

اللقب: عماروش

المقياس: القانون البحري

البريد الإلكتروني: amarouche.samira@gmail.com

الفئة المستهدفة: طلبة السنة الثالثة - حقوق -

تخصص: قانون خاص

الكلية: الحقوق والعلوم السياسية

الجامعة: سطيف 02

ملخص

طالما اعتبرت البحار منذ العصور القديمة طريقا هاما للاتصال وتبادل السلع بين مختلف الشعوب ناهيك عن الموارد الاقتصادية العظيمة التي توجد بأعماقها، من أسماك ومرجان وغيرها.

ونظرا للأهمية الكبيرة، لاستغلال البحار والاستفادة من مواردها عن طريق السير فيها، باعتباره كان ولا يزال يثير العديد من الإشكاليات القانونية، استدعى الأمر ضرورة وضع نظام قانوني محكم لتنظيم العلاقات على مستوى البحار، سواء من حيث حدود الملكية البحرية للدولة أو حقوقها في استخدام وحماية مياهها الإقليمية، وقد أصبح يطلق على مجموع هذه القواعد القانونية مصطلح "القانون البحري بمعناه الواسع".

بينما ينحصر المفهوم الضيق للقانون البحري في أحكام العلاقة بين الأشخاص والهيئات في مجال استغلال السفن.

سيخصص الفصل الأول من هذه المحاضرات لتحديد ماهية القانون البحري مع التركيز على القانون البحري الخاص تبعا لتخصص الطلبة، بينما يخصص الفصل الثاني منها للسفينة كأداة لممارسة الملاحة البحرية.

المبحث الثالث: نطاق القانون البحري وأشخاصه

الفرع الأول: المقصود بالملاحة البحرية وأنواعها

سنقسم هذا الفرع كالتالي:

أولاً: المقصود بالملاحة البحرية

انقسم الفقه في تعريف الملاحة البحرية، فجزء منه عرفها على أساس المكان الذي تمارس فيه، " الملاحة البحرية هي تلك التي تمارس في البحر"، تمييزاً لها عن الملاحة النهرية والملاحة الداخلية، وهو تعريف يتطلب تحديد مفهوم البحر، الذي يتحدد قضاءً بالاستناد إلى خاصية المخاطر التي يمكن أن يتميز بها السفر في البحر، بالمقارنة مع خاصية السهولة أو على الأقل انخفاض المخاطرة الذي تتميز به الملاحة في النهر أو المياه الداخلية.

بينما عرفها الجزء الآخر على أساس الأداة التي تستعمل فيها " الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية" وهو تعريف يتطلب التمييز بين النوعين من العائمات البحرية، وهي السفينة navire التي من المفروض أنها أداة الملاحة البحرية، والمركب bateau الذي يعتبر أداة الملاحة النهرية والداخلية.

في حين فضل المشرع الجزائري الجمع بين الفكرتين معرفاً للملاحة البحرية في نص المادة 161 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري بأنها: " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

ثانياً: أنواع الملاحة البحرية

تتحدد تقسيمات الملاحة البحرية بحسب المعيار المتبع في التقسيم تبعاً لما يلي:

1/ أنواع الملاحة البحرية حسب المسافة المقطوعة في الرحلة (طول الرحلة)

وتنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية.

أ- ملاحة أعالي البحار: وهي التي ذكرها المشرع الجزائري في نص المادة 163 وسماها بالملاحة البعيدة المدى، وقد حددتها بعض التشريعات بعدد خطوط طول وعرض معينة على غرار المشرع الفرنسي، بينما اكتفى المشرع الجزائري في نص المادة 165 بإحالتها على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 266/79 المؤرخ في 14/11/1979 وعرفها بأنها " الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانئ الواقعة داخل البحر المتوسط". إذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية.

ب- الملاحة الساحلية: وتنقسم إلى ملاحة ساحلية وطنية **Nationale** وهي التي تتم بين الموانئ الوطنية فقط. وقد نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 166 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري. وملاحة ساحلية دولية **Internationale** تمارس في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط. وملاحة حدية **Cotière** وهي تلك التي تقوم بها عائمات تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معيناً، كما تحدد مسافة إبحارها بحيث لا تتعدى حداً معيناً من ميناء تسجيلها.

وللتمييز بين كل من ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية أهمية عملية تكمن في الاختلاف الموجود بين النوعين من الملاحة، فيما يتعلق بالمؤهلات المطلوبة لمن يمارسها وتلك المتعلقة بتجهيز السفن.

2/ أنواع الملاحة البحرية بحسب موضوعها

يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع هي :

أ- الملاحة الرئيسية: وهي تلك التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية وصورها تتمثل في الملاحة التجارية التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية، وملاحة الصيد بغرض الربح التي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك¹. وملاحة النزهة بقصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم أن هذا النوع من الملاحة لا يستهدف الربح، فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري.

ونجد أنه المشرع الجزائري أشار إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري كالتالي:

-ملاحة تجارية(المادة 1/162) من القانون البحري الجزائري.

راجع نص المادة 3/162 من الأمر رقم 80/76 متضمن القانون البحري.¹

-ملاحة الصيد(المادة 3/162) من نفس القانون. وقسمها المشرع الجزائري إلى ثلاث أنواع بحسب خطورة المناطق التي تمارس فيها: ملاحة الصيد الساحلي، ملاحة الصيد عرض البحر وملاحة الصيد على نطاق واسع.¹

-ملاحة النزهة بقصد الترفيه(المادة 4/162) من القانون أعلاه.

