

جريمة التسلل عبر البحر عن طريق السفن البحرية The crime of infiltration across the sea by sea ships



طيب إبراهيم ويس¹،

¹ كلية الحقوق والعلوم السياسية 19 مارس 1962 جامعة الجبلالي اليابس سيدي

بلعباس، tayebbrahimouis@yahoo.fr



تاريخ النشر: 2021/11/30

تاريخ القبول: 2020/08/04

تاريخ الإرسال: 2020/07/23

ملخص:

يعتبر النقل البحري عاملاً من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحراً (أشخاص، بضائع)، والعكس صحيح، والنقل البحري بصفة عامة ذو طبيعة خاصة نظراً لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية، من أهم التأثيرات العنصر البشري الذي هو مصدر لكثير من المشاكل، إذ يتطلب نظام النقل البحري مبادئ قانونية لا يمكن تفاديها للعبور على سطح السفينة منها تذكرة السفر، التصريح البحري... الخ.

كلمات مفتاحية: النقل البحري، المسافرين خفية، القانون، المسؤولية.

Abstract :

Maritime transport is one of the factors on which foreign trade is based and is affected, and the more active the foreign trade, the higher the quantities transported by sea (people, goods) and vice versa, 1 and the shipping in general is of a special nature given the risks to the ships during the voyage The most important of which is the human element which is the source of many problems. The maritime transport system requires unavoidable legal principles to cross the deck, including the ticket, the maritime declaration, etc.

key words ; Shipping - Hidden Travelers - Law - Responsibility.

1- المؤلف المرسل: الاسم الكامل، الإيميل: authora.s@mail.com

مقدمة :

لقد عرفت الدول المتقدمة تطورا كبيرا في المجال التكنولوجي وفرص العمل ومع انتشار البطالة في الدول الفقيرة اندفع شباب الدول الأخيرة إلى العزم على الهجرة الغير شرعية نحو الدول الصناعية باستعمال مختلف وسائل النقل ولعل أهم سبيل مسهل للهجرة هو الطريق البحري بواسطة السفن التجارية والسفن الناقلة للأشخاص أو المسافرين لكن دون سند قانوني لامتثالها(1)، وقد دفع ذلك بقوة المجتمع البحري ومؤسساته لإظهار رغبته الجامعة في العناية بهذه المشكلة حيث نجد اللجنة البحرية الدولية قد تبنت معاهدة دولية بخصوص هذا وتتمثل في معاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر والتي أبرمت في يوم 10 أكتوبر 1957 بمدينة بروكسل، هدفها محاربة الهجرة غير الشرعية عبر البحر بواسطة السفن التجارية وسفن نقل المسافرين (2).

هذه المعاهدة جاءت لمساعدة ربان السفينة وسلطات الميناء في الإجراءات التي تتخذ ضد الراكب المتسلل والآثار المترتبة حالة اكتشافه على ظهر السفينة، لكن المعاهدة لم تكن مفتوحة بل جاءت بضابط حتى يمكن تطبيقها، أولها أنها تطبق فقط في مجال النقل الدولي دون النقل الداخلي، والمقصود بالنقل الدولي الذي يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة وغالبا ما يتم بين نقطتي القيام والوصول تقعان في دولتين مختلفتين مثل ذلك ميناء مرسيليا وميناء الجزائر العاصمة، أما حالة النقل الداخلي الذي يتم بين مينائين تابعين لدولة واحدة فإن المعاهدة تستبعد ولا تطبق لأن ذلك يعتبر مسألة داخلية يخضع تنظيمها لأحكام القانون الجنائي والبحري.

إذن إذا تحقق التسلل أثناء النقل الدولي فتطبق المعاهدة بإطلاقها، وأول إجراء جاءت به أنها سمحت لربان السفينة إخراج الراكب المتسلل في أول ميناء تصل إليه السفينة أو يسلمه إلى السلطة المختصة، وتلتزم هذه الأخيرة بقبول

المتسلل ولها خيار معاقبته أو ترحيله إلى الدولة التي تحمل جنسيتها إن تعذر ذلك فإلى ميناء التسلل مع التزام الدولة المرحلة إليها المخالف بقبوله، وقد أتت المعاهدة باستثناء على إجراء الترحيل حيث سمحت لدولة الميناء الحق في منح اللجوء السياسي للمتسلل(3).

ومن أهم آثار المعاهدة أنها تضع على عاتق السفينة التي اكتشف المتسلل على ظهرها مصاريف الترحيل، ولعل الأثر الخطير الذي جاءت به يمس الراكب المتسلل إذ تتعدم أي مسؤولية لسفينة المتسلل على ظهرها من تحمل الأضرار الجسمانية التي قد تصيب المتسلل أثناء الرحلة البحرية(4) كحادث التصادم، والجزائر باعتبارها جزء لا يتجزأ من هذا العالم تعاني ظاهرة تسلل الراكبين عبر البحر بطريقة غير شرعية بشكل يرتفع يوماً بعد يوم، لكن ما هي الأسباب الدافعة إلى ذلك؟.

ومن خلال البحث في جذور المشكلة يتضح لنا أن هناك أسباب مباشرة وأخرى غير مباشرة تقف وراء ارتفاع نسبة التسلل عبر البحر.

1 . الأسباب الغير مباشرة.

