

شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة
البحرية والمينائية

Conditions for criminal liability for crimes affecting the safety of
navigation and ports

تاريخ القبول: 2021/05/08

تاريخ الإرسال: 2021/02/16

أحكام الملاحة البحرية والمينائية، ضف إلى ذلك وجود بالمجال البحري جرائم خاصة لا يمكن لقانون العقوبات كقانون عام على معالجتها وهو الأمر الذي أدركه المشرع الجزائري في تعديل القانون البحري بموجب قانون 05/98 .

الكلمات المفتاحية: ميناء؛ الملاحة البحرية؛ مسؤولية جزائية؛ الأمن المينائي؛ السلامة المينائية.

Abstract:

A closer look at the subtleties of the Algerian maritime law and even comparative laws such as the French maritime law, we find that these laws include in their folds a special book related to the penal provisions resulting from the violation of the provisions of maritime and port navigation, in addition to that in the maritime

طبيب إبراهيم ويس*

جامعة سيدي بلعباس- الجزائر
ouis.taiebrahim@univ-sba.dz

ملخص:

المتعمن في خبايا القانون البحري الجزائري وحتى القوانين المقارنة كالقانون البحري الفرنسي، نجد أن هذه القوانين تضم في طياتها كتابا خاصا متعلق بالأحكام الجزائية الناتجة عن مخالفة

*- المؤلف المراسل.

domain there are special crimes that the penal code as a general law cannot deal with, which is a matter that The Algerian legislator realized it in amending the maritime law under Law 98/05

Keywords :Port; Maritime navigation; criminal liability; Port security; Port safety.

مقدمة:

النقل البحري هو جوهر التجارة الدولية وكان لزاما تأمينه من كل الأخطار وبالفعل بعد هجمات 11 سبتمبر 2001، تم إدراجه في السياسة الأمنية المتعلقة بالأمن

لمعالجة المسألة ووضع معايير خاصة بسلامة السفن والموانئ.

وفي المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد 09 ديسمبر 2002 بمقر المنظمة البحرية الدولية في لندن الذي أقر عددا من التعديلات على ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المعدلة المعروفة باسم سولاس، واعتمد في وجود عدد 108 من ممثلي الحكومات ومراقبين من الدول الأعضاء والدول المرتبطة بها، ووكالات الأمم المتحدة المتخصصة، والمنظمات الحكومية الدولية، والمنظمات غير الحكومية.

والمتمتعن في نصوص القانون البحري الجزائري وحتى القوانين المقارنة كالقانون البحري الفرنسي في هذا المجال فإنها تضم في طياتها كتابا خاصا متعلقا بالأحكام الجزائية الناتجة عن مخالفة أحكام الملاحة البحرية والمينائية خاصة وأن المجال البحري يتعرض لجرائم خاصة، فهل يمكن تطبيق قانون العقوبات كقانون عام على جرائم الملاحة البحرية والمينائية وتبيان شروط ونطاق المسؤولية وهو الأمر الذي نبحث عنه في تعديل أحكام القانون البحري الجزائري والمينائي الصادرة بموجب القانون

§05/98

نهدف أيضا من خلال دراستنا الوقوف على الجانب الجزائري للمسؤولية الجزائية عن المساس بأمن الملاحة البحرية والمينائية، حيث أن هذه الأخيرة لم تحظى بالدراسات القانونية رغم أهميتها لتفعيل قواعد الحماية، إذ سوف نقوم بتحليل الإشكالية وفق دراسة مقارنة بين القانون الفرنسي والجزائري وقد قسمنا الدراسة لمحورين أساسيين:

المحور الأول: طبيعة الركن المادي المنشئ للمسؤولية الجزائية

المحور الثاني: طبيعة الركن المعنوي المنشئ للمسؤولية الجزائية.

المحور الأول: طبيعة الركن المادي المنشئ للمسؤولية الجزائية

يخضع الركن المادي المنشئ للمسؤولية الجزائية في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر لذات الاعتبارات المقررة في جرائم الضرر⁽¹⁾، من حيث وجود سلوك إجرامي يترتب عليه نتيجة معينة وعلاقة سببية، ربما تقوم في الغالب على الاحتمالات وافتراسات منطقية وتبيان ذلك:

أولا- طبيعة السلوك المنشئ لحالة الخطر على سلامة الملاحة البحرية والمينائية:

السلوك الإجرامي هو النشاط المادي الملموس الذي يأتيه الجاني أو يتقاعس عن



تنفيذ واجب قانوني مفروض عليه⁽²⁾، وفي جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر يتخذ السلوك الإجرامي الغير مشروع صوراً وأنماطاً متعددة، والتساؤل هو هل يكفي تجريم هذه الصور لتحقيق الحماية اللازمة لسلامة الملاحة البحرية والمينائية؟

1- السياسة الجزائية في تجريم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر:

أ- اهتمام السياسة الجزائية الحديثة بتجريم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر: تهتم السياسة الجزائية الحديثة بصفة عامة بمدى تلاؤم التجريم والعقاب في النظام القانوني الوضعي مع مدى احتياج المجتمع للحماية ضد بعض صور الأفعال والسلوك غير المشروع الذي يمثل مساساً بمصالح محددة، وكان الاهتمام قبل ذلك بالضرر الذي يحدثه الجاني بسلوكه الإجرامي، إلا أن التطور الحديث وبصفة خاصة فيما يتعلق بمجال وأنشطة الملاحة البحرية والمينائية⁽³⁾، كشف عن وجود العديد من المخاطر التي تهدد مصالح في غاية الأهمية حتى بدا من الضرورة لدى أغلب التشريعات أن اعتراض خطواتها قبل وصولها إلى مرحلة الضرر أمراً لازماً وضرورياً يحقق الحماية الفعالة لهذه المصالح.

ب- موقف المشرع الجزائري من سياسة تجريم المساس بسلامة الملاحة البحرية والمينائية: المشرع الجزائري في منهجه إزاء النص على أنماط وصور السلوك غير مشروع التي يتحقق عن طريقه تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر، لم يحدد فيه الوسيلة أو السلوك الذي يستعمله الجاني في تعريض المصالح محل الحماية للخطر، من ذلك مثلاً جريمة التعدي العمدي على المنشآت المينائية أو الأجهزة أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الملاحة البحرية والمينائية⁽⁴⁾.

