



جامعة الشاذلي بن جديد - الطارف

UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID - ELTARF

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشاذلي بن جديد - الطارف



جامعة الشاذلي بن جديد - الطارف

UNIVERSITE CHADLI BENDJEDID - ELTARF

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

محاضرات القانون

البحري

المحاضرة رقم 03

الحالة المدنية للسفينة

درجت القوانين البحرية على النص على عناصر لحالة السفينة المدنية وفي هذا السياق، قضت المادة 14 من القانون البحري الجزائري بأن " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الإسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية ". وسوف نتناول كل هذه العناصر بالشرح أدناه على التوالي:

1. إسم السفينة:

حسب **المادة 16** من القانون البحري القاعدة العامة هي أنه " يجب أن تحمل كل سفينة إسمًا يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ". غير أن السفن التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن عشرة وحدات من الحمولة الإجمالية، يمكنها، حسب **المادة 19** من نفس القانون أن تتميز برقم، كما يمكن فضلا عن ذلك أن يكون لها اسم يتم منحه لها، وهو يغير أيضا، وفقا لما هو مقرر في نص **المادة 16** من نفس القانون .

فتتميز السفينة إذن باسم عن غيرها من السفن ، وهذا كما يرمز لكل إنسان حي باسم خاص يميزه عن غيره من الناس. ويكتب الإسم وما يقترن به من عناصر، مثل ميناء التسجيل، على مقدمة السفينة وكل طرف منه **(م 17 بحري)**، كما يجب أن يكتب ميناء التسجيل تحت إسم السفينة الوارد على مقدمتها **(م 19 بحري)** .

1.1 الجهة التي لها حق اختيار الإسم للسفينة وتغييره

مالك السفينة هو الجهة التي لها حق اختيار إسم السفينة (المادة 16/المقطع 2 بحري) على ألا يختار إسمًا تحمله إحدى السفن، لأن تشابه الأسماء يؤدي إلى وقوع مشاكل في العمل، وخاصة إذا ما وقع حادث بحري للسفينة وللتأكد من عدم منح الاسم المختار لسفينة أخرى ومنع تكرار الأسماء التي تحملها السفن ومن ثمة حماية الغير الذي تتعلق حقوقه بسفينة معينة، أخضعت **المادة 16** منح الاسم وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. أما إذا اختلفت جنسيات السفن فلا ضرر يتوقع من تشابه الأسماء لأنه يمكن في مثل هذه الحالة، الأخذ بضابط الجنسية للتمييز ويجب أن يكتب الإسم، باعتباره أحد العلامات الخارجية التي لها أهمية كبرى في تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها، بأحرف عربية ولاينية على السفينة **(المادة 15 بحري)**. ومادام الغرض من اشتراط الإسم هو تمييزها عن غيرها من سائر

العائمت البحرية الأخرى، فإننا نرى أنه من الأنسب أن يكتب بأحرف بارزة وبلون مخالف للون السفينة لكي تسهل عملية التعرف عليها، وبذلك يتحقق الغرض الذي قصده المشرع .

1 . 2 شروط منح اسم السفينة وتغييره

تنص **المادة 6/13** من القانون البحري على أن شروط منح الاسم للسفينة و تغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية (وزير النقل) وتنفيذا لذلك صدر في 5 / 4 / 1989 قرار يحدد الشروط التي يجب توفرها لكي يمنح الاسم أو يغير . وهي كما يلي:

أ . تقديم التصريح

يتولى مالك السفينة تقديم تصريح للجهة الإدارية المختصة يرمي إلى تسمية سفينته يضمه الإسم المقترح وكذلك إسم الميناء الذي يرغب في إلحاق السفينة به ومادام حق اقتراح الإسم ثابت للمالك، فينبغي أن يرفق الطلب بعقد الملكية وكل الوثائق المتعلقة بالسفينة والمتعلقة أيضا بهوية المالك .

ب . الجهة التي يقدم إليها الطلب

السفن التي تساوي أو تفوق حمولتها الإجمالية 100 طنا، يقدم التصريح للوزير (م4 من القرار) وأما السفن ذات الحمولة الأقل، فيقدم التصريح بشأنها إلى الإدارة البحرية المحلية.

ج . تقديم المستندات المثبتة للملكية والموضحة لمميزات السفينة .

2 . حمولة السفينة

لكل سفينة حمولة تساهم في تحديد ذاتيتها (**المادة 14 بحري**) ويقصد بها سعة السفينة الحجمية أي مقدار ما تستطيع حمله ومادامت السفن تختلف عن بعضها من ناحية الأبعاد ، فإنه غالبا ما تكون السعة الداخلية مختلفة.

وتقدر حمولة السفن وفق لطريقة تعرف باسم صاحبها، وهي طريقة مورتنسوم التي تتخذ من الطن الحجمي (برميل Tonneau) الذي يساوي 83, 2 م3 أو مائة قدم مكعب أساسا أو وحدة قياس لقياس حمولة السفينة (يختلف الطن الحجمي عن الطن الوزني من ناحيتين أساسيتين هما: أن الطن الحجمي وحدة قياس طول بينما الطن الوزني هي وحدة قياس الوزن ،و أن الطن الحجمي يساوي 83, 2 م3 بينما الطن الوزني يساوي 1000 كلغ في النظام الفرنسي و 1016, 050 في النظام الانجليزي

وتقسم حمولة السفن عادة إلى قسمين هما: الحمولة الإجمالية و الحمولة الصافية، في حين ذهب بعض الفقهاء إلى تقسيمها إلى ثلاثة أنواع، والمشرع أخذ بالتقسيم الأول.

