيلاً عنه و ممثلاً له ، يتميز ربان السفينة باختصاصات عديدة بصفته ممثلاً للمجهز او نائبه القانوني في مباشرة السلطات المقررة له ، بصفته تابعاً للمجهز فيما يتعلق بقيادة السفينة ، و أيضاً تهدف دراستنا الى تسليط الضوء على اهمية دور الربان في ضمان سلامة الملاحة البحرية ، و توعية الربان بالمسؤوليات الجنائية المحتملة التي قد يتحملها في حالة الاهدال او القصد الجنائي .

الكلمات المفتاحية: ربان، سفينة، مسؤولية جنائية، سلامة بحرية.

Summary:

The criminal liability of the ship's captain addresses the legal aspects that hold the captain criminally responsible for acts or negligence that occurred during the performance of his duties, as the Algerian legislator defines the captain as the person who takes charge of the ship and that he is nominated by the ship's owner or outfitter and his relationship with them is a work relationship and that he is considered his agent and representative. The ship's captain is characterized by many specialties in his capacity as a representative of the supplier or his legal representative in exercising the authorities assigned to him, and in his capacity as a subordinate of the supplier with regard to driving the ship. Our study also aims to shed light on the importance of the role of the captain in ensuring the safety of maritime navigation, and Educating the captain about the potential criminal responsibilities that they may bear in the event of negligence or criminal intent.

Key words: captain, the ship, criminal responsibility, marine safety