المقتضيات الجزائية لمواجهة المسافر الخفي في القانون البحري الجزائري

Penal requirements to face the hidden traveler in the Algerian maritime law

أ . د / عبد الحليم بن مشري
جامعة محمد خيضر – بسكرة
مدير مخبر أثر الاجتهاد القضائي على حركة التشريع
h.benmechri@univ-biskra.dz

تاريخ الارسال: 19/ 12/ 2019 تاريخ القبول:2020/01/05 تاريخ النشر::2020/01/16

الملخص:

يعتبر التسلل إلى السفن بطريقة غير نظامية أولى صور تجريم الهجرة غير الشرعية في الجزائر، حيث أن المادة 545 من القانون البحري تجرم هذا الفعل وتعاقب عليه ابتداء من سنة 1998، غير أنه بعد استحداث المادة 175 مكرر 01 في تعديل قانون العقوبات سنة 2009، التي تعاقب على مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية بما في ذلك اجتياز الحدود البحرية، نجد أن بقاء جريمة التسرب خلسة في السفينة في نصوص القانون البحري لا جدوى منه، حيث أن المشرع الجزائري بإصداره القانون 09 – 01 المعدل لقانون العقوبات يكون قد أعاد تنظيم موضوع الهجرة غير الشرعية تماشيا مع الالتزامات الاتفاقية للدولة، ناهيك عن التداخل والتعارض بين النصوص المنظمة لنفس الموضوع من حيث الوصف الإجرامي والعقوبات الجزائية، وقد جاء هذا البحث لتسليط الضوء على الاشكالات المترتبة على التجريم المزدوج والعقوبات المتعارضة، سواء بالنسبة للمسافر الخفي أو شركائه، في كل من القانون البحري وقانون العقوبات.

الكلمات المفتاحية: المسافر الخفي، القانون البحري، قانون العقوبات، مغادرة الإقليم، الهجرة غير الشرعية.

Abstract :

Illegal infiltration of ships is the first form of criminalization of illegal immigration in Algeria. The article 545 of the Maritime Law criminalizes and punishes this act from 1998. However, after the introduction of Article 175 bis 01 in the amendment of the Penal Code in 2009, which penalizes Upon the illegal departure of the national territory, including the crossing of the maritime border, the fact that the crime of hidden sneaking remains in the provisions of the Maritime Law is useless, as the Algerian legislator by promulgating the Law 09-01 amending the Penal Code has reorganized the subject of illegal immigration In line with the Convention's obligations to the State, in addition to the overlap and conflict between the Organization and the texts of the same subject in terms of description and criminal

sanctions . this research aims to shed the light on the problems of the conflicting dual criminality and sanctions , both for the traveler hidden or partners, in both maritime law and the Penal Code.

Keywords : Hidden Traveler, Maritime Law, Penal Code, Leaving the Territory, Illegal Immigration.

مقدمة:

إن موضوع الهجرة غير الشرعية بشكل عام موضوع حديث نسبيا، ولعل أول صوره في التشريع الجزائري ترجع إلى فعل التسلل إلى السفن بطريقة غير نظامية، حيث أنه في فترة التسعينات من القرن الماضي ازداد عدد المتسللين خلسة إلى السفن بمعدل خطير، ويرجع السبب في ذلك إلى التقدم الهائل في وسائل الاتصال من جهة، وغلق باب الهجرة الشرعية من جهة ثانية، بالإضافة إلى عوامل أخرى ثانوية نذكر منها تفشي الفساد بين الموظفين، سواء العاملين في الموانئ أو الطاقم العاملين على متن السفن، حيث أنه بالنظر إلى تصاعد أعداد المتسللين أصبحت هذه الظاهرة تؤرق جهات عدة على رأسها دول الاستقبال عند رسو السفينة على أحد موانئها أو قبل ذلك بقليل[1]، أي بعدما يتمكن المتسللون من النزول على أراضيها، يضاف إلى ذلك التكاليف التي تتحملها هيئات الحماية والتعويض وكذا ضياع الوقت والمجهود لحراسة المتسللين وترحليهم إلى الموانئ التي تسللوا منها[2].

والجزائر كغيرها من دول الانطلاق عانت من هذه الظاهرة، خصوصا في فترة الثمانينيات، وبداية التسعينيات من القرن الماضي، أين أصبحت أوروبا قبلة للعديد من الشبان العاطلين عن العمل، حيث توجهت الأنظار خصوصا إلى السفن الأجنبية الراسية بالموانئ الجزائرية، وهذا من خلال التسرب خلسة في إحدى هاته السفن والانتظار إلى غاية إبحارها، غير أن السلطات ضيّقت الخناق على المبحرين بهاته الطريقة بعد تأمين الموانئ وإحاطتها بالأسوار والحواجز، وتكثيف دوريات المراقبة على الأرصفة، الأمر الذي دفع المتسللين ومساعديهم إلى ابتكار طرق أخرى منها: الانطلاق بزوارق الصيد إلى السفن الموجودة خارج الموانئ[3]، وسجلت بعض القضايا المتعلقة بإلقاء القبض على المتسللين بهاته الطريقة ومحاكمتهم استنادا على نص المادة 545 من القانون البحري[4]، غير أن هاته المتابعات معيبة من أوجه

---

[1] – قد يتم التسلل من وإلى السفينة بعد رسوها في الميناء، أو يتم قبل ذلك بنزول المتسللين في المياه الإقليمية لدولة الاستقبال على بعد أميال قليلة من الشواطئ أو الميناء.

[2] – مدحت عباس خلوصي، **"النقل البحري والإجرام المنظم: التسلل إلى السفن"**، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2003، ص 181.

[3] – رشيد بن فريحة، **جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية**، مذكرة ماجستير في العلوم الجنائية وعلم الإجرام، جامعة تلمسان، 2010، ص 137.

[4] – القانون رقم 98 – 05، المؤرخ في 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم للأمر 76 – 80 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 27 يونيو 1998، ص 21.

عدة سوف نوردها لاحقا في هذا البحث. كما أن هناك أساليب احتيالية لتجاوز المراقبة الأمنية نذكر منها: التسلل من الموانئ التي ينتشر بين العاملين بها تقاضي الرشوة، كما قد يعمد المتسللون إلى العمل لفترة كعمال شحن وتفريغ، وقصدهم مبيّت منذ البداية نحو التسلل متى سنحت الفرصة، وكذا انتحال صفة في إحدى شركات الارشاد البحري، أو التسلل داخل الحاويات[1].

وظلت المادة 545 من القانون البحري هي المادة الوحيدة التي يحتكم إليها في موضوع الهجرة غير الشرعية ابتداء من سنة 1998 أي السنة التي أدخل فيها التعديل على القانون البحري، حيث انصب الاهتمام فقط على حماية الحدود البحرية من خلال تجريم التسرب خلسة في السفينة دون غيرها من الحدود، حيث لم يكن هناك أي مصوغ قانوني للمتابعة الجزائية على مغادرة الإقليم الجزائري (برا، بحرا، جوا)، إلى غاية استحداث المادة 175 مكرر 1 بموجب القانون 09 – 01 المعدل لقانون العقوبات[2]، حيث عاقبت هذه المادة على مغادرة الاقليم الوطني بصفة غير شرعية، سواء تمت هذه المغادرة من مراكز الحدود أو من غيرها، وسواء تمت من الحدود البرية أو البحرية أو الجوية، وتكون هذه المادة قد استغرقت المادة 545 من القانون البحري، الأمر الذي يدفعنا للتساؤل الرئيسي في هذه الدراسة الذي يرتكز حول ما يلي: **ما جدوى بقاء المادة 545 من القانون البحري بعد استحداث المادة 175 مكرر 1 من قانون العقوبات المنظمة لذات الموضوع؟**

ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيسي التساؤلات الفرعية التالية:

– كيف يحل الازدواج التشريعي من حيث التجريم والعقاب بخصوص جريمة التسرب خلسة في السفينة؟

– ما هي أركان جريمة التسرب خلسة في السفينة؟

– ما هي العقوبات المسلطة على مرتكب هذه الجريمة ومساعديه؟

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على المنهج التحليلي، حيث ركزنا على معالجة نص المادة 545 من القانون البحري على ضوء ما أدخله المشرع الجنائي من تعديلات، وخصوصا المادة 175 مكرر 1 من قانون العقوبات، وكذا التطبيقات القضائية المرتبطة بهذه المواد، وبيّنا مختلف نقاط التداخل والتعارض إن على مستوى التجريم أو العقوبات المسلطة في مختلف النصوص الناظمة للمقتضيات الجزائية لمواجهة المسافر الخفي.

---

[1] – مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 182 وما بعدها.

[2] – القانون رقم 01/09، المؤرخ في 25 فيفري 2009 المعدل والمتمم للأمر 156/66 المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادر: 08 مارس 2009.

وللإجابة على تساؤلات الدراسة، وتحقيق الأهداف المرجوة منها، قسمنا هذه الورقة البحثية إلى أربعة محاور، نذكرها تباعا:

أولا – الركن الشرعي لجريمة التسرب خلسة في السفينة.