أ . الحمولة الإجمالية:

هو مصطلح ورد في **المادة 20 ق.** بحري جزائري للدلالة على مجموع فراغ السفينة بالنظر لإبعادها أي جميع فراغ السفينة بما في ذلك الأماكن المخصصة لإقامة أفراد البحارة (الطاقم) والفراغات المشغولة بآلات تسيير السفينة وتلك المشغولة للملاحة ولإدارة منارات السفينة كحجرة القيادة و حجرة الخرائط .

ب . الحمولة الصافية

مصطلح ورد أيضا في القانون البحري للدلالة على السعة أو مجمل الفراغ المعد للاستعمال فالحمولة الصافية هي نتاج العملية الحسابية التالية: الحمولة الإجمالية الفراغات المشغولة بأماكن البحارة والوقود ومخزن المؤن والآلات = الحمولة الصافية.

لذلك ينبغي أن ننبه إلى وجوب التفريق بين حمولة السفينة بمعنى سعتها، وهي التي تقاس بالطن الحجمي على النحو الذي تم شرحه أعلاه، وبين وزن السفينة أو ثقل السفينة، وهو مقدار ما تستطيع هذه الأخيرة حمله من البضائع أو الركاب أو وقود ومؤن. ويقاس وزنها بوحدة تختلف عن وحدة قياس الحمولة ألا وهي وحدة الطن الوزني التي تساوي في النظام الفرنسي 1000 كلغ .

ولتقدير حمولة السفينة أهمية عملية بارزة فجميع الرسوم التي تخضع لها السفينة والتي يتعين دفعها لسلطات الموانئ، مثل رسوم دخول الموانئ، رسوم الإرشاد، تقدر على أساسها وهي تتخذ أيضا أساسا لتقدير التعويض المستحق نظير التأخير في الشحن أو التفريغ، وكذلك لتحديد أجرة السفينة، وفي تحديد مسؤولية مالك السفينة المدنية (**انظر المادتان 96 و 104 من القانون البحري**) فقد نصت **المادة 104** **مثلا على أنه لتطبيق المادة 96**، تحسب حمولة السفينة كما يلي: فيما يخص السفن البخارية أو السفن ذات الدفع الآلي، الحمولة الصافية مضافا إليها الحجم الذي خفض من الحمولة الإجمالية لتحديد الحمولة الصافية، نظرا للمساحة التي تشغلها أجهزة القوة المحركة، ولجميع السفن الأخرى، الحمولة الصافية.

وفضلا عن ذلك، قد يلجأ المشرع أحيانا إلى عنصر الحمولة في تقرير بعض الأحكام القانونية فالمشرع البحري الجزائري مثلا أخذ بعنصر حمولة السفن في إعفاء بعض منها من الاسم، وهي تلك التي تقل حمولتها عن عشر وحدات من الحمولة الإجمالية (**المادة 19 القانون البحري**)، وإعفاء السفن الشراعية التي تقل حمولتها الصافية عن 100 طن، والسفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين

وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها مثل القاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية، وكذا سفن المنارات والعلامات من إلزامية الإرشاد لكل السفن الجزائرية والأجنبية المقررة في **المادة 172 من القانون البحري** (الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الرابنة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من طرف الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها. **المادة 171 من القانون البحري**).

ويعود إلى السلطة الإدارية الجزائرية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد حمولتي السفينة الإجمالية والصافية، وهي مصلحة ميناء تسجيل السفينة، تقدير محمول السفن البحرية الجزائرية وذلك بناء على القواعد القانونية المحددة لنظام معايرة السفن وكيفيات المعايرة، والتي يتم وضعها بقرار وزاري مشترك بين وزير البحرية التجارية والمالية (**المادتان 20 و 21 من القانون البحري**) وفضلا عن ذلك، فإن معايير السفن تتم طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تعد الجزائر طرفا فيها (**المادة 22 من القانون البحري**).

وبعد إتمام عملية المعايرة تقوم الجهة التي قامت بها بإعداد شهادة حمولة من نماذج شهادات الحمولة المحددة بقرار وزاري مشترك بين وزير التجارة البحرية ووزير المالية (**المادة 21 من القانون البحري**)، وذلك على نفقة مالك السفينة ثم تسلمه نسخة منها (**المادة 23 من القانون البحري**) ويقوم هذا الأخير بإيداع نسخة منها بمكتب تسجيل السفينة الذي تسجل فيه (**المادة 2/23 من القانون البحري**).

3. درجة السفينة

ومما تجدر الإشارة إليه في هذا المقام، هو أن السفن تقسم عادة إلى درجات أو درجات (سفينة من الدرجة الأولى، الدرجة الثانية، أو الدرجة الثالثة... الخ.