وبناءً على ما سلف يستوي في نظر المشرع الجزائري الوسائل التي يستعملها الجاني في ارتكاب جريمة تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر، حيث يستوي لديه أن تتحقق الجريمة بوسائل مادية أو أن تتحقق بوسائل معنوية كإشاعة الأخبار الكاذبة مما يعرض سلامة السفينة للخطر وغيرها من الأفعال⁽⁵⁾.

وكما يستوي لدى المشرع الجزائري أن تتحقق الجريمة بسلوك سلبي متمثلاً في فعل امتناع أو سلوك إيجابي متمثلاً في حركات عضوية إرادية لتحقيق النتيجة التي يعاقب

عليها القانون⁽⁶⁾، ومثال ذلك أيضا جريمة تعمد عدم تدوين التصريح ببيانات مزيفة تتعلق بزمان ومكان وظروف اكتشاف الحطام وإنقاذه، حسب المادة 1/489 من القانون الجزائري البحري الجزائري يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة 06 أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 20.000 دج كل مالك حطام ينذر من أجل القيام بعمليات رفع الحطام ويرفض رفعه⁽⁷⁾.

وأما الاتجاه السائد في التشريع الجزائري البحري الجزائري هو تحديد المشرع لأنماط السلوك الإجرامي التي من شأنها أن تنشئ حالة خطر مجردة أو واقعية على سلامة الملاحة البحرية والمينائية، من ذلك جريمة الإبلاغ عن معلومات كاذبة معرضا سلامة السفينة⁽⁸⁾، وفي أعالي البحار للخطر أو تحميل مادة على متن السفينة يحتمل أن تعرض سلامة السفينة أو الميناء للخطر هذا ما أكدته المادة 953 وحددت ذلك مثلا في المواد المتفجرة أو الخطرة.

وحتى تتضح الفكرة سوف نعرض لصور السلوك غير مشروع تفصيلاً في العنوان الفرعي الموالي:

2- صور وأنماط السلوك الإجرامي الغير مشروع لحالة الخطر: سوف نتعرض لصور وأنماط السلوك الإجرامي غير مشروع المنشئ لحالة الخطر في القانون الجزائري، ثم نستتبع بعرض هذه الصور الغير مشروعة وفقا للمواثيق والمعاهدات الدولية على النحو التالي:

أ- صور وأنماط السلوك غير مشروع في القانون الجزائري البحري الجزائري: يجرم المشرع الجزائري وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري نوعين من أنماط السلوك غير المشروع، إحداهما تنشئ حالة خطر مجردة من أية نتيجة مادية تظهر في العالم الخارجي، والأخرى تنشئ حالة خطر واقعية تتضمن ثمة نتيجة مادية تختلف عن النتيجة القانونية، ولكنها لا تحظى بالوضوح كما هو الشأن في النتيجة المترتبة على جرائم الضرر، التي تتمثل في هلاك أو نقص أو تدمير المصلحة محل الحماية وبيان ذلك كالتالي:

▪ أمثلة لصور السلوك الغير مشروع المنشئ لحالة الخطر المجردة:

- كل مالك سفينة أو مجهزها جعل سفينته تغادر الميناء دون ترخيص أو تصريح من



السلطة المختصة أو قبل الحصول على صلاحيتها وأمنها للملاحة البحرية⁽⁹⁾.

- كل ربان سفينة قاد سفينته وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة⁽¹⁰⁾.

- كل من قاد السفينة أو جعلها تبخر بالرغم من وجود الحظر المفروض من طرف السلطات البحرية والإدارية المختصة أو السلطة القضائية⁽¹¹⁾.

■ أمثلة لصور السلوك الغير مشروع المنشئ لحالة الخطر الواقعية التي تنذر بوجود

ضرر محتمل الوقوع:

- تعريض المنشآت أو المباني أو الأجهزة أو المعدات المستعملة لخدمة السفن أو لتأمين سلامة السفن بطريقة عمدية للخطر.

- القيام بإبلاغ عن معلومات مع العلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة السفينة وهي في حالة إبحار للخطر.

- القيام بأعمال العنف ضد أي شخص على متن السفينة وهي في عرض البحر، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة السفينة للخطر.

- كل ربان دخل بسفينته المياه الإقليمية بدون تصريح وعلى متنها مواد متفجرة أو مواد خطيرة أو أية مواد تجرم القوانين الوطنية نقلها، هذا ما أخذ به المشرع الجزائري البحري الفرنسي في المادة 7-5242L⁽¹²⁾.

ب- منهج الاتفاقيات الدولية كأساس لتجريم صور الاعتماد غير المشروع على

الملاحة البحرية والمينائية: لم تورد الاتفاقيات الدولية تجريماً بالمعنى المتعارف عليه وفقاً للقوانين العقابية الوطنية، وإنما أوردت هذه الاتفاقيات توجيه أدبي تلتزم بموجبه الدول الأطراف في هذه الاتفاقيات بضرورة تجريم بعض صور الأفعال غير المشروعة، التي من شأنها أن تعرض سلامة الملاحة البحرية والمينائية وسلامة الأشخاص والممتلكات والأموال للخطر، أو التي تؤثر في تشغيل الخطوط الملاحية أو تزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الملاحة البحرية.

ولهذا السبب يعتبر فعلاً غير مشروعاً ويطلق عليه جريمة تستوجب عقوبة وفقاً للاتفاقيات الدولية في هذا الشأن أي شخص على متن السفينة يقوم بأحد الأفعال الآتية:

3- مدى كفاية صور التجريم في تحقيق الحماية اللازمة لسلامة الملاحة البحرية والمينائية:

أ- الاتجاه العام في سياسة تجريم تعريض سلامة الملاحة للخطر: كثيراً ما تسوي التشريعات بموجب القوانين الوطنية بين التجريم والعقاب في الجريمة التامة والشروع، ومن قبيل ذلك ما تنص عليه المادة 488 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين كل مجهز أو مالك سفينة أو ربان يبحر بسفينته أو يحاول إحراقها." (13).