ب- **الملاحة المساعدة (التابعة):** ويقصد بها تلك الملاحة التي لا تمارسها السفن بغرض الاستغلال البحري وإنما تساعد السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية، وقد أشار إليها المشرع الجزائري في نص المادة 2/161، وتتمثل صورها في الملاحة الخاصة بالإرشاد والقطر والإنقاذ...الخ

ج- **الملاحة العامة:** وهي الملاحة التي تخصصها الدولة لأداء خدمة عامة كسفن المستشفيات والتعليم والسفن الحربية. ويخرج هذا النوع من الملاحة عن تطبيق قواعد القانون البحري، والسبب في ذلك هو تخصيص السفينة لخدمة عامة.

ثالثا: تحديد نطاق القانون البحري

انطلاقا مما سبق يتحدد نطاق القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية ويخرج عن نطاقه ما يلي:

* الملاحة البحرية العامة، للأسباب التي وضعناها سابقا.

*ملاحة النهرية أو الملاحة الداخلية، وهي التي تتم في الأنهار والترع والبحيرات.

ويثور التساؤل فيما يتعلق بالملاحة المختلطة، هل تخضع لقواعد القانون البحري وبالتالي تدخل في نطاقه أم لا؟

للإجابة على هذا السؤال لابد من تحديد مفهوم الملاحة المختلطة أولاً، ثم تحديد القانون الذي يطبق عليها.

1/ المقصود بالملاحة المختلطة

راجع في هذا الإطار نص المادة 164 من القانون البحري الجزائري.¹

والتي يقصد بها الملاحة التي تتم في البحر وفي المياه الداخلية معا كالنهر أو الترعة أو القناة معا. وكمثال على ذلك الملاحة التي تتم بين باريس ولندن، إذ تقطع الرحلة نهر التايمز بإنجلترا ثم بحر المانش وأخيرا نهر السين بفرنسا للوصول إلى باريس، مما يعني أن هناك نوعان من الملاحة في الرحلة الواحدة. إذ يتم جزء من الرحلة في البحر وجزء آخر في النهر.

2/ مدى خضوع الملاحة البحرية المختلطة لقواعد القانون البحري

مادام هذا النوع من الملاحة يتكون من جزئين أحدهما في البحر والآخر في النهر، فإن الأصل هو أن يتم الفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وذلك الذي يتم في المياه الداخلية. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالملاحة الداخلية لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال، لكن هذا الموقف سيؤدي إلى إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين في وقت واحد، مما يسبب صعوبات عملية. لذلك يجمع أغلبية المختصين على إخضاع الملاحة المختلطة بكل أجزائها إلى قانون الجزء الغالب فيها، وهو ما يعني أنها تخضع للقانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الغالب، وتخضع لقواعد القانون المدني أو التجاري في حالة كان الجزء النهري من الرحلة هو الغالب، وهذا تطبيقا لقاعدة الفرع يتبع الأصل. بينما إذا تعذر تحديد الجزء الغالب في الملاحة المختلطة، فلا مفر من إخضاع كل جزء للقانون الخاص به.

المطلب الثاني: أشخاص القانون البحري

لممارسة نشاط الملاحة البحرية كما ينبغي والإشراف الآمن على السفينة حتى تؤدي عملها على أكمل وجه، يتطلب الأمر وجود عدد من الأشخاص الذين يتولون ذلك نظرا للخبرة التي يتمتعون بها في المجال البحري، هناك من يطلق عليهم أسم "رجال البحر" كما فعل المشرع الجزائري، في الباب الثاني من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري.

وعموما ينقسم أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر)، إلى نوعين بحسب أهمية ونوعية الدور الذي يقومون به، ويتمثل النوع الأول في رجال البحر الرئيسيين وهم: المجهز، الربان والبحار بينما يخص النوع الثاني رجال البحر المساعدين وهمك وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري.

الفرع الأول: رجال البحر الرئيسيين

نتطرق لكل واحد منهم كما سبق تعيينهم في ما يلي:

أولاً: مالك السفينة ومجهزها

وفي هذا العنصر نتناول الجزئيات التالية:

1/ المقصود بمالك السفينة ومجهزها

يقصد بمالك السفينة، الشخص الذي له حق ملكيتها، بينما مجهز السفينة هو كل شخص يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر، عن طريق تزويدها بالمعدات والوقود والمون، بالإضافة على العدد الكافي من البحارة ورجال الطاقم.

وبناء على ما سبق، فإن مجهز السفينة قد يكون هو نفسه مالكةا، وقد يكون مستقلا عن هذا الأخير كمستأجر لها فقط، وهو ما عبرت عنه المادة 572 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

لكن في اغلب الأحيان تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، عندما يقوم مالك السفينة بنفسه بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص، ويطلق على المالك في هذه الحالة "المالك المجهز - L'armateur-proprétaire".

2/ التزامات مجهز السفينة

يتعين على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين، طبقا لما تحدده الأنظمة الساري العمل بها في هذا الإطار¹.

وفي هذا الإطار حدد المشرع الجزائري الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 449، وقد جاءت على عدة أنواع موزعة نرتبها كالتالي:

³راجع نص المادة 574 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

- التزامات تتعلق بالتجهيز ووردت في المواد من 428 إلى 432.
- التزامات تتعلق بتموين رجال البحر على السفينة وردت في المواد من 433 إلى 438.
- التزامات بتوفير ملابس رجال البحر، وردت في المادتين 447-448.
- التزامات بإعادة رجال البحر إلى ارض الوطن، واردة في المواد من 449 إلى 451.

3/ مسؤولية مجهز السفينة

أجاز القانون البحري الجزائري لمالك السفينة تحديد مسؤوليته العقدية والتقصيرية في بعض المسائل بضمنان مبلغ معين، وحددها المشرع هذه المسائل في نصوص المواد 93-97-104، مثل: موت أحد الموجودين على متن السفينة أو إصابته الجسمانية، أو الأضرار التي تمس الأموال الموجودة على متنها..إلى غير ذلك.

وفي ذلك خروج عن القواعد العامة المتعلقة بالمسؤولية الواردة في نصوص القانون المدني، والتي تقضي بأن تمتد مسؤولية المالك عن تصرفاته الشخصية وتصرفات تابعيه إلى كافة أمواله.