1.1. الوضعية الاجتماعية والاقتصادية للبلاد: عامة فإن سن الراكب المتسلل عبر البحر يتراوح ما بين 13 إلى 35 سنة وتأتي شريحة الرجال في المقدمة بنسبة 98% مقارنة بالنساء رغبة منهم في الهروب من شبح البطالة، أزمة السكن، التسرب المدرسي... الخ، وتحقيق أهدافهم الاجتماعية التي تتلخص في ثلاث مبادئ: العيش في بلد الأحلام، الحصول على منصب عمل دائم ومكسب، الحصول على رفاهية اجتماعية.

2.1. الفراغ القانوني: إذ على المستوى الدولي يوجد فقط اتفاقية واحدة التي عقدت في بروكسل في 10 أكتوبر 1957 والتي للأسف لم تدخل حيز النفاذ لحد اليوم لنبذها من طرف مختلف دول المجتمع الدولي واعتبارها تدخل في الشؤون الداخلية والسيادة الوطنية، وأما على المستوى الوطني عجز تشريعي واضح واكتفاء المشرع الجزائري بنصوص لا تسمن ولا تغني.

2. الأسباب المباشرة.

1.2 أسباب متعلقة بالميناء: الميناء هو رقعة محادية لمياه البحر حيث تتم على مستواه عملية الشحن والتفريغ لمئات السفن يوميا وهذا ما يصعب عملية رقابة الميناء وعلى العموم تتخلص تلك الصعوبات في النقاط التالية:

- شساعة مساحة الميناء، طبيعة تكوين المنشآت المينائية، الحركة الدائمة للسلع والأشخاص يوميا، غياب وسائل الرقابة العصرية كالكاميرات، تواطؤ عمال الميناء مع المتسللين، نقص الإنارة الليلية.

2.2 أسباب متعلقة بالمتسللين أنفسهم: لجوء المتسللين إلى وسائل احتيالية جدا يصعب من خلالها اكتشافهم كجئهم إلى المناورة باللباس الباهظ الثمن لتضليل الرقابة عنهم، اختبائهم داخل الحاويات داخل غرف المحركات وتعرف الظاهرة ارتفاعا ملحوظا من سنة إلى أخرى مثلا: سنة 2016 تم ضبط 90 متسللا عبر مختلف موانئ الوطن ليرتفع العدد سنة 2019 إلى 140 متسلل، نهاية سنة 2019 إلى 175 متسلل ويأتي ميناء الجزائر العاصمة في مقدمة الموانئ الجزائرية متبوعا بمينائي أرزيو وعناية على التوالي (5).

سنحاول من خلال دراستنا المبسطة هذه الوقوف عند نظام المسؤولية الذي يخضع له الراكب المتسلل عبر البحر والإجراءات التي تتخذ حياله طالما أنه بعمله هذا الغير مشروع يمس بسمعة السفن الوطنية ويهدم ثقة المتعامل الأجنبي الناقل البحري في قدرة السلطات الجزائرية على توفير الأمن داخل موانئها خاصة مع المصطلح الدولي الجديد الخاص بمكافحة الإرهاب والذي تولد عنه القانون الدولي لأمن السفن والمنشآت المينائية والمعروف (COODE ISPS) والذي جاء بعد أحداث 201/09/11 التي ضربت الولايات المتحدة الأمريكية وبالضبط في 2002/12/12 ودخل حيز النفاذ في 2004/07/01، فإن هذا الأخير يعتبر كل راكب متسلل أبلغ عنه على مستوى السفينة إرهابيا وهذا أمر خطير جدا.

1. مسؤولية الراكب المتسلل عبر البحر: قبل الحديث عن مسؤولية الراكب المتسلل عبر البحر في التشريع الجزائري لا بد لنا من معرفة من يكون الراكب المتسلل؟ .

فالراكب المتسلل عبر البحر أو بالمصطلح الشائع الشخص الهارب هو كل شخص يركب السفينة خفية عن طاقمها ويبقى مختبأ طيلة الرحلة، أما معاهدة بروكسل لسنة 1957 السابقة الذكر تعرفه في مادتها الأولى أنه: " كل شخص يركب السفينة للإبحار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن من قائد الباخرة أو السلطات التي لها حق منح التصريح"(6).

فالرضاء ركن أساسي لقيام عقد النقل ويعبر عنه بواسطة تذكرة السفر، فانعدام هذه الأخيرة تجعل العلاقة بين الراكب والسفينة سلبية مما يترتب عليها قيام المسؤولية المدنية والجزائية نتيجة عمله الغير مشروع (7) الذي يضر بمصلحة الناقل المادية ويعرضه لخسارة (غرامات) ،ويقبله تضرر الدولة لأن التسلل من الموانئ الوطنية إلى ظهر السفينة معناه أن الدولة غير قادرة على حماية موانئها والسفن الراسية فيهم ثقة المتعامل الأجنبي في وجود أمن مينائي خاصة مع تطبيق القانون الدولي لأن السفن والمنشآت المينائية (ISPS).

