

النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية.

أربوط وسيلة

مقدمة:

إن السفينة بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، فإنها تأخذ هذا الوصف أيا كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها، كما أنه لا أهمية لوصف الجهة الإدارية للسفينة لأن العبرة بتخصيصها للملاحة البحرية و هو معيار تعريفها.¹

من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني الذي يحكم السفن، لهذا أحاط المشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني مميزا لها، إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عددا من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما أن لها نظاما إداريا بالإضافة إلى نظام أمن و سلامة.

فما هي مميزات النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية؟

إجابة على هذا التساؤل اقتضى منا تقسيم هذا البحث إلى مبحثين حاولنا في الأول التعرّيج على ماهية السفينة، أما في الثاني قمنا بدراسة نظامها الإداري بالإضافة لنظام أمنها وسلامة الملاحة البحرية.

المبحث الأول: ماهية السفينة.

يتمحور هذا المبحث حول دراسة بعض الأحكام المتعلقة بالسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، فقد خصصنا المطلب الأول لتكوين فكرة عن مفهوم السفينة، في حين تركنا المطلب الثاني للحديث عن جنسيتها.

المطلب الأول: مفهوم السفينة.

في البداية لا بد من التعريف بالسفينة فرغم أنها من الأموال المنقولة إلا أنها تخضع لبعض القواعد التي تتعلق بالعقارات، ومن ثم صار لزاما الوقوف على طبيعتها القانونية و المدنية.

¹ - علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014، صفحة 37.

الفرع الأول: السفينة و ملحقاتها.

سنحاول في هذا الفرع تعريف السفينة و تحديد الطبيعة القانونية لملحقاتها.

أولاً: تعريف السفينة.

لقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة، ويظهر ذلك من خلال نص المادة 13 من القانون البحري¹ التي جاء فيها : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

تبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات و المنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو و التسلية كالقوارب الهوائية و الدراجات البخارية و الألواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة، كمنصات التنقيب أو الحفر، والمحطات والمصانع العائمة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت سفينة أم لا.² من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها.

من هنا لاعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بد من توافر الشروط التالية:

- أن تمارس النشاط في البحر و تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي أن صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيفي على المركب وصف السفينة.³

- لا بد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها، مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية.

1- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998) ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 (جريدة رسمية لسنة 2010).

2- محمد فريد العريبي ، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة أولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، صفحة 32.

3- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2010، صفحة 20.

- تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة .

تقريبا على ذلك فغنه لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تبرحها عادة، كالأحواض العائمة و الرافعات العائمة و الأرصفة العائمة و الزوارق و جواريف الرمال... لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.¹

ثانيا: ملحقات السفينة.

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، فهي تعد جزءا منها، كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه الملحقات، و عليه فإن وصف السفينة يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها و استغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالآلات و الصواري و القوارب و السلاسل... و هذا ما أكدته المادة 52 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: " تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق و الأدوات و عدة السفينة و الاثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

من هنا يمكن القول أنه لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها لذلك تشملها التصرفات التي ترد على هذه الأخيرة كالبيع ، الرهن ، و التأمين دون حاجة إلى نص خاص، ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن الاصل، ومن هذه الناحية تعتبر السفينة و ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المحل التجاري لحد كبير.²

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية و المدنية للسفينة.

إن عناصر هذا الفرع ستمكنا من الوقوف على الطبيعة القانونية للسفينة كما هو ظاهر و تبيان العناصر التي تجعلها مميزة عن غيرها من باقي السفن.

أولا: الطبيعة القانونية للسفينة.

بالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري نجد المادة 49 منه تنص على أن: " 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 موثق..."، و جاء في نص المادة 54 من نفس القانون

¹- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، صفحة 33.

²- مصطفى كمال طه، نفس المرجع، صفحة 33، 34.

ما يلي: " تخضع العقود الناقلة للملكية و المشار إليها في المادة 49 و ما يليها لقواعد القانون العام و ذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر 3 من قانون التسجيل".

من هذين النصين لا جدال في أن السفينة تعد بطبيعتها مالا منقولاً، ذلك أنها ليست مستقرة أو ثابتة فهي بطبيعتها معدة للانتقال من مكان لآخر. و بالإضافة لهذين النصين جاءت المادة 56 من القانون البحري المعدلة بالمادة 11 من القانون 98-05 مؤكدة في اعتبار السفن أموالاً منقولة حيث جاء فيها: " تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة و تكون قابلة للرهن...".

إن القول بأن السفينة مالا منقولاً يجعلها محل حق كبقية الأموال المنقولة الأخرى، إلا أن الطبيعة الخاصة التي تتميز بها تستدعي تنظيم هذه الحقوق بأحكام خاصة إلى جانب الأحكام العامة التي تحكم الأموال المنقولة،¹ فطبقاً لنص المادة 49 من القانون البحري السالفة الذكر فإنه لا يمكن تطبيق قاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " على السفينة، و إذا كانت القاعدة تقضي بأن انتقال الملكية في المنقول بالتراضي فإن هذا الأمر لا يصدق عندما يتعلق الأمر بالسفينة لأن ملكيتها لا تنتقل إلا بمحرر رسمي صادر عن موثق يسجل للاحتجاج به على الغير.

ما يمكن ملاحظته هو تلك الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة، و مرد ذلك إلى أنها غالباً من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة و لها دور فعال في التجارة والاقتصاد الوطني هذا ما دفع البعض لأن يطلق عليها " عقارات الأرض".² فالسفينة إذن مال منقول ذا طبيعة خاصة يتميز بمركز قانوني خاص، مما أدى إلى خضوعها لنظام قانوني يتشابه مع النظام القانوني للعقار أكثر منه مع ذلك الذي تخضع له سائر المنقولات الأخرى.