ثانيا – الركن المادي لجريمة التسرب خلسة في السفينة.

ثالثا – الركن المعنوي لجريمة التسرب خلسة في السفينة.

رابعا – العقوبات في جريمة التسرب خلسة في السفينة.

أولا – الركن الشرعي لجريمة التسرب خلسة في السفينة:

لقد جاءت صياغة المادة 545 من القانون البحري معيبة من حيث العبارات التي استخدمت للتدليل على الجريمة محل الدراسة، فالعبارة المستخدمة هي "كل شخص يتسرب خلسة إلى سفينة"، وكان الأحسن توظيف عبارة "كل شخص تسلل إلى سفينة"، ذلك أن عبارة تسرب خلسة في سفينة أقل دلالة من فعل التسلل[1]، الذي يفيد الدخول غير المرخص، سواء كان في خفية أو عن طريق الاحتيال باستعمال بطاقة أو تذكرة مزورة، ما دام القصد في الأخير هو الركوب على ظهر هاته السفينة ومن ثم الانطلاق في رحلة.

كما أنه عند توظيف عبارة "تسرب خلسة إلى السفينة"، كان الأجدر أن تصاغ بشكل "تسرب خلسة في السفينة"، وهي العبارة الأصح لغويا، إذ يقال تسرب في المكان، أي دخله خفية، ولا يقال تسرب إلى المكان[2].

النقطة الثانية التي تثار بصدد الركن الشرعي في هاته الجريمة، هي سريان نص المادة 545 من القانون البحري بعد استحداث المادة 175 مكرر 01 من قانون العقوبات في تعديل سنة 2009 بموجب القانون 09 – 01، والتي جاء فيها: "دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول، يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 000 20 دج إلى 000 60 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية، وذلك بانتحاله هوية أو باستعماله وثائق مزورة أو أية وسيلة

---

[1] – فعلى سبيل المثال في التشريعات المقارنة، نجد أن المشرع الإماراتي في القانون الاتحادي رقم 13 لسنة 1996، المتعلق بدخول وإقامة الأجانب، يستعمل عبارة "التسلل"، حيث تصف المادة 31 منه المتسلل بأنه: "كل أجنبي دخل البلاد أو بقي فيها بصورة مخالفة لأحكام هذا القانون أو لم يطع أمرا صادرا بترحيله"، أنظر تفصيل ذلك في: خلفان راشد الكعبي، **ظاهرة التسلل عبر الحدود وأبعادها الأمنية بدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة إحصائية تحليلية**، رسالة ماجستير في العلوم الشرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005، ص ص: 23 – 25.

[2] – رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 138.

احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين والأنظمة السارية المفعول.

وتطبق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود".

فمما لا شك فيه أن المادة 175 مكرر 01 من قانون العقوبات تستغرق المادة 545 من القانون البحري، حيث أنها تعاقب على كل خروج غير مشروع من الإقليم الوطني وذلك بتخطي مراكز الحدود، التي من بينها بطبيعة الحال الحدود البحرية. والأكيد أن التسلل إلى السفينة لا يكون إلا بعد هذه المراكز، ومن ثم يطرح التساؤل الآن عن التعارض بين النصين فيما يخص العقوبة واجبة التطبيق، حيث أن النص العام في قانون العقوبات، وهو النص الجديد (النص اللاحق)، يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة من عشرين ألف دينار إلى ستين ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين، أما النص الخاص في القانون البحري، وهو النص القديم (السابق) فيعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات، وبغرامة مالية من عشرة آلاف دينار إلى خمسين ألف دينار جزائري، أي أنه لا يمنح للقاضي حق المفاضلة بين عقوبتي الحبس والغرامة أي أنه يحكم بهما معا، والظاهر أن هناك فرقا شاسعا بين العقوبتين، فهل نعمل قاعدة النص اللاحق يلغي النص السابق؟ أم نعمل قاعدة النص الخاص يقيد النص العام؟

من هنا نرى أن مسألة سريان المادة 545 من القانون البحري لم تكن تثير إشكالا من حيث سريانها الزماني إلا بعد استحداث المادة 175 مكرر 01 من قانون العقوبات التي تعالج نفس الموضوع[1]، ولكن بشكل أكثر اتساع حيث تشمل كل خروج غير شرعي من الإقليم، وبالتالي فإن هذا التداخل يطرح إشكالا عمليا، خاصة وأن المادة 175 مكرر 01 استهلها المشرع بعبارة "دون الإخلال بالأحكام التشريعية

[1] – نشير كذلك إلى أن المادة 545 من القانون البحري تتعارض جزئيا مع أحكام المادة 44 من القانون 08 – 11 المتعلق بشروط دخول الأجانب إلى الجزائر وإقامتهم بها وتنقلهم فيها، خاصة أن الأجنبي قد يعتمد هو الأخر على التسلل إلى إحدى السفن بقصد القيام برحلة بحرية،

القانون 08 –11، المؤرخ في 21 جمادى الثانية 1429 الموافق لـ 25 يونيو 2008، المتعلق بشروط دخول الأجانب إلى الجزائر وإقامتهم بها وتنقلهم فيها، الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 02 يوليو 2008. أنظر شرح ذلك في: عبد الحليم بن مشري، "خصوصية حماية القصر المهاجرين في التشريع الجزائري"، في الندوة الدولية حول: "حماية المهاجرين القصر والفئات الهشة "، المنظم من طرف اللجنة الوطنية الاستشارية لترقية حقوق الإنسان وحمايتها مع المركز الإيطالي للاجئين، وهران، 06 سبتمبر 2012.

الأخرى السارية المفعول"، أي أن هذا النص لا يلغي صراحة النصوص القانونية الأخرى التي سبقته وتعالج نفس الموضوع.

ويجب أن نضع في الحسبان أننا مقيدون بمبدأ الشرعية الجنائية الذي لا يعطي للقاضي الجزائي هامشا كبيرا للتفسير، فإن كان من المنطقي أن نطبق النص الأحدث وقوفا على رغبة المشرع، والعلة من تجريم الأفعال وتشديد وتخفيف العقوبات، خاصة وأن الجاني في هذه الجريمة، هو من منظور آخر ضحية ظروف اجتماعية واقتصادية اضطرته لارتكاب مثل هذه الجريمة، فيجب أن لا ننسى بأن مرتكب هذه الجريمة علاوة على أنه خرق الأنظمة والقوانين المنظمة للخروج من الإقليم الوطني، فإنه تسلل كذلك إلى سفينة دون علم ربانها وطاقمها، وهو ظرف يعبر عن تزايد الخطورة الإجرامية لدى الفاعل هذا من جهة، ومن جهة ثانية نشير إلى أن المشرع حسم مسألة التعدد المعنوي للجرائم[1] بنص المادة 32 من قانون العقوبات التي جاء فيها: "يجب أن يوصف الفعل الواحد الذي يحتمل عدة أوصاف بالوصف الأشد من بينها"، وبهذا النص يكون القاضي ملزما بتطبيق المادة 545 من القانون البحري على كل من تسرب خلسة إلى سفينة ما، حتى وإن كان هذا الوصف يتطابق مع الخروج غير المشروع من الإقليم الوطني المنصوص عليه في المادة 175 مكرر 01 من قانون العقوبات.

ثانيا – الركن المادي لجريمة التسرب خلسة في السفينة:

هناك العديد من العناصر الواجب توافرها لقيام الركن المادي في هذه الجريمة، بداية من الفعل الإجرامي (التسرب)، ثم محل التسرب (السفينة)، لننتقل بعد ذلك إلى المواصفات المتطلبة في مرتكب الجريمة (الفاعل الأصلي)، لنقف في الأخير على النتيجة الإجرامية في جريمة التسرب خلسة في السفينة.

1- الفعل الإجرامي في جريمة التسرب خلسة في السفينة:

أما بالنسبة للفعل الإجرامي المعاقب عليه في هذه المادة، فهو فعل التسرب خلسة في السفينة، وعلينا أن نقف في البداية على الدلالات اللغوية والاصطلاحية لكل من التسرب والخلسة وكذا المقصود بالسفينة.

فالتسرب في اللغة من سرب، السّرب وجمعه سروب، يقال سَرّب على الإبل: أي أرسلها قطعة قطعة، وسَرُبَ يسرب سروبا: خرج، وسرب في الأرض يسربُ سُرُوبًا: ذهب، والسارب المتواري، قال أبو العباس: المستخفي المستتر، والإنسراب الدخول في السرب، وفي الحديث: "من أصبح آمنا في سربه"

[1] – أنظر في أكثر تفصيلا: باسم شهاب، تعدد الجرائم وآثاره الإجرائية والعقابية: دراسة مقارنة، الجزائر: بارتي للطباعة، 2011، ص 76 وما بعدها. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي العام، ط 17، الجزائر: دار هومه، 2018، ص 441 وما بعدها.

