..الجرائم الماسة بالأمن والسلامة المينائية

الأستاذ :طيب إبراهيم ويس
طالب دكتوراه كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة وهران 2

ملخص:

ظهرت هذه الحماية الجزائية في النظام التقليدي الفرنسي ، والتي فرضت عقوبات جزائية على الأعمال التي تسفر عن إحداث إتلاف بأي عنصر من عناصر الأموال العامة سواء الموانئ العامة غيرها من الأموال الأخرى مثل شواطئ البحار ،وقد افترض المشرع الفرنسي عنصر الخطأ فيها فلا يعفى مرتكبيها من العقوبة لمجرد إثبات عدم الخطأ حيث لا يعفى منها سوى بالقوة القاهرة ،وتتكون العقوبة الجنائية فيها من الغرامة وتكاليف إصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام وإعادته إلى حالته قبل وقوع الفعل عليه.

Résumé:

La protection pénale a émergé dans le système traditionnel français, en effet celui –ci a imposé des sanctions pénales aux actes qui entraînent la destruction de tout élément de fonds publics, de ports publics et d'autres fonds tels que les rives de la mer. Le législateur français a supposé que l'élément d'erreur n'est pas exonéré de la peine La pénalité est l'amende et les frais de réparation des dommages causés à l'argent public et le renvoyer à sa condition avant que l'acte ne soit commis.

مقدمة :

الموانئ البحرية هي العامل الأساسي لخدمة الملاحة البحرية على إعتبار أنها حلقة الربط بين البحر واليابسة التدابير المتخذة أحدثت ثورة في مجال الأمن البحري من خلال تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن و مرافق الموانئ المعروفة بإسم ISPS ونظرا لحساسية الوضع فإن الإجراء تم باستخدام التعديل الضمني و إعتمد الحكم على النحو التالي: أكثر من ثلث الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية أو الحكومات المتعاقدة لها أساطيل مشتركة شكلت السوق بما لا يقل عن 50٪ من إجمالي حمولة الأسطول العالمي للسفن التجارية، كما ينبغي عليها أن تعبر عن معارضتها قبل 01 يناير 2004.

ذخل قانون ISPS حيز النفاذ في يوم الخميس 1 يوليو 2004، بعد 18 شهرا فقط في تصميم فن السلامة :

1/- حماية السفن ضد الممارسات الإجرامية التي قد تحدث في البحر .

2/- ينبغي عدم الخلط مع مصطلح الأمان البحري المتعلق بالوقاية من المخاطر الطبيعية كالعواصف والأعاصير و التي تسبب الحوادث البحرية كالجنوح والحرائق والانفجاريات.

3/- الإرهاب البحري ويتناول القضايا التي تتعلق بالأمن البحري مثل القرصنة، المسافرين خلسة وتهريب المخدرات من عبر.

وتجدر الإشارة إلى أن المدونة الدولية لأمن السفن و مرافق الموانئ الجديدة تعالج عدة نقاط لا سيما في الهيكل واحد من العناصر المبتكرة تكمن في أنها توفر أيضا حماية للمرافق

المينائية، في حين أن جميع التشريعات السابقة أو الاتفاقيات الدولية السابقة لا تشير إلا إلى السفينة غير أن من حقيقة أن الميناء يعتبر واحدا من أكثر الروابط تأثرا واستجابة في حالة وقوع عمل إرهابي موجه ضد الميناء ويتجاوز فعليا حدود منطقة الميناء، فالفقرة 5 من ديباجة قانون ISPS كانت أسرع وسيلة للتأكيد على أن الإجراءات الأمنية اللازمة يجب أن تدخل حيز التنفيذ وتصبح سارية المفعول بسرعة.

المبحث الأول :جرائم الإعتداء على الموانئ البحرية وتهديد أمنها :

ظهرت هذه الحماية الجزائية في النظام التقليدي الفرنسي ، والتي فرضت عقوبات جزائية على الأعمال التي تسفر عن إحداث إتلاف بأي عنصر من عناصر الأموال العامة سواء الموانئ العامة غيرها من الأموال الأخرى مثل شواطئ البحار ،وقد افترض المشرع الفرنسي عنصر الخطأ فيها فلا يعفى مرتكبيها من العقوبة لمجرد إثبات عدم الخطأ حيث لا يعفى منها سوى بالقوة القاهرة ،وتتكون العقوبة الجنائية فيها من الغرامة وتكاليف إصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام وإعادته إلى حالته قبل وقوع الفعل عليه[1].

المطلب الأول :مخالفات من الدرجة الأولى التي تهدد الأملاك المينائية والإستغلال :

الفرع الأول :جريمة إعاقة حركة المرور على مستوى الميناء البحري :

1- الركن الشرعي :يعاقب على المخالفات المخلة بقواعد المرور وتوقف السيارات داخل حدود أملاك الميناء طبقا للتشريع الخاص المعمول به 2.

أ- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة ب 2000 دج الى 2500 دج.

ب-المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة 2000دج إلى 3000دج.

ج- المخالفات من الدرجة الثالثة التي يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة بـــ: 2000 دج - 4000 دج.

د- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة 4000دج إلى 6000دج.

2/- الركن المادي3: تقوم مثل هذه الجرائم على قيام المخالف بأحد الأفعال المادية والتي يعاقب عليها قانون حركة السير على النحو التالي:

أ- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة ب 2000 دج الى 2500 دج:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإضاءة ، إشارات المرور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق السيارة ورخصة السائق لدخول الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بإستعمال نظام أو معدات مركبة غير سليم داخل الحصن المينائي.