إن النظام القانوني الخاص للسفينة يتضح من خلال تلك النصوص القانونية التي يتضمنها القانون البحري من أحكام خاصة بها تختلف عن تلك التي تسري على المنقولات بصفة عامة، حيث أوجب هذا القانون اثبات كافة العقود المنشئة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي و إلا كان التصرف باطلاً³ كما أنه لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة⁴.

السفينة مثل العقار يجوز رهنها رسمياً، و هذا الرهن لا يرد إلا على عقار و لا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، و لأبد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز الواردة

¹ - و ناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تمنغست، العدد الأول، 2012، صفحة 73.

² - محمود شحات، المرجع السابق، صفحة 22.

³ - أنظر المادة 50 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - حسب نص المادة 51 من القانون البحري الجزائري.

على السفن تقترب من إجراءات الحجز على العقار ، و حقوق الامتياز التي ترد على السفينة تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقارات.

ثانيا: الحالة المدنية للسفينة

للسفينة حالة مدنية خاصة، و المقصود بالحالة المدنية للسفينة هو مجموع العناصر التي تجعلها مميزة عن غيرها من السفن، شأنها شأن الشخص الطبيعي الذي يتمتع بحالة مدنية تميزه عن غيره من الاشخاص الطبيعيين الآخرين، و تتمثل هذه العناصر في:

1- اسم السفينة:

لا بد أن يكون لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن ، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح هذا الاسم و تغييره لموافقة السلطة الادارية البحرية المختصة كما أن شروط منح الاسم و تغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.¹ و نجد المادة 17 من القانون البحري الجزائري اشترطت بشأن الاسم أن يوضع على مقدم السفينة و على كل طرف منه على أن يكون اسم ميناء تسجيلها موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها.

إن الغاية من ربط منح اسم السفينة و تغييره بموافقة السلطات المختصة هو تقادي تكرار الأسماء التي تحملها السفن مما قد يؤدي إلى تشابه في أسمائها ، هذا ما قد يسبب مشاكل في العمل خاصة في حالة وقوع حوادث بحرية.

2- موطن السفينة:

المقصود بموطن السفينة الميناء الذي يتم تسجيلها فيه ² ، و هو يعرف بميناء التسجيل و تحديد موطن السفينة مرهون بإرادة مالكيها طالما أن له الخيار في اختيار ميناء التسجيل، على أنه لا يشترط أن يجري استغلال السفينة في المكان الذي تم تسجيلها فيه، بمعنى آخر يمكن أن يكون ميناء التسجيل غير ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه السفينة نشاطها.

ينبغي أن يكون للسفينة موطن واحد محدد ، بحيث لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل شطبها منه³، على أن يوضع اسم ميناء التسجيل على مقدم السفينة تحت اسمها الوارد على مقدمها.⁴

لموطن السفينة أو ميناء التسجيل أهمية كبيرة تكمن في أنه المكان الذي تشهر فيه كافة المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية، و تجري في كافة القيود الخاصة بالتصرفات الواردة على السفينة

1- هذا حسب ما جاء في المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

2- أنظر نص المادة 14 من القانون البحري الجزائري.

3- المادة 46 من القانون البحري الجزائري.

4- حسب نص المادة 17 من القانون البحري الجزائري.

كنقل ملكيتها و رهنها، كذلك يتم توجيه الاعلانات وتلقي إخطارات توقيع الحجز على السفينة في موطنها.¹ كما أن التفرقة بين موطن استغلال السفينة و موطن تسجيلها تبلغ من الأهمية بمكان، إذ لا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة و ميناء استغلالها أو تجهيزها، فممكن هذه الأخيرة يتحدد بميناء التسجيل فقط، أما ميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، وإذا كان من الممكن أن تسجل السفينة في ذات الميناء الذي يركز فيه استغلالها، لكن هذا لا يعد شرطاً ، فقد تسجل السفينة في ميناء و يباشر استغلالها في مكان آخر.

ثالثاً: حمولة السفينة.

يقصد بحمولة السفينة سعتها الداخلية، و تختلف السفن بعضها عن بعض من حيث السعة و ذلك لاختلاف أبعاد كل منها.² ووحدة الحمولة من الطن الحتمي و هو قياس إنجليزي يعادل 2.83. حيث أعلنت IMO عن معاهدة دولية لقياس الحمولة سنة 1969 التي دخلت حيز النفاذ عام 1982 ، حيث تطبق هذه المعاهدة على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة و التي تخضع لتعديلات جوهرية.³

و الحمولة نوعان:

- حمولة إجمالية أو كلية: و هي السعة الداخلية الكاملة للسفينة و كذلك كافة الانشاءات المقامة على سطحها، مما يعبر عنها بمفهوم آخر أنها تلك الحمولة التي تعبر عن الأبعاد الكاملة للسفينة.

- الحمولة الصافية: يقصد بها سعة السفينة الداخلية مخصوماً منها كافة الفراغات التي لا يمكن أن تستغل في إقامة الركاب أو وضع الأمتعة و البضائع ، أو هي سعة استغلال السفينة.⁴

تظهر أهمية حمولة السفينة في اعتبارها كأساس لحساب الرسوم المختلفة التي تفرض على السفينة كرسوم الارشاد و القطر و دخولها للموانئ و الخروج منها إلى ما ذلك من الرسوم، كما يرجع إليها أيضاً تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ و تقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة، و على ضوءها أيضاً تحدد مسؤولية مالك السفينة.

