**الفصل الثاني: السفينة(Le na**v**ire) أداة الملاحة البحرية**

تعتبر السفينة الأداة التي تقوم عليها الملاحة البحرية، إذ تمارس بواسطتها مختلف الأنشطة في هذا المجال، لذلك تشكل المحور الرئيسي في مختلف القوانين البحرية.

وتبعا لما سبق ذكره سنقسم دراستنا للسفينة في هذا المحور كالتالي:

**المبحث الأول: مفهوم السفينة وعناصر شخصيتها**

**المبحث الثاني: كيفية تسجيل السفينة**

**المبحث الأول: مفهوم السفينة وعناصر شخصيتها**

**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 توافرهما لإضفاء وصف السفينة على أي منشأة بحرية، هما:

**1/ شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتياد**

 بحيث أن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلا قويا على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو مايسمح باكتسابها لوصف السفينة. وتظل سفينة حتى ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها.

ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية

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

\*لا تعتبر سفنا أيضا، المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانيء كالأرصفة المتحركة والجسور العائمة.

\*لا تعد سفنا 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 عنصري التكرار والاعتياد 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 فعلا.

\*يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية، حتى ولو لم تبدأ بممارستها فعلا،المهم أن يقصد تخصيصها لغرض الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها،

\*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 58/2 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

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.

**الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة**

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

وبناءا على ذلك، إذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، كما يجوز رهن السفينة رهنا حيازيا يخضع لأحكام رهن المنقول

ورغم كون السفينة مالا منقولا 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.

لكن يخرج عن طبيعة السفينة كمنقول تميزها بما يلي:

**أولا: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية**

 لا تجد هذه القاعدة مجالا 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 لابد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل للملكية. 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 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 متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا".[[1]](#footnote-2)**

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 مالكها

**المطلب الثاني: عناصر شخصية السفينة**

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

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.[[2]](#footnote-3)

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[[3]](#footnote-4):

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

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

**الفرع االثاني: موطن السفينة Le port d’attache**

يتحدد موطن السفينة عادة بميناء تسجيلها، 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.

ويفيد موطن السفينة في التعرف عليها وتمييزها عن غيرها من السفن، كما تسجل فيهمختلف 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 السفينةLe tonnage du navire**

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. 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.[[4]](#footnote-5)

 ويفيد تحديد حمولة السفينة في تمييزها عن غيرها من السفن، وفي تقدير قيمة رسوم الموانيء 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 او التصنيف، اهمها على الصعيد الدولي: شركة فيري تاس الفرنسية Bureau Veritas، التي اعتمدتها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤوخ في 02/01/1973، وشركة اللويدز الانجليزية Lloyd’s registre of shippingالمعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المؤرخ في 22/10/1977، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية ، e American Bureau of shippingزاري المؤرخ في 22/10/1977، وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية ة هادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب التي تأسست في 1860.

 واكتسبت هذه الهيئات سمعة دولية طيبة في مجال تقدير درجة السفن رغم كونها شركات خاصة بحيث تتمتع الشهادات التي تمنحها باحترام جميع الدول. كما تعد قرينة بسيطة على صلاحية السفينة للملاحة.

**الفرع الخامس: جنسية السفينةLa nationalité du navire**

 تعتبر الجنسية رابطة الولاء بين الشخص ودولته، وكقاعدة عامة لا يتمتع بها إلا الأشخاص، بحيث تخرج الأموال عن نطاق التمتع بالجنسية. لكن الجماعة الدولية اتجهت إلى ضرورة ربط السفينة بنظام الجنسية لما لهذه الأخيرة من أهمية في الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، 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 لايمكن 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.

**- أولا: شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري**

 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 ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري...كما ينبغي أن تشتمل 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:

1. **بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:**

تنص المادة 28/1 من القانون البحري الجزائري**:" لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا 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.

1. **بالنسبة للأشخاص الاعتبارية:**

فرق المشرع الجزائري بين الشركات والجمعيات على النحو التالي:

 \*بالنسبة للشركات التجارية: نصت المادة 28/2 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 جزائريي الجنسية.

-بالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة: أن يكون الشركاء الملكون 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 جزائريي 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 أجانب 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 للربان في حالات الضرورة الحق في الاستعانة ببحارة أجانب لتكملة الطاقم في إطار النسبة المحددة من الوزير.

-وتمنح للسفينة شهادة الجنسية الجزائرية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيلها.**[[5]](#footnote-6)** وتحدد كيفيات 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 مياهها 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

**2- أثار 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- أثار 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 متنها 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، عندا 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 كيفيات 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".**

 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.

مع العلم أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، عندما تكون هذه السفينة

مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه[[6]](#footnote-7)3.

**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 أسماؤهم 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 مالكها.

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.

**الفرع الثاني: كيفية التسجيل**

يتم قيد السفينة بناء على طلب من مالكها استنادا غلى 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 التالية[[7]](#footnote-8)1:

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.

1. نص المادة 57 من القانون البحري الجزائري. [↑](#footnote-ref-2)
2. راجع في هذا الإطار نص المادة 04 من القرار نفسه. [↑](#footnote-ref-3)
3. راجع نص المادة 09 من نفس القرار. [↑](#footnote-ref-4)
4. راجع نص المادة 21 من القانون البحري الجزائري السابق الذكر. [↑](#footnote-ref-5)
5. راجع في هذا الإطار نص المادة 29 من القانون البحري الجزائري. [↑](#footnote-ref-6)
6. راجع في هذا الإطار نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري.3 [↑](#footnote-ref-7)
7. راجع نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري.1 [↑](#footnote-ref-8)