وتقدر درجة السفينة على ضوء كيفية بنائها والمواد التي استعملت في بنائها وتجهيزاتها وعمرها ومدى استيفائها لشروط السلامة تقوم شركات عالمية شهيرة بتقييم وتقدير درجة السفينة قبل منحها الدرجة التي تستحقها، وتسمى هذه الشركات شركات الإشراف البحري. وأكثر هذه الشركات أهمية من الناحية الدولية، توجد شركة انجليزية اسمها **لويبرز ريجيستر** ومقرها بلندن، وشركة فرنسية تسمى **بيرو دو فيريetas** ومقرها في باريس، وشركة أميركية اسمها **أميريكان بيرو أوف شيبينج** ومقرها بمدينة نيويورك

ويبدأ اختبار تقييم السفينة مند بداية بنائها حتى إعدادها للملاحة البحرية وذلك حتى تضمن أن تقديرها سيكون في محله لأنها مسؤولة عن هذا التقدير. ويستمر التقييم إثناء حياة السفينة للتأكد من استمرار جدارتها بالمرتبة التي منحت لها.

والدرجات التي تصدرها هيئات الإشراف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول. وتقدير درجة السفينة هو الذي يعطي السفينة قيمتها الفنية التي عادة ما تؤخذ بعين الاعتبار في مختلف المعاملات البحرية ففي مجال التأمين مثلا، نجد أن قسط التأمين على سفينة من الدرجة الأولى أقل منه في التأمين على سفينة من الدرجة الثانية لأن احتمال تعرض السفينة الأولى للخطر أثناء الرحلة أقل من احتمال تعرض السفينة الثانية له، لما تتمتع به الأولى من متانة تجعلها قادرة على مواجهة الأخطار البحرية . كما تعد الدرجة أيضا عامل مهم لدى المستأجر عند تأجيرها (تحديد ثمن إيجارها)، وعنصر أساسي في تقرير ثمن بيع السفينة عند بيعها.

وبالرغم من أهمية درجة السفينة في مجال المعاملات البحرية، وكذا الدور الذي تلعبه في تحديد وتوضيح ذاتية السفينة، فإن التشريع البحري الجزائري، عكس معظم التشريعات البحرية الأجنبية، لم يذكر الدرجة ضمن العناصر المكونة لشخصية السفينة إن سبب ذلك غير واضح، وتصبح مسألة أو عملية تفسير موقفه في ظل صعوبة الوصول إلى الأعمال التحضيرية التي سبقت صدور الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

وللدرجات التي تصدرها هيئات الإشراف البحري قيمة دولية معترف بها مثلما سبق ذكره فحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات الإشراف البحري، يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة، غير أنها قرينة قابلة لإثبات العكس.

3. ميناء تسجيل السفينة (موطنها):

موطنها هو الميناء المسجلة فيه، وهو بذلك موطن ارتباطها ويشترط في كل سفينة جزائرية أن تسجل في أحد الموانئ الجزائرية، ينفرد مالكاها باختياره وهو ينفرد أيضا بتغييره متى رغب في ذلك ولا يجوز لأية سفينة أن يكون لها أكثر من موطن، كما يجب أن يكتب ميناء التسجيل بأحرف عربية ولا تينية بشكل بارز تحت اسم السفينة الوارد على مقدمتها (المادتان 15 و17 من القانون البحري) ويختلف موطنها أو مريبطها عن ميناء تجهيزها، فالأول هو مكان تسجيلها، بينما الثاني هو مكان استغلالها.

لتحديد موطن السفينة أهمية عملية بالغة سواء بالنسبة للدولة أو بالنسبة للأفراد فبالنسبة للدولة، يلعب نظام تسجيل السفن دورا بارزا في حياة الدولة البحرية المعاصرة إذ بواسطته تتمكن الدول من التعرف على وجه اليقين على إمكانيات أسطولها البحري والمدى الذي يمكنها الاعتماد عليه لتلبية حاجيات البلاد في مجال الاستيراد والتصدير وفي مجال الصيد كما تتمكن بفضلها من إحكام الرقابة على شروط منح جنسية الدولة للسفن.

أما بالنسبة للأفراد، فإنه بفضلها يستطيع الأفراد، وهم يتعاملون مع أصحاب السفن، أن يعرفوا بشكل مؤكد أعباء السفينة المالية، فيحددوا على ضوء ذلك القروض التي يمنحونها دون أن يعرضوا أنفسهم للخطر.

ونظرا للأهمية العملية البالغة للتسجيل وكذا كونه من القواعد الآمرة والنظام العام، أحاطه المشرع البحري بنصوص عقابية لردع أي إهمال يخصه (راجع مثلا **المادة 516 بحري** التي تعاقب المالك أو المجهز غير المالك المخالف للتسجيل بغرامة من 500 إلى 3000 دينار + **المادة 510** التي تعاقب كل شخص يرفع الراية الجزائرية فوق سفينة غير مقيدة في دفتر تسجيل السفن الجزائري بالحبس من 3 إلى سنتين و بغرامة من 500 إلى 20 ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين).

ويتم تسجيل السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الجزائري الممسوك من طرف السلطة الإدارية المختصة، ويوضع في متناول الجمهور (**المادة 43 من القانون البحري**). ويستطيع الأشخاص المعنيون بالسفينة أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة.

ويتم تسجيل السفينة بناء على تصريح خطي من المالك أو المالكين مجتمعين (المادة 35 من القانون البحري + المادة 4 من القرار المؤرخ في 89/4/5). والجهة الإدارية البحرية المختصة بالبحث في الطلب هي الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طنا أو تفوقها، والإدارية البحرية المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ذلك (**المادة 35 من القانون البحري**).