بالفتح، أي آمنا في مذهبه، كما جاءت كلمة سرب بمعاني عديدة منها قوله تعالى: "**فَلَمَّا بَلَغَا مَجْمَعَ بَيْنِهِمَا نَسِيَا حُوتَهُمَا فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ سَرَبًا**" (الآية 61 من سورة الكهف)، أي أحيا الله السمكة حتى سربت في البحر، وقيل السّرب الطريق والمخيم واسم واد، وعلى هذا معنى الآية السابقة، أي سلك الحوت طريقا لنفسه لا يحيد عنه. والسَّرَب بالتحريك: المسلك في خُفية، ومنها السَّراب الذي يسمى كذلك لأنه يسرب سروبا أي يجري جريا[1].

وجاء في مختار الصحاح في مادة "س ر ب"، السارب الذاهب على وجه الأرض، ومنه قوله تعالى: "**سَوَاءٌ مِّنكُم مَّنْ أَسَرَّ الْقَوْلَ وَمَن جَهَرَ بِهِ وَمَنْ هُوَ مُسْتَخْفٍ بِاللَّيْلِ وَسَارِبٌ بِالنَّهَارِ**" (الآية 10 من سورة الرعد)، أي ظاهر وبابه دَخَل، والسِّرب بالكسر النفس، يقال أمن فلان في سربه أي في نفسه، وهو أيضا القطيع من القطا والظباء والوحش والخيل والحمر والنساء، (السَّرَب) بفتحتين بيت في الأرض و(انسرب) الحيوان و(تَسَرَّب) دخل فيه، ومنها قوله تعالى: " **فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ سَرَبًا**"، والسراب ما تراه نصف النهار كأنه ماء[2]. ونجد تقريبا نفس المعاني في القاموس المحيط لكن أقربها لموضوعنا؛ السَّرَب بالفتح: جحر الوحشي، والحفير تحت الأرض، والقناة يدخل منها الماء الحائط، والماء السائل، وانسرب في جحره، وتسرَّب دخل[3]، فالتسرب من الناحية اللغوية معناه الدخول.

أما الخلسة فقد جاء في لسان العرب في مادة خلس: الخلسُ الأخذ في تُهزَة ومخاتلة، خلسه يخالسُهُ خَلْسا وخلسه إياه، فهو خالس وخلاس، وخلست الشيء واختلسته إذا استلبته، والتخالس: التسالب والخُلسة بالضم النُهزة، يقال الفرصةُ خُلسةٌ، والقِرنان إذا تبارزا يتخالسان أنفسهما: يناهز كل واحد منهما قتل صاحبه، وهو رجل مخالس أي شجاع حذر[4].

وهو ما ذهب إليه الفيروز أبادي من أن الخُلسة بالضم الفرصة، يقال هذه خلسة فانتهزها، والخلسة النهبة، كالخلسة: وهي ما يؤخذ سلبا، والمختلس: السالب على غرة، والخالس الموت لأنه يختلس على غفلة[5].

---

[1] – جمال الدين أبو الفضل (ابن منظور)، لسان العرب، المجلد السادس، ج 21، القاهرة، دار المعارف، د.س.ن، ص ص: 1980 – 1983.

[2] – محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (الرازي)، مختار الصحاح، بيروت، مكتبة لبنان، 1986، ص ص: 123، 124.

[3] – مجد الدين بن يعقوب الفيروز آبادي، القاموس المحيط، ط 08، بيروت، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، 2005، مرجع سابق، ص 96.

[4] – ابن المنظور، مرجع سابق، ج 13، ص 1226.

[5] – الفيروز أبادي بتصرف، مرجع سابق، ص 541.

وجاء في مادة خ ل س في مختار الصحاح (خلس) الشيء من باب ضرب، و(اختلسه) و(تخلسه) أي استلبه، والاسم (الخُلسة) بالضم، يقال الفرصة خلسة[1].

وعند جمع الكلمتين "تسرب خلسة" نجد معناها الدخول عندما تحين الفرصة، والأصح من ذلك لو استعمل المشرع كلمة "تسلل" المستعملة في اتفاقية بروكسل الدولية لسنة 1957، حيث نجد أن التسلل معناه الدخول أو الانطلاق في استخفاء[2]، والانسلال المضي والخروج من مضيق أو زحام، وانسل وتسلّل، انطلق في استخفاء، وانسل من بينهم أي خرج، وانسل فلان من بين القوم يعدو أي خرج في خفية يعدو، وفي التنزيل المبارك جاء قوله تعالى: " **لَّا تَجْعَلُوا دُعَاءَ الرَّسُولِ بَيْنَكُمْ كَدُعَاءِ بَعْضِكُم بَعْضًا قَدْ يَعْلَمُ اللَّهُ الَّذِينَ يَتَسَلَّلُونَ مِنكُمْ لِوَاذًا فَلْيَحْذَرِ الَّذِينَ يُخَالِفُونَ عَنْ أَمْرِهِ أَن تُصِيبَهُمْ فِتْنَةٌ أَوْ يُصِيبَهُمْ عَذَابٌ أَلِيمٌ**" (الآية 63 من سورة النور) أي يلوذ هذا بهذا، يستتر ذا بذا[3]. فعبارة التسلل من الناحية اللغوية كافية إذا للتعبير عن التخفي والانطلاق في استخفاء.

أما من الناحية الاصطلاحية فقد عرف سلوك التسرب خلسة في السفينة بأنه الدخول إلى السفينة خفية، أي الدخول غير المشروع، حيث أن المجرم يقوم بإتباع أساليب غير قانونية تمكنه من ركوب السفينة، وزاد المشرع في توضيح ذلك بقوله "خلسة" أي انتهاز الفرصة السانحة لركوب السفينة، والتملص من المراقبة وتفقد الوثائق، والإجراءات الخاصة بالركوب المشروع للسفينة[4].

والملاحظ أن المشرع الجزائري عند استعماله عبارة "التسرب خلسة" يكون قد جانب الصواب، حيث أن مدلول هذه العبارة قاصر عن تحقيق قصد المشرع وتحقيق العلة من التجريم، ذلك أن التسرب خلسة هو أحد أساليب الركوب على متن السفينة بطريقة غير مشروعة، حيث أن هناك أساليب أخرى مثل الركوب بتذكرة مزورة، أو ركوب السفينة بمساعدة أحد أفراد طاقمها، أو أحد الموظفين في ميناء الركوب، أو كون الراكب بطريقة غير شرعية يشتغل في الميناء كعامل شحن أو موظف من موظفي الإرشاد أو غير ذلك، ففي كل هذه الحالات نجد أن الفاعل لم يركب في استخفاء، ومع ذلك حقق النتيجة الإجرامية المقصودة، وهي ركوب السفينة بطريقة مخالفة للأنظمة.

---

[1] – الرازي، مرجع سابق، ص 77.

[2] – الفيروز أبادي، مادة س ل ل، مرجع سابق، ص 1015.

[3] – ابن منظور، ج 21، مرجع سابق، ص 2074.

[4] – رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 138. أنظر كذلك: زرهوني نبيلة، "الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص"، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد 01، 2013، ص 93.

ومن ثم نجد أن عنصر الخفية ليس بالشرط اللازم في قيام هذه الجريمة، وكان كافيا أن يستعمل المشرع عبارة أخرى مثل كل من ركب السفينة بطريقة غير مشروعة، أو غير نظامية، أو مخالفة للأنظمة المعمول بها.

2- محل التسرب (السفينة):

بالإضافة إلى الإشكال المتعلقة بعنصر الخلسة في التسرب، نجد إشكالات أخرى متعلقة بمحل التسرب، حيث أنه من الواضح أن المادة 545 من القانون البحري لا تعاقب إلا على التسرب أو التسلل الذي يكون محله السفينة، ولم يفرق المشرع بين التسلل إلى سفن أجنبية أو وطنية، عامة أو خاصة، حربية أو تجارية، وبالتالي وفقا نجد أنه وفقا لمبدأ الشرعية الجنائية فإن التسرب في غير السفن لا يعد جريمة، الأمر الذي يضطرنا للرجوع لأحكام القانون البحري لمعرفة ماهية السفينة، ونجد أن المشرع قد أورد في المادة 13 من هذا القانون أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

والملاحظ في هذا التعريف أنه يركز على قدرة العائمة أو الآلية البحرية على القيام بالملاحة البحرية، وبالرجوع للمادة 161 من القانون ذاته المعرِّفة للملاحة البحرية نجد أن: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون"، وبهذا يكون المشرع قد أدخلنا في حلقة مفرغة عند محاولته تعريف السفينة[1]، حيث أنها تعرف قانونا بأنها العائمة أو الآلية القادرة على الملاحة البحرية، هذه الأخيرة التي تعرف بأنها تلك الملاحة التي تقوم بها السفينة.

الأمر الذي يدفعنا للبحث عن كنه السفينة بعيدا عن التعريفات التشريعية، ويبدو أن أغلب الفقه والقضاء مستقر على أن السفينة تعرّف بأنها: "المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"[2]، من خلال هذا التعريف نجد أنه يلزم توافر شرطان لاعتبار المنشأة سفينة؛

---

[1] – رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 141.