ب- مواطن قصور قواعد التجريم والمسؤولية: بعد أن عرضنا سلفاً صور ومظاهر السلوك الإجرامي غير مشروع الذي ينشئ حالة الخطر التي تهدد سلامة الملاحة البحرية والمينائية المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، تبين لدينا أن هناك ثمة قصور يتعلق بحماية بعض المصالح الهامة، وتتمثل مواطن هذا القصور في الآتي:

- قصور قواعد التجريم والمسؤولية المتعلقة بحماية البيئة: تعتبر السفينة بطبيعتها أداة اتصال دولي وقاري وأصبح المجال الدولي من الحالات البيئية الطبيعية لنمو نشاطها، لأن السفينة معدة بطبيعتها للتنقل بين موانئ الدول وقطع آلاف الأميال البحرية الطويلة، هذا ما يعكس لنا مدى الخطورة الناشئة عما يحتمل أن تحدثه السفينة من مساس بمصالح البيئة.

- قصور المسؤولية الجزائية عن المخاطر الناشئة عن انتشار الأوبئة بطريقة عمدية: من مواطن القصور الموضوعي الظاهرة فيما يتعلق بنظام المسؤولية الجزائية تلك المتعلقة بانتشار الأمراض المعدية خلال السفر بحراً، فرغم ما قدمه صندوق الأمم المتحدة المركزي للعمل على مكافحة بعض الأمراض وأهمها الأنفلونزا، وكذلك ما قدمته منظمة الصحة العالمية⁽¹⁴⁾ من جهود للحيلولة دون ذلك، إلا أنه نظراً لأهمية المصالح ذات الصلة بانتشار الأمراض على متن السفن، فإن الأمر يحتاج إلى إعادة النظر في تقرير نوع المسؤولية.

- ضرورة مواجهة الموضوعية والإجرائية لأعمال الشغب التي تقع بالسفن أو الموانئ: يعد الراكب المشاغب من أكثر العناصر التي تنشئ حالة الخطر الحقيقية تهدد أمن



وسلامة السفينة بل ويعرضها للخطر الحقيقي، وتشمل أعمال الشغب أعمال السكر وشرب الخمر، والتحرش بأحد أفراد الطاقم العامل أو أحد الركاب بإتيان أو قول يحمل دلالات جنسية يتأذى منه المتحرش به.

ولا ينكر أحد أن قليل من التشريعات تناولت بالتجريم هذه الصورة من صور السلوك غير المشروع في مواجهة الركاب المشاغبين⁽¹⁵⁾.

- القصور الموضوعي بشأن استخدام السفن التجارية كأداة لارتكاب الجرائم: لم تتضمن أغلب التشريعات العربية العديد من صور السلوك غير المشروع الذي يمثل تهديداً واضحاً لمصالح مشروعة، وتتمثل هذه الأفعال في الآتي:

- استخدام السفينة التجارية كسلاح.
- استخدام السفن التجارية لنشر المواد البيولوجية والكيميائية بشكل غير مشروع في المياه الإقليمية لدول لأخرى بنية الإضرار.
- النقل الغير مشروع للأشخاص المتهمين بارتكاب جرائم عملاً بقاعدة جنسية السفينة التي تخضع لقانون الجنسية، بغض النظر عن المياه التي وجدت بها.

ثانياً- طبيعة النتيجة الإجرامية في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية

للخطر:

النتيجة الإجرامية في أصلها ظاهرة مادية باعتبارها مجموعة من الآثار المادية التي تظهر في العالم الخارجي بخلاف التغيير الحاصل بالسلوك الإجرامي، ولكنها تكتسب تكييفاً شرعياً⁽¹⁶⁾، حين يعتمد الشارع بهذه الآثار ويرى فيها عدواناً على مصلحة يحميها، وحتى نوضح هذه الفكرة انتهجنا الخطة الآتية:

1- الجوانب الموضوعية لمشكلات تجريم السلوك الخطر: بقدر ما تمنحه سياسة التجريم والعقاب لسلوك الخطر من حماية مبكرة للمصالح في مجال سلامة الملاحة البحرية والمينائية بقدر ما تثار بشأنها المشكلات الموضوعية، وأهم هذه المشكلات هي مدى تصور الشروع في هذه الطائفة من الجرائم.

وفي حين يرى جانب آخر أن جرائم الخطر يتصور فيها الشروع فلا فرق بين جرائم الضرر وجرائم الخطر في القابلية كل منها للشروع، لأن النتيجة كما تتوافر في صورة الإضرار الفعلي بالمصلحة فإنها تقف عند حد تعريض هذه المصلحة لضرر محتمل، وقد

أيدت محكمة النقض المصرية هذا الرأي في أحد أحكامها⁽¹⁷⁾.
وأخيراً يفرق جانب كبير من الفقه ويحق بين جرائم التعريض للخطر الواقعي وجرائم التعريض للخطر المجرد وحسبهم فإن الشروع يتصور فقط في الأولى دون الثانية⁽¹⁸⁾.

ومن ناحية أخرى عندما نتحدث عن عنصر الخطر ذلك العنصر الجوهرية الذي يكسب مفهومًا ومعنى خاصًا في النتيجة وعلاقة السببية في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر، نشير أولاً إلى أن هذا العنصر قد يشكل معنى خاصًا بالنسبة للضرر الذي يكون مفترضا من المشرع فنكون بصدد جريمة من جرائم الخطر المجرد حيث لا يتطلب القانون لتوافرها درجة معينة من الخطر يهدد المصالح محل الحماية، إنما يتطلب فقط سلوكاً مطابقاً، كما هو وارد بالنص التجريمي، وقد لا يكون مفترضا من المشرع وحينئذ نكون بصدد خطر ملموس وواقعي⁽¹⁹⁾.

وتطبيقاً لذلك في جريمة التصريح الكاذب معرضاً بها سلامة السفينة وهي في عرض البحر للخطر⁽²⁰⁾، وجريمة وضع جهاز أو تحميل مواد خطيرة على ظهر السفينة يحتمل أن تعرض سلامة السفينة أو المنشآت المينائية للخطر⁽²¹⁾.