ب-المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة 2000دج الى 3000دج:

---

[1] - فتوح عبد الله الشادلي، علم الإجرام العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ط2002 .ص85.

[2] - المادة 945 من القانون البحري الجزائي الجزائري.

[3] - الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت و المتعلق بتنظيم و الأمن و شرطة المرور جريدة رسمية المؤرخة بتاريخ 2009/07/29 العدد 45.

- مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك ب أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بإستعمال أجهزة الصوت داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحركة على المسارات وحافة الرصيف المينائي المخصصة لمركبات النقل العمومي و مركبات أخرى مسموح لها بالحركة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتطبيق الإشارات المناسبة من قبل أي سائق له رخصة القيادة تحت الاختبار داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز داخل الحصن المينائي.

ج- المخالفات من الدرجة الثالثة التي يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة ب 2000 دج - 4000 دج:

- مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزامات أو الممنوعات التي تشمل المرور على معابر السكك الحديدية المتواجدة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة لأحكام المتعلقة بالحركة ، الوقوف أو توقف السيارات دون الحاجة على الرصيف داخل الحصن المينائي.
- مخالفة لأحكام المتعلقة باستخدام الإضاءة و إشارات أجهزة السيارات داخل الحصن المينائي.
- مخالفة لأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف الخطر داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات المتحركة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة لأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف المركبات غير لائق و الذي يعرقل حركة المرور داخل الحصن المينائي.
- مخالفة لأحكام المتعلقة بالامتثال لقواعد حسن السلوك في السياقة داخل الحصن المينائي.

د- المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها القانون بغرامة مقدرة 4000دج الى 6000دج:

-مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه الحركة داخل الحصن المينائي.
- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارات الآمرة بالوقوف التام داخل الحصن المينائي.
-مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف في مناطق الطريق التي يجتازها طريق سكك حديدية أو السير على السكك الحديدية بالنسبة للعربات غير المسموح لها بالسير داخل الحصن المينائي.
-مخالفة الأحكام المتعلقة بالوزن الأقصى للمحور داخل الحصن المينائي .
-مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم العربات ، تجهيز أدوات الإضاءة والإشارات على متن العربة داخل الحصن المينائي.
-إستعمال الأنوار العالية المبهرة للبصر أو المصابيح الكاشفة على وجه مخالف للمقرر في شأن إستعمالها داخل الحصن المينائي.
- عدم الإلتزام بالجانب الأيمن من نهر الطريق على مستوى الميناء المعد للسير.
- عدم إتباع قائد المركبة لإشارات المرور وعلاماته وتعليمات رجال الشرطة المينائية الخاصة بتنظيم السير.
- مخالفة مركبات النقل لشروط وزن الحمولة أو إرتفاعها أو عرضها أو طولها خاصة مركبات نقل الحاويات.
- إستعمال أجهزة التنبيه على وجه مخالف للمقرر في شأن إستعمالها داخل الحصن المينائي.

-قيادة مركبة آلية بسرعة تجاوز الحد الأقصى للسرعة المقررة على مستوى الحصن المينائي.

الفرع الثاني :جريمة مخالفة أحكام قواعد البيئة :

1- الركن الشرعي :يعاقب على المخالفات المخلة بقواعد حماية البيئة والمرتكبة في حدود الأملاك الميناء طبقا لأحكام التشريع المعمول به[1] .

كما يعاقب بغرامة مالية من 1.000 دج إلى 5.000 دج ،كل من يلقي أتربة أو نفايات أو أوساخا أو موادا رسوبية تجارية أو صناعية أو أية مادة أخرى في الموانئ والأماكن الملحقة بها أو يودعها على الأرصفة والسطوح الترابية المينائية[2].

2/- الركن المادي:يعد الركن المادي لأي جريمة بمثابة عمودها الفقري الذي لا تتحقق إلا به بحيث يشكل مظهرها الخارجي و توفر الركن المادي يشترط ثلاث عناصر و هي :

-الفعل الإجرامي و يتمثل في قيام الشخص بكل إرادته و دون أي إكراه بفعل سلوك إيجابي محضور قانونا بغرض إتلاف الموارد البيئية.

-الضرر الناجم عن السلوك و المتمثل في إتلاف الموارد البيئية أو هلاك الأموال أو تدميرها.

-العلاقة السببية التي تربط بين الفعل الإجرامي و النتيجة.

الفرع الثالث :جريمة عدم التصرف في الحطام البحري أو السفن القديمة :

1- الركن الشرعي :يلزم ملاك السفن القديمة أو المراكب التي توجد في حالة غير لائقة للملاحة في نهاية الآجال المحددة في الإنذارات الموجهة لهم من ضباط ومفتشي الموانئ بتحطيمها وإبعاد حطامها تحت طائلة التعرض للمصادرة أو لغرامة من 5.000 دج إلى 20.000 دج 3.

إذا لم يقم مالك السفينة أو المركبة بالإجراءات المذكورة في الفقرة السابقة يمكن السلطة المينائية أن تتخذ تلقائيا كل التدابير اللازمة لتحطيم السفينة أو المركبة التي تعرضت للمصادرة وإبعاد حطامها وذلك على حساب وتحت مسؤولية مالكها[4].

2- الركن المادي:يعد أهم أركان الجريمة البيئية ،فالنصوص البيئية التنظيمية تجعل من مجرد الامتناع عن تنفيذ أحكامها جريمة قائمة في حد ذاتها.