[2] – علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2001، ص 43. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 41. كمال حمدي، القانون البحري، ط 03، الإسكندرية: منشأة المعارف، 2007، ص 29. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج 01، القاهرة: دار النهضة العربية، 2004، ص ص: 49، 50. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، القاهرة: دار النهضة العربية، 2008، ص 45. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري

الأول: أن تقوم المنشأة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية، وليس الملاحة النهرية ولا الداخلية، وإلا أطلق على هذه المنشأة لفظ مركب (Bateau)، والشرط الثاني أن تعمل هذه المنشأة العائمة على وجه الاعتياد في الملاحة البحرية.

فبتوافر هذين الشرطين تصبح المنشأة العائمة سفينة، بغض النظر عن حجمها أو طريقة بنائها أو حمولتها أو أداة تسييرها، سواء كان ذلك بالبخار أو الشراع أو المحرك أو الطاقة النووية، ودونما اعتبار أيضا لنوع أو غرض الملاحة الذي خصصت له، سواء كانت ملاحة أعالي البحار أو ملاحة ساحلية أو ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو نزهة، حتى ولو لم تستهدف تحقيق ربح[1].

أما الملاحة البحرية فتعرّف بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها، فالملاحة وفقا لهذا الضابط هي الملاحة التي تتم في البحر، والأكثر من ذلك أنه يجب أن تحصل الملاحة في مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفر في البحر، ففكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية، حيث أن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطرا من الملاحة البحرية[2].

والأمر الذي يميز السفينة بشكل خاص عما يشابهها من عائمات ومنشآت أخرى هو صلاحيتها للملاحة البحرية، أي قدرتها على الإبحار وخوض غمار ومخاطر البحر، وهذه القدرة هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا ونهايتها، فالمنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية[3]، إذ لابد أن يتوافر للسفينة من عناصر القوة والمتانة والتجهيز الجيد، وكذا إعداد الطاقم بشكل يضمن للعائمة أو المنشأة أن تقوم بالرحلة البحرية في أمان بالنسبة لها، وما عليها من أشخاص وبضائع، فالقدرة على الإبحار (Flottabilité) هي ما يطلق عليه صلاحيتها للملاحة، وهي ما يميز السفينة عن غيرها من الأجسام الأخرى العائمة التي لا تعد سفنا لأنها غير قادرة على الإبحار وغير مخصصة لهذا الغرض، كالأرصفة العائمة، الجسور العائمة، الطائرات المائية، المدارس

=الجزائري، ط 02، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1988، ص 06. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2012، ص 45.

[1] – حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، القاهرة: دار النهضة العربية، 2008، ص ص: 27، 28. حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 07.

[2] – مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 12.

[3] – حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 29. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 43. محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 47. فائز الغنيمي رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 03، دون دار نشر، 1998، ص 36.

والمطاعم والفنادق العائمة[1]، والعوامات والمنشآت المعدة للعمل بحكم طبيعتها داخل الموانئ، فلا يكفي مجرد قدرة هذه المنشآت على أن تطفو على سطح الماء، وهذا لعدم قدرتها على مباشرة الملاحة البحرية[2].

أما بالنسبة للشرط الثاني، المتعلق بالاعتياد على الملاحة البحرية، فإن صفة السفينة تظل لصيقة بها طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية، ومن ثم فهي لا تفقد هذه الصفة ولو قامت بملاحة نهرية مرة أو عدة مرات لا اتصال بينها، وبمفهوم المخالفة نجد أنه إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناء، فإن هذه الرحلة البحرية لا تضفي عليه وصف السفينة[3]، والعبرة ليست بتخصيصها الأصلي المصاحب لنشأتها أو امتلاكها، وإنما بتخصيصها الفعلي والواقعي[4].

أما بالنسبة للمنشآت العائمة التي تقوم بملاحة مختلطة، أي تسير تارة في المياه البحرية، وأخرى في المياه الداخلية، فيتحدد وصفها بناء على الملاحة الغالبة لها، وعلى ذلك فإذا كان أغلب عملها في البحر وجب اعتبارها سفينة[5].

يبقى أن نشير في الأخير إلى أن وصف السفينة يمتد إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحري، كالآلات والصواري والدفة وقوارب النجدة، وإن كان هناك رأي يذهب إلى أن تسمية هذه الأشياء بالملحقات ليس صحيحا، لأنها من عناصر السفينة التي تتكون منها وتعتبر أجزاء من جسمها، فإن هناك من ذهب إلى اعتبار التسمية سليمة ذلك أن هذه الأشياء تعد بمثابة منقولات ترصد لخدمة السفينة، والرأي الأسلم بينهما هو اعتبار هذه الملحقات جزء لا يتجزأ من السفينة سواء من الناحية الفنية أو القانونية، لأن السفينة لا تستطيع القيام برحلاتها البحرية دون هذه الأجزاء[6]، وبالتالي يمتد وصف السفينة إلى كل الملحقات اللازمة للقيام بالملاحة البحرية[7]. وهذا ما يستفاد ضمنا من أحكام المادة 52 من القانون البحري

---

[1] – حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص ص: 28، 29. محمد بهجت عبد الله أمين قائد، مرجع سابق، ص ص: 50، 51.

[2] – كمال حمدي، مرجع سابق، ص ص: 29، 30. حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 09.

[3] – حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 07. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 30.

[4] – محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 52.

[5] – علي البارودي وآخرون، مرجع سابق، ص ص: 58، 59.

[6] – محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 46. طالب حسن موسى، القانون البحري، عمان: دار الثقافة، 2004، ص ص: 28، 29.

[7] – فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 38. حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص ص: 30، 31. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ص: 44، 45. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 31. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 29.

الجزائري التي جاء فيها أنه تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث المخصص لخدمة السفينة ملكا للمشتري[1].

بناء على ما سبق نجد أن الركن المادي في هذه الجريمة لا يتحقق بالتسلل إلى القوارب الألية والمطاطية والزوارق، سواء كانت بمحرك أو بمجاذيف أو شراعية، مهما كانت قوتها[2]، غير أنه إذا كانت هذه العائمات البحرية جزء من السفينة أي ملحق بها، فإن التسلل إليها كافي لقيام الركن المادي في هذه الجريمة، على غرار التسلل إلى قوارب الإنقاذ أو الحاويات على ظهر السفن.

فوصف السفينة مهم في قيام جريمة التسرب المنصوص عليها في المادة 545 من القانون البحري، وعلى ذلك نجد أن الأحكام القضائية التي ذهبت إلى تجريم الهجرة غير الشرعية باستعمال القوارب وزوارق الصيد، متوسعة في تفسير نص المادة 545 أعلاه لم تكن سليمة، وغالبا ما يتم إلغاء هذه الأحكام عند استئنافها[3]، حيث أن فيها مساسا واضحا بمبدأ الشرعية الجنائية، حيث يحظر التجريم بالقياس[4]، وأن مثل هذه الأفعال التي لم ترق للوصف الجرمي المحدد في القانون البحري، لم تجد إطارها التشريعي إلا بعد صدور القانون 09 – 01 المعدل لقانون العقوبات والمستحدث لنص المادة 175 مكرر 1.

---

[1] – عباس حلمي، القانون البحري الجزائري، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1987، ص 08.

[2] – نشير في هذا الصدد إلى أن القوارب الألية والمطاطية والزوارق هي الأكثر استعمالا من قبل المهاجرين غير الشرعيين. أنظر: رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 143. خلفان راشد الكعبي، مرجع سابق، ص 49.

[3] – على مستوى مجلس قضاء تلمسان تم إلغاء الحكم المستأنف الصادر عن محكمة الغزوات التي فصلت في قضية مجموعة من الشباب ضبطهم حراس السواحل وهم يبحرون على متن زورق باتجاه إسبانيا داخل المياه الإقليمية الجزائرية، تأسيسا على جريمة التسرب خلسة في سفينة والقيام بسفر غير مرخص، وأصدرت في حقهم أحكاما بالإدانة بسنة حبس نافذ والغرامة المقدرة بـ 000 50 دج لكل واحد منهم مع مصادرة الزورق، غير أن مجلس قضاء تلمسان في قراره رقم 06875 / 07 المؤرخ في 22 أوت 2007 قضى بإلغاء هذا الحكم، وجاء في حيثيات القرار أن: "وقائع التسرب خلسة في سفينة والقيام بسفر غير مرخص به غير قائمة الأركان في حق المتهمين، الذين كانوا قد امتطوا زورقا مطاطيا بغرض الاتجاه للحدود الإسبانية، وتم ضبطهم داخل الإقليم البحري الجزائري، بحوالي 300 متر عن الشاطئ لمدينة الغزوات، أي قبل السفر والإبحار في عرض البحر مستعملين الزورق الصغير وليس سفينة، وعلى هذا الأساس يتعين القول أن الحكم لم يكن صائبا فيما قضى به مما يتعين إلغاؤه، وبعد= =التصدي للدعوى القضاء ببراءة المتهمين". أنظر: رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص ص: 150 – 151.

[4] – عبد المالك صايش ، مكافحة تهريب المهاجرين السريين، أطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2014، ص ص: 257 – 258.