وكثيراً ما يستخدم القضاء سلطته التقديرية الكاملة بهدف الاطمئنان إلى قدرة الفعل موضوعياً على تعريض المصلحة جزائياً لخطر الإضرار الفعلي بها⁽²²⁾.

2- وقت توافر عنصر الضرر الاحتمالي وعلاقته بدور القاضي الجزائي: إن تقدير توافر الضرر المحتمل كركن في جرائم التعريض للخطر الواقعي بوجه عام لا يقوم على وسائل المعرفة المتاحة يوم ارتكاب سلوك غير المشروع فحسب، وإنما تدخل في نطاقها وسائل المعرفة يوم النطق بالحكم ومعنى ذلك فإن التحسينات التي تطرأ على هذه الوسائل تدخل في اعتبار القضاء عند تقريره لتوافر الضرر من عدمه⁽²³⁾.

وإذا ما أخذنا بهذا الرأي يتعلق مثلاً بجريمة الإبلاغ العمدي بمعلومات كاذبة من شأنها أن تعرض سلامة وسيلة النقل البحري للخطر، أو تؤدي إلى تعطيل إقلاعها عن موعد الإقلاع المحدد، فإن في ذلك مجافاة للعدالة إذ أنه من غير المقبول أن يسأل شخص عن فعل لم يكن يتضمن أية خطورة وقت ارتكابه⁽²⁴⁾.

ثالثاً- ضوابط ونتائج التمييز بين جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر المجرد والواقعي:

الخطر مجرد أو بصدد جريمة تعريضه لخطر واقعي؟ ذلك لأن لهذا التمييز حسب رأينا آثاراً كبيرة وبيان ذلك كالتالي:

1- معايير التمييز بين جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر المجرد والواقعي:

أ- **معييار الوسيلة المستعملة:** يرى أنصار هذا المعيار أن الوسيلة المستعملة هي المعيار الذي يمكن على أساسه التمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطر، باعتبار أن جرائم الخطر تتم باستخدام الوسيلة ودون انتظار وقوع نتيجة، ومن ثم تصبح الوسيلة العنصر الجوهرى لجرائم الخطر⁽²⁵⁾.

ينتقد البعض هذا المعيار على أساس أن الوسيلة ليست إلا أداة لخدمة الإرادة الجنائية فلا تصلح معياراً وضابطاً للتمييز.

ب- **معييار الضرر الفعلي:** يرى أنصار هذا المعيار أن الضرر الفعلي هو المعيار المعول عليه في التمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطر، ولهذا السبب فإن جرائم الخطر لدى أنصار هذا الرأي تفهم بأنها تلك الجرائم التي لا تستقل عن النتيجة إنما هي مستقلة عن الضرر المحقق⁽²⁶⁾.

وقد انتقد البعض من الفقه أيضاً هذا المعيار من حيث أنه أعطى للضرر أهمية كبيرة في مجال القانون الجزائي فاقت الحقيقة.

ج- **معييار النتيجة القانونية:** يتبنى هذا المعيار جانب من الفقه ويرى أن كافة الجرائم بمجرد مخالفة الفاعل النص القانوني الذي يجرمها توصف حينئذ بأنها جرائم خطر، أي عقب ارتكابها مباشرة يضافي عليها وصف جرائم الخطر لمخالفتها النص التجريمي⁽²⁷⁾ الذي يراه المشرع ضماناً لحماية مصلحة قانونية جديرة بالحماية، فإذا ترتب على انتهاك هذه الأخيرة بعد ذلك ضرر فعلي كلي أو جزئي فتوصف عندئذ بجرائم الضرر، كما هو الحال مع نص المادة 547 من القانون الجزائي البحري: " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل مجهز سفن يخالف أحكام القانون البحري والنصوص المعتمدة لتطبيقه فيما يتعلق بتشغيل ريان أو ضابط

أو بحارة آخرين مؤهلين بالنوعية المطلوبة وبالنسب المقررة على متن سفينة..".
د- معيار النتيجة المادية: يرى هذا الاتجاه أن النتيجة المادية هي المعيار الذي يصلح للتمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطر، فجرائم الضرر هي التي ينطوي بنياؤها القانوني على نتيجة ضارة يحددها المشرع في حين أن جرائم الخطر هي التي لا يخلو بنياؤها القانوني من نتيجة ضارة.

2- الأهمية العملية لوضع ضوابط بين جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر المجرد وتعريضها للخطر الواقعي:

أ- نتائج التمييز ودورها في التغلب على صعوبة تحديد زمان لارتكاب الجريمة: في جرائم الضرر المحقق على سلامة الملاحة البحرية والمينائية يكون من السهل على القاضي التوصل إلى تحديد زمان ارتكاب الجريمة، وكذلك الشأن بالنسبة للجرائم ذات الخطر المجرد، فلا يثير تحديد زمان ارتكاب الجريمة صعوبة تذكر لأن النص التجريمي في جرائم التعريض للخطر المجرد يتطلب سلوك محدد فتمتى تحقق هذا السلوك انعقدت الجريمة واكتمل بنياؤها القانوني المتمثل في الركن المادي⁽²⁸⁾.

ب- أهمية التمييز وعلاقتها بصعوبة تحديد مكان ارتكاب الجريمة: يتحدد مكان وقوع الجريمة كقاعدة عامة بالمكان الذي يتحقق فيه ركنها المادي، إذا ما اجتمعت العناصر الثلاثة التي يتألف منها هذا الركن في مكان واحد وهي سلوك والنتيجة وعلاقة السببية، كما أنه من المتصور أن يقع أحد العناصر المادية كالسلوك مثلاً في مكان ثم تقع النتيجة في مكان آخر، وقد عالج الفقه هذه المسألة في المؤلفات العامة باستفاضة.

