

## الركاب المتسللين على متن السفن البحرية التجارية دراسة مقارنة على ضوء القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية

بلغازي نور الدين<sup>(1)</sup>

### مقدمة:

تمتاز الجزائر عن غيرها من البلدان في إمتداد سواحلها البحرية على مسافة هامة من مساحتها وهي بهذه الميزة تطلّ على أغلب بلدان البحر الأبيض المتوسط وإن كان هذا عنصر إيجابي إلاّ أنّه في نفس الوقت يعدّ مصدر لإنّشار ظاهرة التسلّل عبر المنافذ البحرية وذلك عن طريق السفن البحرية التجارية المخصّصة لنقل الركّاب أو البضائع .

إذ يعرف الإبحار خلصة على أنّه قيام أحد الأفراد أو مجموعة عبور الحدود من وإلى الطرف الآخر خفية وبشكل سرّي و بطريقة غير مشروعة دون المرور بمراكز الحدود أو المرور على قسم الجوازات وقد يكون التسلّل ذا طابع عسكري أو إقتصادي أو أمني، كما يعرف أيضا على أنّه محاولة الدخول من مكان إلى آخر بتستر و تخفّي بحيث لا يراه أو يشاهده أحد خفية و بعيد عن أعين السلطات و مراكز الحدود ودون مراعاة الاجراءات الرسمية التي حدّتها السلطات المختصة<sup>(2)</sup> و بالتالي الأشخاص المتسلّلون هم الذين يتسلّلون على متن السفينة بغرض الهروب إلى مكان آخر أو دولة أخرى دون وجود وثائق رسمية ويطلق عليهم الهاربون أو المسافرين خفية و يمكن أن يكونوا من أصحاب اللّجوء السياسي أو الباحثين عن الرزق أو المجرمين الهاربين أو المظلومين في بلادهم<sup>(3)</sup>.

في نفس السياق تشير الإحصائيات الصادرة عن المفوضية العليا للأُمم المتّحدة لشؤون اللاجئين هو أنّ 207000 هو عدد الأشخاص الذين حاولوا عبور البحر الأبيض المتوسط خلصة للوصول إلى أوروبا في سنة 2014 أي ثلاث مرّات أكثر من سنة 2011، إذ أنّ حوالي 3400 شخص لقوا حتفهم أثناء هذه الرحلات مع أنّ البحر الأبيض المتوسط ليس الممر الوحيد للهجرة إلاّ أنّه أصبح مكان عبور ذو أهميّة قصوى<sup>(4)</sup>.

كذلك تشير الإحصائيات على أنّ أكثر من 900 مهاجر قد سافروا على متن السفن و هذا بسبب الأزمة السورية. 16 سفينة محمّلة بالمهاجرين وصلت للسواحل الإيطالية في شهر جويلية من سنة 2014 وذلك

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 خلفان راشد الكعبي، ظاهرة التسلل عبر الحدود و أبعادها الأمنية بدولة الإمارات العربية المتحدة، رسالة مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، 2005، ص 24

3 أشرف سليمان غريبال، آليات معاملة المتسللين في أعالي البحار، مقال منشور في الموقع الإلكتروني [www.ahram.org/2016/11/06/opins.htm/2010/archive/2009](http://www.ahram.org/2016/11/06/opins.htm/2010/archive/2009) تاريخ زيارة الموقع

4 Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et Marine Lefèvre. Les passagers clandestins embarqués a bord des navires de la marine marchande . Cet article a été rédigé dans le cadre du séminaire de « droit de la mer et de l'exploitation des océans » anné universitaire 20142015/ université de nantes publie sur internet . [http://www.cdmo.univ-nantes.fr/703902360/fiche\\_\\_pageli](http://www.cdmo.univ-nantes.fr/703902360/fiche__pageli) bre/&RH=1342095979500&RF=1476287470303 Date de dernière consultation 202016/09/.p01

حسب الوكالة الأوروبية فرونتكس المختصة بمراقبة حدود دول الإتحاد الأوروبي<sup>(1)</sup>.

Frontex (Frontières extérieures) فمع التطور الذي تعرفه الدول المتقدمة في المجال الاقتصادي و توفر فرص العمل وإنتشار البطالة في الدول الفقيرة جعل الشباب يستعملون وسائل النقل و لعل أهم وسيلة للهجرة غير المنافذ البحرية إستعمال السفن التجارية وسفن نقل المسافرين و لكن دون تذكرة السفر .

هذا ما دفع المجتمع الدولي وذلك عن طريق المنظمة البحرية الدولية في تبني معاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر و التي أبرمت في 10 أكتوبر 1957 بمدينة بروكسل إذ تعدّ محاولة لإقامة نظام مقبول دوليًا لمعالجة موضوع الركاب المتسللين و لم تدخل حيّز التنفيذ لحدّ الآن.

المشرّع البحري الجزائري تناول موضوع الركاب المتسللين أو المسافرين خفية في الفصل الخامس من الباب الخامس تحت عنوان نقل المسافرين و أمتعتهم من المادّة 857 إلى المادّة 859 من القانون البحري وخصّص مادّة رادعة لجريمة الإبحار خلسة عبر السفن في المادّة 545 ق ب ج<sup>(2)</sup>.

والسؤال المطروح في هذا المقام ما هو موقف المشرع البحري الجزائري من حالة الراكب المتسلل عبر السفن البحرية التجارية مقارنة بإتفاقية بروكسل لسنة 1957 ؟ مالمقصود بالراكب المتسلل أو المسافر خفية ؟ فيما تتجلى المسؤولية الملقاة على عاتقه جراء فعل الإبحار خلسة ؟ هل يعتبر دائما المسؤول وحده عن تبعة ذلك أم يقاسمه الغير المسؤولية ؟ كيف يتم معاملة الركاب المتسللين في أعالي البحار؟ و ماهي سبل مكافحة هذه الظاهرة؟

### المطلب الأول: مسؤولية الراكب المتسلل على متن السفن البحرية التجارية

#### الفرع الأول: تعريف الراكب المتسلل

عرّفته المادّة الأولى من إتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر لسنة 1957 « هو كلّ شخص يركب السفينة للإبحار أو محاولة الإبحار خارج الميناء دون إذن ربّان السفينة أو مالكيها أو أي شخص مسؤول عنها<sup>(3)</sup> ».