أ/-الجرائم البيئية الشكلية:ويتمثل السلوك الإجرامي في هذا النوع ،من الجرائم في "عدم احترام الالتزامات الإدارية أو المدنية أو الأحكام التقنية والتنظيمية كغياب الترخيص ،أو القيام بنشاط غير موافق للأنظمة" وهذا بغض النظر عن حدوث ضرر بيئي ومن أمثلتها عدم احترام الشروط اللازمة لنقل البضائع والمواد الحساسة فهذا النوع من التجريم يسمح بحماية البيئة قبل حدوث الضرر.

ب-الجرائم البيئية بالامتناع: فهي تقع نتيجة سلوك سلبي من الجانح .

ج-الجرائم البيئية بالنتيجة: فهذه الجرائم لا تقع إلا من خلال إعتداء مادي على إحدى المجالات البيئية سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو غير مباشرة ومن أمثلتها جرائم الإعتداء المادي على الثروة الحيوانية والثروة البحرية .

فإلى جانب السلوك الإجرامي لابد من توافر علاقة سببية بين فعل الجانح والضرر البيئي (النتيجة) لمتابعة الجانح عن أفعاله.

---

[1] - المادة 946 من القانون البحري الجزائي الجزائري.

[2] - المادة 941 من القانون البحري الجزائي الجزائري.

[3] - المادة 947 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.

[4] - المادة 947 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائي الجزائري.

3- الركن المعنوي:أغلب النصوص البيئية لا نجدها تشير إلى الركن المعنوي مما يجعل أغلب الجرائم البيئية جرائم مادية تستخلص المحاكم الركن المعنوي فيها من السلوك المادي نفسه،وتكتفي النيابة العامة بإثبات الركن الشرعي والمادي للجريمة لينجم عن ذلك قيام مسؤولية المتهم ،فلقد تم تمديد قاعدة عدم ضرورة إثبات وجود الخطأ الجنائي من مادة المخالفات والتي تعد كثيرة في المجال البيئي فلا نجد في النصوص البيئية ما يشير إلى ضرورة توفر قصد ارتكاب هذه الجرائم.

الفرع الرابع:جريمة طرح صابورة السفينة دون رخصة من السلطة المينائية :الصابورة أو المرساة أو الأنجر أداة غالبا ما تصنع من المعدن وتستخدم في تثبيت السفينة في قاع المياه في نقطة محددة و هناك نوعان أساسيان من المراس وهما المؤقتة والدائمة،و غالبا ما تسمي المرساة الدائمة بالرابطة ونادرا ما تتحرك ومن الممكن إلا تحملها السفينة على متنها ولكن لابد من توظيف خدمة لتحريكها أو تثبيتها،و تحمل السفن واحدة أو أكثر من المراس المؤقتة والتي قد تختلف في تصميمها وأوزانها.

و تعد مرساة البحر أداة ربط تستخدم عند عمق المياة واستخدام الرابطة أو المرساة المؤقتة يكون غير عملي،حيث تتصل السفينة بالمرساة عن طريق الرافعة وهى مصنوعة من سلسلة أو كابل أو خط أو مجموعة منهم،و الفتحة التي توجد بهيكل السفينة والتي من خلالها تمر المرساة تسمي أسطوانة الحبال لأن خطوط الرابطة الرفيعة تسمي الحبال.

و تعمل المرساة عن طريق مقاومة قوة حركة السفينة المتصلة بالمرساة و هناك طريقتان أساسيتان للقيام بذلك من خلال الكم المطلق أو التعليق في قاع المياه،بينما الرابطات الدائمة تعمل علي الثبات بدرجة كبيرة في قاع المياه وذلك غير متاح للمراسي المؤقتة والتي تحتاج أن تكون علي السطح ولذلك أغلب المراسي المؤقتة من النوع المصنوع من معدن غير جيد حيث تعلق في الصخور الموجودة في قاع المياه أو تدفن في الرمال الناعمة[1].

و من المثير للاهتمام في مصطلح الرافعة، وهو مصطلح الرفع الذي يصف المرساة وهي معلقة بالحبل, وليست مثبتة في قاع المياه وهذا يرتبط بمصطلح رفع المرساة الذي يعني أن تظل المرساة مرفوعة من قاع المياه, مما يسمح للسفينة أو للقارب بأن تتحرك،و توصف المرساة بالرافعة عندما تخرج من القاع ويتم سحبها للأعلى لتوضع في مخبأها،و الرافعة لا يجب أن تختلط مع الجارية التي تصف اسطوانة غير مربوطة أو مثبتة بمرساة سواء كانت أو لم تكن تتحرك خلال المياه و لذلك، الاسطوانة تكون جارية بدون طريق تتحرك فيه لا تتحرك[2].

1- الركن الشرعي :يعاقب بغرامة مالية من 20.000دج إلى 45.000 دج كل ربان يلقي بالصابورة في الموانئ والأحواض والرحب3.
ويتعرض لنفس العقوبات كل من يقوم بوضع الصابورة أو طرحها ليلا دون رخصة من ضباط الموانئ1.

---

[1] - القاضي .فريد الزغبي، الموسوعة الجزائية، ج3 ، دار صادر، بيروت، لبنان، دون طبعة.ص89

[2] - عوض محمد يحي يعيش، دور التشريع في مكافحة الجريمة من منظور أمني، الجزء الأول، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، ط2006 ص65.

[3] - المادة 949 من القانون البحري الجزائري الجزائري.