ج- نتائج التمييز وعلاقتها بتحديد درجة العقوبة: القاعدة أن الضرر الناشئ عن الجريمة يدخل في اعتبار المشرع عند تحديده لدرجة العقوبة، حيث يراعي المشرع في اختياره للعقوبة مدى جسامة النتيجة المترتبة على الجريمة، فيحدد العقوبات وفقاً لمدى الضرر الناتج عن الجريمة أو بمعنى آخر يحدد المشرع جسامة العقوبة على ضوء جسامة النتيجة، وعلى خلاف ما سلف ذكره يجري العمل في مجال جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر الواقعي الملموس.

ورغم أن صورة النتيجة الإجرامية في هذه الجرائم التي تأخذ شكل الضرر المحتمل



الوقوع بدرجة كبيرة، إلا أن من الواضح أن جل التشريعات تشدد في تحديد الجزاءات المقررة لهذه الجرائم، ولعل السبب في ذلك هو أهمية المصالح محل الحماية الجزائية⁽²⁹⁾.

رابعاً- علاقة السببية القائمة على الاحتمال والافتراض:

لا يكفي لقيام الركن المادي في الجريمة توافر السلوك الإجرامي والنتيجة المعاقب عليها بل يلزم بالإضافة إلى ذلك أن توجد علاقة سببية بين السلوك والنتيجة، ولا يشير البحث في علاقة السببية بالنسبة لجرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر المجرد نفس الصعوبات التي نصادفها بصدد جرائم التعريض للخطر الواقعي الملموس، لأن جرائم الخطر المجرد ليس فيها ثمة نتيجة أو آثار مادية يتطلب من قاضي إثباتها، فمتى تحقق السلوك الإجرامي انعقدت المسؤولية فهي مجرد سلوك متى تحقق وقعت الجريمة، أما بالنسبة لجرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر الواقعي فإن الأمر خلاف ذلك وبيان ذلك كالتالي:

1- قيام الفاعلية السببية على الاحتمال والافتراض: لما كانت النتيجة في جرائم

تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر الواقعي لم تتحقق بالفعل حتى يمكن القطع والجزم بفاعلية السلوك في إحداثها، فإن الحكم بتوافر الفاعلية السببية يقوم إذن على الاحتمال التقديري والسابق على وقوع النتيجة، وبناءً على ذلك فإن الركن المادي للجريمة يكتمل متى كان من الممكن تقييم هذا النشاط بأنه يملك مقومات، متى كان من الممكن تقييم هذا النشاط بأنه يملك مقومات وقوع النتيجة⁽³⁰⁾.

ومن ثم فإن المحكمة تستخلص قيام رابطة السببية⁽³¹⁾ من الاحتمال القاطع بفاعلية وصلاحيته السلوك القائم في إحداث النتيجة الضارة التي لم تتحقق، بعكس ذلك في جرائم الضرر التقليدي فإن المحكمة تركز في حكمها المثبت لتوافر رابطة السببية على الواقع والمستفاد من كون النتيجة التي تحققت وترتبت فعلاً على السلوك المرتكب.

2- تناسب نظرية السببية الملائمة مع جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية

للخطر الواقعي: يبدو أن الاستناد الموضوعي لنظام تعريض مصالح وسلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر الواقعي يتلاءم مع نظرية السببية الملائمة، لأن الحكم بتوافر

الفاعلية السببية للسلوك المكون لجريمة التعريض للخطر يقوم على الاحتمال باعتبار أن النتيجة لم تتحقق فعلاً حتى يمكن القطع والجزم بفاعلية السلوك في إحداثها. (32). ومن ناحية أخرى يتعين على القضاء البحث عن توافر علاقة السببية كعنصر في الركن المادي للجريمة والنتيجة المحققة على ذات الأساس الذي يرتكز إليه في إثباتها بين السلوك والنتيجة ذات الضرر المحقق في جرائم الضرر، ويرتكز هذا الإثبات على افتراضات منطقية ولكنها غير مؤكدة مؤداها أن السلوك الإيجابي أو السلبي الذي ارتكب من شأنه تعريض المصلحة محل الحماية وقائياً بعقوبة جزائية لخطر الإضرار بها (33).

ويرى جانب كبير من الفقه أن المعيار المعول عليه لقياس التوقع أو الاحتمال والذي تبنى على أساسه صفة الخطورة في جرائم التعريض للخطر، هو معيار موضوعي وليس شخصي، بمعنى أنه لا ينظر إلى موقف الجاني النفسي للجاني حيال هذا التوقع والاحتمال على معيار موضوعي، ومن ثم فإن الجاني النفسي للجاني لا يقيد في تقرير رابطة السببية كعنصر من عناصر الركن المادي للجريمة، وإن كانت تفيد الحالة النفسية فقط في الركن المعنوي للجريمة (34).

المحور الثاني: طبيعة الركن المعنوي المنشئ للمسؤولية الجزائية

يميز الفقه الجنائي بين الركن المعنوي للجريمة، وبين الركن المعنوي للمسؤولية، فالركن المعنوي للمسؤولية ضروري لتطبيق العقوبة وإن لم يكن ضرورياً لتكوين الجريمة، أما الركن المعنوي للجريمة أو ما يطلق عليه الخطأ بالمعنى الواسع، فهو لازم لانعقاد الجريمة التي هي أساس الواقعة المنشئة للمسؤولية، فلا جريمة إذن بغير ركن معنوي وسوف نبين في هذا المقام صور الركن المعنوي ووسائل دفع المسؤولية الجزائية على النحو التالي:

أولاً- صور الركن المعنوي في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية

للخطر:

تتباين أغلبية التشريعات الجزائية المعاصرة ومنها المشرع الجزائري من حيث تطلب صور الركن المعنوي أو الخطأ بالمعنى الواسع، وتتبلور هذه الاتجاهات في ثلاث صور أساسية:



1- تطلب الخطأ العمدي في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر:
المتتبع لمنهج المشرع الجزائري من حيث تجريم مظاهر الاعتداء على سلامة الملاحة البحرية والمينائية، يجد أن المشرع قد تطلب العمد صراحة وفي أحيان أخرى يتطلب العمد بطريقة غير مباشرة⁽³⁵⁾.

أ- تطلب العمد صراحة: توجد بعض صور جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر المنصوص عليها بموجب أحكام القانون الجزائري البحري الجزائري يتطلب المشرع فيها الخطأ العمدي صراحة، من ذلك مثلاً جريمة الإهمال العمدي الواردة بنص المادة 525، وكذلك معظم النصوص الواردة انطلاقاً من المادة 477 إلى 551 من القانون البحري الجزائري.