عرّفته إتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية<sup>(4)</sup> «الراكب المتسلل هو كلّ شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحمّلة على متن السفينة، دون موافقة المالك أو ربّان السفينة أو كلّ شخص مسؤول عنها وتمّ اكتشافه على متن السفينة بعدما أن تترك هذه الأخيرة الميناء أو في شحنة البضائع

1 Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et Marine Lefèvre,art ; pré. Cité p01

2 الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.

3 « Une personne qui en port quelconque ou en un lieu en sa proximité se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou lieu » <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-344--f.pdf>

4 تم إبرام إتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية في 09 أبريل 1965 بلندن و التي دخلت حيّز التنفيذ في 05 مارس 1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 و دخل حيّز التنفيذ في 01 ماي 2003 ثم كان آخر تعديل في 07 جوان 2005 و الذي دخل حيّز التنفيذ في 01 نوفمبر 2006 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الإنضمام للإتفاقية ج ر العدد 39 لسنة 1983

أثناء التفريغ في ميناء الوصول و الذي تمّ تبليغه من طرف السلطات المختصة أو من طرف الرّبان كمسافر غير قانوني»<sup>(1)</sup>.

كذلك نفس الاتفاقية عزّفت الراكب المتسلّل المحتمل *passager clandestin potentiel* «بأنّه كلّ شخص مخبأ على متن السفينة أو المخبأ في شحنة البضائع المحمّلة فيما بعد على متن السفينة دون موافقة المالك أو ربّان السفينة أو أي شخص مسؤول عنها و تمّ اكتشافه على متن السفينة و ذلك قبل مغادرة هذه الأخيرة الميناء»<sup>(2)</sup>.

من خلال هذا التعريف يتضح أنّ المسافر المتسلّل المحتمل هو الذي يتم ضبطه قبل مغادرة السفينة للميناء أي نحن بصدد محاولة الإبحار خلسة و بالتالي تكمن التفرقة بين الراكب المتسلّل على الوجه المذكور سالفا و الراكب المتسلّل المحتمل بالنسبة للحالة الأولى بعد الإبحار أي بعد مغادرة السفينة للميناء والحالة الثانية قبل الإبحار أي قبل مغادرة السفينة للميناء .

عرّفه المشرّع الفرنسي في المادة 74 من القانون التأديبي الجزائري للبحرية التجارية: <sup>(3)</sup> «الراكب المتسلّل هو كلّ شخص دخل عن طريق الاحتيال السفينة بنيتّ السفر على المدى الطويل في رحلة ساحلية دولية»<sup>(4)</sup>.

مقارنة بالمشرع الفرنسي نجد أنّ المشرّع البحري الجزائري لم يعط تعريف للراكب المتسلّل مقارنة بالمشرّع الفرنسي بل اكتفى بالإجراءات الواجب اتّباعها في حالة ضبط المسافر المتسلّل والجزاءات الردعية التي سأطرق إليها في هذا المقال.

#### الفرع الثاني: المسؤولية المدنية للراكب المتسلّل على متن السفن التجارية البحرية؛

عقد نقل الأشخاص بحرا عقد رضائيّ ينعقد بمجرد توافق الإيجاب و القبول ، فلا تلزم أي شكلية لإنعقاده<sup>(5)</sup>، كما أنّ العقد يخضع لأحكام القواعد العامة من حيث وجوب توافر الرضا<sup>(6)</sup> و خلوّه من عيوب الرضا، ويتم التعبير عن هذا العقد بواسطة محرر يعرف ب تذكرة السفر إذ هي أداة لإثبات العقد<sup>(7)</sup> ولبيان إلتزامات طرفي العقد إذ أنّ انتقاء هذه الأخيرة تجعل العلاقة القانونية بين المسافرين و النّاقل سلبية ممّا

1 « *passager clandestin* personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord d'un navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant passager clandestin ». disponible dans le site électronique : <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-344--f.pdf>

2 « *Passager clandestin potentiel* personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou de capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, est qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port »

3 Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande l. 17 décembre 1926 et loi n 62899- du 4 aout 1962 modifié

4 « Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international ».

5 كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، مصر ، 1997، ص 792.

6 محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2005 ، ص 498.

7 إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2009 ، 177.

يترتب عليها قيام المسؤولية المدنية و الجزائرية نتيجة عمله غير المشروع، الذي يضرّ بمصلحة الناقل الماديّة و يعرّضه لخسارة و يقابله تضرّر الدّول ما دام أنّ التسلّل من الموانئ الوطنية إلى ظهر السفينة معناه أنّ الدولة غير قادرة على حماية موانئها و السفن الراسية فيهمّد ثقة المتعامل الأجنبي في وجود أمن مينائي خاصّة مع تطبيق المدوّنة الدولية لأمن و سلامة السفن و المرافق المينائية.

طبقا للفقرة الأولى من المادّة 859 قانون البحري الجزائري : « لا تعفى الإجراءات المتخذة تبعا لأحكام المادّة 857 أعلاه الراكب خفية من الالتزام بدفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها في البحر و تعويض الضرر إذا كان له محل»، هذه المادّة مستنبطة من اتفاقية بروكسل لسنة 1957 السالفة الذكر.