2/- الركن المادي:الميناء البحري يعتبر منطقة مهمة للإقتصاد الوطني بالنسبة لكافة دول العالم ولهذا تعمل على حمايته من كافة الأشكال المتعلقة بالإتلاف أو عدم إحترام أنظمة الإستعمال هذا النهج أخذ به المشرع الجزائي البحري الجزائري حيث يعاقب على أي فعل مادي يتمل في مايلي:

-فعل ربان السفينة بإلقاء الصابورة في الموانئ والأحواض والرحب ،هذا الإلقاء لا يكون تلقائيا بل يخضع لترخيص مسبق من السلطة المينائية لأنها أدرى من ربان السفينة حول وضعية الميناء ومكان الإلقاء .

- فعل ربان السفينة بطرح صابورة السفينة ليلا دون رخصة من السلطة المينائية.

المطلب الثاني :مخالفات من الدرجة الثانية التي تهدد الأملاك المينائية والإستغلال .

الفرع الأول :جريمة عدم تبليغ السلطة المينائية عن الحوادث البحرية والمينائية .

إعتبر المشرع الجزائي البحري عدم التبليغ عن وقوع الحوادث البحرية جريمة يعاقب عليها القانون لا يخفى أن هذا المعيار صعب التطبيق من الناحية العملية، إذ يتطلب من الربان أن يكون فقط عالما بالنصوص القانونية ويجد الربان نفسه محاصرا و مطوقا بقاعدة أخرى اقل ما يمكن قوله عنها هو أنها اشد بأسا و صعوبة و مفاد هده القاعدة هو التبليغ خلال الآجال القانونية لا يعذر احد بعدم تبحره في علم القانون،وهذا ما يستفاد من مضمون المادة 951 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي .

1- الركن الشرعي :- يلزم كل ربان أو صاحب سفينة أو باخرة أو مركبة بحرية الذي وإن كان في خطر الغرق أو أثر الربط أو الإصطدام أو سبب أي حادث آخر أغرق أو غير مكان إنارة عائمة أو عوامة أو طافية موجودة في المياه المينائية أو حطمها بتبليغ بأسرع مدة أقصاها أربع وعشرون (24) ساعة إلى أول ميناء يدخل إليه 2.

-ويقدم هذا التصريح في الجزائر إلى السلطة المينائية وفي الخارج إلى الممثلية القنصلية الجزائرية الأقرب من ميناء الوصول3.

-وفي غياب التصريح وفضلا عن تصليح الضرر الملحق بالمنشأة يعاقب المذنب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة(6) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج 4.

-يعاقب غياب التصريح بالوقائع المشار إليها في الفقرة الأولى والتي حدثت في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج مياه الميناء بالحبس لمدة ستة (6)أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج 5.

2/- الركن المادي:إعتبر المشرع الجزائي البحري عدم التبليغ عن وقوع الحوادث البحرية جريمة يعاقب عليها القانون في حالة إرتكاب ربان السفينة أحد الأفعال المادية الآتية:

- إتلاف أحد الأملاك العمومية البحرية والمينائية.
- عدم التبليغ بأسرع مدة أقصاها أربع وعشرون (24) ساعة بمجرد الرسو بأول ميناء .

3- الركن المعنوي:لابد من الإشارة إلى أن الركن المعنوي ضروري لقيام الجريمة قانوناً، فلا يكفي الركن المادي وحده، بل لابد أن تكون الماديات التي يتكون منها السلوك لها انعكاس في

---

[1] - المادة 949 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[2] - المادة 951 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[3] - المادة 951 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[4] - المادة 951 الفقرة الثالثة من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[5] - المادة 951 الفقرة الرابعة من القانون البحري الجزائي الجزائري.

نفسية الجاني، بمعنى أن يكون هناك علاقة نفسية بين السلوك ونتائجه من ناحية وبين الفاعل الذي صدر عنه السلوك، فهذا العلاقة النفسية هي التي يعبر عنها بالركن المعنوي، إذا القاعدة لدينا هي أن لا جريمة بدون ركن معنوي، ولا شك أن جوهره هو القصد الجنائي.

الفرع الثاني :جريمة الإتلاف العمدي للإنارة المينائية الخاضعة للولاية الوطنية .

ظهرت هذه الحماية في النظام التقليدي الفرنسي ، والتي فرضت عقوبات جنائية على الأعمال التي تسفر عن إحداث إتلاف بأي عنصر من عناصر الأموال العامة سواء الطرق العامة أو غيرها من الأموال الأخرى مثل الحدائق العامة وشواطئ البحار والأموال الأثرية ،وقد افترض المشرع الفرنسي عنصر الخطأ فيها فلا يعفى مرتكبيها من العقوبة لمجرد إثبات عدم الخطأ حيث لا يعفى منها سوى بالقوة القاهرة ،وتتكون العقوبة الجنائية فيها من الغرامة وتكاليف إصلاح الضرر الذي لحق بالمال العام وإعادته إلى حالته قبل وقوع الفعل عليه.

1- الركن الشرعي :-يعاقب بالحبس من ستة (6)أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج مع الإحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل شخص يحطم أو يتلف عمدا إنارة عامة أو عوامة طافية موجودة في المياه المينائية1.

-وتضاعف العقوبة عندما ترتكب المخالفة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية وخارج المياه المينائية2

2- الركن المادي :ويتمثل في الإعتداء على الإنارة المخصصة للاستعمال العام ، فالمقصود في هذا النص هو حماية تخصيص المال العام أي الهدف الذي يرمي المال العام إلى تحقيقه ، وهو الاستعمال الجماهيري العام ، وليس حماية المال في حد ذاته ، فالركن المادي يتمثل في الإتيان بفعل مادي من شأنه تعطيل حرية الاستعمال عن طريق عرقلة الإنارة العامة للميناء وتعطيل السير العادي للخدمات المينائية.