ويعتبر نظام تحديد المسؤولية واحدا من الخصائص التي ينفرد بها القانون البحري على وجه العموم حيث يسمح لمالك السفينة أن يكون مسؤولا عن الأفعال المذكورة في المواد أعلاه في حدود مبلغ معين، وفقا لما جاء في نص المادة 96 من القانون البحري الجزائري: " يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيها".

وتجدر الإشارة إلى أن أحكام تحديد المسؤولية المذكورة أعلاه تسري على مالك السفينة وكذلك على كل من مستأجر السفينة والمجهز والمسير، وأعضاء طاقم السفينة وكل من ينوب عنهم، كما تسري على الريان أيضا¹.

¹ راجع في ذلك نص المادة 111 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

وأشار المشرع الجزائري إلى تحديد مسؤولية المجهز على وجه الخصوص بموجب نص المادة 577 من القانون البحري الجزائري وجا فيها: " يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن وفقاً لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من هذا الأمر".

ثانياً: ربان السفينة

يتولى الربان قيادة السفينة، ويتمتع بمركز قانوني خاص تبعا للدور المهم الذي يختص به، لذلك خصه المشرع الجزائري بفصل كامل هو الفصل الثاني من الكتاب الثاني بعنوان " الاستغلال التجاري للسفينة"، المواد من 580 إلى 608، وفيما يلي تلخيص لهذه الأحكام:

1/ تعيين الربان وعزله

يتولى مجهز السفينة تعيين وعزل الربان¹، ويراعى عند تعيينه الشروط القانونية الخاصة بتأهيله لهذا المنصب في السفينة. وقد نصت المادة 580 من القانون البحري: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

وتبعا لما سبق ذكره، يعتبر الربان ممثلاً قانونياً لمجهز السفينة باعتباره من يتولى قيادتها في البحر والإشراف على رحلتها من البداية إلى النهاية، حيث نصت المادة 583 من القانون البحري الجزائري: "يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات الاعتيادية للسفينة والرحلة".

وينوب عن الربان في حال غيابه أو عد وجود مانع يحول ضد ممارسته لمهامه على متن السفينة ربان مساعد، وان لم يوجد يعوض بأحد ضباط السطح لغاية وصول تعليمات من المجهز².

2/ اختصاصات الربان

يباشر الربان نوعين من الاختصاصات: اختصاصات عامة يباشرها بصفته ممثلاً للسلطة العامة على متن السفينة، واختصاصات خاصة يباشرها بصفته ممثلاً قانونياً للمجهز، وفيما يلي توضيح لذلك:

¹ راجع في ذلك نص المادة 575 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

² راجع نص المادة 461 من القانون نفسه.

أ- اختصاصات الريان العامة

يمثل الريان السلطة العامة على متن السفينة وهي في عرض البحر، بمعنى انه يمثل الدولة التي تحمل هذه الأخيرة علمها، وعلى ذلك تكون له فوق ظهر السفينة، سلطات التأديب والتحقيق والتوثيق وقد أشار المشرع الجزائري لهذه السلطات كما يلي:

● سلطة التأديب:

يمارسها الريان على السفينة باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم، وله في هذا الإطار تأديب كل عضو من أعضاء الطاقم عند ارتكابه عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة طبقا لنص المادة 468 من القانون البحري الجزائري. وقد المشرع الجزائري المخالفات التي يمكن أن يرتكبها أعضاء الطاقم في حال الخدمة بموجب نص المادة 469 من القانون أعلاه.

بينما حددت العقوبات التأديبية التي يطبقها الريان في هذا الإطار في نصي المادتين 471 و472 من نفس القانون.

● سلطة الضبط

والتحري والتحقيق: يخول القانون لريان السفينة سلطة إجراء التحقيق عندما يعلم بأي مخالفة ارتكبت على متن السفينة¹. وله في هذا الإطار أن يستجوب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه، ويستمتع لشهود الإثبات وشهود النفي، ويستطيع بعد ظهور نتائج التحقيق أن يسلط على المتهم عقوبة تأديبية أو تبرئته.

وإذا كانت السفينة في عرض البحر أو في موانئ توقف أجنبية، يجوز للريان وضع مرتكب المخالفة أو الجنحة أو الجناية تحت المراقبة على متن السفينة، وينتهي هذا الإجراء بمجرد رسو السفينة في ميناء جزائري².

وفي جميع الأحوال يجب على ريان السفينة عند ارتكاب مخالفة وفقا لما ورد في القانون، أن يرفع تقريرا بالوقائع إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية، الذي يمكنه الاتصال به، وبدوره يقوم هذا الأخير بتبليغ وكيل جمهورية المختص إقليميا طبقا لنص المادة 565 من القانون البحري الجزائري.

¹ وفقا لما جاء في نص المادة 1/562 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.

² حسب نص المادة 6/563 من نفس القانون.

● سلطة التوثيق:

وبموجب هذه السلطة، يحق لربان السفينة تسجيل بيانات الأحوال المدنية من مواليد ووفيات تحصل خلال الرحلة¹، وله أن يثبت ذلك في دفتر يوميات السفينة عندما تكون في البحر أو في ميناء أجنبي.

غير أن قيام الربان بسلطات التحقيق والتأديب والتوثيق، لا يعني انه يعتبر موظفا عموميا، على اعتبار انه يباشر هذه السلطات بوصفه ممثلا للسلطة العامة، إنما يرى المختصون أن المشرع قد خول للربان هذه السلطات لظروف الرحلة البحرية التي لا يمكن معها إخضاع السفينة لأي سلطة أخرى غير سلطة الربان الذي يظل في كل الأحوال ممثلا للمجهز.