### أولا: حالات تحقق المسؤولية المدنية للمسافر خفية

**1/ عدم دفع مقابل النّقل:** يُعرّف «عقد نقل الأشخاص بحرا على أنّه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل مقابل أجرة بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر في رحلة دائرية تبدأ وتنتهي على أن يكون المسافر شخصا آخر غير الرّبان و البحارة وتابعي الناقل سواء تمّ النّقل على سفينة مخصّصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع»<sup>(1)</sup>

و بالتالي لا تسري أحكام عقد نقل الأشخاص الذين يتسلّلون إلى السفينة خلصة بقصد السفر بغير أجرة<sup>(2)</sup>.

**2/ إلحاق ضرر بممتلكات الغير:** إنّ المسافر المتسلّل بطبيعة الحال يمرّ عبر محيط الميناء قصد الوصول إلى هدفه وذلك باستعمال جميع الوسائل الممكنة للتسلّل للحرم المينائي إذ يقوم بإتلاف القضبان الحديدية الحامية لمحيط الميناء، إتلاف الأبواب المؤدّية للميناء، تخريب التّيار الكهربائي و عند صعوده على متن السفينة فإنّه يقوم بأيّ تصرف جنوبي قصد الابحار كسر قفل الحاويات و الاختباء داخلها، إتلاف البضائع المشحونة باستهلاك جزء منها أو التخلّص منها<sup>(3)</sup>، وعليه إذا تحقّقت حالة من هذه الحالات السالفة الذكر يظلّ المسافر المتسلّل مسؤولا عن أفعاله الشخصية طبقا لأحكام المادّة 124 القانون المدني الجزائري<sup>(4)</sup>.

### ثانيا: آثار تحقق المسؤولية المدنية للمسافر خفية:

**1/ دفع الأجرة المضاعفة للسفر عن الرحلة التي قطعها:** وهذا ما أكّدته المادّة 859 المعدّلة بموجب القانون 05/98 المؤرّخ في 25 جوان 1998 المتضمّن القانون البحري الجزائري.

### 2/ تعويض الضرر إذا كان له محل:

هنا المسافر خفية ملزم بتعويض السلطة المينائية ماليا مقابل الضرر اللاحق بالميناء.

كذلك المتسلّل ملزم في مواجهة مالك السفينة أو تجهيزها بتعويض كامل من المواد الغذائية التي استهلكها المسافر طيلة الرحلة البحرية دون مقابل كذلك عن الأضرار التي سبّبتها للسفينة كالكسر و الغرامة

1 محمود سمير الشقاوي ،محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011 ، ص 473.

2 إيمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 172.

3 طيب إبراهيم ويس ، النظام الجزائري للقانون البحري الجزائري ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري و الأنشطة الميدانية ، جامعة الجبلاي ليايس سيدي بلعاس، 2013-2014 ، ص 142.

4 الأمر رقم 58-75 المؤرّخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم بالقانون 10-05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني الجزائري

المفروضة على مالك السفينة إذا ضبط على متنها من طرف السلطات المينائية، تعويض الناقل عن الضرر اللاحق بالبضاعة، إذ للناقل حق في تتبّع المتسلّل بالدعوى الرجوع بعد دفع تعويض الخسائر لأصحاب الحق في البضاعة لأنّ تدخّل المتسلّل في الإتلاف لا يعدّ سببا لدفع مسؤولية الناقل بل يبقى مسؤولا وهذا ما أخذت به غرفة التحكيم في باريس في 1997/10/24 إذ إعتبرت الخسائر التي تصيب البضاعة جراء تصرّف المتسلّل سببا من الأسباب مسؤولية الناقل لأنّه هو المسؤول عن حراسة السفينة<sup>(1)</sup>.

كذلك المسافرين خفية ملزم بدفع تعويض دخول الميناء بدون رخصة ما دام أنّ دخول الميناء يستوجب الحصول على رخصة أو وثيقة تبريرية مسلمة من المصالح المختصة، والغرض من ذلك حماية الممتلكات المينائية والسفن الراسية بالميناء خاصة مع تطبيق القانون الدولي لأمن السفن والمنشآت المينائية الذي يعتبر أنّ دخول الميناء دون رخصة يعتبر تهديد وعمل إرهابي.

طبقا للمادة 939 ق ب ح فإنّ المسافرين خلصة في هذه الحالة ملزم بدفع تعويض متمثل في غرامة مالية من 1000 دج إلى 2000 دج.

### الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية للراكب المتسلّل عبر السفن التجارية البحرية

عندما يتسلّل شخص إلى السفينة بقصد السفر بدون تذكرة أو بغير أجرة، يحقّ للربان في هذه الحالة أن يخرج في أول ميناء تقف فيه السفينة و يسلمه إلى السلطات المختصة<sup>(2)</sup>، لكن قبل ذلك يمرّ المسافر خفية بعدة إجراءات تتمثل في ضبطه والتحقيق معه إلى غاية تسليمه إلى السلطات المختصة.

### أولا: الإجراءات الواجب اتّباعها ضدّ المسافرين خفية.

**1/ ضبط المسافرين خفية:** يتم ذلك من طرف أحد أفراد الطاقم الذي يقوم بالقبض عليه و تسليمه لغرفة القيادة المتمثلة في شخص الربان المؤهل قانونا للتعامل معه، أو يكون التبليغ من طرف أحد المسافرين.

**2/ التحقيق الإداري:** عندما يعلم الربان بمخالفة ارتكبت على متن السفينة يقوم فورا بإجراء تحقيق و التحريات التي لا تحدث التأخير فيقوم طبقا للمادة 562 ق ب ح باستجواب المسافر المتسلّل فيسأله الربان عن الكيفية التي تمّ من خلالها التسلّل على ظهر السفينة هل جاء بناءً على مساعدة أطراف في الميناء أو بمساعدة أفراد من طاقم السفينة أو جاء نتيجة تقاعس و تهاون في المهام المنوطة للطاقم في مباشرة مهام الحراسة. في الواقع قد يصطدم الربان بصعوبات تتمثل على وجه الخصوص في رفض المسافرين خلصة التعاون بمعنى رفضه الإفصاح عن هويته لخوفه أن يرسل إلى بلده الأصلي و البعض يقبل التعاون عارضين أسباب الإبحار السري و غالبا ما يكونوا حالة طالبي اللجوء أو الحماية و التي تقوم على أسباب سياسية<sup>(3)</sup>.