1. المسؤولية المدنية لراكب المتسلل عبر البحر: الرضاء ضروري في عقد النقل ويثبت عملا بتذكرة السفر سواء كانت باسم الراكب أو لحاملها،فتسلل الشخص إلى ظهر السفينة قصد السفر إليها دون أن تكون تذكرة سفر يكون قد ارتكب الفعل الضار الذي يمس بمصلحة محمية قانونا وهي مصلحة السفينة(8)،وعليه تطبيقا للقواعد العامة وكذا معاهدة بروكسل لسنة 1957 السابقة الذكر فإن المتسلل ملزم بأداء وإصلاح كل ضرر سببه للسفينة، فيقع عليه تسديد ثمن المسافة التي قطعها على متن السفينة(9).

1. 1. حالات قيام المسؤولية المدنية لراكب المتسلل:

1. 1. 1. 1. عدم دفع مقابل النقل: إن عقد النقل من العقود الملزمة لجانبين فيقع على الناقل القيام بإيصال المسافر أو الراكب إلى المكان المتفق

عليه، على أن يلزم الراكب بدفع المقابل لذلك، ويتم التعبير عن رضاء الطرفين بواسطة تذكرة السفر هي وثيقة يمنحها الناقل للمسافرين تثبت التزامات الطرفين(10)، فالراكب الذي لا يحمل تذكرة السفر يكون قد ارتكب عملا غير مشروع واغتصب حقا ليس له ما يبرره، وزيادة على ذلك يكتسب صفة الراكب المتسلل حسب قواعد معاهدة بروكسل سنة 1957 الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر، وينجم عن اكتساب صفة المتسلل تحويل ريان السفينة صلاحيات واسعة للغاية للسلطات المينائية المختصة.

1. 1. 1. 2. إلحاق ضرر بممتلكات الغير: الراكب المتسلل يمر بعدة

مراحل متتابعة لغاية الوصول إلى ظهر السفينة ومن شأن هذا إحداث ضرر بالغير سواء بممتلكات الميناء أو السفينة:

1. 1. 1. 3. الضرر اللاحق بالممتلكات المينائية: المتسلل يمر إيجابيا

عبر محيط الميناء قصد الوصول إلى هدفه، حيث يقوم باستعمال شتى الوسائل المتاحة أمامه للتسلل إلى حرمة وعموما تتخلص هذه الأعمال في ما يلي: إتلاف القضبان الحديدية الحامية لمحيط الميناء، إتلاف الأبواب المؤدية للميناء، تخريب التيار الكهربائي، هذه الأفعال هي على سبيل المثال يلجأ إليها أغلب المتسللين حتى يحققون أحلامهم بالهجرة.

1. 1. 1. 4. الضرر اللاحق بالسفينة: المتسلل عندما يصعد إلى ظهر

السفينة فإنه يقوم بأي تصرف جنوني قصد الإبحار على متنها كقيامه:

- بكسر قفل حاوية والاختباء داخلها، كسر باب غرفة المحركات والاختباء داخلها، إتلافه للبضائع المشحونة باستهلاك جزء منها أو التخلص منها، وعليه إذا توفرت أي حالة من الحالات السابقة الذكر فإن المتسلل يظل مسؤولا في مواجهة صاحب الحق في التعويض طبقا للقواعد العامة الموجودة في القانون المدني الجزائري.

2. آثار قيام المسؤولية المدنية للراكب المتسلل: إن الراكب المتسلل إلى ظهر السفينة مسؤول مسؤولية شخصية عن خطئه ويتحمل نتائج عمله العمدي الغير مشروع.

1. 2. دفع أجرة النقل كاملة أو ثمن المسافة التي قطعها: المتسلل الذي يضبط على ظهر السفينة ملزم بأداء لناقل ثمن التذكرة أو ثمن المسافة التي قطعها على ظهر السفينة وهذا جاء صريحا بموجب معاهدة بروكسل لسنة 1957 في المادة الرابعة وقد اقتبس المشرع الجزائري نص المادة اقتباسا حرفيا في المواد القانون البحري بأنه لا يعني أي إجراء يتخذ ضد الراكب المتسلل من الالتزام بدفع الأجرة للسفر عن الرحلة التي قطعها(11).

2. 2. تعويض الضرر الناتج: من المنطقي وإعمالا بقواعد المسؤولية المدنية فإن للمتسلل مسؤولية كاملة عن أفعاله ويلتزم في مواجهة المتضررين بتعويض كل ضرر سببه لهم حسب المنهج الآتي:

2. 3. تعويض السلطة المينائية: إذا قام المتسلل بأعمال ضارة ضد الممتلكات المينائية كما ورد في الفقرة السادسة فإنه ملزم بأداء تعويض مالي مقابل ومساوي لمقدار الشرر المتسبب فيه.

2. 4. تعويض مالك السفينة: المتسلل يقف في مواجهة مالك السفينة أو مجهز بتعويض كامل عن:

- المواد الغذائية التي استهلكها طيلة الرحلة البحرية دون مقابل، لأن قد تستمر لعدة شهور والمتسلل معها يصبح في مكانة الإثراء بلا سبب.
- عن الأضرار التي سببها للسفينة كالكسر والغرامة التي فرضت عليها إذا ضبط على متنها من طرف السلطات المينائية.