وكما يجب على المالك أن يسجل سفينته عليه أيضا واجب تقديم طلب شطب سفينته من السجل، تحت طائلة العقوبة المقررة في **المادة 516 من القانون البحري**، وإلغاء صحيفة سفينته من السجل في جميع الأحوال المحددة في التشريع الساري المفعول وهذه الأحوال هي طبقا للمادة 37 وما بعدها من القانون البحري ما يلي:

أ- إذ غرقت أو تحطمت أو أتلقت (المادة 37 من القانون البحري).، إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة (المادة 37/ب من القانون البحري). والمقصود بالفقْدان، في رأينا هو وصول أخبار أكيدة تفيد أنه لا أثر للسفينة أو أن السفينة ضبطت من طرف العدو. أما حالة اعتبار السفينة مفقودة، فقد وضع لها المشرع قرينة قانونية في المادة 39 من القانون البحري وذلك بالنص على أنها تعتبر السفينة مفقودة بانقضاء مدة ثلاثة أشهر على تاريخ وصول الأخبار الأخيرة عن السفينة ، فتعتبر مفقودة اعتبارا من تاريخ انتهاء مدة الثلاثة أشهر.

ب- إذا كانت السفينة غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح (المادة 37/ج من القانون البحري) وتعتبر السفينة غير قابلة للتصليح عندما يكون تصليحها مستحيلا أو عندما لا يمكن تصليح السفينة في المكان الموجودة فيه ولا يمكن سوقها لمكان يتم فيه تصليحها(المادة 40 من القانون البحري) وتعد السفينة لا تستأهل التصليح حينما تكون كلفة إصلاحها أكثر بكثير من قيمة السفينة عند البدء في رحلتها وعندما لا تقوم السفينة برحلة تساوي القيمة التي كانت عليها قبل الحادث (المادة 41 من القانون البحري).

غير أنه ينبغي أن نشير إلى أنه، في حالة ما إذا كانت السفينة في وضعية تجعلها غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح، لا يجوز لمالكها أن يطلب شطبها من دفتر تسجيل السفن الجزائري إلا بعد حصوله على موافقة دائنه أو دائنيه الذين قيدت باسمهم ضمانات أو أعباء أخرى على السفينة (المادة 38 من القانون البحري).

ج- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة (المادة 37/د من القانون البحري . إذا فقدت خاصية سفينة (المادة 37/هـ من القانون البحري) إذا بيعت إلى الخارج (المادة 37/و من القانون البحري) .

4 . جنسية السفينة

الجنسية هي رابطة سياسية وقانونية بين الفرد والدولة وهي في الأصل تمنح للأشخاص القانونية دون الأموال، غير أن المتفق عليه في التشريعات البحرية الحديثة هو تمتع السفينة بجنسية دولة ما على غرار الأشخاص وعلة ذلك، هي أهمية السفينة من حيث التجارة والاقتصاد. فهي مال متنقل، وخاصة السفن التجارية، من دولة إلى دولة أخرى، وقد تتواجد بأعالي البحار حيث لا سيادة لدولة، ومن ثمة فضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تحدد حقوقها وواجباتها في زمن السلم وفي زمن الحرب، وتعطيها الحق في رفع علم دولتها وتمتعها بحمايتها ، وتحدد الدولة المسؤولة عنها في أعالي

البحار وفضلا عن ذلك، أن عنصر الجنسية يحدد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة.

توجد في الحياة العملية معايير عدة تأخذ منها كل دولة ما يناسبها عند وضع معايير منح جنسيتها للسفن. فالقاعدة المتفق عليها ما بين الدول هي أن لكل الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، وهي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانا تكفل ولاء السفينة لها. غير أن هذا الولاء هو بطبيعته ولاء يرتبط بالظروف الاقتصادية للدولة. لذا فالشروط التي تفرض الدولة توفرها لمنح جنسيتها تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية. والمعايير أو الشروط المعروفة في الميدان والتي تقدر كل دولة ظروفها الخاصة ثم تنتقي منها معيارا أو أكثر هي :

4 . 1 الشروط أو المعايير العامة المعمول بها في الميدان

الشروط أو المعايير المعروفة في الميدان التي تقدر كل دولة ظروفها الخاصة ثم تنتقي منها معيارا أو أكثر هي:

أ . شرط البناء الوطني

تشتت بعض التشريعات الأجنبية، وهي تشريعات الدول التي لها صناعة سفن نشطة تلعب دورا بارزا في اقتصادها، أن تكون السفينة مبنية داخل المصانع الوطنية لكي تمنح لها جنسيتها والدافع هو حماية الصناعة الوطنية من المنافسة الأجنبية وتشجيعها ومن خلال ذلك حماية مناصب العمل وقد أخذت فرنسا بهذا الشرط في قانونها الصادر في 21 سبتمبر 1793 إلى جانب شرطين آخرين، ثم تخلت عن الشرط المذكور في القانون الصادر في 19 ماي 1866. وسبب تخليها راجع لارتفاع تكلفة بناء السفن في المصانع الفرنسية. ثم أعيد العمل بشرط البناء مع إجازة منح الجنسية أيضا للسفن التي بنيت في الخارج شريطة تسديد رسوم استيرادها، وذلك لحماية صناعة السفن الفرنسية، وهذا إلى جانب توفر الشروط الأخرى المطلوبة للحصول على الجنسية الفرنسية.