3/-الركن المعنوي : وهو القصد الجنائي ويتمثل في نية الجاني بارتكاب الجريمة وعرقلة السير العادي للخدمات المينائية ، فإذا أعاق سير المركبات أو عرقل سير المرور دون قصد ،فإن الركن المعنوي ينتفي وبالتالي لا تقوم الجريمة.

الفرع الثالث :جريمة نقل المواد المتفجرة أو المواد الخطرة :المواد الخطرة بالإنجليزية : Dangerous goodsهي أي مادة صلبة أو سائلة أو غازية قد تؤذي البشر أو الأحياء الأخرى أو الأملاك أو البيئة .وهناك مصطلح يستخدم غالباً وحصرياً في الولايات المتحدة هو hazardous material hazmat ينشأ الخطر الكيميائي chemical hazard من التلوث الناتج عن المواد الكيميائية الضارة.

قد تكون المادة الخطرة عبارة عن مادة مشعة، أو سريعة الاشتعال ، أو متفجرة ، أو سامة أو خطرة أحيائياً ، أو مؤكسدة، أو خانقة، أو ممرضة، أو مسببة للحساسية، أو ذات خواص تجعلها خطرة في بعض الظروف،يحتاج تخفيف المخاطر المصاحبة للمواد الخطرة إلى تطبيق محاذير السلامة خلال مداولة هذه المواد كالنقل، والتخزين، ثم التخلص منها لاحقاً. معظم البلدان تنظم المواد الخطرة وفق القانون، وهي تخضع للعديد من الاتفاقيات الدولية أيضاً.

[1] - المادة 952 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[2] - المادة 952 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائي الجزائري.

-صنف 1 : مواد متفجرة:إن للمواد المتفجرة الخطرة مجموعة حروف مخصصة من أجل تمييزها أثناء تداولها. تتراوح الحروف المستخدمة من A إلى S ماعدا الحروف (I,M,O,P,Q,R).يعتمد الحرف المستخدم على الخصائص النوعية للمادة المتداولة.
مثلا، لوائح النقل الكندي للمواد الخطرة تعطي وصفا للمجموعات المتمايزة:
-مواد متفجرة مع خطر انفجار واسع النطاق مثال :ت.ن.ت ، الديناميت، نيتروغلسرين.
- مواد متفجرة مع خطر قذف شديد.
- مواد متفجرة مع توليد حرائق، وقذف شديد، لكن بدون خطر انفجار واسع النطاق.
- خطر توليد حريق أو قذف محدود (يشمل الذخيرة الحربية، ومعظم الألعاب النارية.
-مواد غير حساسة مع خطر انفجار واسع النطاق انفجار مشابه .
- مواد غير حساسة على الإطلاق.
-صنف 2: الغازات:يشمل هذا الصنف الغازات المضغوطة، أو المسيلة، أو المذابة تحت الضغط كما هو موضح أدناه. ولبعض الغازات تصنيفات فرعية للأخطار، كالسام أو الآكل.
- الغازات سريعة الاشتعال : الغازات التي تشتعل بتلامسها مع مصدر اشتعال مثل الأسيتلين والهيدروجين.
- الغازات الخاملة: الغازات غير القابلة للاشتعال وغير السامة. تتضمن الغازات والسوائل المبردة cryogenic
-درجات الحرارة تحت -100 م المستخدمة لحفظ البرودة ووقود للصواريخ ثل النتروجين والنيون.
-الغازات السامة: الغازات المسببة للموت أوالأذى الخطير لصحة البشر إذا استنشقت، مثل غازات الفلور، والكلور، و سيانيد الهيدروجيني.
-صنف 3: سوائل سريعة الاشتعال:إن السوائل سريعة الاشتعال المُشتَمَلة في الصنف 3، متضمنة في إحدى المجموعات التالية:
-مجموعة 1، إذا كان لها درجة ابتداء الغليان 35°م أو أقل،عند ضغط مطلق 101,3Kpa وأي نقطة الوميض، مثل ثنائي اثيل الأثير أو ثنائي كبريت الكربون.
-مجموعة 2، إذا كان لها درجة ابتداء الغليان أكبر من 35°م، عند ضغط مطلق 101,3 Kpa،ونقطة الوميض أقل من 23° م، مثل البنزين والأسيتون.
-مجموعة 3، في حالة عدم اجتماع شروط التضمين في المجموعة 1 و2 مثل الكيروسين والديزل.
-صنف 4: مواد صلبة سريعة الاشتعال:
- مواد صلبة سريعة الاشتعال :وهي مواد صلبة تشتعل بسهولة، وقابلة للاحتراق بسرعة.
- مواد قابلة للاشتعال تلقائياً :مواد صلبة تشتعل تلقائياً ألكيلاتال ألومونيوم، الفسفور الأبيض.
- خطر عندما يمس الماء :مواد صلبة تصدر غازات سريعة الاشتعال عندما تمس الماء، أو تتفاعل بعنف مع الماء .صوديوم، كالسيوم، بوتاسيوم،كربيد كالسيوم.
-صنف 5: عوامل مؤكسدة وبيروكسيدات عضوية:
- عوامل مؤكسدة ماعدا البيروكسيدات العضوية)) تحت كلوريت كالسيوم،نترات الأمونيوم، الماء الأوكسجيني، برمنغنات البوتاسيوم.
- بيروكسيدات عضوية، أكانت بشكل سائل أم صلب) فوق أكسيد البنزويل، هيدرو فوق أكسيد الكومين.