تعويض الناقل عن التلف الذي أصاب البضاعة جراء تصرفه المشين، فالناقل حق تتبع المتسلل بالدعوى الرجوع بعد دفع تعويض الخسائر لشاحنين لأن تدخل المتسلل في الإلتلاف لا يسقط المسؤولية عن الناقل بدفعها بل يبقى مسؤولا وهذا ما أخذت به غرفة التحكيم في باريس في 1997/10/24

اعتبرت الخسائر التي تصيب البضاعة جراء تصرف المتسلل سببا من الأسباب مسؤولية الناقل لأنه هو المسؤول عن حراسة السفينة(12).

2. 5. دفع تعويض دخول الميناء دون رخصة: إن دخول الميناء يخضع

لإجراءات مشددة باشتراط الحصول على متن إذن مسبق للدخول، والغرض من ذلك حماية الممتلكات المينائية والسفن الراسية بالميناء خاصة مع تطبيق القانون الدولي لأمن السفن والمنشآت المينائية الذي تعتبر أن التناول على الميناء دون رخصة يعتبر عملا إرهابيا وأمر خطير جدا. وأثر دخول الميناء دون رخصة قصد التسلل إلى السفن الراسية، يعرض المتسلل إلى تعويض مالي من 1.000 إلى 2.000 دج(13).

3. المسؤولية الجزائية للراكب المتسلل عبر البحر: إن امتطاء السفينة

دون الشكل القانوني المطلوب نتيجة ارتكاب مخالفة للقواعد والأنظمة البحرية المعمول بها، هذا وحده كفيل بأن يفتح المجال لربان السفينة لاتخاذ جميع التدابير التحفظية ضد الراكب المتسلل تمهيدا لتسليمه للسلطة البحرية المختصة طبقا لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر(14)، ومن بين التدابير التحفظية التي يخضع لها الراكب المتسلل التحقيق الابتدائي يقوم به ربان السفينة لأخذ المعلومات الأولية من هذا الراكب كالتحقق من الهوية، معرفة ميناء التسلل ودوافع الركوب... الخ(15).

3. 1. القواعد الإجرائية للمسؤولية الجزائية للراكب المتسلل عبر البحر:

يمر الراكب المتسلل الذي تم ضبطه على متن السفينة بمراحل متتابعة لحين تسليمه للسلطات المختصة، ويمكن تبيان هذه الإجراءات كما يلي:

3. 1. 1. ضبط الراكب المتسلل: يعتبر أول مرحلة في سلسلة الإجراءات

التي تتخذ ضد الراكب المتسلل، والضبط قد يكون من طرف أحد أفراد الطاقم الذي يقوم بالقبض عليه وتسليمه لغرفة القيادة المتمثلة في الربان المؤهل قانونا للتعامل معه هذا الموقف، أو يكون الإخطار من طرف أحد الركاب الذي وجد المتسلل مختبئ في غرفته أو مغتصبا مكانه المخصص له(16).

3. 1. 2. التحقيق الإداري: التحقيق الإداري يختص به الربان بموجب

المعاهدات الدولية والأعراف القديمة باعتباره على السفينة "السيد بعد الرب" وطالما أن السفينة تحمل على متنها مجتمعا متنقلا يقتصر على أفراد الطاقم والمسافرين لذلك استوجب ذلك منح ربان سلطة التحقيق لحفظ النظام والأمن على متن السفينة إذن بمجرد تسليم الراكب المتسلل للربان فإن هذا الأخير يشرع مباشرة في التحقيق معه حسب المنهج الآتي:

3. 1. 3. التحقق من الهوية: يقوم الربان بالتحقق من هوية المتسلل

لمعرفة هويته، ويركز خاصة لمعرفة الجنسية التي يحملها حتى يتسنى له معرفة الميناء الذي تسلل منه، لكن الجانب العملي أصعب بكثير فأغلب ربان السفن يواجهون صعوبة في التحقق من الهوية لأن أغلب المتسللين يلجئون إلى التخلص من الوثائق الهوية حتى لا يتم تحديد هويتهم والبلد الذي ينتمون إليه الأمر الذي يجعل الربان في حرج في كيفية التعامل مع الوضع.

3. 1. 4. التحقق من طريقة التسلل إلى السفينة: يقوم الربان باستجواب

المتسلل عن الكيفية التي تم من خلالها التسلل إلى ظهر السفينة، حيث يسأله عن التسلل هل جاء بمساعدة أطراف في الميناء، وهل تسلله إلى السفينة جاء بمساعدة أشخاص عاملين ضمن الطاقم أم جاء تلقائيا نتيجة تهاون أفراد الطاقم في مباشرة مهام الحراسة.

3. 1. 4. إجراء مواجهة بين المتسلل وأحد أفراد الطاقم الذي ساعده:

هذا الإجراء يكون في حالة ما إذا أقر المتسلل أن تسلله إلى السفينة جاء بمساعدة شخص معين من الطاقم، فيلجأ الربان لإجراء مواجهة بينهما لتحديد خطأ كل واحد منهما وعلى أساسه اتخاذ الإجراء التحفظي (17).

3. 1. 5. .توقيع المتسلل على المحضر: بعد الانتهاء من التحقيق يدون

الربان على الفور كل المعلومات السابقة في سجل المخالفات والإجراءات المتخذة ضد المخالف، ثم يطلع هذا الأخير على جميع البيانات ويطلب منه توقيعها لإعطاء أكثر ضمانة ولكن إن رفض التوقيع يسجل رفضه (18).