بعد الانتهاء من التحقيق يدون الربان كلّ المعلومات الخاصة بالراكب المتسلّل و الإجراءات المتخذة ضده ثمّ يطّلع هذا الأخير على جميع البيانات و يطلب منه توقيعها و إن رفض ذلك يؤشّر في السجل، يوجد في إتفاقية فال إستمارة خاصة بالممارسات الموصي بها لجمع المعلومات المتعلقة بالمسافرين المتسلّل، هذه

1 قبشري فؤاد، المسافرين خفية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات بعد التدرج تخصص إدارة بحرية، المعهد العالي البحري بوسماعيل، 2003-2004 ص 36

2 محمود سمير الشراقوي، محمد القليوبي، المرجع السابق، ص 475.

المعلومات أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 858 ق ب ج.

نفس المادة تخول للربان القيام بإجراء تحفظي و المتمثل في وضع المسافر خلسة تحت المراقبة طوال الرحلة، وهو نفس الإجراء الذي يقوم به قاضي التحقيق ضدّ المتهم<sup>(1)</sup>.

طبقا لمادة 563 ق ب ج «يجب أن يقاد أعضاء الطاقم و الركاب الموضوعين تحت الرقابة إلى سطح السفينة مرتين في اليوم على الأقل و لمدة ساعة كلّ مرة، لا يطبق إجراء الوضع تحت الرقابة إلا في البحر وفي موانئ التوقف الأجنبية و ينتهي هذا الإجراء بقوة القانون بمجرد رسو السفينة في ربح الميناء الجزائري».

**13/ تسليم المتسلل لسلطات ميناء الوصول** يعد آخر إجراء يقوم به الربان طبقا لمادة 558 ق ب ج بإرسال المحاضر المتعلقة بالتحريات و معاينة المخالفة وفقا لأحكام قانون الاجراءات الجزائية إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا.

**ثانيا آثار قيام المسؤولية الجزائرية للمسافر الخفي:**

**1/ توجيه التهمة:** بعد تسليم المسافر المتسلل مرفوقا بمحضر التحقيق الأولي إلى وكيل الجمهورية يقوم هذا الأخير بإجراء التحقيق التكميلي مع المتسلل المخالف.

**2/ المحكمة المختصة:** حسب أحكام القانون البحري الجزائري فإن المحكمة المختصة هي محكمة مقر ميناء التسليم والتكليف القانوني يحيل إلى محكمة الجنح و المخالفات طالما أنّ العقوبة المقررة نتيجة التسلل هي الحبس.

**3/ مرحلة النطق بالعقوبة:** طبقا للمادة 859/02 ق ب ج المعدلة والتي تنص على «أنّه تطبق على كلّ راكب خفي عقوبات جزائية تحددها أحكام هذا الأمر»، هذه الفقرة تمّ إضافتها في تعديل 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 حيث نصت المادة 545 ق ب ج فقرة 01 «بعقوبة الحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج، كلّ شخص يتسرّب خلسة إلى سفينة بنّية القيام برحلة».

المشرع الفرنسي قام بتسليط عقوبة على المسافر الخفي في المادة 5531L-15 من قانون النّقل الفرنسي<sup>(2)</sup> بعقوبة الحبس 6 أشهر وغرامة مالية 3750€ (أورو).

المشرع المصري كذلك سلّط عقوبة على الركاب المتسللين في المادة 24 من القانون رقم 167 لسنة 1960 الخاص بالأمن و النظام و التأديب في السفن، الراكب المتسلل بالحبس مدة لا تزيد على شهر و بغرامة لا تتجاوز 20 جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين<sup>(3)</sup>.

1 طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 145

2 "Article L553115- est puni de six mois d'emprisonnement et de 3750€ d'amende de fait de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international" Cité dans le site électronique : [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=D7620E9E0B0DE1A62A10898D0F5A65C6.tpdila17v\\_3?idSectionTA=LEGISCTA000023079844&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=D7620E9E0B0DE1A62A10898D0F5A65C6.tpdila17v_3?idSectionTA=LEGISCTA000023079844&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202)

3 محمود سمير الشقاوي، محمد القليوبي، المرجع السابق، ص 474.

## المطلب الثاني : مسؤولية طاقم السفينة عن الراكب المتسلل

الطاقم البحري هو مجموعة الأفراد العاملين على السفينة و المسؤولين على تشغيلها و إبحارها و يرأسهم ربّان السفينة و يكونون مرتبطين مع مجهّز السفينة بعقد عمل بحري، إذ يقسّم أفراد الطاقم حسب نوع السفينة و مكوناتها و أقسامها ففي السفينة التجارية يوجد طاقم السطح و طاقم الآلات و طاقم الخدمة العامة إضافة إلى طاقم الخدمات الفندقية بالنسبة لسفينة نقل المسافرين<sup>(1)</sup> و بالتالي سأتكلم في هذا المطلب عن مسؤولية الربّان ومساعديه اتجاه المسافرين المتسلّل.