أما التشريع البريطاني فقد كان يشترط البناء الوطني أو كانت السفينة تشكل غنيمة حربية ، ثم تم العدول عن شرط البناء في قانون الملاحة التجارية لعام 1894. أما التشريعات العربية فقد غضت الطرف عن هذا الشرط. وقد يعود سبب ذلك إلى أن صناعة السفن، وخاصة السفن التجارية ذات الحجم الكبير، إما أنها صناعة ناشئة أو منعدمة، ومن ثمة فغير منطقي الأخذ بهذا الشرط.

ب . شرط الملكية الوطنية:

هناك تشريعات أجنبية أخذت أيضا بشرط الملكية الوطنية الكاملة أو بنسبة معينة. فقد أخذ القانون الفرنسي الصادر في 9/21/1793 بشرط البناء الوطني إلى جانب شرط الملكية الكاملة للسفينة من قبل فرنسيين غير أن شرط الملكية الكاملة تم تخفيفه بموجب قانون صادر في سنة 1948 كما أخذ قانون الملاحة التجارية البريطاني الصادر في 1894/8/25 في مادته الأولى بشرط الملكية الوطنية الكاملة للبريطانيين بالميلاد أو التجنس، وإذا كانت السفينة مملوكة لشركة فإنه يتعين أن يكون مركزها الرئيسي واقعا في نطاق الممتلكات البريطانية.

ج . شرط الطاقم الوطني

من الشروط الأخرى التي يتم اللجوء إليها واشتراطها لحصول السفينة على الجنسية، يوجد أيضا شرط الطاقم الوطني (الريان + البحارة)، وأغلب التشريعات تأخذ به وهو يعني أن يشترط التشريع أن يكون ريان السفينة والعاملون في السفينة، أي أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين وتلجأ التشريعات إلى هذا الشرط لكون هؤلاء هم الذين يديرون السفينة ، ويتولون المحافظة على جميع المصالح التي تمثلها السفينة بما في ذلك مصالح الدولة المانحة للجنسية، وبالتالي فإن ولاء السفينة للدولة المانحة للجنسية يتحقق أكثر بواسطته، وخاصة حينما تكون السفينة في أعالي البحار أو في مياه خاضعة لولاية دولة أجنبية وقد أخذ قانون الجمارك الفرنسي لسنة 1948 بشرط الملكية الفرنسية للسفينة بنسبة 50% إلى جانب شرط البناء الوطني المخفف، لكن ترك لوزير البحرية التجارية الفرنسي حق تقرير نسبة البحارة الوطنيين الذين يعملون على ظهر السفينة. وأخذت مصر بشرط الملكية الوطنية الكلية للسفينة وشرط الطاقم، أما الأردن فأخذت بشرط الملكية الوطنية فقط

➤ شروط منح الجنسية للسفينة البحرية في التشريع الجزائري

نظم المشرع الجزائري شروط منح الجنسية للسفينة في **المادة 28** من القانون البحري المتضمن في الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والتي تم تعديلها بموجب المادة 7 من القانون رقم: 05/98 الصادر في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم للأمر 80/76 المذكور آنفا (ج.ر لسنة 1998 / العدد 47). فقد قضت هذه المادة بأنه لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، " يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية: بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية؛ وبالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص، وبالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة

المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال وفي حالة ما إذا تعلق الأمر بسفينة ملك لجمعية، يجب أن يكون المسيرين للجمعية ومجمل أعضائها من جنسية جزائرية وتفقد السفينة جنسية الدولة الجزائرية إذا لم تعد تتوفر في الشخص الجزائري الطبيعي أو المعنوي الشروط السالفة الذكر.

وتمنح شهادة الجنسية للسفينة في التراب الوطني من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة، يدرج فيها نوع ومواصفات السفينة الرئيسية واسم مالكيها ومجهزها ومكان تسجيلها، وكافة المعلومات والبيانات المدونة في سجل قيد السفينة والتي حددها المشرع في نص **المادة 35** من الأمر 76/80 وهي: رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة، عناصر شخصية السفينة، تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ، اسم مالك السفينة أو أسماء ملاكها إن كانت مملوكة على الشيوع مع بيان حصص كل واحد منهم، موطنه وكذلك أو مواطنهم وكذلك تجهزها، وسند الملكية أو السند المسند لحق الاستعمال إن كانت مستغلة من قبل شخص غير المالك، والتأمينات العينية التي تثقلها وحدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة، نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها، وسبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل. و كل تعديل يطرأ على أحد البيانات السالفة الذكر يتم قيده أيضا.

أما إذا تعلق الأمر بسفينة مملوكة لشخص طبيعي جزائري أو لشخص معنوي خاضع للقانون الجزائري خارج التراب الوطني، فتمنح لها شهادة جنسية مؤقتة من قبل السلطة القنصلية الجزائرية ، وذلك حتى تصل إلى ميناء جزائري على أن لا تتعدى مدة صلاحيتها سنة واحدة (**المواد 29، 30، 32** و **35** من الأمر 76/80 المتضمن القانون البحري).

والى جانب توفر شرط الجنسية الجزائرية، ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم يتكون مجموع أفراده من بحارة جزائريين أو أن لا يزيد عدد البحارة الأجانب عن النسبة المحددة من قبل وزير البحرية التجارية (وزير النقل)، و إذا ما عبر عنه المشرع صراحة في **المادة 28** من الأمر 76/80 التي تحيل على **المادة 413 منه**.