ب- اختصاصات الربان الخاصة

يمارس الربان هذه الاختصاصات باعتباره نائبا قانونيا عن المجهز، وهي على نوعين، اختصاصات فنية واختصاصات تجارية.

*** بالنسبة للاختصاصات الفنية:** فتتمثل في قيام الربان بكل ما يلزم لتهيئة الظروف الملائمة لإتمام رحلة السفينة في أفضل الظروف، ومن ذلك السهر على أمن الأشخاص المبحرين على متنها، وحفظ الحمولة عن طريق حسن تحميلها ورسها وتفريغها طبقا لنص المادتين 590 و591 من القانون البحري الجزائري إلى غير ذلك من الاختصاصات الفنية الأخرى.

ويراعي الربان في قيادته للسفينة، مبادئ فن الملاحة والقواعد والأعراف البحرية الدولية السارية وكذلك الأحكام الوطنية الخاصة بالمياه الإقليمية والمطبقة على الدول².

*** أما عن الاختصاصات التجارية:** وهي التي تخول للربان تمثيل مجهز السفينة خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وفي هذا الإطار يحق للربان الاستدانة باسم المجهز وان يعقد باسمه كذلك عمليات القرض، في حالات الضرورة، كتغطية مصاريف تصليح السفينة، وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين أو حماية الحمولة، وبصفة عامة كل ما

¹ حسب نص المادة 596 من القانون البحري الجزائري نفسه.

² راجع نص المادة 2/592 من القانون نفسه.

يجب فعله لضمان استمرار الرحلة، خاصة عند تعذر الاتصال بالمجهاز، أو عند التمكن من ذلك لكنه لم يقدم الوسائل والتعليمات الضرورية المناسبة.¹

ثالثا: البحارة

ونتعرض فيما يلي لتعريف البحار والشروط الواجب توافرها فيه، ثم لأهم التزاماته:

1/ تعريف البحار

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويربطهم بالمجهاز عقد عمل بحري، ويطلق عليه اسم "الطاقم Equipage"، وأشار إليهم المشرع الجزائري في نص المادة 384/أ كالتالي: "يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويأتي على رأسهم الريان وضباط الملاحة، والمهندسين البحريين وأطباء السفينة وضباط اللاسلكي والضباط الإداريين، بالإضافة إلى سائر الأشخاص الذين يتولون القيام بالخدمة العامة كالملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يعملون على السفينة بعقد عمل بحري. وعموما قسمهم المشرع الجزائري بموجب نص المادة 411 من القانون البحري الجزائري إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة.

ويخضع البحارة أثناء الرحلة للسلطة المباشرة للريان الذي يعينه المجهاز كما سبق واشرنا. ويجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز الترخيص لبحار أجنبي أو بنسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم في السفينة الجزائرية، من الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقا لنص المادة 413 من القانون أعلاه.

2/ الشروط المطلوبة في البحارة

كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب ان تتوفر فيه الشروط المطلوبة وان يكون¹:

¹ راجع في هذا الإطار نص المادتين 583 و 584.

-ذات جنسية جزائرية.

-بالغا 18 من عمره.

-ذات لياقة بدنية.

-مؤهلا للقيام بمهنة بحار.

ويتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة بموجب مرسوم بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية، بينما تحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن، بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية، طبقا لنص المادة 387 من القانون البحري الجزائري.

3/ التزامات البحارة

عموما وردت التزامات البحارة في المواد من 415 إلى 425 من القانون البحري الجزائري، ومن بينها:

- أن يقوم بعمله في نطاق العناية المطلوبة على نحو يضمن انجاز مهام السفينة على أكمل وجه.
- أن يحفظ السر المهني.
- أن يحافظ على السفينة وتجهيزاتها.
- أن يحافظ على شرف وسمعة الراية الجزائرية.
- أن يشارك في عمليات إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر او المشرفين على الغرق.

الفرع الثاني: رجال البحر المساعدين

وهم على التوالي: وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري.

¹ راجع نص المادة 386 من نفس القانون.

1/ وكيل السفينة (المواد من 609-620 من القانون البحري الجزائري)

قد تستدعي الضرورة أن يعين المجهز وكيلا له في مختلف موانئ العالم، ليقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز لخدمة السفينة، ويعرف على انه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"¹.

2/ وكيل الحمولة (المواد 621-630)

ويعرف على انه كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها من المرسله إليهم.

3/ السمسار البحري (المواد 631-638)

يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة، بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية. ويمكن للسمسار البحري ان يجمع بين نشاطاته ونشاطات وكيل السفينة والحمولة وفي هذه الحالة تسري عليه المواد التي تحكم هاتين المهنيتين والسابق الإشارة إليها.

¹ المادة 609 من القانون البحري الجزائري سابق الذكر.

الفصل الثاني: السفينة (Le navire) أداة الملاحة البحرية

المبحث الأول: مفهوم السفينة وعناصر شخصيتها

يقسم هذا المبحث كالتالي:

المطلب الأول: مفهوم السفينة

يتحدد مفهوم السفينة بتعريفها، وتحديد طبيعتها القانونية وفقا لما يلي:

الفرع الأول: تعريف السفينة

عرف المشرع الجزائري السفينة في نص المادة 13 من القانون البحري بقوله: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

ويطرح تعريف السفينة عددا من الإشكاليات القانونية التي نحاول الإجابة عنها فيما يلي:

أولا: شروط إضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية

هناك شرطان يجب توافرها لإضفاء وصف السفينة على أي منشأة بحرية، هما:

1/ شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتیاد

بحيث أن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلاً قوياً على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو ما يسمح باكتسابها لوصف السفينة. وتظل سفينة حتى ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها. بينما على العكس من ذلك لا يعد المركب الذي اعتاد على ممارسة الملاحة النهرية سفينة، حتى ولو كان يقوم بالملاحة البحرية بين الحين والآخر، ويبقى وصف السفينة لصيقاً بالمنشأة البحرية التي تمارس الملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتیاد بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها لتحمل مخاطر الملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية.

ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

* لا تعتبر سفناً، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة الداخلية أو النهرية.

* لا تعتبر سفناً أيضاً، المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ كالأرصفة المتحركة والجسور العائمة.

* لا تعد سفناً كذلك، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحرية مرة واحدة أو عدة مرات بصفة استثنائية ومتفرقة، بالموازاة مع ممارستها لنشاطها المعتاد في إطار الملاحة النهرية أو الداخلية، إذ يتوجب توافر عنصر التكرار والاعتیاد لاكتساب وصف السفينة.

2/ أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية

ويقصد بهذا الشرط أن يتم إعداد المنشأة وتخصيصها للعمل في مجال الملاحة البحرية، بمراعاة تقنيات بناء السفن وتزويدها باللوازم التي تسمح لها بالسير في البحر، وتكتسب المنشأة في هذه الحالة وصف السفينة حتى قبل أن تمارس الملاحة البحرية فعلاً. ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

* يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية، حتى ولو لم تبدأ بممارستها فعلاً، المهم أن يقصد تخصيصها لغرض الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها، حيث لا يستدل على قدرتها وصلاحيتها في ممارسة

نشاط الملاحة البحرية إلا منذ تمام بنائها، أما قبل تمام البناء فلا يمكن الجزم بهذه القدرة وهذه الصلاحية.

*سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي بقيد الإنشاء، وجعلها محلا لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة، كالرهن البحري أو التأمين البحري، إذ ورد في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء". وأيضا في نص المادة 2/58 من نفس القانون: "...وفيما يخص السفينة التي هي على قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري...".

*تفقد السفينة التي بقيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تحويلها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية أو الداخلية.

ثانيا: متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي

تكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة منذ اليوم الذي تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها فعلا إلى البحر ومباشرة الممارسة على سبيل الاعتياد، أو منذ إعدادها للقيام بهذا النوع من الملاحة وتخصيصها لذلك ولو قبل نزولها البحر فعلا. ويظل هذا الوصف لصيقا بها طالما ظلت قادرة على ممارسة هذه الملاحة.

وينتهي وصف السفينة عن المنشأة البحرية إذا توقفت عن ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية، كما لو تحطمت، أو بصفة عارضة كما لو تحولت إلى ممارسة الملاحة النهرية. حيث يزول وصف السفينة عن المنشأة البحرية منذ تحطمها، أو منذ عدولها نهائيا عن ممارسة الملاحة البحرية.

ثالثا: حكم ملحقات السفينة

تتكون السفينة عموما من هيكل وملحقات لازمة لتسييرها، وتعد ملحقات السفينة أو توابعها جزءا منها لذلك تسري عليها نفس التصرفات التي تقع على السفينة، وذلك لأن هذه الأخيرة لا يمكنها القيام بنشاطاتها دون ملحقاتها. وقد سار المشرع الجزائري في هذا الإطار، حيث ورد في نص المادة 52 من القانون البحري الجزائري: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

فالوصف القانوني للسفينة يمتد إلى لواحقها، لذلك يشبهها جانب كبير من الفقه بسبب هذه الخاصية للمحل التجاري.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

اعتبر المشرع الجزائري السفينة مالا منقولاً بموجب نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري وجاء فيها "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة".

وبناءً على ذلك، إذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، كما يجوز رهن السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقول.

ورغم كون السفينة مالا منقولاً تسري عليه قواعد المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي خضوعها في نفس الوقت لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، ويجعلها أقرب في طبيعتها إلى العقارات.

فإذا نظرنا من منطلق تقسيم الأموال إلى عقارات ومنقولات، تعتبر السفينة من المنقولات، إذ تستطيع التنقل من مكان إلى آخر دون تلف، بل إن هذا الانتقال هو الهدف من وجودها. وبناءً على ذلك يتوجب إخضاع السفينة لأحكام المنقولات المنصوص عليها في القانون المدني، حيث يشترط للتصرف في السفينة أهلية التصرف في المنقولات، ولا تطبق عليها أحكام الغبن في العقار، كما أنها تدخل في وصية الشخص بمنقولاته. لكن يخرج عن طبيعة السفينة كمنقول تميزها بما يلي:

أولاً: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية

لا تجد هذه القاعدة مجالاً للتطبيق على السفينة، وذلك يرجع في الأساس إلى أن السفينة هي منقول من نوع خاص ذو قيمة كبيرة، ويقوم بدور كبير في الاقتصاد القومي، بمعنى أنه حتى ولو توافرت شروط قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية من اقترانها بسبب صحيح للحيازة وحسن النية، فإن ذلك لا يستوجب كسب الحائز لملكية السفينة، حيث لا بد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل للملكية.¹ وفي مثل هذه الأحكام تشابه كبير مع تلك المتعلقة بالعقار، حيث يتوجب شهر كل التصرفات الواردة على السفينة في سجل خاص بها بنفس الطريقة التي يتم بها الشهر

¹ وفي هذا نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري: "إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر من الموثق....".

العقاري (المادة 49 من القانون البحري الجزائري والمادة 35 منه). كما يقيد رهن السفينة بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان، وفي هذا نص المشرع الجزائري: " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة، الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا".¹

بالإضافة إلى أن لصاحب حق الامتياز على السفينة حق تتبعها في أي يد كانت تماما كما في حق الامتياز على العقار (المواد من 72 إلى 91 من القانون البحري الجزائري).