طبقاً للمادة 20 من القانون البحري الجزائري فإن السلطة الإدارية البحرية المختصة تقوم بعمليات المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الاجمالية و الحمولة الصافية للسفينة و كذلك قياساتها، حيث تعد شهادة

¹ - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012، صفحة 44.

² - علاء الدين زكي، المرجع السابق، صفحة، 42.

³ - محمود شحات، المرجع السابق، صفحة 25.

⁴ - محمد نعيم علوة، نفس المرجع، صفحة 46.

الحمولة على أساس نتائج المعايرة و تسلم لمالك السفينة، و يجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة.¹

رابعا: درجة السفينة.

تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها و طريقة بنائها و مدى استيفائها لشروط السلامة في البحار، و ينبني على هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية.² حيث تقوم هيئات خاصة تسمى شركات الاشراف البحري أو شركات تصنيف السفن بوضع درجات أو مرتبات السفن بعدما تقوم هيئات الفحص و الاشراف بالفحص بواسطة خبراءها، من أهم هذه الشركات "شركة اللويدز" الانجليزية، و "شركة فيريتايس" الفرنسية و هيئة البحرية الأمريكية. بحيث اكتسبت هذه الشركات رغم أنها شركات خاصة سمعة مميزة و ثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفا بها، إذ أن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة و إن كانت قابلة لإثبات العكس.³ تبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها و تحديد ذاتيتها، فضلا عما لها من اعتبار للتصرفات و العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع و التأمين عادة حصول السفينة على درجة أو مرتبة معينة كشرط لقيود ضمانها، كما أنها تحدد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة.⁴

خامسا: العلامات المميزة للسفينة.

لقد ألزمت المادة 24 من القانون البحري الجزائري كل سفينة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها، تحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن و راياتها الوطنية و كذلك التزامات السفن الاجنبية في هذا المجال و ذلك في الفرض و الموانئ الجزائرية عملا بنص المادة 26 من القانون البحري الجزائري.

جنسيتها⁵ لهذا سحاول في النقطة الموالية الحديث عن جنسية السفينة لما لها من أهمية و آثار.

المطلب الثاني: جنسية السفينة.

يتمحور هذا المطلب حول جملة من العناصر تتمثل في البحث في شروط اكتساب السفينة الجنسية الوطنية و سبل إثباتها و أهم الآثار التي ترتبها هذه الأخيرة.

¹ - المادة 23 من القانون البحري الجزائري.

² - محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 64.

³ - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود عمري، تيزي وزو، 2015، صفحة 20.

⁴ - محمد نعيم علوة، المرجع السابق، صفحة 48.

⁵ - CECILE DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008, page 88.

الفرع الأول: أهمية جنسية السفينة و شروط اكتسابها.

تبرز جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية بغرض تعيينها ذاتيا و تمييزها عن غيرها من السفن، لهذا لا بد من البحث في أهميتها و شروط اكتسابها.

أولا: أهمية جنسية السفينة.

تتضمن الجنسية من الناحية السياسية فكرة ولاء الشخص للدولة، وبالتالي فالجنسية هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة و إذا كان صحيحا أن الجنسية إنما يتمتع بها الأشخاص (الطبيعيين و المعنويين) دون الأموال إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظرا للأهمية الاقتصادية و التجارية التي يتمتع بها.¹

جنسية السفينة إذن بمعناها السابق تمنح في الاصل للأشخاص اما الأشياء و الأموال فليس لها جنسية، هذا ما جعل بعض الفقهاء يبدون تحفظهم تجاه فكرة جنسية السفينة باعتبارها مالا منقولاً، و مع ذلك أيد غالبية فقهاء القانون البحري ما أجمعت عليه التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظرا لوجود علاقة متينة و متبادلة بين الدولة و السفينة.²

إذ يعود السبب في تمتع السفينة بالجنسية أنه قد تكون في أعالي البحار و هي بالطبع مياه دولية لا تخضع لسيادة أية دولة لهذا فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة ما ، من أجل الحصول على حماية الدولة التي تنتمي إليها.³ كما تخول الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على متنها ، لهذا تعد جنسية السفينة أمرا ضروريا لضمان التنظيم القانوني لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار .⁴

من هنا لا بد من يكون لكل سفينة جنسية، بمعنى أن تحمل علامة مميزة لها، و المقصود هنا علم الدولة التابعة لها، ورغم التشابه في هذا الأمر مع الأشخاص إلا أننا نجد السفينة تتميز بجنسيتها عن جنسية الأشخاص من زاويتين:

- من جهة فالشخص الطبيعي قد لا تكون له جنسية، كما يجوز أن تكون له أكثر من جنسية، لكن السفينة إن لم تكن لها جنسية فإن هذا يدخل في نطاق القرصنة و القرصنة عدو مشترك لجميع الدول، كما لا يستقيم الامر إذا حملت السفينة أكثر من جنسية، لأنه عمليا لا يمكن أن تخضع نفس السفينة لأكثر من نظام قانوني و لإشراف أكثر من دولة.⁵

1- محمود شحماط، المرجع السابق، صفحة 27.

2- محمد فريد العريبي، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 72.

3- JEAN-CLAUDE DAKOURI, Droit des transports maritimes, L'Harmattan , PARIS, 2011,page 29.

4- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، صفحة 55.

5- محمد شحماط، نفس المرجع، صفحة 27.