يتضح من النصوص المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري قد أخذ بشرطي الملكية والطاقم لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية، أما شرط البناء الوطني فقد استبعده، وقد يكون ذلك لكون صناعة السفن في الجزائر حتى إن وجدت فهي قاصرة على السفن الصغيرة الموجهة للصيد أو النزهة

أو الملاحة الارتفاقية داخل الموانئ من جهة، ثم حتى بالنسبة لهذه الصناعة فهي صناعة لازالت ناشئة لم تبلغ أشدها بعد .

➤ إثبات جنسية السفينة الجزائرية

السفينة التي تمنح لها جنسية الدولة الجزائرية، تؤهل من جهة، وتلزم بحمل العلم الجزائري أثناء الملاحة من جهة أخرى (**المواد 27، 503، 504، و505**). فالعلم يشكل إذن دليل مادي ظاهر على الجنسية. فمما لا شك فيه أن السفينة التي تنتقل بين دول مختلفة مارة بأعالي البحار تحتاج إلى رفع علم دولة، لأن السفينة العابرة لهذه المنطقة البحرية دون علم تعد قرصانا بحريا تحق مطاردتها والقبض عليها ومحاكمة أشخاصها، وهذا أمر مستقر عليه في القانون الدولي للبحار.

غير أن العلم يبقى مجرد دليل مادي ظاهر، لا يعكس دوما الحقيقة. إذ قد يحدث أن ترفع السفينة علما زائفا لسبب أو لآخر، فتقوم الحاجة إلى الاستظهار بدليل قاطع، فتلعب حينئذ شهادة الجنسية المحتفظ بها من طرف الربان على ظهر السفينة، رفقة وثائق السفينة الأخرى، دور الدليل القاطع.

➤ 4. 4 آثار منح الجنسية الجزائرية للسفينة

تنتج عن منح الجنسية آثار عدة ومتنوعة، منها ما هي ذات طبيعة سياسية، ومنها الاقتصادية، وأخيرا آثار ذات طبيعة قانونية.

■ الآثار السياسية

يترتب عن منح الجنسية للسفينة تمتع الأخيرة بحماية السلطات الدبلوماسية الجزائرية. كما أن العلم أو الجنسية يحدد حقوق وواجبات السفينة في حالة السلم وفي حالة الحرب، إذ تستفيد السفينة من حماية دولة العلم في زمن الحرب خاصة. فيختلف وضع السفينة التابعة لدولة محاربة عن تلك التابعة لدولة محايدة. فالسفينة التابعة لهذه الأخيرة يسمح لها بالتجارة ما لم تكن مشحوناتها من المهربات الحربية وذلك تطبيقا لمبدأ قانوني شهير يقضي بأن العلم يحمي البضائع التجارية.

■ الآثار الاقتصادية

تهتم الدولة بصفة خاصة بحماية أسطولها البحري ولاسيما أسطولها التجاري، وذلك لما له من أهمية بالنسبة لاقتصادها فتمنحها مزايا لا تستفيد بها السفن الأجنبية، كأن تخصص الملاحة التجارية قرب سواحلها أو ما بين موانئها لسفنها فقط، أو تخصص ملاحه الصيد في المياه التابعة لولايتها لسفنها فقط، ومنح سفنها إعانات عينية مالية وعينية وإعفاءات مختلفة ففي الجزائر مثلا تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية كقاعدة عامة، واستثناء يمكن أن تمارس أيضا من سفينة

أجنبية بناء على ترخيص مسبق من طرف وزير البحرية التجارية (المادة 166 بحري) كما تخصص الملاحه المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر وملاحه الارتفاق المتممة في المياه الإقليمية للسفن الجزائرية (المادة 16 بحري). وتخصص ملاحه الصيد في المياه الإقليمية للسفن الجزائرية مع إمكانية ممارسة سفن أجنبية الصيد في نفس المنطقة البحرية استنادا لرخصة مسبقة تمنح من وزير البحرية التجارية تطبيقا للاتفاقيات المبرمة في هذا الخصوص (المادة 169 بحري).

▪ الآثار القانونية

تخضع السفن الحاصلة على الجنسية الجزائرية لإشراف ورقابة الدولة من حيث صلاحيتها للملاحه وتوفر شروط الجنسية في بحارتها وتنظيم العمل على ظهرها، بل تراقب أيضا السفن الأجنبية من حيث الصحة والأمن حينما تكون في مناطق السيادة الوطنية، وإن كان هذا الحق لا يستند لعنصر الجنسية وإنما لعنصر السيادة على المنطقة البحرية التي تتواجد فيها السفينة الأجنبية. فضلا عن ذلك، للجنسية دور وأهمية بارزين في حل تنازع القوانين إذ يعد العلم أو قانون العلم قاعدة إسناد في حل تنازع القوانين في المواد البحرية. ويتعين التمييز في هذا الشأن بين المواد الجزائرية والمواد المدنية.

❖ أسباب كسب ملكية السفينة

السفينة مال منقول ترد عليه، كسائر الأموال الملكية لكن أهميتها وضخامتها وضرورة الإشراف والرقابة عليها من طرف الدولة، أحدث انعكاسات على أسباب ملكيتها فكسب ملكيتها يختلف في بعض أسبابه عن كسب ملكية المنقول ويقترّب كثيرا من ملكية العقارات وسوف نكتفي بالتطرق إلى كسب السفينة بالشراء والبناء فقط، لأن المشرع ذكرهما على وجه التحديد في المادة 50 من القانون البحري، وربما لكونهما السببان البارزان في الحياة العملية.