3. 1. 6. وضع المتسلل تحت المراقبة: وضع المتسلل تحت المراقبة هو

إجراء استثنائي وتحفظي خوله القانون للربان وهو شبه بالأمر بالإيداع الذي يصدره قاضي التحقيق ضد المتهم(19).

3. 1. 6. تسليم المتسلل لسلطات ميناء الوصول: بمجرد وصول

السفينة إلى الميناء يقوم الربان إلزاما خلال 24 ساعة من وصوله بإرسال المحضر التحري للمخالفة والموقع حسب الأصول والمعد طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا بمعرفة سلطات الميناء، ونشير إلى أن المحضر المحرر من الربان له حجية صالحة إلى أن يثبت عكس ما جاء في المحضر(20).

كل الإجراءات السابقة الذكر تطبق في حالة ما إذا كانت السفينة الجزائرية ورست بميناء جزائري، لكن على العموم فإن معاهدة بروكسل السابقة الذكر تجيز لربان السفينة أن يخرج الراكب في أول ميناء تصل إليه السفينة(21)، وأن يسلمه إلى السلطة المختصة في هذا الميناء (المادة الثانية) لكن الجانب التطبيقي والعملي هو مخالف لما هو مدون في النصوص إذ يعمد الربان الذين يضبطون المتسلل إلى إطلاق سراحه خلسة وذلك لتجنب دفع مصاريف إعادة ترحيل المتسلل لميناء ما دامت معاهدة بروكسل في المادة الرابعة تلتزم بذلك، وقد أخذ بها المشرع الجزائري في المادة 545 فقرة ثانية من القانون البحري.

3. 2. آثار قيام المسؤولية الجزائية للراكب المتسلل:**3. 2. 1. توجيه التهمة: بعد تسليم المتسلل مرفوقا بمحضر التحقيق**

الأولي إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا يقوم هذا الأخير بإجراء التحقيق التكميلي مع المتسلل المخالف ويتم ما جاء في المحضر الأولي ويعطي أكثر ضمانا للمخالف للدفاع عن نفسه(22) ثم بعد ذلك يوجه له تهمة التسلل دون وجه حق ويأمر بإحالاته على المحكمة المختصة لينال جزاء الفعل غير المشروع.

2. 2. 3. المحكمة المختصة بمحاكمة المتسلل: حسب نصوص وأحكام

القانون البحري الجزائري فإن المحكمة المختصة بالمحاكمة هي محكمة مقر ميناء التسليم، والتكليف القانوني يحيل إلى محكمة الجنح والمخالفات طالما أن العقوبة المقررة نتيجة التسلل هي الحبس(23)، ويدان المتسلل خفية إلى السفن التجارية وسفن نقل المسافرين بعقوبة الحبس من (6) ستة أشهر إلى (5) خمس سنوات وبغرامة مالية تتراوح ما بين 10.000 إلى 50.000 دج(24).

والمشرع الجزائري لم يكلف نفسه عناء معالجة الموضوع في قسم خاص حتى يسهل الأمر على مختلف السلطات بما فيها من قضاة وسلطات المينائية بل اكتفى بمجرد نصوص منقولة عن معاهدة بروكسل لسنة 1957 الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر انطلاقا من المواد 857 إلى 859 من القانون البحري، الأمر الذي دعانا للبحث في هذا الجزء عن المواد الأخرى المتعلقة بموضوعنا والموزعة بين مختلف أبواب وأقسام القانون البحري (25).

4. مسؤولية طاقم السفينة عن الراكب المتسلل: أفراد الطاقم هم مجموعة

الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة، ويعبر عنهم بالمصطلح القانوني الدقيق (كل شخص يرتبط مع السفينة بعقد عمل بحري)(26). وقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 02/02 المؤرخ في 2002/01/06 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، وقسم أفراد طاقم السفينة إلى قسمين:

القسم الأول: يضم هذا القسم ضباط السطح ويدخل تحت هذا المصطلح:

-ربان السفينة يتولى قيادة السفينة وإدارتها، ضابط الملاحة يتولى تسيير السفينة ومناوراتها، المهندس البحري يتولى إدارة وصيانة آلات السفينة،-ضابط الراديو يتولى جميع عمليات الاتصال بالموانئ أو السفن الأخرى.

القسم الثاني: يضم فئة البحارة الذين يساعدون الربان وضابط الملاحة

في الأعمال البحرية بمختلف أنواعها سواء كان في غرفة القيادة أو على السطح، ومنهم من يشتغل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندس البحري

كالميكانيكيين، وفئة الخدمة العامة من أجل الطاقم والربان كرئيس الخدم والطباخ والخبازين... الخ.

1. 4 مسؤولية ربان السفينة عن الراكب المتسلل: لا نستطيع الحديث

عن مسؤولية ربان السفينة دون تبيان الدور والمركز الفريد الذي يتمتع به وصلاحيته الكبيرة جدا على ظهر السفينة والتي من خلالها نستشف مسؤوليته، فالربان هو أهم شخص على متن السفينة باعتباره نائبا عن المجهز، فيتولى قيادة وإدارة وتدبير شؤون السفينة. لذلك تقضي المبادئ العملية وقواعد أصول الفن البحري السليم التي أساسها العادات والأعراف البحرية القديمة على الربان القيام بالعديد من الواجبات والالتزامات بفرض الأمن والرقابة على ظهر السفينة(27). فوجود الراكب المتسلل على ظهر السفينة يرجع إلى فرضيتين:

- الفرض الأول راجع إلى إهمال الربان القيام بالواجبات والالتزامات المهنية التي يتطلبها منه القانون البحري والنصوص التنظيمية.
- الفرض الثاني راجع إلى تواطؤ الربان مع الراكب المتسلل قصد تهريبه خارج حدود دولة الميناء مقابل مزايا مادية باهظة.