- من ناحية أخرى، على الرغم من أن الجنسية تعبر عن رابطة قانونية بين الدولة من جهة و السفينة أو الشخص الطبيعي من جهة أخرى ، فإن تبعية السفينة لدولة معينة و خضوعها لسيادتها تستند إلى أساس شخصي و ليس إقليمي، ذلك لأن هذه السيادة تظهر أهميتها و تمارس على وجه الخصوص خارج إقليم الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها.¹

يخضع منح الجنسية الوطنية للسفينة لشروط معينة تختلف من دولة لأخرى، إذ اشترط المشرع الجزائري لتمام ذلك مجموعة من الشروط هي موضوع النقطة الموالية.

ثانيا: شروط اكتساب السفينة الجنسية الوطنية.

تكتسب السفينة الجنسية الوطنية لأي دولة، و من هنا يكون لها الحق في رفع علمها و ذلك بمجرد توافر شروط معينة فيها، و لقد حدد القانون البحري الجزائري شروطا ينبغي توافرها حتى تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية و تتمثل فيما يلي:

1- شرط الملكية الوطنية:

منبع هذا الشرط هو نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري ، التي ربطت حصول السفينة على الجنسية الجزائرية بوجود أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري. و عليه فإنه لا يمكن منح الجنسية الجزائرية للسفينة إلا إذا كان مالكاها جزائريا، و في حالة الملكية على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن يكون جميع ملاكها متمتعين بالجنسية الجزائرية.

لكن قد تتجاوز بعض الدول هذا الشرط بسبب نقص ثرواتها القومية و تجيز منح جنسيتها و رفع علمها على سفن مملوكة للأجانب، بيد أنه يجب عليها في هذه الحالة إحكام الرقابة على تلك السفن للحيلولة دون استغلالها على نحو لا يتفق و مصالحها الوطنية.²

2- شرط الطاقم الوطني:

يجد هذا الشرط سنده في نص المادة 28 السابقة الذكر و بالتحديد في فقرتها السادسة التي جاء فيها: " كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر". حيث تنص المادة 413 المحال إليها على وجوب تكون مجموع أفراد الطاقم من بحارة جزائريين ، غير أنه يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالأبحار لخدمة سفينة جزائرية. من هنا يمكن القول

1- محمد نعيم علوة المرجع السابق، صفحة 57.

2- محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 78.

أن جنسية السفينة في العديد من الدول مرتبطة بجنسية أفراد الطاقم ، فلا تكتسب هذه الأخيرة جنسية الدولة ما لم يكن البحارة العاملين عليها أو نسبة معينة ممن يقومون بخدمتها من الوطنيين .
إن الهدف الذي يبتغيه المشرع في الدول التي تأخذ بهذا الشرط هو ضمان سلطة الدولة على السفينة باعتبار أن رجال الطاقم هم اللذين تركز في يدهم قيادة السفينة و إدارتها، خصوصا أن الرحلة البحرية تتم في مجموعها بعيدا عن نفوذ الدولة و سيادتها.¹ كما أن شرط الطاقم الوطني كأساس لمنح السفينة جنسية الدولة، يوفر لرعاياها فرص عمل كثيرة قد ينافسهم عليها البحارة الأجانب لو لم يفرض هذا الشرط.²

3- أما بالنسبة لشرط البناء الوطني:

لم يشترط التقنين البحري الجزائري أن تكون السفينة مبنية بالجزائري حتى تكتسب الجنسية الجزائرية، بدليل المادة 46 منه التي لا تقبل تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، و قبل شطبها منه.
مفاد هذا الشرط أن الدولة تقصر في منح جنسيتها على السفن التي تولد في ترسانتها البحرية³ ، هذا ما جعل العديد من الدول ومن بينها الجزائر تقلع عنه كشرط من شروط منح السفينة الجنسية ، ومرد ذلك إلى تلك الظروف و الامكانيات التي تتوفر لدى الدولة، لأننا نجد هذا الشرط تتطلبه تلك الدول التي وصلت لحد كبير من التطور و التقدم في صناعة السفن مما يمكنها من تلبية احتياجاتها منها دون اللجوء إلى الصناعات الأجنبية.

الفرع الثاني: إثبات الجنسية و آثارها.

يتمحور هذا الفرع حول البحث في سبل إثبات الجنسية للسفينة و ما ترتبه هذه الأخيرة من آثار .

أولا: إثبات جنسية السفينة.

التساؤل الذي يتبادر إلى أذهاننا بشأن هذه النقطة هو: **هل رفع العلم وحده كاف لثبوت الجنسية للسفينة؟**

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه، لكن هذا الإثبات غير كاف للدلالة على أنها تتمتع بالجنسية الجزائرية، فقد ترفع السفينة علما لا يكون لها الحق في رفعه، كما أنه قد يؤذن لها برفع علم غير الذي تخوله إياها جنسيتها. على هذا الأساس فإن إثبات جنسية السفينة يكون بالسند الذي تصدره السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها هذه الأخيرة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية.

1- محمد فريد العريني ، محمد سيد الفقي، نفس المرجع، صفحة 80.

2- محمد نعيم علوة، نفس المرجع، صفحة 62.

3- محمد نعيم علوة ، المرجع السابق، صفحة 58.

إذن سند التسجيل هو شهادة التسجيل الجزائرية التي قوة الثبوتية اتجاه الغير تصدرها مصلحة الموانئ بعد التحقق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية.¹

ثانياً: أثر اكتساب السفينة للجنسية الوطنية.

يترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثاراً من وجوه متعددة:

1- تمييز السفن الوطنية:

إذ من الآثار التي تترتب على منح الجنسية لسفينة ما هو تمييزها لسفنها الوطنية، حيث تخصصها دون غيرها ببعض المميزات قصد تشجيعها حتى تتمكن من الاستمرار في تأدية مهمتها مما يساعد على نمو تجارتها الخارجية و كبر أسطولها التجاري، ومن أمثلة ذلك أنها تسهل لسفنها سبل الحصول على الائتمان البحري مما يؤدي إلى زيادة تصريف المنتجات الوطنية و زيادة التبادل التجاري بين الدولة والخارج.²

2- تحديد القانون الواجب التطبيق:

لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى في حل تنازع القوانين الذي ينشأ بمناسبة استغلالها و ملاحظتها، حيث أن جميع التصرفات التي تحدث إبحار السفينة في أعالي البحار تخضع لقانون دولة العلم، أي للقانون الجزائري باعتبار أن السفينة هي امتداد للدولة التي ترفع علمها.

إن المشرع الجزائري سلك نفس التوجه الذي أخذ به المشرع الفرنسي و المصري فيما يتعلق بالأمن و نظام التأديب في السفن،³ حيث أن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة التي ترفع العلم الجزائري تعتبر و كأنها ارتكبت على أراضيها باعتبار السفينة امتداداً لإقليم الدولة الجزائرية بقوة العلم رمز السيادة الوطنية.

كما أنه إذا وجدت السفينة في عرض البحر فلا شك في تطبيق قانون علم السفينة على الوقائع و التصرفات القانونية التي تحصل على ظهرها، وإذا كانت السفينة في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فيثور التنازع بين قانون دولة العلم و القانون الإقليمي، و يتوقف حل هذا التنازع في الواقع على فحص كل حالة على حدة و تحديد صفة القانون الواجب التطبيق و الغرض منه.⁴

1- محمود شحماط، المرجع السابق، صفحة 28.

2- علاء الدين زكي، المرجع السابق، صفحة 48.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، صفحة 30.

4- محمد نعيم علوة ، المرجع السابق، صفحة 69.

3- رقابة الدولة:

من أهم الآثار التي تترتب على اكتساب السفينة لجنسية الدولة التابعة لها، هو خضوعها لرقابة تلك الدولة و لإشرافها الإداري، والغاية من وراء ذلك هي التحقق من توافر الشروط التي تضمن سلامة السفن و صلاحيتها للملاحة البحرية.¹

المبحث الثاني: النظام الإداري للسفينة و نظام أمنها و ملاحتها.

كما هو واضح من عنوان هذا المبحث فإننا سنتعرض للنظام الإداري في مطلب أول تاركين المطلب الثاني للحديث عن نظام أمن السفينة و ملاحتها.

المطلب الأول: النظام الإداري للسفينة.

إن الخوض في النظام الإداري للسفينة يهدف إلى إحكام رقابة الدولة على السفن و الملاحة البحرية، إذ لا يمكن تسجيل السفينة في أحد الموانئ الجزائرية ما لم تكن صالحة للملاحة، و من هنا سنعمد لدراسة إجراءات تسجيل السفن في نقطة أولى و آثار هذا التسجيل في نقطة ثانية.

الفرع الأول: تسجيل السفينة.

لابد في البداية توضيح المقصود بإجراء تسجيل السفن و نعمد لإبراز أهميته لنمر بعدها للحديث عن إجراءاته.

أولاً: المقصود بالتسجيل و أهميته.

ينبغي ابتداء إعطاء مفهوم لنظام التسجيل و إبراز أهميته.

1- مفهوم نظام تسجيل السفن:

يعد التسجيل من الإجراءات الإلزامية و من اختصاص السلطة الإدارية البحرية، حيث تجمع التشريعات البحرية² على تسجيل السفن بمكتب التسجيل المختص ، و من هنا تظهر معاملة التشريعات للسفينة معاملة العقار في حالات معينة رغم أنها مالا منقولاً، و نظام تسجيل السفينة هو نظام إداري لا يدخل في عناصر السفينة أو شخصيتها.

جاء النص على إلزامية نظام التسجيل في نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري، التي جاء فيها: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

1- علاء الدين زكي، المرجع السابق، صفحة 50.

2- كانت إنجلترا من أول الدول التي بدأت العمل بهذا النظام، وذلك وفقاً لقانون التجارة عام 1660، وكذلك فرنسا وفقاً لتشريع سنة 1681، و أمريكا بموجب تشريع 1972.

إذ يفهم من نص هذه المادة أن التسجيل إجراء إلزامي لا بد من اتخاذه قبل إبحار السفينة تحت العلم الجزائري مهما كانت نوع الملاحة الممارسة، كما ان التسجيل يقتصر على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية. و تقرر كل من المادتين 503، 511 من القانون البحري الجزائري عقوبة لكل من يرفع في البحر علما جزائريا فوق سفينة غير مسجلة في دفتر الجزائري للترقيم ، وينبغي أن يتم هذا التسجيل طبقا لإجراءات معينة.

2- أهمية نظام التسجيل:

إن الهدف من عملية التسجيل هو إحصاء السفن و كذا تحديد جنسيتها مما يمكن الدولة من الرقابة و الإشراف الإداري عليها، كما أن سجل السفن تدرج فيه بيانات متعلقة بكل سفينة على نحو يحدد ذاتيتها و يؤثر على كل ما يرد من تصرفات، دون أن ننسى ما لهذه الأخيرة من أهمية للاقتصاد الوطني بما تمثله من ثروة وطنية، يمكن الاستفادة منها في حالات الحرب والسلم معا.¹

ثانيا: إجراءات التسجيل.

توجب المادة 44 من القانون البحري الجزائري على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة مشتملا على مجموعة من البيانات:²

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
- عناصر شخصية السفينة.
- تاريخ ومكان إنشاء السفينة و اسم المنشئ.
- اسم مالك السفينة و محل إقامته أو مقره و كذلك شركاء، أدرجت أسماؤهم و محل إقامتهم أو مقرهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالك لها.
- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها ، و حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
 - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.
- يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق، وعلى وجه الخصوص تلك التي تثبت ملكية السفينة والجنسية الجزائرية، بما في ذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت

¹- مخلوف سامية، المرجع السابق، صفحة 30.