3- الفاعل في جريمة التسرب خلسة في السفينة (المتسلل):

من خلال صياغة المادة 545 من القانون البحري، يبدو جليا أنها جريمة فاعل مطلق، ذلك أن المشرع استعمل عبارة "كل شخص"، وبالتالي يستوي أن يكون هذا الشخص مواطنا أو أجنبيا، مقيما أو غير مقيم.

ومن بين النقاط المهمة التي نشير إليها كذلك في معالجة جريمة التسرب خلسة في السفينة، ننبه إلى أنه لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص على المسافر بدون تذكرة، أي الأشخاص الذين يتسللون إلى السفينة خلسة، بقصد السفر بدون أجرة، حيث لا تقوم أية علاقة تعاقدية بين الناقل والراكب المتسلل[1]، ويمكن للربان إخراج المتسلل في أول ميناء تصل إليه السفينة مع إلزامه بدفع تعويض للناقل بقدر الضرر الذي حصل، وفقا لأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1957 المتعلقة بالركاب المتسللين، فإنه يجوز لربان السفينة أن يخرج المتسلل في أول ميناء تصل إليه السفينة، وأن يسلمه للسلطات المختصة في هذا الميناء، وتلتزم هذه الأخيرة بقبول الراكب المتسلل ما لم يكن قد أبعد من قبل الدولة التابع لها الميناء، ويجوز لسلطة الميناء إعادة الراكب إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو إلى الميناء الذي ركب منه أو إلى آخر ميناء رست عليه السفينة قبل اكتشافه. كما تبيّن هذه المعاهدة من يقع عليه عبء الإيواء والإعادة، كما أن هذه المعاهدة لا تمس حقوق والتزامات الدول في منح حق اللجوء السياسي[2].

ونجد أن هذه الأحكام الاتفاقية تجد نظيرا لها في المواد 857، 858 من القانون البحري الجزائري، مع إلزام الراكب الخفي بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها وتعويض الضرر إذا كان له محل حسب ما جاء في المادة 859 من ذات القانون.

كذلك لا تنطبق أحكام عقد النقل البحري على المسافر الذي يستمر إلى ما بعد الجهة المحددة في عقد النقل، أو التي تسمح بها تذكرة السفر، حيث يفقد الشخص صفته كراكب قانوني، ويصبح راكبا متسللا، كما لا تطبق أحكام عقد النقل البحري على المسافر الذي يحمل تذكرة سفر انتهى مفعولها أو

---

[1] – أوسهلة عبد الرحيم، "ماهية عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه"، مجلة المحامي، منظمة المحامين سيدي بلعباس، العدد 02، سبتمبر 2017، ص 24.

[2] – عباس حلمي، مرجع سابق، ص 38. حمد الله حمد الله، مرجع سابق، ص 271. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 644.

Voir aussi: Paloma Maquet, **« Passagers clandestins, les assureurs s'en mêlant »**, Plein droit, GISTI, N° 101, Juin 2014, PP 19 – 20. Syrine Ismaili**. Le facteur humain dans la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes: analyse de l'inscription de la Tunisie dans l'ordonnancement juridique international**. Thèse de doctorat en Droit Public. Droit et de la Santé, Université du Lille II, France, 2012, P 160.

تذكرة مزورة، أما بالنسبة للحالة التي يوجد فيها راكب في درجة أعلى من الدرجة المسموح بها في تذكرته، فهذا الأمر لا يجعل منه راكبا متسللا بصفة غير قانونية[1].

4- النتيجة الإجرامية في جريمة التسرب خلسة في السفينة:

كما أن الركن المادي في جريمة التسلل إلى السفن لا يتحقق إلا بتحقق النتيجة الإجرامية، المتمثلة في الركوب الفعلي على متن السفينة، أي أنه بمفهوم المخالفة إذا ضبط شخص في حاوية على الرصيف لم يتم شحنها بعد على ظهر السفينة، أو ضبطه متسلقا مرساة السفينة، فإن فعله لا يعدو أن يكون مجرد شروع غير معاقب عليه، على اعتبار أن الفعل يوصف بأنه جنحة ونص المادة 545 من القانون البحري لا يعاقب على المحاولة.

إلا أنه وبمجرد تحقق التسرب داخل السفينة، سواء كانت السفينة راسية أو انطلقت في عرض البحر، يتحقق الركن المادي بعناصره، الفعل والنتيجة، فلا يهم بعد التسلل انطلاق السفينة من عدمه، ذلك أن المادة 545 تعاقب على مجرد التسلل (التسرب خلسة)، ولا تشترط تحقق قصد المتسرب، أي القيام برحلة، فيكفي لقيام الجريمة ضبط المتسرب خلسة داخل السفينة[2]، فالفعل الإجرامي هو التسلل لا التنقل وإن كان هذا الأخير هو قصد المتسرب.

ثالثا - الركن المعنوي لجريمة التسرب خلسة في السفينة:

بالنظر إلى المصطلحات المستعملة في نص المادة 545 من القانون البحري الجزائري، نجد أن جريمة التسرب خلسة في سفينة هي جنحة عمدية، تقوم بتوافر القصد الجنائي، ومن ثم فإن الركوب خطأ على متن السفينة لا يترتب عليه قيام الجريمة، ومثال ذلك عون الشحن الذي لم تسنح له فرصة النزول من السفينة بعدما أنهى عمله عليها، أو حتى إن تسلل لقضاء حاجة فيها دون قصد القيام برحلة بحرية، وكذا الشخص الذي تسلل في السفينة بقصد أخذ أو سرقة مؤونة منها، وضبط على هذا الحال، فيمكن متابعته بأوصاف أخرى غير جريمة التسرب خلسة في السفينة.

والقصد الذي تقوم به جريمة التسرب خلسة في السفينة، يتعدى القصد العام إلى القصد الخاص، فالقصد العام في هذه الجريمة، مفاده أنه يجب أن تنصرف إرادة الشخص إلى التسلل داخل السفينة، مع علمه بأن السلوك الذي يقوم به سوف يؤدي إلى تحقق الفعل الإجرامي (التسرب خلسة)، ناهيك عن العلم بأنه يقوم بفعل مخالف للقانون ومعاقب عليه (العلم بالقانون)، وهو علم مفترض لا يقع على النيابة العامة عبء إثباته.

---

[1] - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 644.

[2] - رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 143.

أما القصد الخاص في هذه الجريمة، فيستفاد من عبارة "بقصد القيام برحلة"، وهو قصد تشريعي يقع على النيابة العامة عبء إثباته لقيام الجريمة، فمجرد إثبات التواجد الخفي على متن السفينة غير كاف لقيام الجريمة، بل يجب إثبات أن هذا التواجد الخفي يصاحبه نية القيام برحلة، وهو ما يمكن استنتاجه من خلال القرائن البسيطة وظروف الحال التي يكون عليها المسافر الخفي[1]، كضبط وثائق سفر أو مؤونة بحوزته تبين نيته في السفر، وهذه قرائن بسيطة يخضع تقديرها لقاضي الموضوع. ومن ثم إذا ثبت للقاضي أن هناك تسللا بقصد الاطلاع على محتويات السفينة، أي بداعي الفضول فلا يقوم القصد الخاص في هذه الحالة ولا مجال لإعمال نص المادة 545 من القانون البحري. حيث أن اشتراط القصد الخاص في الجريمة محل الدراسة يضيق من دائرة التجريم[2]، وهذا الأمر يتعارض مع الغاية الحقيقية التي يتوخاها المشرع الجنائي في هذه الجريمة.

غير أن الإشكال الذي يمكن أن يطرح بخصوص هذا القصد الخاص، هو ما تعلق بمعنى "الرحلة" في نص المادة 545 أعلاه، هل هي كل رحلة بحرية؟ أم أنه يشترط أن تكون الرحلة إلى خارج أرض الوطن؟ فكيف يكون الحال إذا كان التسرب لسفينة متجهة إلى إحدى المدن الساحلية للدولة (رحلة داخلية)؟[3] فلا نستطيع أن نلمس القصد التشريعي إلا بالرجوع للفقرة الأخيرة من ذات المادة التي جاء فيها "تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة، مصاريف الطرد إلى خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية"، فيظهر من هذه الفقرة أن الرحلة تكون لدولة أجنبية، وهو ما يجب توضيحه بشكل صريح في الفقرة الأولى من المادة محل الدراسة.

---

[1] – يقابل عبارة "المسافر الخفي" عبارة "الشخص المتسلل" "Passager clandestin"، حيث عرفته المنظمة البحرية الدولية بأنه: "كل شخص أخفي على متن سفينة دون موافقة مالكها أو ربانها، والذي أكتشف بعد مغادرة السفينة الميناء" " Toute personne cachée sur un bateau sans le consentement du propriétaire ou du capitaine de l'embarcation et qui est découverte une fois que le navire a quitté le port"، والملاحظ هنا أن هناك فرقا عن الوضعية القانونية للمسافر الخفي في القانون البحري الجزائري، إذ لا يشترط فيه مغادرة السفينة للميناء. أنظر تعريف المسافر الخفي في: زرهوني نبيلة، مرجع سابق، ص 92. وأنظر كذلك:

Jean-Patrick Marcq, L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ?, Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de Paris, n° 38 - Automne 2015, www.arbitrage-maritime.org. P 01.