1. 1. 4 المسؤولية التأديبية لربان السفينة على الراكب المتسلل: توقيع

العقوبة التأديبية على الربان أمر حتمي، إذا ثبت إخلاله بالقواعد العملية، لأن من شأن تصرفه المشين والغير مشروع تعريض السفينة المخالفة إلى دفع غرامة مالية جزافية تقتطع من ميزانية السفينة وتسلم لدولة الميناء الذي اكتشف المتسلل(28). وإن دفع الغرامة يضر بمصلحة طاقم السفينة قبل المجهز ما دام أن الغرامة تسدد من ميزانية السفينة التي هي مخصصة أصلا لحاجات الطاقم ومؤننته وليس لدفع غرامات، من هنا يظهر لدينا جليل ضرر الربان على محيطه العملي والذي لا محالة يعرضه لعقوبة تأديبية ومسؤولية كاملة وتوقيع العقوبة التأديبية يخضع حسب المادة 564 و472 إلى مرحلتين إجباريتين إذا تم مخالفتها تصبح العقوبة باطلة وعديمة الأثر.

1.1.1.4 مرحلة التحقيق الإداري: حالة ارتكاب الربان للمخالفة فإنه

يخضع لتحقيق إداري مسبق قبل اتخاذ أي شكل من الأشكال ضده، والتحقيق يتم بمعرفة متصرف الشؤون البحرية، إذا وقعت المخالفة في ميناء جزائري أو السلطة القنصلية خارج الموانئ الجزائرية(29)، وترتكز مهمة السلطات السابقة الذكر على التحقيق مع الربان عن طريق الاستجواب والسماع (30).

2.1.1.4. تحديد العقوبة التأديبية: إن درجة العقوبة التأديبية يحددها

التحقيق الإداري، فهو يظهر بوضوح الخطأ الذي قام به الربان، وقد أورد المشرع الجزائري ترتيبا للعقوبات التأديبية حسب خطورة الفعل تأتي تنويجا للتحقيق الإداري الذي يدين الربان بارتكابه خطأ تأديبيا تترتب عليه المسؤولية الإدارية، كما يأتي أيضا كنتيجة حتمية لخيانة الثقة التي وضعت في شخصية الربان باعتباره ممثل للمجهز والدولة في آن واحد.

وبمراجعة المادة 471 من القانون البحري نلاحظ أن القانون رتب العقوبات التأديبية حسب درجة الخطأ كالاتي: التوبيخ-الإندار الشفوي أو الكتابي-الإيداع على متن السفينة-التأنيب-المنع من ممارسة الوظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد-الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة-التنزيل من الرتبة-العزل-الشطب من سجل رجال البحر-السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة.

3.1.4. المسؤولية الجزائية للربان عن الراكب المتسلل: الربان يسأل

جزائيا عن قبوله للراكب المتسلل إما عمدا أو إهمالا، وتظهر المسؤولية في جريمة إساءة استعمال سلطته كقيامه مثلا بالتخلص من الراكب المتسلل برمييه في أعالي البحر لإخفاء أي أثر له، أو قيامه بمناورة بحرية للسفينة لنقل الراكب المتسلل من السفينة الأولى إلى السفينة الثانية فهذه العملية تعرض السفينتين والأرواح للخطر وأقرب لمخالفة أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لسنة 1910، هذا بالإضافة أن انحراف الربان عن خط السير (33).

وقد أورد التشريع البحري حالات على سبيل المثال يمكن من خلالها إثبات المسؤولية الجزائية للربان عن الراكب المتسلل عبر البحر.

1. 3. 1. 4. عقوبة القبول العمدي للمتسلل وتمويله:

1. 1. 3. 1. 4. الإركاب العمدي للمتسلل: يعاقب الربان الذي يقوم

عمدا بقبول الراكب المتسلل بالحبس من (6) أشهر إلى (5) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 إلى 50.000 دج(34).

1. 4. 3. 1. 2. بيع المواد الغذائية للراكب المتسلل:المشروع

الجزائري يعاقب على القيام بسرقة التموين من احتياط السفينة قصد تموين الراكب المتسلل بالمواد الغذائية عن طريق بيعها له وقصد تحقيق الربح فإن العقوبة تكون ما بين (6) ستة أشهر إلى (5) خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 200.000 دج لكل شخص من أفراد الطاقم يعمد لبيع مواد غذائية لتموين أشخاص على متن السفينة(35).

1. 4. 3. 1. 3. عقوبة ممارسة العنف ضد المتسلل:القانون منع

منعاً باتاً على الربان ممارسة أي شكل من أشكال التعسف في استعمال السلطة، فضبط الراكب المتسلل على ظهر السفينة لا يخول لربان السفينة حق استعمال العنف ضده بل التحفظ عليه لحين تسليمه للسلطات، وعليه فعقوبة استعمال العنف من طرف الربان يعرضه لعقوبة من (6) ستة أشهر إلى (5) خمس سنوات وبغرامة مالية من 100.00 إلى 500.00 دج(36).