1. الشراء

إن الشراء أهم أسباب ملكية السفن وهو يحصل بناء على عقد يسمى عقد شراء بالنسبة للمشتري وعقد بيع بالنسبة للجهة البائعة، ومن ثمة فهو كقاعدة عامة، كغيره من عقود البيع المنصبة على سائر الأموال، لكن خصه المشرع البحري بأحكام تجعله متميزا، وسوف نبين شروط بيع السفينة وآثارها كونها توضح تميز هذا العقد.

لعقد بيع السفينة شروط موضوعية وشروط شكلية. فالشروط الموضوعية تتعلق بمحل العقد فحسب أحكام القانون البحري، لا يكون محلا لبيع إلا إذا كانت العائمة المبيعة ينطبق عليها الوصف القانوني

للسفينة المحدد في المادة الثالثة عشرة كما أن البيع يشمل السفينة وملحقاتها متى لم ينص صراحة على استبعاد الملحقات كما تخضع جميع عقود بيع السفن، وبصرف النظر عن الغرض المخصصة له (تجارية، صيد، نزهة)، لنصوص القانون البحري .

ويجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو موكلا من المالك أو المالكين لبيعها، وترتبطا على ذلك أنه لا يجوز للربان أن يبيع السفينة دون توكيل خاص من مالكاها. **فالمادة 583** من القانون البحري الجزائري تعطي للربان حق تمثيل مجهزة السفينة بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسة المجهزة الرئيسية أو أحد فروعها لغرض الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وقد أوضحت **المادة 584** من نفس القانون نطاق ذلك الحق **بحصرها** في الاستدانة باسم المجهزة وعقد القرض باسم هذا الأخير في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات ضرورية لتغطية مصاريف تصليح السفينة وإتمام أفراد طاقم السفينة أو التموين وحماية حمولة السفينة وبصفة عامة لاستمرار الرحلة وفيما إذا أعلم المجهزة ولم يقدم الوسائل اللازمة أو عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهزة غير ممكنة ولا يمكنه، وفقا **للمادة 585**، القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهزة.

وتضيف **المادة 586** بأنه إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية أو أحد فروعها، فهو يمثل المجهزة أمام القضاء سواء كان هذا الأخير مدعيا أو مدعى عليه، شريطة أن لا يتم تعيين ممثل آخر له.

ولا يوجد نص يمنع أن يكون مشتري السفينة جزائريا أو أجنبيا. لكن يترتب، بمفهوم المخالفة للمادة 27 من القانون البحري، على انتقال ملكية سفينة جزائرية إلى شخص أجنبي فقدان الجنسية الجزائرية، وبالنتيجة الحرمان من حمل راية الدولة الجزائرية على السفينة المباعة إلى أجنبي.

ولأن نقل سفينة جزائرية لأجنبي يضر بحجم الأسطول التجاري الوطني، فقد حرص المشرع على النص في **المادة 51** على منع نقل ملكية أية سفينة جزائرية أو جزء منها لأجنبي إلا برخصة مسبقة تصدرها السلطة الإدارية المختصة. كما تضيف **المادة 71** بأن تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية. ويعد هذا النص سدا منيعا في وجه التحايل على الملكية الوطنية للسفينة. وإذا حدث أن بيعت سفينة جزائرية بيعا صحيحا بعد الحصول على ترخيص قانوني، ترتب على ذلك التصرف فقدان الجنسية الجزائرية، وتعين طبقا لنص **المادة 37** من القانون البحري، شطبها من دفتر تسجيل السفن الجزائري .

وتترتب آثار على عقد بيع السفينة، أهم أثر بجانب البائع هو نقل ملكيتها إلى المشتري ويترتب هذا الأثر عند صب عقد البيع في شكله الرسمي وتسجيله في دفتر تسجيل السفينة بينما يقع على المشتري التزام دفع الثمن المتفق عليه في العقد ولم يضع المشرع البحري نصا يخص وقت استحقاق الثمن، ومن ثمة يتم الرجوع بشأنه للقواعد العامة وفي هذا تنص المادة **338 من القانون المدني** الجزائري على أن ثمن المبيع يستحق وقت تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقرر خلاف ذلك.

2 البناء

يعد بناء السفينة إحدى الطرق الخاصة لاكتساب ملكية السفينة وهذا ما يفهم من نص **المادة 50** من الأمر 76/80 المتضمن القانون البحري الجزائري. وعند تناول بناء السفينة كسبب من أسباب ملكية السفينة، يميز عادة شراح القانون البحري بين ثلاثة صور لبنائها هي: صورة البناء المباشر أو البناء الاقتصادي، صورة عقد الاستصناع، وأخيرا صورة البناء بثمن جزافي.