-صنف 6: مواد مشعّة :مواد مشعة تتضمن مواد أو تركيبة من مواد تصدر إشعاع مؤين اليورانيوم،البلوتونيوم.

1- الركن الشرعي : يعاقب بالحبس من ستة (6)أشهر إلى حمس (5)سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 400.000 دج مع الإحتفاظ بتعويض الأضرار الملحقة كل شخص ينزل أو يركب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية أو يرسل أو يساعد على إرسال عن طريق البر موادا تتسبب في الإنفجار أو الحريق دون التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التبعة للسلطة المينائية أو يقوم بتخزين موادا خطيرة في الموانئ دون أن يضع مسبقا علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف وبصفة عامة كل مخالفة للقواعد والشروط التي تسير مناولة البضائع الخطرة في الموانئ 1.

-وفي حالة العود يعاقب بالإقصاء مدى الحياة من العمل على متن باخرة تجارية أو للصيد البحري إذا كان المتسبب ربان السفينة أو مالكها أو من له علاقة مباشرة بالمهنة وكل من توطأ من قريب أمن بعيد في السماح بإركاب وإستعمال هذه المتفجرات2.

2/- الركن المادي:يتمثل الركن المادي لهذه الجريمة في إقدام ربان السفينة على التعامل بالمواد الخطرة دون إحترام قواعد الأمن والسلامة على النحو التالي:

أ/-أن تحمل السفينة الدليل الدولي والشهادة المرتبطة بذلك كمايلي:

-دليل IMDG code 3 .

- Supplement4.

-القاموس الكيميائى.

-شهادة بأن السفينة من حيث البناء والتجهيزات صالحة لشحن البضائع الخطرة.

- الاسم العلمي للبضاعة .

- مستند شحن يحوي المعلومات التالية: التغليف – العدد – الكمية – درجة الخطورة – الرقم –

---

[1] - المادة 953 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.

[2] - هو كتاب يصدرؤ عن المنظمة العلمية للملاحة ويضم المعلومات الخاصة بنقل البضائع الخطرة بحرا يتالف من 4 مجلدات و supplement يحتوى المجلد الأول على مدخل للمعلومات وتحتوى الأجزاء الأخرى على قائمة بجميع أنواع البضائع الخطرة المنقولة بحرا مصنفة فى أصناف من class 1 إلىclass 9 يتم شرح كل نوع من أنواع البضائع من حيث العلامات المميزة طريقة وضع العلامات التعبئة والتغليف الوثائق المطلوبة طرق التستيف والتربيط ووجودها على السفينة والأخطار الناجمة عن ذلك،ونقل البضائع الخطرة في الحاويات والصهاريج المتنقلة وشرح طرق العزل والفصل ونقل البضائع الخطرة فى سفن الدحرجة والصنادل المنقولة في السفن ونقل النفايات .

[3] - موجود فى Supplementويحتوى على خطط الطوارئ التى يجب أن تتبع عند حصول حوادث البضائع الخطرة (الاختناق التلامس مع الجلد أو العين والتسرب والحريق) وكيفية مكافحة نتائج الحادثة أو إعادة تعبئة واحتواء التسريب و ينقسم إلى 5 أقسام :

- رقم جدول خطط الطوارئ .
- الأجهزة التى يوصى باستخدامها (ملابس واقية ، أجهزة تنفس ، مساحيق كيماوية...
- اجراءات الطوارئ وفرق الطوارئ وتوزيعها .
- الأعمال التى يجب تنفيذها فوريا .
- رقم جدولMFAG

[4] - MFAG

تصدره المنظمة العالمية للملاحة وهو أحد أجزاء الSupplement يحتوى على شرح عام لاخطار البضائع الخطرة على الإنسان وكيفية علاج أثارها وطرق الاسعافات الأولية، ويتم تجميع المواد الكيماوية فى جدول من حيث :

-الخصائص الكيماوية

-الطبيعة السمية

-ويتم الاستعانة بال Medical guide و الاستشارة عن طريق الراديو لاكمال معلوماته .

الاسم – نقطة الوميض.
- إقرار من الشاحن بان الشحنة قد غلفت بشكل صحيح ووضعت عليها العلامات المميزة وأنها بحالة صالحة للنقل .
- خريطة تستيف الحاوية بأماكن البضائع الخطرة فيها وكمياتها .
- شهادة تعبئة حاوية .
- مانفيستو البضائع الخطرة.
ب/- إنزال أو إركاب على متن باخرة تجارية تستعمل للملاحة البحرية موادا متفجرة.
ج/- عدم التصريح بهذه المواد للمصالح المؤهلة التبعة للسلطة المينائية.
د/- عدم وضع مسبقا علامات ظاهرة على التغليف مطابقة للتصنيف البضاعة الخطرة.

3- الركن المعنوي:

جريمة نقل المواد الخطرة عبر البحر أو شحنها وتفريغها على مستوى الموانئ يفترض في القائم بها سؤ النية ،لأن هذه البضائع لها خاصية كبيرة من الخطورة فمجرد عدم التصريح بها للسلطة المينائية دليل من ربان السفينة على النية السيئة بمحاولة إخفاء هذا النوع من البضائع على السلطات...