[2] – مليكة حجاج، جريمة تهريب المهاجرين بين أحكام القانون الدولي والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة بسكرة، 2016، ص ص: 84 – 85.

[3] – انظر معنى الرحلة البحرية في: بسعيد مراد، مرجع سابق، ص ص: 45 – 47.

رابعا – العقوبات في جريمة التسرب خلسة في السفينة:

سوف نتطرق في هذا المطلب للعقوبات المسلطة على مرتكبي جريمة التسرب خلسة في سفينة المقررة في القانون البحري، بالتطرق بداية لعقوبات الفاعل الأصلي (المسافر الخفي)، ثم العقوبات المقررة لمساعديه.

وقبل التطرق لهذه العقوبات لابد من الإشارة إلى إن القانون البحري الجزائري لم يكن يعاقب الراكب الخفي للسفينة إلا بعقوبات مدنية، حيث كانت المادة 859 من هذا القانون تعتبر المتسلل في حكم المسافر وتلزمه بدفع أجرة مضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها، مع تعويض الأضرار التي أحدثها إن وجدت، وفقا لما هو منصوص عليه في القواعد العامة للقانون المدني[1]. غير أن المشرع وبعد صدور القانون 98 – 05 المعدل والمتمم للقانون البحري، أصبح يعرض الراكب الخفي (المتسلل للسفينة) إلى عقوبات جزائية وفقا لما أوردته المادة 545 التي جاء في فقرتها الأولى أنه: "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة مالية من 000 10 دج إلى 000 50 دج، كل شخص يتسرب خلسة إلى سفينة بقصد القيام برحلة"[2].

1- عقوبة الفاعل الأصلي في جريمة التسرب خلسة إلى السفينة:

نصت المواد 857، 858، 859 من القانون البحري الجزائري على مجموعة من التدابير والإجراءات المتخذة ضد المسافر الخفي، المتعلقة بتسليمه للسلطات المختصة أو ارجاعه للميناء الذي انطلق منه، ودفع أجرة مضاعفة[3]، وكذا تعويض أي ضرر يكون قد تسبب فيه، وأضافت المادة 859 من ذات القانون بعد تعديلها بالقانون 98 – 05 في الفقرة الثانية المستحدثة عبارة مفادها: "وعلاوة على ذلك، تطبق على الراكب الخفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر"، وهذا في إشارة إلى العقوبات الجزائية المستحدثة بموجب المادة 545 فقرة 01 من القانون البحري، التي تنص على عقوبة الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات والغرامة من 10000 دج إلى 50000 دج.

والملاحظة الأولى التي نبديها في هذا السياق أن المشرع الجزائري قد أورد عقوبة موحدة لكل المسافرين خفية، وهذا دون التطرق لأي ظروف أو أعذار، فيستوي في ذلك الراكب الخفي الذي يحوز

---

[1] – مع ملاحظة أنه يصعب من الناحية العملية تحديد أجرة السفر إذا كانت السفينة مخصصة لأغراض أخرى غير نقل المسافرين كسفن نقل البضائع أو ناقلات البترول، حيث أن ظروف التنقل فيها تختلف عن ظروف سفن نقل المسافرين، ذلك أنها غير مخصصة لهذا الغرض، كما نشير إلى صعوبة تحديد الأجرة حتى بالنسبة لسفن نقل المسافرين التي تختلف التذكرة فيها بحسب الدرجة التي ينزل بها المسافر.

[2] - Art. 545/01 : « Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5)ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée ».

[3] - Paloma Maquet, Op Cit, P 20.

الوثائق اللازمة للسفر لكنه يتهرب فقط من دفع تذكرة السفر، مع الراكب الخفي الذي لا يملك وثائق للسفر[1].

كما نجد أن المادة 545 في فقرتها الأولى أصبحت تتداخل مع أحكام المادة 175 مكرر 01 بعد استحداثها بالقانون 09 – 01، والتي جاء فيها ما يلي: "دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول، يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة من 20000 إلى 60000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد الحدود البرية أو البحرية أو الجوية..."، وفعل تجاوز الحدود البحرية بصفة غير شرعية تتطابق لا محال مع وضعية المسافر الخفي، وهو الأمر الذي يقودنا إلى التساؤل عن الحل لهذا التداخل خصوصا من حيث العقوبات المقررة، وهنا نرجع إلى الأحكام العامة من قانون العقوبات، وتحديدا المادة 32 التي تنص على ضرورة أخذ المشرع بالوصف الأشدد في حالة تعدد الأوصاف لذات الفعل الإجرامي، فيطبق القاضي في هذه الحالة العقوبات المقررة في القانون البحري، باعتبار أنها أشد من حيث مدة الحبس، كما أنه يجمع بين عقوبتي الحبس والغرامة على خلاف المادة 175 مكرر من قانون العقوبات التي تجيز للقاضي أن يجمع بين الحبس والغرامة أو أن ينطق بأحدهما، وسوف نزيد من التفصيل في حل هذا التداخل والتعارض عندما نتطرق كذلك للعقوبات المقررة للشريك في الجريمة محل الدراسة.

نشير في الأخير إلى أنه على مستوى التشريعات الداخلية هناك من الدول من تعاقب بعقوبات جزائية كل مسافر متسلل، كما هو الحال في المادة 24 من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 المتعلق بالأمن والنظام والتأديب في السفن، حيث جاء فيها أنه يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وغرامة لا تتجاوز 20 جنيها أو إحدى هاتين العقوبتين كل من تسلل إلى سفينة بقصد السفر بها دون أو يحصل على موافقة ربان السفينة أو مندوبها[2].

2- عقوبة الشريك في جريمة التسرب خلسة إلى السفينة:

جاء في الفقرة الثانية من المادة 545 من القانون البحري أنه: "وتطبق نفس العقوبة على أي عضو من الطاقم أو أي موظف، يساعد على متن السفينة أو اليابسة على اركاب أو إنزال راكب خفي أو إخفائه أو زوده بالمؤونة، ..."[3].

---

[1] – رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 143.

[2] – حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص 271. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 644.

[3] - « La même peine est applicable à tout membre de l'équipage ou tout employé qui, soit à bord soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres ».

نلاحظ بداية أن الأفعال الجرمية للشريك لا تتصل فقط بفعل تسهيل التسلل إلى السفينة بل تمتد كذلك إلى فعل الإنزال من السفينة، والتزويد بالمؤونة، ونجد أن هذه الأفعال كلها مساعدة ومتصلة بجريمة التسرب في السفينة، غير أنها تساعد على تحقيق الغاية من التسرب وهي القيام برحلة، لكنها لا تساعد على التسلل نفسه. وهو ما يطرح إمكانية المعاقبة عليها كأفعال جرمية مستقلة عن عمل الفاعل الأصلي.

أما بالنسبة لأوصاف الأشخاص الذين يمكنهم المساعدة في الجريمة محل الدراسة، وإن كانت لا تثير إشكالا بالنسبة للأعضاء من طاقم السفينة، إلا أن عبارة "موظف" التي أوردها المشرع في الفقرة أعلاه تجعلنا نطرح تساؤلا حول الشخص المقصود به، فهل يقتصر الوصف على الموظف بالميناء أو السفينة؟ أو أنه الموظف الذي له صلاحية الدخول إليهما؟ أو أي موظف آخر له من النفوذ ما يمكنه من تسهيل التسلل إلى السفينة؟ والإجابة المنطقية على هذه التساؤلات تقودنا إلى أن المشرع استعمل عبارة موظف بشكل مطلق دون تقييدها بالسفينة أو الميناء[1]، ومن ثم نقول متى كانت الوظيفة تسهل ارتكاب الجريمة فإننا لا نحتاج أصلا للفقرة الثانية من المادة 545 من القانون البحري، ذلك أن الاشتراك الجرمي في القواعد العامة مفاده؛ القيام بأفعال مساعدة على ارتكاب الجريمة حسب ما جاء في المادة 42 من قانون العقوبات، خاصة وأن المشرع ساوى في العقوبات بين الفاعل الأصلي والشريك سواء في الأحكام العامة في قانون العقوبات (المادة 44) وكذا في الأحكام الخاصة الواردة في المادة 545 الفقرة الثانية من القانون البحري.

بمفهوم المخالفة لما جاء في الفقرة الثانية من المادة 545 من القانون البحري أن الأشخاص الذين لا تنطبق عليهم مواصفات الطاقم أو الموظف فإنهم غير معنيين بهذا النص، وهذا الأمر يتعارض حتما مع الأحكام العامة للاشتراك الجرمي المنصوص عليها في قانون العقوبات، ومن ثم فإن الصفة الوظيفية كان بالإمكان التعويل عليها كظرف تشديد للعقوبة، وليس كصفة يقوم بها الاشتراك الجرمي.