1. 4. 3. 2. عقوبة الإهمال المؤدي لتسلل والحوادث البحرية:

1. 4. 3. 1. 1. الغياب الغير مبرر عن السفينة أثناء استعدادها

للإبحار:القانون يلزم الربان بالإشراف بنفسه على تسيير أمور السفينة وعدم إهمال واجباته كضابط عمومي وممثل للسلطة خاصة إذا نتج ضرر نتيجة إهماله كأنغماس الراكب المتسلل في السفينة جراء الإهمال، فالعقوبة هي الحبس من (6) ستة أشهر إلى (5) خمس سنوات وبغرامة مالية من 10.000 إلى 50.000 دج(37).

4 . 1 . 3 . 2 . 2 . المناورة البحرية لتسليم المتسلل: إذا نتج عن

المناورة خسائر مادية أو بشرية يتحمل الربان جزاء العمل الغير محسوبة عواقبه والذي يخل بالنظام، حيث أن المشرع نص على أنه مجرد تعريض السفينة أو الأشخاص للخطر جراء المناورة فإن العقوبة عنه تكون الحبس من (6) ستة أشهر إلى (5) خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 إلى 500.000 دج(38).

أما إذا نتج عن المناورة أضرار مادية وجسمانية فإن العقوبة تشدد وترفع للحبس من (2) سنتين إلى خمس سنوات هذا في حالة وقوع عجز دائم للأشخاص، في حين إذا وقعت الوفاة فإن العقوبة تضاعف إلى أقصاها بالسجن من (10) عشر سنوات إلى (20) عشرون سنة(39).

4 . 1 . 3 . 2 . 3 . إهمال إعلام السلطات عن عملية إركاب وإنزال

المتسلل دون مبرر قانوني: يلزم القانون من الربان في حالة إركابه أو إنزاله الراكب المتسلل أن يقوم جبرا بتسجيل ذلك في جدول الطاقم وإعلام السلطات وإلا تعرض لغرامة مالية ما بين 50.000 إلى 100.000 دج(40).

الخاتمة:

ومن خلال البحث في موضوعنا ظهرت لنا جهة جديدة مسؤولة بقسط أكبر على تسلسل الركاب المتسللين عبر البحر ألا وهي السلطة المينائية التي يقوم أعوانها بتسهيل مهمة التسلسل، ويأتي في مقدمتهم أعوان الحراسة والمراقبة إذ يقومون بالتفاوض مع شبكات مختصة في عمليات التهريب البشري وإلى الخارج مقابل مزايا مادية ومالية حسب عدد المتسللين، وظاهرة تورط أعوان الحراسة تعرف ارتفاعا ملحوظا حيث يوجد ما لا يقل عن 50 قضية مطروحة على محاكم وهران والعاصمة وعنابة، تورط فيها أعوان السلطة المينائية(41).

ومهمة أعوان الحراسة هو رقابة رسو البواخر الأجنبية الوافدة إلى الميناء وبعد ذلك تسهيل مهمة توغل المتسللين إلى حرم الميناء قصد امتطاء السفينة

المعينة من طرف المتسلل، وغالبا ما تنتهي عملية التسلل بأحداث لا يحمد عقباها كإطلاق أعوان الأمن النار على المتسلل أو غرق هذا الأخير عندما يلجأ إلى المغامرة سباحة قصد الوصول إلى ظهر السفينة الراسية قرب الميناء ليلا. ومن خلال كل ما سبق ذكره يظهر لنا جليا مسؤولية السلطة المينائية عن تبعات ذلك وآثاره، لكن هل التشريع الجزائري عالج هذه المسألة؟.

وبعد تفحصنا لتنظيم المؤسسة المينائية المتمثل في المرسوم التنفيذي الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية فإن هذا الأخير يضع على عاتقها مسؤولية ضمان المحافظة على أملاك وأمن الميناء بواسطة أعوانها المؤهلين قانونا وعليه تقع على أعوان السلطة المينائية المتورطين بعملية نوعين من المسؤولية، الأولى مسؤولية تأديبية تخضع للقواعد العامة الموجودة في قانون العمل، وأما المسؤولية الثانية فهي جزائية جراء العمل الغير مشروع لأعوان الحراسة.

1. **غرامة مالية:** يخضع عون الحراسة المتورط في تسهيل عملية التسلل إلى غرامة مالية تتراوح ما بين 100.00 دج إلى 500.00 دج (42).
2. **عقوبة سالبة للحرية:** جاء المشرع الجزائري واضحا ونص على أن أي موظف مهما كانت صفته يساعد على اليايسة (الميناء) على إركاب أو إنزال الراكب المتسلل أو إخفائه، فإنه يخضع لعقوبة تتراوح ما بين ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات (43)، ونلاحظ على النص القانوني أن العقوبة المقررة غير ردية لإيقاف تورط أعوان آخرين في عملية التسلل.