الفرع الرابع :الجرائم المرتبطة بأنظمة الولوج للموانئ البحرية:

الميناء البحري يعتبر منطقة سيادية بالنسبة لكل دولة على مستوى العالم ولهذا تسعى إلى حمايته قانون بتنظيم ضوابط الدخول والخروج ،إذ بعد هجمات 11 سبتمبر 2001، كان من غير المعقول عدم إدراجه في السياسة العامة المتعلقة بالأمن لمعالجة المسألة ووضع معايير خاصة بالسلامة على متن السفن والموانئ ،حيث ثم في أعقاب المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد 09 ديسمبر 2002 في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن إقرار عددا من التعديلات على ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المعدلة، المعروفة باسم سولاس ، واعتمد في وجود 108 من ممثلي الحكومات ومراقبين من الدول الأعضاء، والدول المرتبطة بها، ووكالات الأمم المتحدة المتخصصة، والمنظمات الحكومية الدولية، و المنظمات غير الحكومية.

التدابير المتخذة أحدثت ثورة في مجال الأمن البحري من خلال تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن و مرافق الموانئ المعروفة بإسم ISPS ونظرا لحساسية الوضع فإن الإجراء تم باستخدام التعديل الضمني و إعتمد الحكم على النحو التالي: أكثر من ثلث الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية أو الحكومات المتعاقدة لها أساطيل مشتركة شكلت السوق بما لا يقل عن 50٪ من إجمالي حمولة الأسطول العالمي للسفن التجارية، كما ينبغي عليها أن تعبر عن معارضتها قبل 01يناير 2004.

دخل قانون ISPS حيز النفاذ في يوم الخميس 1 يوليو 2004، بعد 18 شهرا فقط في تصميم فن السلامة :
- حماية السفن ضد الممارسات الجرمية التي قد تحدث في البحر .
- ينبغي عدم الخلط مع مصطلح الأمان البحري المتعلق بالوقاية من المخاطر الطبيعية كالعواصف والأعاصير و التي تسبب الحوادث البحرية كالجنوح والحرائق والانفجارات.
- الإرهاب البحري ويتناول القضايا التي تتعلق بالأمن البحري مثل القرصنة، المسافرين خلسة وتهريب المخدرات من عبر .

1- الركن الشرعي :

-يعاقب بغرامة مالية من 1.000دج إلى 2.000دج كل من يدخل إلى المنطقة العمومية للميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة1.
وإذا تم الدخول من طرف غير مرخص بها ترفع الغرامة المالية إلى 5.000 دج2.
- يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ،كل من يدخل إلى المنطقة المحجوزة في الميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة 3.
2- الركن المادي:الركن المادي لهذه الجريمة يتمثل في محاولة المخالف الدخول إلى المنطقة العمومية للميناء دون رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة.
كما أن المشرع يعتبر حسب نص المادة 940 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري الجزائري الدخول المنطقة المحجوزة في الميناء دون رخصة فعل خطير تضاف العقوبة مع إتيانه.
الفرع الخامس:جرائم تعديل و إستغلال الأملاك العمومية المينائية دون سند قانوني.
تنص المادة الثالثة من قانون الأملاك الوطنية أن الأملاك الوطنية العمومية لا يمكن أن تكون محل ملكية خاصة بحكم طبيعتها أو غرضها، وتضيف المادة الرابعة أن الأملاك الوطنية العمومية غير قابلة للتصرف ولا للتقادم ولا للحجز،و تخضع إدارة الأملاك والحقوق المنقولة والعقارية التابعة للأملاك الوطنية الخاصة والتصرف فيها لهذا القانون ولأحكام النصوص التشريعية المعمول بها.
يمكن أن يتفرع تكوين الأملاك الوطنية العمومية عن إجراءين متميزين 4 و هما:إما تعيين الحدود وإما التصنيف .
وحتى يكون تعين الحدود والتصنيف مقبولين يجب أن يسبقهما الاقتناء باعتباره فعلا أو حدثا معينا بترتيب عليه التملك القبلي للملك الذي يجب أن يدرج في الأملاك الوطنية العمومية الميناء بإعتباره جزءا من الأملاك الوطنية فإنه يخضع للحماية الجزائية .
1/- الركن الشرعي :-يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6)أشهر وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين مع الإحتفاظ بتعويض الضرر الملحق كل من يشغل الأملاك العمومية للميناء ويتمادى في ذلك بصفة غير قانونية رغم إنذاره بمغادرة الأماكن 5.
- يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 20.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يشرع في بناء منشأة أو إقامتها في الميناء أو ملحقاتها بدون موافقة السلطة المينائية مع الإحتفاظ بتعويض الخسائر الملحقة وتسديد المصاريف التي أنفقت لترميم البناية6.
2- الركن المادي:

[1] - المادة 939 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[2] - المادة 939 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[3] - المادة 940 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[4] - المادة 27 من قانون الأملاك الوطنية.
[5] - المادة 942 من القانون البحري الجزائي الجزائري.
[6] - المادة 943 من القانون البحري الجزائي الجزائري.

أ-يشغل الأملاك العمومية للميناء ويتمادى في ذلك بصفة غير قانونية رغم إنذاره بمغادرة الأماكن: هذا يعني لقيام الجريمة يجب أن يكون الفاعل قد قام بسلوك ايجابي و هو شغل الأملاك العمومية للميناء ويتمادى في ذلك بصفة غير قانونية رغم إنذاره بمغادرة الأماكن يشترط أن يكون الهدف من التعدي هو شغل جزء من الميناء دون وجه حق.