ب- تطلب العمد بطريق غير مباشر: في بعض حالات التجريم المنصوص عليها بموجب القانون الجزائري البحري الجزائري يلاحظ فيها أن المشرع يستخدم بعض العبارات والمصطلحات يفهم منها أنه يتطلب القصد الجنائي أو العمد كركن معنوي في هذه الجرائم، ومن هذا مثلاً نص المادة 944 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يعاقب على كل إتلاف عمدي أو غير عمدي للبنىات والمنشآت المينائية طبقاً لأحكام قانون العقوبات"، فنية الإضرار والعلم بنتيجة وأضرار الفعل الذي يقدم عليه الجاني تدل على تطلب المشرع صورة الخطأ العمدي في هذه الجرائم.

2- عدم النص على صورة معينة للإثم الجنائي أو الخطأ بالمعنى الواسع:

لم يهتم المشرع الجزائري في بعض الجرائم المنصوص عليها بموجب القانون الجزائري البحري على صورة معينة للخطأ، كما لا تقود النصوص في ذات الوقت على تطلب العمد حتى ولو بصورة غير مباشرة، وازداد ذلك الموقف إذ جعلنا نفسر ذلك الأمر بأحد من الأمور الثلاثة الآتية:

أ- الأمر الأول: أن يكون قصد المشرع المساواة بين الخطأ العمدي والخطأ الغير عمدي في إمكان تحقق الجريمة بأي منهم، فتقع الجريمة بمجرد وقوع المخالفة سواء تعمد الجاني المخالفة أو وقعت بسبب إهماله أو عدم احتياظه⁽³⁶⁾.

ب- الأمر الثاني: يرى ضرورة الرجوع إلى الأصل العام في التجريم الذي يعتبر عدم النص على نوع القصد يمثل العمد.



ج- الأمر الثالث: أن تكون هذه الجرائم من قبيل الجرائم المادية التي يستهدف المشرع من خلالها تحقيق أغراض تنظيمية يراها ضرورية لتنظيم المجتمع، ومن أجل ذلك لا يتطلب المشرع إثبات العمد أو عدم الحيطة ويكتفي بمجرد وقوع الفعل المادي الذي يعد دليلاً على خطأ الجاني، ومن ثم لا يحتاج إثبات عنصر الخطأ في جانب الجاني⁽³⁷⁾.

3- التعريض للخطر هو القصد الاحتمالي: يذهب جانب من الفقه الفرنسي إلى أن المادة 1/223 من قانون العقوبات الفرنسي، التي تتعلق بالتعريض للخطر تتعلق بفكرة القصد الاحتمالي باعتباره الحالة الخطيرة التي يسترسل فيها الشخص رغم معرفته لخطورة تصرفه بالنسبة للغير، إلا أنه يواصل مباشرة تصرفه من دون الرغبة للوصول إلى نتيجة ما تضر بالغير.

ومن ناحية أخرى قد أضاف الفقه⁽³⁸⁾ أن القصد الاحتمالي بمثابة عدم التبصير أو التغافل، في حين رأي آخر يفصل بين الاثنين باعتبار أنه في حالة التغافل الواعي الفاعل يعلم بأنه ارتكب سلوكاً طائشاً ولم يتبصر ولكنه يتمنى مع شيء من الخطر عدم حدوث الضرر.

4- فكرة الخطر المسموح به في مجال أنشطة الملاحة البحرية للضرورات العلمية والتقنية: أوضحنا سلفاً أن سياسة تجريم سلامة الملاحة البحرية للخطر وما يستتبعها من ضرورة اعتراض خطوات السلوك قبل أن يفرضي إلى الضرر، ومع ذلك فقد تبين لدينا أن التطورات العلمية والفنية الحديثة في مجال ممارسة أنشطة الملاحة البحرية المختلفة تقتضي في ذات الوقت تقبل بعض المخاطر بهدف التقدم العلمي والتكنولوجي، وفي هذا الصدد نشير إلى أنه كلما كانت القيمة الاجتماعية للفعل الخطير كبيرة كلما كان ذلك دافعا إلى المزيد من التسامح بما يتعلق بالخطر، ولكن بشرط عدم المساس بالمصالح الأساسية والجوهرية للمجتمع⁽³⁹⁾.

ثانياً- وسائل دفع المسؤولية الجزائية عن جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية

والمينائية للخطر:

سنتناول في هذا المقام وسائل دفع المسؤولية المتعلقة بالظروف التي تكونت فيها الإرادة وتلك المتصلة بالخطأ باعتبارها العلاقة النفسية بين الفاعل والواقعة الإجرامية



في نطاق جرائم التعريض للخطر بنوعيتها المجرد والواقعي، ومن ثم لا يمكن لنا الحديث عن أسباب الإباحة في هذا المقام لأن أسباب الإباحة ذات طبيعة موضوعية حيث يُجرد الفعل في ذاته من الصفة غير المشروعة⁽⁴⁰⁾، وبيان ذلك كالتالي:

1- وجوب الفعل العمدي في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر:

يجري قضاء محكمة النقض الفرنسية على أن كل جريمة ولو كانت مادية محضة أي تقوم على السلوك المجرد تستوجب أن يتوافر لدى فاعلها إرادة حرة، فإذا كان الفقه والقضاء لا يتطلبان أن يكون الفعل قد صدر عن إرادة خاطئة فإنهما يستلزمان أن يكون قد صدر عن إرادة حرة، وهذه الحرية في الاختيار قد ينال منها أسباب تتعلق ببعضها بشخص الفاعل مثل الجنون وصغر السن وبعضها متصل بالظروف التي عملت فيها الإرادة وتخيرت مسلكاً دون آخر مثل الإكراه المادي والإكراه المعنوي⁽⁴¹⁾.