## الفرع الأول : مسؤولية ربّان السفينة عن الراكب المتسلل

الربان يعد أحد البحارة ورؤسهم و صاحب السلطة العليا في السفينة و كل من فيها<sup>(2)</sup>، إذ يعد أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة حيث أنه يتمتع بسلطات واسعة نظرا للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية ، فالسفينة في عرض البحر تكون بعيدة عن سلطان الدولة و عن الرقابة المباشرة و المستمرة للمجهز، وقد تستمر الرحلة البحرية أسابيع أو شهور ، لذلك نجد أن الربان يكون هو القائد الأعلى على ظهر السفينة ، فقد منحه القانون صلاحيات الموظف العام كالتحقيق و التوثيق و التأديب<sup>(3)</sup>، فوجود الراكب المتسلل على ظهر السفينة يرجع إلى فرضيتين:

**الفرضية الأولى:** راجع إلى إهمال الربّان القيام بالواجبات و الالتزامات المهنية المفروضة عليه قانونا.

**الفرضية الثانية:** راجع إلى تواطؤ الربّان مع الراكب المتسلّل قصد تهريبه خارج حدود دولة الميناء مقابل مزايا مادية باهضة<sup>(4)</sup>.

إنّ المسافرين المتسلّل هو موضع خطر على رأس مال مالك السفينة ما دام أنّه ملزم بإعادة المسافرين الخفي إلى وطنه هذا ما ينجّر عليه تكاليف باهضة، شركات النّقل البحري CMACGM فإنّها تنفق 56246 أورو لتأمين رجوع المسافرين الموجودين على متنها، هذه التّفقات هي مفروضة على مالك السفينة وذلك حسب اتفاقية **FAL** تتمثل أساسا الغذاء، المأوى و الرعاية الطّبيّة و ذلك طوال الرحلة البحرية إلى غاية تسليمه للمصالح المختصة<sup>(5)</sup>.

هذا ما جعل الربانبة يمارسون أفعال لا إنسانية في حق المسافرين المتسلّل حيث حكمت في هذا الصدد محكمة الجنايات بروان Rouen في قضية Ruby MC في 1995 لطاقم السفينة بالسجن مدى الحياة لجريمة قتل المتسلّلين الغائبين في نوفمبر 1992 في ساحل normendes إذ كان المدعو كينغسلي أفوسو البالغ من العمر 25 سنة هو الوحيد من بين تسعة مهاجرين الذين نجوا من هذه الحادثة، إذ جميع رفقاءه قتلوا بفضيب حديدي مع بندقية رشاشة قبل أن يرموا بهم في عرض البحر<sup>(6)</sup>.

1 Cité dans le site électronique <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%A7%D982%D985%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D98%A>

2 عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الاولى ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر ، 2011، ص 201

3 محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون و الإقتصاد ، المملكة العربية السعودية ، 2012 ، ص 147.

4 طيب إبراهيم ويس ، المرجع السابق ، ص 148.

5 Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et Marine Lefèvre,art ; pré. Cité p02

6 Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et Marine Lefèvre,art ; pré. Cité p02

في الآونة الأخيرة، في أكتوبر 2012 طاقم سفينة كوريا الجنوبية قد ألقوا 04 بأربعة مهاجرين غير شرعيين في البحر إلا أنه تم إنقاذهم من طرف سفينة إنقاذ جزائرية<sup>(1)</sup>.

فالعقوبة المقررة لرَبَّان السفينة و إذا قام بإرهاب أو إنزال راكب خفي أو أخفاه أو زوَّده بالموثونة بعقوبة الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج حسب مفهوم نص المادة 02/545 ق ب ج.

المشرع الفرنسي هو كذلك قرَّر عقوبة على من يساعد في صعود أو نزول المسافرين خلسة أو إخفائهم بالحبس لمدة ستة (6) أشهر وبغرامة ب 3750 أورو (€). تضاعف العقوبة إذا ارتكبت الجريمة من طرف عصاة منظمة وذلك في المادة L5531-16<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني : مسؤولية مساعدي الرَبَّان عن الراكب المتسلل

نفس العقوبة تسلط على مساعدي الرَبَّان حسب مفهوم المادة 02/545 ق ب ج السالفة الذكر. كذلك يعاقب المشرع البحري الجزائري مساعدي الرَبَّان الذين يقومون ببيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تموين أشخاص على متن السفينة بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج،<sup>(3)</sup> كذلك يعاقب مساعدي الرَبَّان عن الإهمال المؤدِّي لتسلل الراكب الخفي لاسيما النوم أثناء النوبة و الحراسة خلال الخدمة بعقوبة الحبس من 10 أيام إلى (02) شهرين و بغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج<sup>(4)</sup>.

إذا مورس ضدَّ الراكب المتسلل أعمال عنف عمدية وسبب له مرض أو عجز كلي عن العمل لمدة تزيد عن 15 يوم فالعقوبة هي الحبس من (1) سنة إلى (5) سنوات وبغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج، أما إذا نتج عن هذا الفعل فقد أو بتر إحدى الأعضاء أو الحرمان من استعماله أو فقد البصر أو أي عاهة مستديمة فيعاقب الجاني بالسجن المؤقت من خمس 5 إلى 10 سنوات<sup>(5)</sup>.

كذلك يعاقب كل عمل ينتج عنه عذاب أو ألم شديد يمارس على المسافر خلسة بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة من 100000 دج إلى 1000000 دج ، تشدَّد العقوبة إذا مورس التعذيب من أجل الحصول على اعترافات أو معلومات العقوبة هي من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة 150000 دج إلى 1600000 دج<sup>(6)</sup>.

1 Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et Marine Lefèvre.,art ; pré. Cité p02

2 « Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende de fait de favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler cette peine est doublée lorsque l'infraction est commise en bande organisée ». Cité dans le site électronique [https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%A7%D982%%D985\\_%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D98%A](https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%A7%D982%%D985_%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D98%A)

3 المادة 480 من القانون البحري الجزائري .

4 المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

5 المادة 264 من الأمر 66-165 المؤرخ في 08 يوليو 1966 المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المتضمن قانون

العقوبات الجزائري

6 المادة 263 مكرراً من قانون العقوبات الجزائري .