²- هذه البيانات ورد تعدادها في المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

تابعة له و تحتفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية، و في هذا الصدد يتم تخصيص صفحة أو أكثر لكل سفينة لتدوين البيانات المقدمة للجهة الإدارية البحرية المختصة، ما معناه أن نظام تسجيل السفن نظاما عينيا مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل بحيث يمكن التعرف على كل ما يتعلق بها بمجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة، وكذا ذاتيتها و التصرفات التي ترد عليها.¹

كل تعديل في البيانات يطرأ على سجل السفينة لا بد من قيده²، و هذا حتى يكون سجل السفينة مطابقا لحالتها، فعلى مالك السفينة أو ربانها أو تجهزها المسارعة إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل بأي تغيير وارد في البيانات الواردة في سجل السفن، حيث يؤثر بهذا التغيير في السجل و كذلك شهادة التسجيل، وعليهم تقديمها فورا إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى الموانئ و ليتولى المكتب الذي تم فيه التسجيل بتبليغ هذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن.³

إن شهادة تسجيل السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة تعد الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة، بل تتعدى ذلك لتكون سنداً رسمياً على ملكية السفينة و سجلاً يثبت حالتها، كما لا يعد تسجيل السفن إجراء إدارياً محضاً يهدف لمراقبة السفن و إنما هو وسيلة لإشهار التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية إلى ما ذلك من الحقوق العينية التي ترد على السفينة ، حتى تكون نافذة بالنسبة للغير بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ في مكتب التسجيل المختص، كما أن مرتبة التسجيل تكون حسب أسبقية القيد في هذا السجل ما معناه أن ذلك التصرف يكون صحيحاً بين أطرافه و يرتب آثاره القانونية حتى و لو لم يتم تسجيله إلا أنه لا ينفذ في مواجهة الغير إلا بتسجيله كالرهن والحجز مثلاً.⁴

الفرع الثاني: آثار التسجيل و شطبه.

لا شك أن للتسجيل آثاراً و لشطبه حالات يتعين علينا ذكرها في هذا المقام:

أولاً: آثار التسجيل.

يرتب تسجيل السفن لدى الجهات المختصة الآثار التالية:

- شهادة التسجيل هي الوثيقة الأساسية لإثبات جنسية السفينة لأن الدولة لا تقدم هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت فعلاً جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب الجنسية الوطنية

1- محمود شحات، المرجع السابق، صفحة 33.

2- المادة 36 من القانون البحري الجزائري.

3- محمود شحات، نفس المرجع، صفحة 34.

4- محمود شحات، نفس المرجع، صفحة 35.

، لأن العلم كما تقدم الذكر و لو أنه علامة مادية ظاهرة تدل على جنسية السفينة ، إلا أنه لا يمكن أن يكون وحده سندا للجنسية للمبررات المذكورة سابقا.

- إن التسجيل يمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها و تتمتع بحمايتها و الاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية.

- تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة و حالتها المدنية بما يحتويه من بيانات ، من اسم السفينة و حمولتها و أوصافها و اسم مالكيها و عنوانه و ميناء التسجيل و بوجه عام جميع البيانات التي تعين السفينة تعيينا كافيا.

- لتسجيل السفينة دور هام ، وذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات و ما يرد عليها من رهون، كما أنه يلعب دورا هاما في نقل الملكية، فكل اتفاق و كل عقد بعوض او بغير عوض و بوجه عام كل عمل غايته انشاء أم إفراغ أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على السفينة المسجلة لا يكون له مفعولا حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل.¹

ثانيا: شطب السفينة من دفتر التسجيل.

شطب السفينة من دفتر التسجيل يكون في الأحوال التالية:

- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- إذا فقدت خاصية السفينة.
- إذا بيعت للخارج.²

غير أنه في الحالة التي تكون فيها السفينة غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح فإنه لا يجوز الشطب من دفتر التسجيل فإنه لا يجوز الشطب من دفتر التسجيل إلا بموافقة الدائن الذي قيد باسمه ضمان أو عبء آخر على السفينة عملا بنص المادة 38 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: نظام و أمن الملاحة البحرية.

يصنف نظام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها، فهي تصنف إلى ملاحية تجارية ، ملاحية الصيد البحري، و ملاحية النزهة ، مع تحديد المناطق التي يمارس فيها كل نوع من أنواع الملاحة³. هذه

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، صفحة 56.

² - هذا ما جاء في نص المادة 37 من القانون البحري الجزائري.

³ - لمزيد من التفصيل أنظر المرسوم التنفيذي 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 المحدد للشروط و المؤهلات المهنية و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة (جريدة رسمية رقم 21 لسنة 2016).

الأخيرة من الواجب تأمينها بواسطة الإرشاد البحري و شهادات تثبت توافر السفينة على شروط الملاحة البحرية الضرورية لضمان أمن و سلامة السفينة لممارسة أي نشاط بحري.

الفرع الأول: نظام الملاحة البحرية.

يعد تصنيف الملاحة البحرية بحسب طبيعة النشاط البحري أساس النظام و فقا للعرف الإداري، يشمل من الترتيبات على نحو يخضع كل ترتيب تقييمي بحسب الأهمية و يعني ذلك النظر إلى النشاط الأكثر أهمية للسفن، أي ذلك النشاط الذي يشكل الأولوية في الملاحة البحرية.¹

أولاً: مفهوم الملاحة البحرية.