وهذه الأخيرة هي التي يثار بشأنها مشكلات خصوصاً فيما يتعلق بجرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية للخطر المجرد، وتتبلور هذه المشكلات في أن أنصار فكرة الجريمة المادية - التي تقترب من فكرة جرائم الخطر المجرد - وهم يقبلون امتناع المسؤولية لانتقاد حرية الاختيار، ولكنهم لا يقبلون عدم قيام الجريمة بسبب الخطأ في الاختيار، فالخطأ في الاختيار غير متطلب عندهم بعكس حرية الفاعل في هذا الاختيار، فهي أمر لازم ففارق إذن بين حرية الإرادة وإرادة السلوك الخاطئ⁽⁴²⁾.

2- وسائل دفع المسؤولية المتعلقة بالظروف التي تكونت فيها الإرادة:

أ- الإكراه المادي والقوة القاهرة: من بين القواعد المستقر عليها أن الإكراه المادي والقوة القاهرة يعطلان إرادة الفاعل وبالتالي يمحوران الفعل ذاته، فالشخص وإن كان مدركاً وله إرادة إلا أنه فاقد حرية الاختيار أثناء الفعل⁽⁴³⁾، ويشترط لقيام الإكراه المادي والقوة القاهرة كسببين لامتناع المسؤولية لانعدام الإرادة الحرة بثلاث شروط هي:

- أن تكون القوة غير متوقعة.

- أن يكون من غير الممكن مقاومتها.

- ألا يكون للشخص دخل في حلولها.

ب- الإكراه المعنوي: يقصد بالإكراه المعنوي الضغط الذي يبشره شخص على إرادة آخر بحمله على توجيهها إلى ارتكاب جريمة معينة ويتمثل هذا الضغط في تهديده بتوقيع⁽⁴⁴⁾ أذى معين، وعليه أن يستجيب الشخص الخاضع للإكراه لما طلب منه وهو إتيان السلوك الإجرامي، ويحدث الإكراه المعنوي أثره في امتناع المسؤولية بوصفه مظهراً من مظاهر حالة الضرورة أو صورة من صورها⁽⁴⁵⁾.

وتطبيقاً لذلك على سبيل المثال أنه لا يجوز لرجل عسكري حصل على شهادة في القفز بالمظلات أن يدفع بحالة الضرورة تجنباً لخطر معين لتبرير رفضه تنفيذ أمر صادر إليه بالقفز من الطائرة على أرض معدة لذلك، والجدير بالإشارة إليه في هذا الصدد أن المشرع الفرنسي نظم حالات تأثير القوة والإكراه على الإرادة وبالتالي المسؤولية بموجب المادة 2/122 من قانون العقوبات الفرنسي.

ج- حالة الضرورة: يقصد بحالة الضرورة حالة الشخص الذي يوجد أمام خطر وشيك الوقوع ولا يمكن إبعاده إلا بارتكاب فعل محظور، طبقاً لأحكام قانون العقوبات إنقاذاً لمصلحة يحميها القانون أكبر من ناحية القيمة الاجتماعية التي ضحى بها بارتكابه الجريمة، وكثير من التشريعات لا يوجد بها نص عام على حالة الضرورة كالقانون البلجيكي والانجليزي، ولكن الجدير بالإشارة إليه أن حالة الضرورة لا تمنع من تعويض المجني عليه⁽⁴⁶⁾.

خاتمة:

حاولنا من خلال هذه الدراسة التوصل إلى معرفة النظام المسؤولية 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، وبيان ذلك كالتالي:

- كشفت الدراسة أن منهج المشرع الجزائري البحري الجزائري يتباين في موقفه من حيث تجريم مظاهر الاعتداء على سلامة الملاحة البحرية والمينائية، وهذا التباين تتفرع عنه ثلاث اتجاهات أساسية:

الأول: يتطلب بموجبه المشرع العمد صراحة.

الثاني: يستفاد تطلب العمد بطريق غير مباشر من خلال الألفاظ التي استخدمها



المشروع في النص القانوني.

الثالث: لا يتبين عما إذا كان يتطلب العمد صراحة ولا ضمناً، وهذا الأخير فتح المجال أمام الاجتهاد، وانتهينا إلى أن المشروع الجزائري سوى بين وقوع الجريمة بطريقة عمدية أو غير عمدية نظراً لأهمية المصالح القانونية محل الحماية وحساسية ميدان المعاملات التجارية البحرية وكذا المينائية باعتبار الموانئ مواقع سيادية.

- كشفت الدراسة أن وسائل دفع المسؤولية فيما يتعلق بجرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية والمينائية للخطر تتحدد أغلبها بالظروف التي تكونت فيها الإرادة أو التي تتصل بالخطأ باعتبارها علاقة نفسية بين الفاعل والواقعة الإجرامية، وقد أسفرت الدراسة أن أهم الوسائل ترجع في أغلب الأحيان إلى الإكراه المادي والقوة القاهرة والإكراه المعنوي وحالة الضرورة.

- كشفت الدراسة أن المشروع الجزائري البحري الجزائري لم يقر المسؤولية الجزائية صراحة للشخص المعنوي بموجب أحكامه وإنما تتعدد المسؤولية بطريق غير مباشر، حيث وضع المشروع الجزائري التزاماً عاماً مباشراً على كافة الأشخاص المخاطبين بأحكام القانون الجزائري البحري، حيث اعتبر مخالفة أحكامه جريمة تستوجب العقاب.

ويمكن اقتراح توصيات في هذا المجال:

- إعادة صياغة المواد القانونية الخاصة بالتجريم في مجال الاعتداء على الملاحة البحرية.

- وضع كتاب خاص بالقانون الجزائري البحري بدلاً من تواجد نصوصه ضمن أحكام القانون التجاري البحري.

- وضع مفهوم قانوني واضح لمصطلح الميناء البحري مع تحديد نطاقه الجغرافي لتفادي التداخل مع مصطلح الموانئ الجافة.

الهوامش والمراجع:

(1) - أحمد الشلقاني: مبادئ الإجراءات الجزائية في التشريع الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999، ص 25.