أما إذا تمّ إزهاق روح الراكب المتسلّل مع سبق الإصرار و التصدّ فالعقوبة هي الإعدام المادة 254 ق ج و ما يليها.

المطلب الثالث: آليات معاملة الركاب المتسلّلين في أعالي البحار وسبل مكافحة السفر خلسة من خلال المدونة الدولية لأمن و سلامة السفن و المرافق المينائية **CodeISPS**.

الفرع الأول: آليات معاملة الركاب المتسلّلين في أعالي البحار

لقد وضع القسم البحري لعمّال النّقل **ITF** الاتحاد الدولي لعمّال النّقل <sup>(١)</sup> هو تحالف دولي لنقابات النّقل وهو يمثّل نحو 4.5 مليون عامل في مجال النّقل في نحو 150 بلد و هو يعمل ضمن ثمانية أقسام صناعيّة هي البحارة و صيادو الأسماك و الملاحة التّهرية و عمّال الرصيف و السكك الحديدية و النّقل البرّي والطيران المدني والعاملين في قطاع السيّاحة».

هذا الاتحاد **ITF** وضع سنة 1997 المعايير الواجب اتّباعها لمعاملة المتسلّلين عبر البحر على النحو التّالي:  
\* يجب مراعاة الرّعاية الصحيّة و النفسيّة للمتسلّلين وإمدادهم بالغذاء و الشراب والسكن المناسب،  
\* تجنّب معاملتهم بالعنف ما دام الهارب في وضع مسالم، ولا يتّسم بأيّ ميول عدوانية، باعتبار أنّ الرّبّان ليس ضابط هجرة و أنّ المسافرين قد تعرّض لمعاناة شاقّة،  
\* لا بدّ من إعطاء المتسلّل تدريبا تأهيليّا على كيفية التعامل مع المخاطر أثناء الطوارئ و الغرق و الحرائق.

\* يجب عدم إجبار الهارب على عمل إجباري على متن السفينة إن لم يبادر هو بطلب العمل و يكون راتبه لا يؤثّر على ميزانية طاقم السفينة<sup>(1)</sup>.

في نفس السيّاق لقد أقامت اتّفاقية **FAL** الخاصّة بتسهيل الحركة الملاحة البحرية الدولية 1965 بصيغتها المعدّلة سنة 2005 حيث خصّصت الفصل الرابع منه للتطرّق حول المسافرين خلسة حيث تطرّق في الجزء الثالث من الفصل الرابع لكيفية معاملة المسافرين خلسة على متن السفينة

حيث تكلمت عن المعاملة الإنسانيّة، اتّجاه المسافرين خلسة، و أنّ تتخذ الحكومات المتعاقدة بأن تفرض على ربّانة السفن أن يتخذوا التدابير اللّازمة لضمان سلامة المسافرين خلسة، بما في ذلك توفير الغذاء، المأوى و الرّعاية الطبيّة.

كذلك تمنع الإتفاقية عمل المسافرين خلسة في السفينة إلّا في حالة الطوارئ<sup>(2)</sup>.

الفرع الثاني: سبل مكافحة السفر خلسة من خلال المدونة الدولية لأمن و سلامة السفن و المرافق المينائية **Codeisps**

ردّا على هجمات 11 سبتمبر 2001 إعتمدت لجنة الأمن و السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية سنة 2002 قانون دولي لأمن السفن و المرافق المينائية (**ISPS**) باستعراض التدابير و الإجراءات الأمنيّة الرامية لتقوية الرقابة على الموانئ البحرية من كلّ عمل إرهابي من شأنه أن يهدد سلامة و أمن الركاب و الأطّقم و

1 أشرف سليمان غريال ، المرجع السابق، [opins.htm/20/10/www.ahram.org/archive/2009](http://opins.htm/20/10/www.ahram.org/archive/2009)

2 <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-34-4-f.pdf>

سلامة السفن والموانئ البحرية، و التي تم اعتمادها أي المدونة من قبل الحكومات المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار. سولاس (solas) بتاريخ 12 ديسمبر 2002 و الذي دخل حيز التنفيذ في جويلية 2004<sup>(1)</sup>.

الجزائر سايرت التشريع الدولي من خلال صدور مرسوم تنفيذي 04-418 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها.<sup>(2)</sup>

هذه المدونة تتناول جزئين الجزء الأول خاص بالمتطلبات الإلزامية في مجال أمن السفن و أمن المرافق المينائية أما الجزء الثاني يتعلق بمواد إرشادية و توصيات للحكومات المتعاقدة حول كيفية تطبيق ما ورد من متطلبات إلزامية في الجزء الأول .

#### أ/متطلبات أمن السفينة و الشركة مالكة السفينة:

و ذلك عن طريق إتخاذ التدابير و الإجراءات الأمنية الوقائية لأمن السفينة في الداخل بما في ذلك المنافذ المؤدية للسفينة و كيفية حمايتها و تأمينها و كيفية التعامل مع البضائع المشحونة ، و الأشخاص الذين يؤذن لهم دخول السفينة ، و إجراءات التصدي للأفعال المحتملة على السفينة بما في ذلك واجبات ضابط أمن السفينة لتشمل المستويات الأمنية الثلاثة ، و نوع التدابير و الإجراءات الوقائية في كل مستوى.

#### ب/متطلبات أمن المرفق المينائي:

من خلال هذه المتطلبات التي وردت في المدونة أوعزت المنظمة البحرية الدولية للحكومات المتعاقدة ضرورة العمل على تحقيق المتطلبات الأمنية الإلزامية المتمثلة في أ/ تقييم أمن المرفق المينائي ب/ تعيين ضابط مسؤول عن أمن المرفق المينائي ج/ وضع خطة أمن المرفق المينائي حسب المستويات الأمنية الثلاثة .