بالرجوع إلى الأحكام القضائية القليلة نسبيا، والتي أشير إليها في هذا المجال[2]، وقفنا على ما ذهبت إليه محكمة الجنايات بالجزائر العاصمة التي أدانت بحارا ثبت تورطه في تسهيل الهجرة غير المشروعة

---

[1] – يذهب المشرع التونسي إلى التوسع في صفة الشخص المساعد على ارتكاب هذه الجريمة حيث استعمل عبارة "كل مواطن سهل الفعل..."، وكانت العقوبة المرصودة لهذا الفعل المخالف للقواعد السلامة الأمنية، هي الغرامة 300 دينار تونسي وحبس لمدة 06 أشهر أو إحدى هاتين العقوبتين، وفي سنة 2004 تغيرت العبارة حيث أصبحت تشمل "كل شخص" يسهل الركوب غير الشرعي لشخص آخر، وتعززت العقوبة لتصبح الحبس لمدة ثلاث سنوات وغرامة 800 دينار تونسي، أما الشخص الذي قام بتهريب شخص آخر بأي وسيلة نقل فيخضع لغرامة قدرها 12000 دينار تونسي وسجن لمدة 05 سنوات. أنظر في هذا الصدد:

Syrine Ismaili. Op cit, P 160.

[2] – رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 147.

لأشخاص عن طريق التزوير في دفاتر الملاحة البحرية، نظير تلقيه مبلغ ألفي أورو، كما تمت إدانة شرطيين في ذات القضية أحدهما كان حارسا للبوابة الرئيسية للميناء. ونجد أن هذه القضية غير مرتبطة بموضوع الاشتراك الجرمي في جريمة التسلل إلى سفينة، ذلك أن الجهة الفاصلة في النزاع محكمة الجنايات وليس القسم الجزائي المختص بالجنح، فالإدانة كما هو موضح مبنية على متابعة بجناية التزوير من قبل محكمة جنايات الجزائر، وليس تسهيل جنحة التسلل خلسة إلى السفينة.

إضافة إلى ما تقدم ننبه إلى أن بقاء المادة 545 فقرة 02 من القانون البحري دون إلغاء إلى حد الساعة، تثير إشكالا قانونيا ذلك أنها تتعارض مع أحكام المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات المستحدثة سنة 2009، حيث أن إرادة المشرع انصرفت بعد صدور القانون 09 – 01 إلى إعادة تنظيم موضوع تهريب المهاجرين من جديد تماشيا مع بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين[1] المصادق عليه من قبل الدولة الجزائرية، حيث تنص المادة 303 مكرر 32 السالفة الذكر على أنه: "يعاقب على تهريب المهاجرين بالسجن عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة من 1000000 إلى 2000000 دج إذا ارتكبت مع توافر أحد الظروف الآتية:

– إذا سهلت وظيفة الفاعل ارتكاب الجريمة..."، وحل هذا التعارض بين النصين لا يتأتى من خلال إعمال القواعد التالية: الخاص يقيد العام أو اللاحق يلغي السابق، وإنما يجب الرجوع فيه إلى ما جاء في المادة 32 من قانون العقوبات المتعلقة بتعدد الجرائم، التي جاء فيها أنه: "يجب أن يوصف الفعل الواحد الذي يحتمل عدة أوصاف بالوصف الأشد من بينها".

والوضعية الحالية لتداخل النصين السابقين تجعل القاضي أمام نص المادة 545 فقرة 02 من القانون البحري التي تصف الفعل بأنه جنحة معاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات والغرامة من 10000 إلى 50000 دج، أما المادة 303 مكرر 32 فتصف الفعل بأنه جناية تتراوح عقوباتها بين السجن المؤقت والغرامة، وهو الأمر الذي يجعل القاضي يطبق العقوبات المطابقة للأوصاف الواردة في تعديل 09 – 01، ولا مجال لإعمال قاعدة القانون الأصلح للمتهم إلا إذا كانت الأحكام القضائية غير نهائية، في فترة التعارض من حيث السريان الزماني للنصوص، أما الجرائم التي

[1] – محمد زغو، "المعالجة التشريعية لظاهرة الهجرة غير الشرعية في الجزائر"، مجلة دراسات قانونية، المجلد 10، العدد 21، مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، الجزائر، أوت، 2014، ص 78. رشيد بن فريحة، مرجع سابق، ص 148.

وقعت بعد صدور القانون أعلاه فإن القاضي يعمل نص المادة 32 عقوبات التي تفرض عليه تطبيق الوصف الأشد[1]، وهو وصف الجناية المنصوص عليه في المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات.

كما جاء في الفقرة الثالثة من المادة 545 من القانون البحري أنه: "... كما تطبق نفس العقوبة على الأشخاص الذين تنظموا بأي شكل لتسهيل الركوب الخفي"[2]، ومن هنا نجد بأن المشرع الجزائري كان يعاقب الأشخاص الذين سهلوا الركوب الخفي متى تم هذا الفعل في شكل منظم، وهو ما يدخل في إطار الجريمة المنظمة، ونفس الملاحظات التي ابديناها سابقا نعيدها في هذا الصدد، حيث يعاب على المشرع الجزائري أنه يعاقب أعضاء المجموعة الإجرامية المنظمة بصفتهم شركاء في جريمة التسرب خلسة، وليس بوصفهم فاعلين أصلين في جريمة مستقلة، وهذا عندما طبق نفس العقوبة على كل من المتسلل ومنظمي هذا التسلل، وهذا على الرغم من أن الخطورة الإجرامية تزيد حتما عند الحديث عن الجريمة المنظمة.

كما أن هناك تداخلا بين الفقرة 03 من المادة 545 من القانون البحري مع مضامين المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات السالفة الذكر، حيث تنص هذه الأخيرة على تشديد العقوبة في جريمة تهريب المهاجرين "... إذا ارتكبت الجريمة من طرف أكثر من شخص... إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة". حيث يصبح الفعل جناية معاقب عليها بالسجن والغرامة، في مقابل عقوبة الحبس والغرامة المقررة في جريمة التسرب خلسة في السفينة.

خاتمة:

في نهاية هذه الدراسة توصلنا إلى أنه لا جدوى من بقاء المادة 545 من القانون البحري في ظل التوجهات الجديدة للمشرع الجزائري، المرتبطة أساسا بالتزامات اتفاقية للدولة، حيث أن مسألة إعادة تنظيم موضوع الهجرة غير الشرعية في قانون العقوبات الجزائري من شتى المنافذ البرية والبحرية والجوية يشير إلى إلغاء ضمني للمقتضيات الجزائية المنصوص عليها في القانون البحري لمواجهة المسافر الخفي، كما أنه إعمالا لمبدأ اللاحق يلغي السابق، فإن أحكام القانون 09 – 01 الصادر سنة 2009 تلغي الأحكام المتعارضة من القانون 98 – 05 الصادر سنة 1998، والتي كانت مجرد أحكام ظرفية وجزئية متعلقة بالتصدي لأولى صور الهجرة غير الشرعية، المتمثلة في التسلل إلى السفن بغية القيام برحلة.

كما وقفنا في هذه الدراسة على عيوب مختلفة في صياغة المادة 545 محل الدراسة، منها توظيف المشرع لعبارة "التسرب خلسة في السفينة"، حيث كان من الأحسن توظيف عبارة "التسلل إلى السفينة". كما أن اشتراط عنصر الخفية الذي تقوم به الجريمة هو اشتراط قاصر، حيث يمكن أن يكون هناك تسلل

---

[1] – أنظر أكثر تفصيلا: باسم شهاب، مرجع سابق، ص 76 وما بعدها.

[2] - « La même peine est également applicable aux personnes qui, par quelque manœuvre que ce soit se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins ».

عن طريق الاحتيال أو باستعمال بطاقات ركوب مزورة أو بغيرها من الطرق التي تمت الإشارة إليها في هذه الدراسة، دون ان يتحقق عنصر الخفية.

كما وقع التركيز في محل هذه الجريمة على السفينة دون سواها من العوائم البحرية، وهو تصور محدود بماهية الملاحة البحرية، ونموذجي من حيث المحل الذي ترتكب عليه الجريمة، والحقيقة أن أغلب الهجرات غير الشرعية عن طريق البحر تتم بمراكب وزوارق لا ينطبق عليها وصف السفينة، وهو الأمر الذي بيّناه عندما علقنا على بعض الأحكام القضائية التي توسعت في تفسير المادة 545، وجرمت الهجرة باستعمال قوارب الصيد وغيرها من المراكب، أين وقفنا على التنبيه على حظر القياس في المادة الجزائية وهو ما يؤيد قرارات بعض المجالس القضائية.

أما بالنسبة للقصد في هذه الجريمة فقد وجدنا بأن المشرع الجزائري إضافة للقصد العام يشترط لقيام هذه الجريمة قصدا خاصا، وهو قصد القيام برحلة، غير أن المشرع لم يحدد معنى الرحلة، وكان توضيح هذا أن المقصود بالرحلة هو التوجه إلى خارج أرض الوطن.