وقد عالجت المحكمة العليا 1طعنا بالنقض حول جريمة إستغلال الأملاك العمومية المينائية دون سند قانوني ،حيث رفع الطاعن طعنا يتمسك فيه أن إستغلاله لمثلجة ميناء الغزوات كانت بناءا على ترخيص وحتى في حالة غيابه يتوجب إنذاره عم طريق محضر قضائي قبل مباشرة إجراءات المتابعة والشكوى،إلا أن المحكمة العليا رفضت الطعن بالنقض مؤسسة قرارها على سندين:

-الأول أن مؤسسة ميناء الغزوات أنذرت المتعدي قبل رفع الشكوى.

-ثانيا تطبيق نص المادة 942 من القانون الجزائي البحري .

ب-من يشرع في بناء منشأة أو إقامتها في الميناء أو ملحقاتها بدون موافقة السلطة المينائية: المقصود بهذه الخاصية أن حق الملكية العقارية لا يرتبط بمدة زمنية معينة فهو يدوم بدوام محله، فصفة التأبيد ترد على موضوع الحق و ليس على صاحبه، و تبقى قائمة و مستقلة عن استعماله فلا تزول بعدم الاستعمال و هذا ما يشكل الوجه الآخر لصفة الدوام ، وبناءا على ذلك التشريع الجزائي البحري يعاقب على فعل الشروع في بناء منشأة أو إقامتها في الميناء أو ملحقاتها بدون موافقة السلطة المينائية.

3- الركن المعنوي:يتحقق الركن المعنوي إذا كان المعتدي قاصدا انتزاع ملكية جزء من الميناء أو حيازته ولابد أن يكون المعتدي عالما بوجود العقار في حيازة أو ملكية الدولة كما يجب أن يكون أهلا لتحمل المسؤولية الجزائية بإرادته ارتكاب الفعل فتوفر عنصري الإرادة و العلم أساس قيام الركن المعنوي. و في هذا الإطار يطرح التساؤل حول مدى وجود النية الإجرامية في حالة كون العقار المعتدى عليه محل نزاع بين المتهم و الضحية أو كانت حدوده غير معلومة و غير دقيقة؟.

بما أن الركن المعنوي لهذه الجنحة يقوم بتحقق علم المتهم بكون العقار المعتدى عليه موجود في حيازة أو ملكية الضحية، و من ثم فإن وجود نزاع حول العقار أو عدم وضوح معالمه وحدوده يحول دون تحقق هذا العلم ومن ثم دون تحقق الجنحة.

الخاتمة:

حاولنا من خلال هذه الدراسة التوصل إلى معرفة النظام الجزائي للقانون البحري الجزائري وبالتالي التعرض للمسؤولية الجزائية عن جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر في الجزائر، ومدى ملائمتها في تحقيق الحماية الجزائية المبكرة والمتقدمة لعناصر وسلامة وأمن الملاحة البحرية والمينائية وقد أسفرت الدراسة عن عدد من النتائج أعقبناها ببعض التوصيات وبيان ذلك كالتالي:

1/-كشفت الدراسة أن جل التشريعات المقارنة في مجال الملاحة البحرية والمينائية منها المشرع الفرنسي، المصري وبطبيعة الحال المشرع الجزائري تعتبر الموانئ ومبانيها

[11] - غرفة الجنح والمخالفات ملف رقم 386668 المؤرخ في 2007/06/27 ،مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول 2009 ،ص 365 .

ومنشآتها وتجهيزاتها الملاحية من الأموال العامة المملوكة للدولة ومن ثم تخضع هذه المنشآت لنظام الحماية الجزائية والمسؤولية المقررة في حالة الاعتداء على المال العام والعدوان عليه بموجب القانون الجزائي البحري وتكملة بأحكام قانون العقوبات كشريعة عامة.

2/-كشفت الدراسة أن المشرع الجزائري استثنى تطبيق أحكام القانون البحري الجزائي على الموانئ العسكرية وخصه فقط بالنسبة للموانئ المدنية كالتجارية، النزهة، الصيد، لغرض تعارض ذلك مع الاستخدام العسكري ومقتضيات وسلامة شؤون الدفاع الوطني طبقا لنص المادة 888 من القانون البحري.

3/-كشفت الدراسة أن كثيراً ما تسوي أغلب التشريعات بموجب القوانين المتعلقة بحماية الملاحة البحرية من حيث التجريم والعقاب بين الجريمة التامة والشروع فيها بل ومجرد المحاولة في ارتكاب هذه الجرائم من ذلك 519 من القانون البحري الجزائري.

4/-كشفت الدراسة أن المشرع استهل في أغلب المواد الخاصة بأحكام القانون البحري الجزائي بعبارة "يعاقب" رغبة منه في إضفاء طابع التهويل نظراً لحساسية قطاع الملاحة البحرية والمينائية خاصة النقل البحري الذي يعتبر عمود الاقتصاد الجزائري لأن 90% من المعاملات التجارية الجزائرية تتم عبر الموانئ البحرية.

قائمة المصادر والمراجع:

- فتوح عبد الله الشادلي، علم الإجرام العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر ط2002 .
- القاضي، فريد الزغبي، الموسوعة الجزائية، ج3 ، دار صادر، بيروت، لبنان، دون طبعة.
- عوض محمد يحي يعيش، دور التشريع في مكافحة الجريمة من منظور أمني، الجزء الأول المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، ط2006 .
الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري جريدة رسمية العدد 29 لسنة 1977المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25جوان 1998.
- الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت و المتعلق بتنظيم و الأمن و شرطة المرور جريدة رسمية المؤرخة بتاريخ 2009/07/29 العدد 45.