في الصورة الأولى، يقوم طالب السفينة ببناء هذه الأخيرة لحساب نفسه فهو الذي يبرم عقود شراء المواد اللازمة وعقود استخدام اليد العاملة والمهندسين، وبصفة عامة يقوم بكل العمليات التي يتطلبها بناء السفينة ولهذا فهذه الصورة لا تثير أي صعوبة فيما يخص الجهة المالكة للسفينة خلال البناء، هاشك أن طالب البناء هو المالك لأي جزء متمم، ومن ثمة فهذا الأخير يدخل ضمن أموال تقليسته كما يمكن طالب البناء أو طالبه إن تعلق الأمر بسفينة على الشيوخ، وفقا للمواد **57، 58** و**59 من القانون البحري**، أن يرهن الجزء الذي تم بناؤه رفقة المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي في دور الإنشاء وإذا بيعت بعد ذلك، تنتقل إلى المشتري محملة بالرهن أو الرهون المرتبة عليها.

غير أنه إذا كان، في السابق، لهذه الصورة وجود في الحياة العملية، فإنها أضحت، في الوقت المعاصر، نادرة إن لم تكن غائبة كلية، لأن بناء السفن في عالمنا المعاصر يتطلب تجهيز ضخم وتخصص فني وخبرة عالية، وبذلك لا يستطيع طالب السفينة أن يقوم ببناء السفينة لنفسه بنفسه.

وإلى جانب صورة البناء المباشر، توجد أيضا صورة **بناء الاستصناع** وفيها يقوم طالب بناء السفينة بتقديم الأدوات أو المواد اللازمة للبناء، بينما يقوم الباني الذي هو مقاول أو شركة متخصصة بتقديم العمل والخبرة الفنية اللذان يحولان تلك المواد إلى سفينة دون أن يكون لطالب البناء أي إشراف فني على

الباني، وذلك مقابل ثمن يتم الاتفاق عليه. وتكون الملكية مند بداية البناء وخلال فترة البناء لطالب البناء، لأن ملكيته للمعدات ومواد البناء هي الأصل، ولا يغير العمل المأجور الذي يضيفه الباني من صفته وينجرعن ذلك دخول جزء السفينة المتمم والآلات والمعدات التي لم تتركب بعد في تفليسة طالب البناء إذا أفلس قبل اكتمال بنائها، في حين يظل الباني أجنبيا هذا من جهة، كما يحق لطالب البناء وحده أن يرتب عليها ما يراه من رهون.

أما صورة البناء بثمن جزافي فهي الصورة الغالبة في الوقت المعاصر ويعهد فيها طالب البناء إلى شركة متخصصة في بناء السفن مهمة بناء سفينة له بمواصفات محددة وفي مدة معينة متفق عليهما، وذلك مقابل ثمن يتم الاتفاق عليه أيضا سلفا. فيقوم الباني بشراء المواد والتجهيزات اللازمة، ويبرم عقود استخدام العمال لهذا فإن عقد بناء السفينة وفقا لهذه الصورة لا يعد عقد مقاوله لأن هذا الأخير يفترض اقتصار المقاول على تقديم عنصر العمل تحت إشراف رب العمل، بينما يتولى رب العمل تقديم مواد البناء، بل التكيف المرجح من طرف الفقه هو أن عقد بناء السفينة ما هو إلا عقد بيع شيء مستقبل ويبدو أنه تكيف سليم من وجهة نظر القانون الجزائري لكونه ينسجم مع مضمون نص **المادة 92 من القانون المدني الجزائري** الذي يجيز أن يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا ومحققا.

ويخضع هذا العقد فيما يخص التزامات الباني والمشتري لأحكام عقد البيع. إذ يلتزم الباني ببناء السفينة وفقا للمواصفات المحددة في العقد، وتسليمها أيضا لطالبيها في الوقت و المكان المتفق عليهما كما يلتزم بضمان العيوب الخفية في السفينة المباعة طبقا للأحكام العامة لعقد البيع المقررة في القانون المدني.

وتترتب على القول بأن تكيف هذا العقد هو عقد بيع لشيء مستقبل، أو كما يسميه البعض البيع تحت التسليم، أن تظل ملكية السفينة للباني خلال فترة البناء إلى غاية تسليمها لصاحبها، وهذا ما لم يتم الاتفاق صراحة في العقد على انتقال ملكية كل جزء متمم إلى طالب البناء وقت دفع ثمن ذلك الجزء. وتتفرع عن بقاء ملكية السفينة للباني إلى غاية التسليم عدة آثار قانونية، أهمها تحمل الباني لتبعية الهلاك قبل تسليم السفينة، إذ يفسخ البيع ويسترد طالب البناء الثمن أو أجزاء الثمن المدفوعة، ما عدا إذا كان الهلاك قد حصل بعد إعدار الباني لتسلم السفينة وإذا أفلس الباني أثناء عملية البناء، فليس لطالب البناء أن يستردها لأنها ملك للباني، وهو يدخل في التفليسة بمقدار ما دفعه من ثمن، ويخضع لقسمة الغرماء. كما تعد الرهون المرتبة عليها من طرف الباني خلال فترة بنائها صحيحة لكونها مرتبة من المالك، وبذلك فهي تنتقل لطالب البناء (المشتري) محملة بتلك الأعباء.

أما طالب البناء فلعل أهم التزام يقع على عاتقه هو دفع الثمن أو أجزاءه حسب المتفق عليه في العقد . وأن يتم الدفع أيضا بالشكل وفي المكان والزمان المذكورين في العقد كما يلتزم بالتقدم لاستلام السفينة بعد إعداره بذلك وإذا تخلف عن استلامها وحصل هلاك كلي أو جزئي لها تحمل تبعه ذلك.