الملاحة عبارة عن علم وتقنية توجيه السفن من مكان لآخر و تحديد موقعها، وهي تمثل عملية التخطيط و التسجيل و التحكم بحركة السفن أثناء الانتقال. و الرأي الراجح للفقهاء حول تعريف الملاحة البحرية هو أنها كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن ان تتعرض لمخاطر البحر.²

بهذا الشأن تنص المادة 161 من القانون البحري الجزائري على مايلي: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة في المادة 13 من هذا القانون".

ثانياً: أنواع الملاحة البحرية.

حسب المرسوم التنفيذي 06-108 المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة المؤرخ في 21 مارس 2016 ، فإننا نجد الباب الاول المعنون بأنواع الملاحة البحرية و الاتصالات اللاسلكية، و بالتحديد المادة الثالثة منه تقسم الملاحة لأنواع التالية:

1- الملاحة التجارية:

هي تلك الملاحة التي تمارس في مختلف المناطق التالية:

- أ- الملاحة غير المحدودة: هي تلك الملاحة التي تمارس في كل مناطق الملاحة.
- ب- الملاحة المحدودة: هي تلك الملاحة التي تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط بما في ذلك البحار الملحقة به حتى قناة السويس، ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي و بحر الشمال المنحصرة في النقاط التالية، 15 درجة شمالا و 18 درجة غربا ، 54 درجة شمالا و 14 درجة غربا، 60 درجة شمالا و 10 درجة غربا و يستثنى من ذلك بحر البلطيق.
- ج- الملاحة قرب السواحل: هي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية و المراسي و الموانئ.

1- محمود شحات، المرجع السابق، صفحة 36.

2- محمود شحات، نفس المرجع ، صفحة 36.

2- ملاحه الصيد البحري:

هي تلك الملاحه التي تمارس في المناطق التاليه:

- أ- ملاحه الصيد البحري في السواحل: هي الملاحه التي تتم على أقل من 20 ميلا من السواحل الوطنية بالنسبة لسفن الصيد التي يقل طولها عن 24 مترا.
- ب- ملاحه الصيد البحري في عرض البحر: هي الملاحه التي تتم خارج حدود 20 ميلا من السواحل الوطنية في حوض البحر الأبيض المتوسط و في البحار الملحقة به و في المحيط الأطلسي في المنطقه المحدده شمالا بالخط الموازي 40 درجة غربا ، وجنوبا بالخط الموازي لنواكشوط و غربا بالهجرة 20 درجة غربا بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه.
- ج- ملاحه الصيد البحري الكبير: هي تلك الملاحه التي تتم خارج حدود المياه المحدوده بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه.

3-ملاحه النزهمه:

و تشمل الصنفين:

- أ- الصنف الأول: هي تلك الملاحه التي تتم على أقل من 5 أميال من الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها.
- ب- الصنف الثاني: هي الملاحه في كل المناطق.
- نظرا لأهمية هذا النظام و حرصا على احترامه فقد قرر القانون البحري عقوبة لكل من يخالفه، و هي غرامة تتراوح ما بين 10000 دج إلى 100000 دج و السجن لمدة تتراوح ما بين 15 يوما إلى ستة أشهر أو إحدى هتين العقوبتين، و في حالة العود بضعف هتين العقوبتين و حجز السفينه¹.
- تحتاج الملاحه البحرية لسفن سواء عند دخولها أو خروجها من الموانئ للاستعانة بخدمات بحرية تهدف إلى تجنبها بعض العوائق و هي تلك الخدمات التي يقدمها المرشد، و هذا النظام إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية و الأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري وهي:

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.
- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.
- السفن ذات الدفع الآلي و المخصصة فقط لتحسين و صيانة و مراقبة الموانئ و مداخلها كالقاطرات و الناقلات و الجرافات و الصنادل البحري.
- سفن المنارات و العلامات.

1- حسب ما جاء في نص المادة 170 من القانون البحري.

إن الحفاظ على السفن و المنشآت المينائية و سلامة الملاحة يتطلب الاستعانة بشخص له إمام بالميناء وعواقبه و هو المرشد الذي يتوجب تقديم نفسه في حدود محطة الميناء، و يسهل الريان صعود المرشد الذي يتوجب عليه تقديم نفسه في حدود محطة الميناء، و يسهل الريان صعود المرشد الذي يلتزم بأن يقدم للريان محطة رسو السفينة للموافقة عليها و تعديلها.¹

الفرع الثاني: نظام سلامة و أمن الملاحة البحرية.

إن أحكام القانون البحري المتعلقة بسلامة السفن تقضي بوجوب حصول هذه الأخيرة على شهادات تسلم لها من قبل سلطات إدارية مختصة قبل أن تبدأ السفينة في الإبحار، إذ أنه حرصا على سلامة الأرواح على السفينة تعتمد الدولة إلى ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن و سلامة الملاحة البحرية.

إن الرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للقيام بالرحلة ، وبالتالي فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لا بد من أن تتوفر فيها الشروط المقررة لذلك.²

أولا: الشروط الخاصة بسلامة السفن.

حسب المادة 222 من القانون البحري الجزائري فإن كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا مناسباً و صالحة للاستخدام الذي خصصت له. و في هذا الصدد تخضع كل سفينة لتفتيش و معاينات قبل وضع السفينة في الخدمة و يحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية هذا الإجراء الذي يشمل الفحص الكامل للسفينة داخليا و خارجيا، هذا التفتيش يتم دوريا كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات الملاحة بغية التحقق من أن السفينة تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح و لمتطلبات الأمن النظامية.³

من أجل رقابة دقيقة و صارمة على السفن ضمانا لسلامة الملاحة والأرواح في البحر و تحقيقا لشروط الصحة و صلاحية السكن و توفير بيئة عمل آمنة على متن السفينة فإنه تنشأ لجان من أجل ذلك:

1- محمود شحماط ، المرجع السابق، صفحة 38.