وبخصوص العقوبات الجزائية فقد ميّزنا بين حالتي العقوبات المسلطة على الفاعل الأصلي وتلك المسلطة على المساعدين، وأوضحنا الاختلافات مع ما جاء في مضامين قانون العقوبات، فوجدنا أنه بالنسبة للفاعل الأصلي، وفي ظل عدم إلغاء المادة 545 من القانون البحري، فإن هذه الأخيرة هي المادة واجبة التطبيق، ذلك أن القاضي الجزائي يأخذ بالوصف الأشد في حالة تعدد الأوصاف لذات الفعل الجرمي إعمالا لنص المادة 32 من قانون العقوبات.

أما بالنسبة للشركاء المساعدين في ارتكاب جريمة التسرب خلسة في السفينة، فكان بإمكان المشرع الاكتفاء بالأحكام العامة المنصوص عليها في المادة 44 من قانون العقوبات، التي تساوي في العقوبة بين الشريك والفاعل الأصلي، خاصة أن المشرع ساوى في العقوبة بين المسافر الخفي ومساعديه في أحكام القانون البحري، وبيّنا أن المشرع حصر صفات المساعدين في هذه الجريمة في طاقم السفينة والموظفين، في حين أنه يمكن أن يكون المساعد شخصا آخر من غير المنصوص عليهم، إضافة إلى أن صفة طاقم السفينة أو الموظف هي صفة يمكن التعويل عليها في تشديد العقوبة، وهو ما أخذ به المشرع في جريمة تهريب المهاجرين المستحدثة في القانون 09 – 01 (المادة 303 مكرر 32)، التي ترفع العقوبة إلى السجن المؤقت والغرامة، بمعنى أن وصف الجريمة محل الدراسة يتحول إلى جنائية.

كما عاقب المشرع الجزائري على تسهيل جريمة الركوب الخفي في السفن عن طريق جماعات إجرامية منظمة، بنفس العقوبة المسلطة على الفاعل الأصلي (المسافر الخفي)، وبيّنا في هذه المسألة كذلك ضعف الأساس التشريعي في بناء عقوبة المساعدين في هذه الحالة، ذلك أن الجرائم المرتكبة في

إطار الجريمة المنظمة تأخذ عقوبات أشد، إضافة إلى أن المشرع الجزائري ينظر حاليا من خلال نص المادة 303 مكرر 32 المشار إليها سابقا، إلى أن المساعدة على هذه الجريمة هي جريمة مستقلة تماما تدخل تحت مسمى جريمة تهريب المهاجرين، وبالتالي لا تتحدث عن شريك، وإنما تتحدث عن فاعل أصلي، سواء كان موظفا أو عضوا في جماعة إجرامية.

بناء على كل ما تقدم من ملاحظات، فإنه لا جدوى من بقاء نص المادة 545 من القانون البحري في ظل الجرائم المستحدثة بالقانون 09 – 01 المتعلقة بالهجرة غير شرعية من جهة، ومن جهة أخرى فإن الاحصائيات الأخيرة تشير إلى تراجع كبير في عدد المهاجرين غير الشرعيين، خصوصا الجزائريين، بسبب ما تعيش البلاد من حراك شعبي منذ فيفري 2019، حيث يشعر أغلب الشباب بأن هناك أمل في تحسن الظروف المعيشية محليا.

كما أننا نجد بأن الوقاية هي أحسن أسلوب لمواجهة هذه الظاهرة، حيث أن الجاني هو ضحية في نفس الوقت وأن الهجرة هي مجرد رد فعل، وعلى الدولة أن توفر سبل الرفاه المعيشي خصوصا من الجانب الاقتصادي، وترفع مستوى التوعية بمخاطر الهجرة غير الشرعية، وعلى ذلك فإن للدراسة مقترح أساسي هو ضرورة إلغاء المادة 545 من القانون البحري.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا – المصادر:

1- القرآن الكريم برواية حفص.

2- النصوص القانونية:

01 – القانون رقم 98 – 05، المؤرخ في 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم للأمر 76 – 80 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 27 يونيو 1998.

02 – القانون رقم 01/09، المؤرخ في 25 فيفري 2009 المعدل والمتمم للأمر 156/66 المتضمن **قانون العقوبات**، الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادر: 08 مارس 2009.

03- القانون 08 -11، المؤرخ في 21 جمادى الثانية 1429 الموافق لـ 25 يونيو 2008، المتعلق **بشروط دخول الأجانب إلى الجزائر وإقامتهم بها وتنقلهم فيها**، الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 02 يوليو 2008.

3- المناجد والقواميس:

01 – جمال الدين أبو الفضل (ابن منظور)، **لسان العرب**، المجلد السادس، ج 21، القاهرة، دار المعارف، د.س.ن.

02 – مجد الدين بن يعقوب الفيروز آبادي، **القاموس المحيط**، ط 08، بيروت، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، 2005.

03 – محمد بن أبي بكر بن عبد القادر (الرازي)، **مختار الصحاح**، بيروت، مكتبة لبنان، 1986.

ثانيا – المراجع بالعربية:

أ – الكتب:

01 – أحسن بوسقيعة، **الوجيز في القانون الجزائي العام**، ط 17، الجزائر: دار هومه، 2018.

02 – باسم شهاب، **تعدد الجرائم وآثاره الإجرائية والعقابية: دراسة مقارنة**، الجزائر: بارتي للطباعة، 2011.

03 – طالب حسن موسى، **القانون البحري**، عمان: دار الثقافة، 2004.

04 – حمد الله محمد حمد الله، **القانون البحري**، القاهرة: دار النهضة العربية، 2008.

05 – حمدي الغنيمي، **محاضرات في القانون البحري الجزائري**، ط 02، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1988.

06 – كمال حمدي، **القانون البحري**، ط 03، الإسكندرية: منشأة المعارف، 2007.

07 – مدحت عباس خلوصي، "**النقل البحري والإجرام المنظم: التسلل إلى السفن**"، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2003.

08 – محمود سمير الشرقاوي، **القانون البحري**، القاهرة: دار النهضة العربية، 2008.

09 – محمد بهجت عبد الله أمين قايد، **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية**، ج 01، القاهرة: دار النهضة العربية، 2004.

10 – مصطفى كمال طه، **القانون البحري**، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 2006.

11 – عباس حلمي، **القانون البحري الجزائري**، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1987.

12 – علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، **القانون البحري والجوي**، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2001.

13 – فائز الغنيمي رضوان، **الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية**، ط 03، دون دار نشر، 1998.

ب – الرسائل الجامعية:

ب – 1– أطروحات الدكتوراه:

01 – بسعيد مراد، **عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية**، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2012.

02 – مليكة حجاج، **جريمة تهريب المهاجرين بين أحكام القانون الدولي والتشريع الجزائري**، أطروحة دكتوراه في القانون الجنائي، جامعة بسكرة، 2016.

03 – عبد المالك صايش ، **مكافحة تهريب المهاجرين السريين**، أطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2014.

ب – 2 – مذكرات الماجستير:

01 – رشيد بن فريحة، **جريمة مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية**، مذكرة ماجستير في العلوم الجنائية وعلم الإجرام، جامعة تلمسان، 2010.

02 – خلفان راشد الكعبي، **ظاهرة التسلل عبر الحدود وأبعادها الأمنية بدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة إحصائية تحليلية**، رسالة ماجستير في العلوم الشرطية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005.

ج – المقالات العلمية:

01 – أوسهلة عبد الرحيم، "**ماهية عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل فيه**"، مجلة المحامي، منظمة المحامين سيدي بلعباس، العدد 02، سبتمبر 2017.

02 – زرهوني نبيلة، "**الالتزام بالسلامة في عقد نقل الأشخاص**"، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد 01، 2013.

03 – محمد زغو، "**المعالجة التشريعية لظاهرة الهجرة غير الشرعية في الجزائر**"، مجلة دراسات قانونية، المجلد 10، العدد 21، مركز البصيرة للبحوث والاستشارات والخدمات التعليمية، الجزائر، أوت، 2014.

د – المؤتمرات والندوات:

01 – عبد الحليم بن مشري، "**خصوصية حماية القصر المهاجرين في التشريع الجزائري**"، في الندوة الدولية حول: "**حماية المهاجرين القصر والفئات الهشة** "، المنظم من طرف اللجنة الوطنية الاستشارية لترقية حقوق الإنسان وحمايتها مع المركز الإيطالي للاجئين، وهران، 06 سبتمبر 2012.

ثانيا – المراجع الأجنبية:

01- Paloma Maquet, **« Passagers clandestins, les assureurs s'en mêlant »**, Plein droit, GISTI, N° 101, Juin 2014.

02- Syrine Ismaili**. Le facteur humain dans la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes: analyse de l'inscription de la Tunisie dans l'ordonnancement juridique international**. Thèse de doctorat en Droit Public. Droit et de la Santé, Université du Lille II, France, 2012.

03- Jean-Patrick Marcq, « **L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie? »**, Gazette de la Chambre, Chambre arbitrale maritime de Paris, n° 38 - Automne 2015, www.arbitrage-maritime.org.