- (2) - أحمد غاي: ضمانات المشتبه فيه أثناء التحريات الأولية: دراسة مقارنة نظريا وتطبيقيا في التشريع الجزائري والتشريعات الأجنبية والإسلامية، دار هومة للطباعة، 2003، ص 23.
- (3) - أحمد فتحي سرور: الوسيط في شرح قانون الإجراءات الجزائية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، 1985، ص 47.
- (4) - أحمد أبو الوفا محمد محسن: قانون البحار والأنهار الدولية في الإسلام، المنظمة العربية والثقافة والعلوم الألييسكو، القاهرة، 1998، ص 33.
- (5) - أحمد عبد الحميد عشوش، عمر باخشوب بوبكر: الوسيط في القانون الدولي العام، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1990، ص 85.
- (6) - أحمد أبو الوفا محمد محسن: الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة 1995/1996، ص 12.
- (7) - الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بموجب قانون 05/98 والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 2010/08/15 جريدة رسمية رقم 46 المؤرخة بتاريخ 2010/08/18.
- (8) - أحمد إبراهيم حسن: فلسفة وتاريخ النظم الاجتماعية والقانونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ط 2003، ص 55.
- (9) - قانون رقم 02/11 المؤرخ في 2011/02/17 المتعلق بالمجلات المحمية في إطار التنمية المستدامة جريدة رسمية رقم 13 المؤرخة بتاريخ 2011/02/28.
- (10) - قانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جريدة رسمية رقم 43 المؤرخة بتاريخ 2003/06/30.
- (11) - قانون رقم 10/03 المؤرخ في 2003/07/19 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة جريدة رسمية رقم 43 المؤرخة بتاريخ 2003/06/30..
- (12) - القانون الجزائري البحري الفرنسي رقم 420/66 المؤرخ في 1966/06/18.
- (13) - الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23، مصدر سابق.
- (14) - B.DI.TULIO: La césure du procès pénal en deux phases, RIDP, 41ème année, 1er et 2ème trimestres, N°1, 2, Italie, 1970.p25.
- (15) - C.Lombois: Droit pénal international, Paris DALLOZ, 1979, N°195-205.p12.
- 14- F.BRICOLA: Le rôle du tribunal dans l'application des peines, RIDP, 41ème année, 1er et 2ème trimestre 1970, N°1-2.p100.
- (16) - F.BRICOLA: Le rôle du tribunal dans l'application des peines, RIDP, 41ème année, 1er et 2ème trimestre 1970, N°1-2.p100.
- (17) - F.GRAMATICA: Principes de defence sociale, Paris, Cujas 1963, N 18.p63.
- (18) - G.Levasseur: La politique criminelle, RSC 1971.p77.
- (19) - J.Pinatel: Les fondements anthropologiques et criminologiques du droit pénal colloque de Toulouse de 1969.p97.



(20) - J.PINATEL: Responsabilité pénale et criminologie (La responsabilité pénale), Colloque de Strasbourg 1959, Paris, Dalloz 1961.p120.

(21) - أحسن بوسقيعة، الوجيز في شرح القانون الجزائري العام، دار هومه، الجزائر، ط.2003، ص47.

(22) - أحسن بوسقيعة، الوجيز في شرح القانون الجزائري الخاص، دار هومه، الجزائر، الطبعة. الخامسة لسنة 2006، ص66.

(23) - أحسن بوسقيعة، قانون الإجراءات الجزائية في ضوء الممارسة القضائية، النص الكامل للقانون وتعديلاته إلى غاية 10/11/2004 مدعم بالاجتهاد القضائي 2006/2005، منشورات بيرتي، ص119.

(24) - أحمد فتحي بهنسي، السياسة الجنائية في الشريعة الإسلامية، دار الشروق، القاهرة، مصر، الطبعة الأولى لسنة 1963، ص141.

(25) - أحمد فتحي بهنسي، نظريات في الفقه الجنائي الإسلامي، الشركة العربية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، ط 1963، ص73.

(26) - الحسيني (أحمد محمود)، قضاء النقص البحري، الطبعة الرابعة، منشأة المعارف، 2007، ص68.

(27) - سوزان (علي حسن)، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص165.

(28) - سخري (بوبكر)، القانون البحري الجزائري مدعم بالاجتهاد القضائي، دار هومة، 2004، ص113.

(29) - عبد الرافع (موسى)، القانون البحري، منشأة المعارف 2004، ص98.

(30) - عبد الفتاح (ترك محمد)، التصادم البحري ودود العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر 2003، ص85.

(31) - الفتلاوي (سمير جميل حسن)، العقود التجارية، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2001، ص39.

(32) - بن بادة عبد الحليم، الحبس المؤقت "بين ضرورة مقتضيات التحقيق وضمانات حقوق المتهم، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 2، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر، ص 101-124.

(33) - محمد (فريد العريني)، البارودي (علي)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية 2001، ص67.

(34) - معوض (نادية)، مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2000، ص47.



- (35)- العطير (عبد القادر حسن)، أحكام دعوى المسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف 2000، ص210.
- (36)- العطير (عبد القادر حسن)، الحاوية وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعة، 1999، ص154.
- (37)- دويدار (هاني محمد)، الموجز في القانون البحري، المؤسسة الجامعية الجديدة، 1997، ص74.
- (38)- طه (مصطفى كمال)، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعة، الطبعة الرابعة، 1996، ص88.
- (39)- جبر (لطيف الكوماني)، القانون البحري، أشخاص الملاحة البيوع البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، 1994، ص95.
- (40)- حمدي (كمال)، القانون البحري، منشأة المعارف، 1994، ص150.
- (41)- فرعون هشام، القانون البحري، مطبعة الكرم دمشق، 1976، ص25.
- (42)- B.DI.TULIO: La césure du procès pénal en deux phases, RIDP, 41ème année, 1er et 2ème trimestres, N°1, 2, Italie, 1970.p25.
- (43)- C.Lombois: Droit pénal international, Paris DALLOZ, 1979, N°195-205.
- (44)- F.BRICOLA: Le rôle du tribunal dans l'application des peines, RIDP, 41ème année, 1er et 2ème trimestre 1970, N°1-2.p47.
- (45)- F.GRAMATICA: Principes de defence sociale, Paris, Cujas 1963, N 18.p25.
- (46)- G.Levasseur: La politique criminelle, RSC 1971.p94.