ثانيا: مدى خضوع ملكية السفينة لقواعد التقادم الطويل

اختلف الفقه حول هذه النقطة، فبينما يرى البعض جواز خضوع السفينة لقاعدة التقادم الطويل، باعتبار أنها من القواعد العامة التي تسري على المنقول والعقار على حد سواء، يرى البعض الآخر العكس، حيث لا يمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم بالنظر إلى طبيعتها الخاصة، باعتبارها منقول دائم الانتقال من مكان إلى آخر، وإلى الإشراف الإداري المستمر الذي تخضع له، والذي يستلزم تحديد جنسية السفينة بجنسية مالكيها.

ويميل أغلب شراح القانون البحري إلى الرأي الأخير، تماشيا مع الطبيعة القانونية الخاصة التي تتمتع بها السفينة باعتبارها منقولا تطبق عليه بعض قواعد العقارات.

المطلب الثاني: عناصر شخصية السفينة

وهناك أربع عناصر رئيسية يمكن من خلالها التعرف على السفينة وهي: اسم السفينة، موطنها، حمولة السفينة وجنسيته. وهناك من الفقه من يضيف عنصر درجة السفينة.

الفرع الأول: اسم السفينة Le nom du navire

يجب أن تحمل كل سفينة إسما خاصا بها يميزها عن غيرها، تجنبا لاختلاطها مع غيرها من السفن تماما كالأشخاص الطبيعية. وتنص في هذا الإطار المادة 16 من القانون البحري الجزائري: "يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها. ويخضع

نص المادة 57 من القانون البحري الجزائري.¹

منح اسم السفينة وتغييره إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة. كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

كما ألزمت المادة 17 من نفس القانون كتابة اسم السفينة على مقدمها وعلى طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها. وحدد المشرع الجزائري ميناء التسجيل بميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه. كما يجب أن تحمل السفينة رقم تسجيل يحدد هويتها عوضا عن الاسم، وهذا في حالة ما إذا كانت حمولتها تقل عن 10 طن.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري منح اسم السفينة أهمية بالغة، بحيث أخضع منحه إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة، وفي هذا الإطار ألزم مالك السفينة بالتصريح بالاسم الذي ينوي منحه لسفينته وكذلك الميناء الذي يريد إلحاقها به للسلطة الإدارية المختصة، بحيث يقدم التصريح إلى كل من:

-الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طن أو تفوقها.

-الإدارة البحرية المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن.

كما أخضع بموجب نص المادة السادسة من القرار المؤرخ في 5 أفريل 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن، كل تغيير لاسم السفينة إلى الرخصة المسبقة للسلطة الإدارية البحرية المختصة.

وأوجب المشرع الجزائري أن تتم تسمية السفن التجارية الجزائرية من أسماء:

-الجبال الجزائرية.

-المناجم الجزائرية.

-الوديان الجزائرية.

-المدن الجزائرية.

-الأسماك.

وفي إطار الأحكام المتعلقة باسم السفينة دائما، أقر المشرع الجزائري للإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره في حالتين:

-عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهز السفينة أو مالکها قد منح لسفينة أخرى.

-عندما يكون المجهز أو المالك عاجزا عن إثبات ملكية السفينة.

الفرع الثاني: موطن السفينة Le port d'attache

يتحدد موطن السفينة عادة بميناء تسجيلها، بحيث تحوي سجلاته كافة التصرفات القانونية والحقوق الواردة عليها. وبالنسبة للسفينة الجزائرية، فإن موطنها يتحدد بميناء تسجيلها، انطلاقا من نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري، التي تستلزم قيد كل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة.

وأوجب المشرع الجزائري كتابة اسم ميناء تسجيل السفينة على مقدمها طبقا لنص المادة 17 من القانون البحري الجزائري.

وفي جميع الأحوال لا يجب أن يكون للسفينة أكثر من موطن، كما قد يختلف ميناء تسجيل السفينة عن ميناء استغلالها، أي الميناء الذي تباشر فيه نشاطها، حيث لا يشترط أن يتم الاستغلال في ميناء التسجيل، لكن العبرة بتحديد موطن السفينة هي ميناء التسجيل وليس ميناء الاستغلال.

ويفيد موطن السفينة في التعرف عليها وتمييزها عن غيرها من السفن، كما تسجل فيه مختلف المعلومات الخاصة بحالتها المدنية، والتصرفات القانونية التي ترد عليها من بيوع ورهون وغيرها، طبقا لنصي المادتين 35 و44 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثالث: حمولة السفينة Le tonnage

اعتبر المشرع لجزائري حمولة السفينة وسعتها الداخلية من عناصر شخصيتها بموجب نص المادة 18 من القانون البحري الجزائري. ويقصد بحمولة السفينة، سعتها الحجمية الداخلية، ويتم قياسها بالطن الحجمي ويساوي 2,83 متر مكعب.

وهناك نوعان من حمولة السفن: حمولة كلية أو إجمالية، وتمثل مجموع فراغ السفينة بأكملها وحمولة صافية، وتمثل مجموع الفراغ الذي يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص. مما يعني أن الحمولة الصافية هي الحمولة الكلية منقوص منها الفراغات المخصصة لإقامة أفراد الطاقم، والفراغات

المشغولة بآلات تسيير السفينة، والفراغات المستخدمة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة الخرائط. وقد فرق المشرع الجزائري بين النوعين من الحمولة وذكرهما في المادة 20 من القانون البحري الجزائري.

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها (La portée en lourd du navire)، حيث يعتبر وزن السفينة بيانا تجاريا ظهر في الممارسات البحرية الحديثة، يؤخذ به بالنسبة لبعض السفن المخصصة لنقل البضائع من نفس النوع (الفحم، البترول، ...)، ويعبر عن الوزن الذي يمكن للسفينة حمله، ويقاس بالطن الوزني الذي يساوي ألف كيلوغرام.