2- محمود شحماط، نفس المرجع ، صفحة 38.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، صفحة 39.

1- اللجنة المركزية للسلامة:

عملا بنص المادة 236 من القانون البحري الجزائري فإنه تجتمع اللجنة المركزية للأمن لدى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، تختص هذه اللجنة بالموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة و التصديق على أجهزة الامن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي و الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.¹

2- اللجنة المحلية للتفتيش:

تتعقد هذه اللجنة لدى كل منطقة بحرية و يمكنها أن تجتمع في أي ميناء آخر توجد به السفينة التي ستنتم لمعاينتها إذا رأيت ضرورة لذلك.² هذه اللجنة مختصة للقيام بتفتيش السفر قبل مغادرة السفينة أحد الموانئ الجزائرية³ و تفتيش الوضع في الخدمة⁴ و التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادة السلامة.⁵ كما أن رقابة الدولة على ممارسة النشاط البحري تكون عن طريق فرض تواجد بعض الوثائق و الشهادات على متن السفن.

ثانيا: الشهادات الممنوحة للسفن.

فهي إما تكون شهادات متعلقة بالملاحة أم شهادات متعلقة بالسلامة:

1- شهادة الملاحة:

حيث أوجبت المادة 189 من القانون البحري الجزائري أن تحمل كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية حسب نوع الملاحة التي تقوم بها.

إن الهدف من شهادات الملاحة ينصرف إلى ما يلي:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري و النصوص المتخذة ، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها .
- إيضاح هوية السفينة و مالكيها و أفراد طاقمها و كذلك نوع و صنف الملاحة الممارسة .
- التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان بالنسبة للسفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد .

¹- أنظر المادة 237 من القانون البحري الجزائري.

²- أنظر المادة 238 من القانون البحري الجزائري.

³- هذا النوع من التفتيش منصوص عليه في نص المادة 232 من القانون البحري الجزائري.

⁴- هذا النوع من ممارسة التفتيش منصوص عليها في المادة 229.

⁵- أنظر المادة 230 من القانون البحري الجزائري.

- التحقق من نوع و مدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة و تواريخ الأتزال و التحميل و أعمال البحارة التي يجب أن تذكر فيها من قبل السلطات الادارية البحرية ، و لهذه الشهادة قوة الثبوت امام القضاء.¹

من أهم شهادات الملاحة نذكر ما يلي:

أ- **شهادة الجنسية:** حيث يجب على سفينة أن تحمل شهادة الجنسية التي تثبت انتمائها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن.

ب- **دفتر البحارة:** جاء تعريف هذا الدفتر في المادة 191 من القانون البحري الجزائري على أنه شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر، ويقع لزاما على السفن المخصصة للملاحة التجارية و الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد أن تكون مزودة بدفتر البحارة.²

ج- **رخصة المرور:** هي شهادة ملاحة تمنح من الجهات الادارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.³

د- **بطاقة المرور:** هي عبارة عن شهادة ملاحة تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة و التي ليس لها طاقم مأجور.

إضافة لهذه الشهادات يتعين على السفن أن تحمل على متنها الشهادات التالية:

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.

- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.

- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.

- دفتر السفينة.

- يوميات ماكينة الراديو.

- الوثائق الجمركية و الصحية.

- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

1- حسب نص المادة 195 من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 192 من القانون البحري الجزائري.

3- أنظر المادة 193 من القانون البحري الجزائري.

2- شهادات السلامة:

- عملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري ، فإنه يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادات السلامة التالية:
- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.
 - بناء السفن.
 - معدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.
 - لى ألا تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة:
 - سنة واحدة لرخصة الملاحة.
 - خمس سنتان لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة.
 - سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين و لشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة و سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية.¹ كما تنقضي مدة صلاحية شهادات السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها.²
- خاتمة:**

إن اهتمام القانون البحري بسن نظام قانوني يحكم السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية تمخض عن نهله من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في هذا الشأن، و العمل على التنسيق بين مختلف الانظمة القانونية إن لم نقل السعي إلى توحيد بعض الأحكام في بعض الأحيان. و لا شك أن المشرع يسعى من وراء ذلك إلى الرقي بأحكامه و إعطائها بعدا عالميا، كيف لا و الجزائر تحتل موقعا جغرافيا مهما كونها منطقة عبور فعالة.

قائمة المراجع:**- باللغة العربية:****1- كتب:**

- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014.
- محمد فريد العريني ، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة أولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.

¹- أنظر المادة 248 من القانون البحري الجزائري.

²- حسب نص المادة 249 من القانون البحري الجزائري.

- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2010.

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.

- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012.

2- رسالة ماجستير:

* مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

3- مقال:

* وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تمنغست، العدد الأول، 2012.

4- نصوص قانونية:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في أول ربيع الاول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998) ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 (جريدة رسمية لسنة 2010).

- المرسوم التنفيذي 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 المحدد للشروط و المؤهلات المهنية و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة (جريدة رسمية رقم 21 لسنة 2016).

- باللغة الفرنسية:

- CECILE DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime , Edition ellipses marketing, paris, 2008.

- JEAN-CLAUDE DAKOURI, Droit des transports maritimes, L'Harmattan , PARIS, 2011.