بالنسبة لتقييم أمن المرفق المينائي يكون حسب العناصر التالية: \* المرافق و المنشآت المهمة التي يتعين حمايتها و تأمينها باستمرار \* التهديدات المحتملة لمرافق الميناء \* التدابير و الإجراءات المضادة لهذه التهديدات \* الثغرات الأمنية بما فيها القوى البشرية \* نظام الدخول إلى مرافق الميناء و الصعود إلى متن السفن \* واجبات قسم الأمن والسلامة في الميناء فيما يتعلق بالجوانب الأمنية \* بيان الجهات المسؤولة عن مراقبة دخول السفن و التفتيشات الأمنية لمنع أعمال التسلل و الهجرة غير المشروعة .... إلخ

بالنسبة لضابط أمن المرفق المينائي تكلمت عن الواجبات المفروضة عليه منها \* وضع خطة شاملة لحماية و تأمين الميناء \* إجراء عمليات التدقيق و التفتيش الأمني على مرافق الميناء لضمان إستمرارية التدابير و الإجراءات الأمنية الملائمة \* التعاون و التنسيق مع ضباط أمن السفن بشأن الخطط الأمنية لتلك السفن \* تنسيق المستويات الأمنية الثلاثة ما بين الميناء و السفن \* الإبلاغ عن الحوادث الأمنية للسلطات المختصة..... إلخ

1 Judith Attali . Le Transport Maritime De Passagers Clandestins. Mémoire De Master 2 professionnel De Droit Maritime et des Transports .Centre de Droit Maritime et des Transports.Université De Droit D'économie et Des sciences D'aix Marseille 3 Faculte De droit. France .2007-2008 p 85.

بالنسبة لخطة تأمين و حماية الميناء لابد أن تشمل على العناصر التالية: \* نظام دخول الأشخاص و المركبات إلى داخل الميناء \* نظام مراقبة دخول الأشخاص و البضائع و التموين على ظهر السفن \* الإجراءات في حالة تلقي التهديدات بوجود قنابل داخل إحدى مواقف الميناء \* كيفية تفتيش السفن القادمة إلى الميناء \* إجراءات التعامل مع المتسللين و الهجرة غير المشروعة..... إلخ<sup>(1)</sup>

بالنسبة المستويات الأمنية المطلوبة في المدونة الدولية :

**المستوى الأمني الأول :** وهو المستوى الأمني العادي و الذي تعمل به السفن و الميناء بصورة مألوفة و يتم تطبيق خطة حماية و تأمين المرفق المعتمد .

**المستوى الأمني الثاني :** وفي هذا المستوى يتم تعزيز الإجراءات الامنية في الدخول و الدوريات مع زيادة التفتيشات العشوائية ، وهذا يعني الانتقال من الحالة العادية إلى حالة الإستعداد المتوسطة .

**المستوى الأمني الثالث :** وفي هذا المستوى التهديدي العالي يتم زيادة التعزيزات الأمنية و التشديد على نظام الدخول و الخروج ، و التفتيش المكثف الكامل على كافة البضائع و الأشخاص<sup>(2)</sup>.

عموما من خلال المدونة في مجال الإبحار خلصة على مستوى السفن التجارية البحرية لابد من ملاحظة و مراقبة كل من يصعد أو ينزل من السفينة، بالإضافة إلى القيام بجولات مكثفة، وضع حراس إضافيون لتأمين الواجهة الأرضية للسفينة و كل الحاويات الفارغة و المشحونة، بالإضافة إلى تفعيل الإجراءات لمكافحة الأفعال الإرهابية بإعتبار أن المسافر خلصة يعد تهديد على أمن السفينة فيعد في نظر المدونة إرهابي أو مجرم خطير.

#### الخاتمة

النتيجة التي يمكن أن ننتهي إليها من كل ما سبق هو أن وجود مسافرين غير قانونيين على متن السفن التجارية البحرية يمثل تحديا معتبرا بالنسبة للربان و مالك السفينة أو تجهزها المتوجب عليهم تحمل كل المصاريف المالية الناجمة عن هذا الفعل إلى غاية تسليمه للمصالح المختصة،

هذه الأخيرة تلتزم إما بقبول الراكب الخفي ولها الخيار إما معاقبته أو ترحيله إلى الدولة التي يحمل جنسيتها إن تعذر ذلك فإلى ميناء التسلل مع إتزام الدولة المرحلة إليها المخالف بقبوله ، وقد أتت المعاهدة بإستثناء على إجراء الترحيل حيث سمحت لدولة الميناء الحق في منح اللجوء السياسي.

من جهة أخرى كان على المشرع الجزائري إعطاء تعريف للمسافر خفية مقارنة بما فعله المشرع الفرنسي إذ إكتفى بالإجراءات الواجب إتباعها في حالة ضبط المسافر الخفي

في نفس السياق كان عليه إدراج حالة ما إذا أرتكبت الجريمة بمساعدة شبكة إجرامية منظمة إذ تضاعف العقوبة المنصوص عليها في المادة 545 ق ب ج السالفة الذكر في هذه الحالة على غرار ما كرسه المشرع الفرنسي في المادة 16- L5531 قانون النقل الفرنسي.

1 غريب محمد الحوسني، الندوة العلمية ، تأمين المنافذ البرية و البحرية والجوية، تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة في مجال أمن المنافذ ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،الإمارات العربية المتحدة ، 2009 ص15. .

2 Judith Attali .Thèse préc. P89

من جهة أخرى إن إنتشار مثل هذه الظاهرة في الجزائر يمس بسمعة السفن الوطنية و يهدم ثقة المتعامل الاجنبي في قدرة السلطات الجزائرية على توفير الأمن داخل الموانئ البحرية خاصة مع ظهور المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية.