ويتم تحديد حمولة السفينة الإجمالية والصافية في القانون البحري الجزائري، بعد إجراء عملية المعايرة التي يتولى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية، تحديد قواعدها وكيفياتها، بموجب قرار وزاري مشترك.¹

ويفيد تحديد حمولة السفينة في تمييزها عن غيرها من السفن، وفي تقدير قيمة رسوم الموانئ والإرشاد المستحقة عليها، وتعتمد كأساس لتقدير أجرة النقل في حالة تأجير السفينة، كما اشترط المشرع الجزائري على مالك السفينة وضع نسخة من شهادة الحمولة لدى مكتب تسجيل السفينة حتى يتم تسجيلها، حيث جاء في نص المادة 23 من القانون البحري الجزائري: "تعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة وتسلم لمالك السفينة، ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة".

الفرع الرابع: درجة السفينة La cote

يقصد بدرجة السفينة، مرتبتها التي تتحدد انطلاقا من معايير بنائها ومواصفاتها، وحمولتها ومدى استيفائها لشروط السلامة وتجهيزاتها. وتبعا لذلك تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة... الخ.

ويقوم بتحديد درجة السفينة هيئات دولية خاصة تدعى شركات الإشراف أو التصنيف، أهمها على الصعيد الدولي: شركة فيري تاس الفرنسية Bureau Veritas، التي اعتمدها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02، وشركة اللويدز الانجليزية Lloyd's registre of shipping المعتمدة في

راجع نص المادة 21 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر.¹

الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 1977/10/22، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية The American Bureau of shipping التي تأسست في 1860.

وتمارس هذه الشركات عملها في تحديد درجات السفن بواسطة خبراءها المنتشرين عبر مختلف أنحاء العالم، الذين يقومون بالإشراف على السفن أثناء بنائها للتأكد من مدى مطابقتها للشروط اللازمة لمنحها الدرجة التي تستحقها بعد الانتهاء من بنائها. كما يتم إخضاع السفن المصنفة لعمليات الفحص الدوري السنوي للتأكد من مدى إمكانية المحافظة على الدرجة التي منحت لها، وفي الحالة العكسية قد يقرر خفض درجتها. كما تتولى الشركات معاينة السفن التي تتعرض للحوادث البحرية.

وتقوم مسؤولية شركات الإشراف والتصنيف عن الأخطاء التي قد يرتكبها خبراءها في التقدير، في مواجهة من يتعاقد معها كالمالك والمؤمن والمستأجر...، على أساس العقد المبرم. لكن العادة جرت على تضمين هذا الأخير شرطا بإعفاء الشركة من أي مسؤولية في هذه الحالة. بينما تسأل مسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير الذي مسه ضرر من أخطاء خبراءها، ولا يحتج في هذه الحالة بشرط الإعفاء المنصوص عليه في العقد.

الفرع الخامس: جنسية السفينة La nationalité du navire

وتظهر أهمية منح الجنسية للسفينة من ثلاث زوايا:

1- من حيث نوعية العلاقات في القانون الدولي العام، حيث تختلف السفن بين اعتبارها من سفن الأعداء أو سفن الحلفاء أو السفن المحايدة في الحروب، وهو ما لا يمكن تحديده إلا من خلال إلحاق السفينة بدولة معينة.

كما أن السفينة التي لا جنسية لها تعد من قبيل سفن القراصنة، وتعد هذه الأخيرة عدوا مشتركا لجميع الدول.

2- من زاوية القانون الدولي الخاص، إذ تسهم الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات الواردة على السفينة وكذلك على الجرائم التي تقع على متنها. ويعرف القانون المطبق في هذه الحالة بقانون دولة العلم، حيث يفترض أن لا ترفع السفينة أي علم غير علم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها.

3-تظهر أهمية جنسية السفينة من زاوية تحديد مدى السلطة التي تمارسها عليها دولتها، فقد تظهر هذه السلطة من خلال منح السفن الوطنية امتيازات إضافية عن تلك التي تمنحها للسفن الأجنبية، كأن تسمح لها ببعض صور الملاحة البحرية دون غيرها من السفن.

أولاً: شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري

تتمتع الدول بالحرية المطلقة في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، ولكن أغلبيتها يركز على شرطين هما: شرط وطنية الطاقم الفني، وشرط الملكية، بينما هناك من الدول من يضيف إليهما شرط البناء الوطني، ويقصد به أن تكون السفينة مبنية في الدولة، وهو شرط يصعب الأخذ به في وقتنا الراهن، فقد هجرته الدول وعلى رأسها فرنسا التي تخلت عنه ابتداءً من 1866 مع تطور مبادلاتها التجارية البحرية الدولية.

وقد حدد المشرع الجزائري شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية بموجب نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري... كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر..."ومن النص نستنتج هذه الشروط:

الشرط الأول: الملكية

ويفرق فيه المشرع الجزائري بين الشخص الطبيعي والشخص الاعتباري كما يلي:

أ- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

تنص المادة 1/28 من القانون البحري الجزائري: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية...". ومن هذه الفقرة نستنتج أن المشرع الجزائري يمنح الجنسية الجزائرية لكل سفينة يملكها أي شخص طبيعي جزائري الجنسية، بحيث تكون ملكيته لها كاملة على النحو الذي يحدده القانون في هذا الإطار.

ب- بالنسبة للأشخاص الاعتبارية:

فرق المشرع الجزائري بين الشركات والجمعيات على النحو التالي:

*بالنسبة للشركات التجارية: نصت المادة 2/28 من القانون البحري الجزائري على أنه يتوجب أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية في الشركات حتى تمنح لها الجنسية الجزائرية:

-بالنسبة لشركة التضامن وشركة التوصية البسيطة وشركة التوصية بالأسهم: يشترط أن يكون كل الشركاء المتضامنين المالكين للسفينة جزائري الجنسية.

-بالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشركاء المكون لأغلبية الحصص في الشركة جزائريو الجنسية.

-بالنسبة لشركات المساهمة: يجب ان يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال جزائري الجنسية، حتى تتحصل السفينة التي تملكها هذه الشركة على الجنسية الجزائرية.