بعد دراسة الجزء الثاني من موضوعنا يظهر لنا جليا الدور الكبير الذي يلعبه الربان وطاقمه في مجال العلاقات البحرية، فصلاحهم يسد الباب أمام الراكب المتسلل للعبور على ظهر السفينة وفسادهم يكون بمثابة جسر الأمان للراكب المتسلل لتنفيذ غرضه الغير مشروع، فمن المستحسن أن تكون رقابة الدولة صارمة على أسطولها البحري بوضع شروط صارمة لتوظيف فقط لمن هم أهل بتولي وظيفة الربان والطاقم للسفينة بإعادة النظر في المادة 386

وما يليها من القانون البحري، ولعل الاستثناء الوحيد الذي ينفي مسؤولية طاقم السفينة عن الراكب المتسلل هو عامل الإرهاق الذي أثبتت الدراسات الحديثة أن 70% في حدوث التسلل ما دام يقضي على قدرة الطاقم في المراقبة وممارسة الوظيفة بشكل تام مما ينجم عنه فتح الباب أمام المتسلل لتحقيق أحلامه، الأمر الذي تفتنت إليه الحكومة الجزائرية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المؤرخ في 26 مارس 2005، المحدد لنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري.

الهوامش:

- 1 - محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري وذو العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 10.
- 2 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، طبعة 1994، ص 46.
- 3 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 47.
- 4- معاهدة بروكسل المبرمة في 10 أكتوبر 1957 الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر.
- 5 - قيشيري فؤاد، "المسافرون خفية"، مذكرة تخرج لنيل شهادة دراسات بعد التدرج متخصص تخصص إدارة بحرية، المعهد العالي البحري ببو سماعيل، دفعة 2003-2004، ص 20.
- 6 - ربان مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر، 1993، ص 146.
- 7 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 320.
- 8- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 319.
- 9 - المادة 02، معاهدة بروكسل السابقة الذكر.
- 10- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 320.
- 11- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 320.
- 12 - "المسافرون خفية"، المذكرة السابقة الذكر، ص 36.
- 13- المادة 939 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 متضمن القانون البحري الجزائري جريدة رسمية رقم 1977/29 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 جريدة رسمية رقم 1998/47.
- 14 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 726.

- 15 - علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية.
- 16- المادة 858 من الأمر السابق ذكره.
- 17 - المادة 562 من الأمر السابق ذكره.
- 18 - المادة 562 الفقرة الثالثة من الأمر السابق ذكره.
- 19- المادة 563 من نفس الأمر.
- 20 - المادة 558 من الأمر السابق ذكره.
- 21 - الدكتور مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 321.
- 22 - المادة 558 من الأمر السابق ذكره.
- 23 - المادة 545 من نفس الأمر.
- 24 - سخري بوبكر القانون البحري الجزائري مدعم بالإجتهد القضائي، دار هومة، 2004، ص39.
- 25 - المادة 545 من الأمر السابق ذكره.
- 26 - كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، ص 9.
- 27- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 109.
- 28 - المادة 545 فقرة أخيرة من الأمر السابق ذكره.
- 29 - BOUKHATMI (F), LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME FACE AUX NOVELLES TECHNOLOGIES , REVUE DE L'UNION NATIONALE DES BARRAUX ALGERIENS L'AVOCAT , BARRAUX DE SIDI BEL ABBAS , N° 04 , P 37
- 30 - الدكتور كمال حمدي، المرجع السابق، ص 35.
- 31 - المادة 472، من الأمر السابق ذكره.
- 32 - المادة 476 من نفس الأمر.
- 33- ربان محدث عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 147.
- 34 - المادة 545 الفقرة الثانية من الأمر السابق الذكر.
- 35- LAMY TRANSPORT , TOM2 , AOUT 1999,p230.
- 36- المادة 524 الفقرة الثانية من نفس الأمر.
- 37 - المادة 527 من الأمر السابق ذكره.
- 38 - المادة 482 من نفس الأمر.
- 39 - المادة 482 الفقرة الثانية من نفس الأمر.

40- المادة 543 من الأمر السابق ذكره.

41 - المذكرة السابقة الذكر، ص 29.

42- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 72.

43 - المادة 452 من الأمر السابق ذكره.

قائمة المراجع والمصادر:

• المؤلفات:

- محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري وذو العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.

- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، طبعة 1994.

ربان مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر، 1993.

- علي البارودي، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.

- كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، 2001.

-سخري بوبكر ، القانون البحري الجزائري مدعم بالإجتهد القضائي، دار هومة، 2004.

• الأطروحات:

- قيشيري فؤاد، "المسافرون خفية"، مذكرة تخرج لنيل شهادة دراسات بعد التدرج متخصص

تخصص إدارة بحرية، المعهد العالي البحري ببو سماعيل، دفعة 2003-2004.

• المقالات:

- BOUKHATMI (F) , LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME
FACE AUX NOVELLES TECHNOLOGIES , REVUE DE L'UNION
NATIONALE DES BARRAUX ALGERIENS L'AVOCAT , BARRAUX DE
SIDI BEL ABBAS , N° 04 .

- LAMY TRANSPORT , TOM2 , AOUT 1999.

• المصادر القانونية:

- معاهدة بروكسل المبرمة في 10 أكتوبر 1957 الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر.

-الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 متضمن القانون البحري الجزائري جريدة

رسمية رقم 1977/29 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25

جريدة رسمية رقم 1998/47.