كذلك تطرقت لإتفاقية فال الخاصة بتسيير الملاحة البحرية الدولية و التي أكدت على وجوب المعاملة الإنسانية و إتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة المسافرين خلسة.

بالنسبة للتوصيات لابد من تشديد الأمن للسفن بمختلف أنواعه و الإعتراف بحق المتسلسلين في معاملة إنسانية لأن هناك بعض الربانبة كما سلف الذكر يقومون بتقييدهم و يلقونهم في البحر أو يقتلونهم بسبب رفض أغلب الدول تسلم المتسلسل إلا في حالة عدم خروج السفينة من البحر الإقليمي

كذلك لابد من وضع إجراءات تلزم الدول تسلم المتسلسلين و تسليمهم إلى الشرطة الدولية الإنتربول لتحويلهم إلى موطنهم الأصلي، و يجب على المنظمات حقوق الإنسان التدخل الحاسم لحل المشكلة التي تعتبر من القضايا المهمة لمنظومة الأمن البحري و التي تمنع عمل الشركات الملاحية في تحمل أشخاص دون هوية ترفض الدول تسلمهم و قد أدى ذلك إلى شكاوى متعددة من ربانبة السفن.

**قائمة المراجع :**

**المصادر باللغة العربية:**

**الكتب :**

- \* إيمان فتحي حسن الجميل ، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2009 .
- \* عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الاولى ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر ، 2011.
- \* محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2005
- \* محمود سمير الشراوي ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2011
- \* محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون و الإقتصاد ، المملكة العربية السعودية ، 2012
- \* كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، مصر، 1997.

**القوانين والمراسم :**

- \* الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المتضمن القانون البحري الجزائري ج ر رقم 29 لسنة 1977 و 47 لسنة 1998.
- \* الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المتضمن القانون المدني الجزائري
- \* الأمر 66-165 المؤرخ في 08 يوليو 1966 المعدل و المتمم بالقانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المتضمن قانون العقوبات الجزائري
- \* القانون رقم 167 لسنة 1960 الخاص بالأمن و النظام و التأديب في السفن المصري
- \* المرسوم الرئاسي رقم 83-531 المؤرخ في 12 ذي الحجة 1403 الموافق ل 19 سبتمبر 1983 المتضمن الإنضمام لإتفاقية ج ر العدد 39 لسنة 1983 المتضمن الإنضمام لإتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية.
- \* مرسوم تنفيذي 04-418 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج ر عدد 22 المؤرخ في 22 ديسمبر 2004.

**المعاهدات الدولية:**

- \* معاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسلسلين عبر البحر و التي أبرمت في 10 أكتوبر 1957.
- \* إتفاقية تسيير حركة الملاحة البحرية الدولية في 09 أفريل 1965 بلندن و التي دخلت حيز التنفيذ في 05 مارس

1967 والتي عدلت بعض أحكامها في 10 جانفي 2002 و دخل حيز التنفيذ في 01 ماي 2003 ثم كان آخر تعديل في 07 جوان 2005 و الذي دخل حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 2006.  
 \* الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار. سولاس(1974 solas)  
 \* المدة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية 2002/12/12.

#### الرسائل والمذكرات:

\* خلفان راشد الكعبي ، ظاهرة التسلل عبر الحدود و أبعادها الأمنية بدولة الإمارات العربية المتحدة، رسالة مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، المملكة العربية السعودية، 2005.

\* طيب إبراهيم ويس ، النظام الجزائري للقانون البحري الجزائري ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري و الأنشطة الميدانية ، جامعة الجيلالي ليايس سيدي بلعباس.

\* كيشري فؤاد ، المسافرين حفية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات بعد التدرج تخصص إدارة بحرية ، المعهد العالي البحري بوسماعيل، 2003-2004.

\* غريب محمد الحوسني ، تأمين المنافذ البرية و البحرية والجوية ، تجربة دولة الإمارات العربية المتحدة في مجال أمن المنافذ ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الإمارات العربية المتحدة ، 2009.

#### المقالات:

أشرف سليمان غبريال، آليات معاملة المتسللين في أعالي البحار ، مقال منشور في الموقع الإلكتروني [www.ahram.org/archive/200920/10/opins.htm](http://www.ahram.org/archive/200920/10/opins.htm)

#### المواقع الإلكترونية باللغة العربية:

\* <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D8%A7%D982%D985%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D98%A>

#### \*المصادر باللغة الفرنسية :

Mountaga Diallo.Sandra Lavanant et \*Marine Lefèvre. Les passagers clandestins embarqués a bord des navires de la marine marchande . Cet article a été rédigé dans le cadre du séminaire de « droit de la mer et de l'exploitation des océans » anné universitaire 20142015/ université de nantes publie sur internet . [http://www.cdmo.univ-nantes.fr/703902360/fiche\\_page/bleu/&RH=1342095979500&RF=1476287470303](http://www.cdmo.univ-nantes.fr/703902360/fiche_page/bleu/&RH=1342095979500&RF=1476287470303)

\* Judith Attali . Le Transport Maritime De Passagers Clandestins. Mémoire De Master 2 professionnel De Droit Maritime et des Transports .Centre de Droit Maritime et des Transports. Université De Droit D'économie et Des sciences D' Aix Marseille 3 Faculte De droit. France

\* <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/fal-344--f.pdf> convention fal

\*\*Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande I .17 décembre 1926 et loi n 62899- du 4 aout 1962 modifié

Code de transports francais \* Ordonnance n° 20101307- du 28 octobre 2010 [https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=D7620E9E0B0DE1A62A10898D0F5A65C6.tpdila17v\\_3?idSectionTA=LEGISCTA000023079844&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=D7620E9E0B0DE1A62A10898D0F5A65C6.tpdila17v_3?idSectionTA=LEGISCTA000023079844&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202)