*بالنسبة للجمعيات: فقد اشترط المشرع الجزائري حتى تتحصل السفينة التي تملكها أي جمعية في الجزائر على الجنسية الجزائرية، أن يكون كل مسيري هذه الأخيرة ومجما اعضائها جزائريين بجنسياتهم.

الشرط الثاني: جزائرية الطاقم الفني

أحالت الفقرة الثالثة من المادة 28 من القانون البحري الجزائري في هذا الإطار على نص المادة 413 من نفس القانون وجاء فيه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالابحار لخدمة سفينة جزائرية".

كما نصت المادة 414 من القانون نفسه على أنه: "يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنب وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة".

ومن النصين أعلاه نستخلص أن المشرع الجزائري اشترط كقاعدة عامة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية أن يكون مجموع طاقمها جزائريا، لكنه أجاز للوزير المكلف تحديد نسبة من البحارة الأجانب الذين يمكنهم

المشاركة في الطاقم، كما منح للريان في حالات الضرورة الحق في الاستعانة ببجارة أجنب لتكملة الطاقم في إطار النسبة المحددة من الوزير .

- وتمنح للسفينة شهادة الجنسية الجزائرية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيلها. وتحدد كفاءات منح شهادة الجنسية بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية (المادة 33 من القانون البحري الجزائري).

ثانيا: آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية

يترتب عن اكتساب الجنسية الجزائرية من طرف السفينة عدد من الآثار نوضحها فيما يلي:

1- آثار سياسية

تستفيد السفينة التي تكتسب الجنسية الجزائرية في هذا الإطار من عدد من المزايا منها تمتعها بحماية السلطات الجزائرية في الداخل ونقصد هنا مياها الإقليمية، وفي الخارج من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، كما تستفيد السفينة المحايدة في زمن الحرب من خلال رفعها علم دولتها، من الحماية من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة حربية أثناء تواجدها في أعالي البحار. ولهذا السبب أُلزم المشرع الجزائري السفن الجزائرية برفع الراية الوطنية، لأن السفن التي لا ترفع علمها في عرض البحر، تعامل على أنها سفن قرصنة.

2- آثار اقتصادية

في هذا الإطار تحصل السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية على عدد من المزايا دون غيرها من السفن الأجنبية، ومنها الاستفادة من الإعانات المالية والقروض الممنوحة بغرض تحسين وضعيتها وحمايتها من المنافسة الأجنبية، كما تمنح لها من طرف الدولة الجزائرية مزايا تتعلق بحقها في ممارسة الملاحة والصيد في المياه الإقليمية الجزائرية دون غيرها.

3- آثار قانونية

ويمكن أن نحصرها في الآتي:

- تخضع السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية لقانون الدولة الجزائرية فيما يخص سلامة السفن والتأكد من شروط كفاءة الطاقم، وفي هذا الإطار يجب أن تحمل علة متتها عددا من الوثائق التي حددها المشرع الجزائري في نص المادة 189 من القانون البحري الجزائري، كشهادة الجنسية، دفار البحارة ورخصة المرور... وغيرها.
- تعد الجنسية معيار تحديد القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين على الوقائع التي تحدث على متن السفينة، عندها تكون في أعالي البحار أو في مياه دولة أجنبية.

المبحث الثاني: كيفية تسجيل السفينة

وتناول المشرع الجزائري عملية تسجيل السفن في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، بالإضافة إلى بعض الأحكام الواردة في القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988، الذي يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة. وسنحاول توضيح كيفية تسجيل السفن من حيث العناصر التالية:

المطلب الأول: السفن الخاضعة للتسجيل

فرضت المادة 34 من القانون البحري الجزائري واجب التسجيل على جميع السفن الجزائرية، وجاء فيها:

"يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"²¹.

ومن النص يستنتج أن المشرع فرض التسجيل على كل السفن الجزائرية بصفة الإطلاق، مهما كانت حمولتها، ونوعها، ومهما كان نوع الملاحة الذي تقوم به، وكذلك مهما كان نوع السفينة، تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة.

وأجازت المادة 13 من القرار أعلاه، تسجيل السفن الأجنبية، وكذلك مراكب النزهة، شرط تقديم عقد الملكية والشهادات التي تسلمها السلطات البحرية المختصة الأجنبية، التي تثبت شطب السفينة المعنية من سجل القيد في البلد الذي كانت تحمل علمه.

²¹ وفي نفس المعنى جاء نص المادة 02 من القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988، الذي يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة.

مع العلم أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه³.

المطلب الثاني: إجراءات التسجيل

يقتضي تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري ما يلي:

الفرع الأول: دفتر التسجيل

ويعرف كذلك بالسجل الجزائري لقيد السفن، وهو دفتر عمومي تسهر على مسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة، بحيث تخصص فيه لكل سفينة صفحة، تدرج فيها القيود التالية:

- 1- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
- 2- عناصر شخصية السفينة.
- 3- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشيء.
- 4- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماءهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- 5- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.
- 6- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

7- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.

8- سبب وتاريخ شطب السفينة مكن دفتر التسجيل.

³ راجع في هذا الإطار نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: كيفية التسجيل

يتم قيد السفينة بناء على طلب من مالكيها استنادا على تصريحه والوثائق المقدمة، ويكتسب كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل قوة ثبوتية تجاه الغير إذا ما تم تسجيله، طبقا لنص المادة 45 من القانون البحري الجزائري.

كما يخضع كل تعديل في البيانات السابقة، للقيد مجددا.

الفرع الثالث: شطب التسجيل

تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الحالات التالية¹:

- 1- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- 2- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
- 3- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- 4- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- 5- إذا فقدت خاصية سفينة.
- 6- إذا بيعت إلى الخارج.

¹راجع نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

