

عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري
About the conditions for granting ship nationality according to Algerian
Maritime law.

*زعرور عبد السلام

جامعة محمد الصديق بن يحيى. جيجل/ الجزائر

zarouabdesle@yahoo.fr

تاريخ الإرسال: 2021/09/28 تاريخ القبول: 2021 /11/ 09 تاريخ النشر: 2021/12/31

ملخص:

نظرا لمكانة السفينة في النشاط التجاري للدول فقد تم الاعتراف بمنحها الجنسية وذلك استثناء عن القواعد العامة المتعلقة بكون الجنسية تمنح للأشخاص دون الأموال، وتختلف شروط منح جنسية السفينة من دولة لأخرى وذلك على أساس حرية الدولة في وضع هذه الشروط بما يتناسب وسياساتها الاقتصادية. كلمات مفتاحية: شروط -جنسية السفينة- الملكية الوطنية-البناء الوطني-الطاقم الوطني.

Abstract:

Considering the ship's position in the commercial activity of countries, it has been recognized to grant it nationality as an exception to the general rules related to the fact that nationality is granted to humans and not funds, the conditions for granting ship nationality differ from one country to another based on the State's freedom to set these conditions in line with its economic policies.

Key words: Conditions- ship's nationality - national property- national building- national staff.

مقدمة

تعتبر الجنسية رابطة سياسية وقانونية بين الفرد والدولة المانحة لها، وهي في الأصل تمنح للأشخاص دون الأموال، إلا أن المتفق عليه في القوانين البحرية الحديثة هو تمتع السفينة بالجنسية مثلها مثل الأشخاص العادية، وذلك يعود لأهميتها ومكانتها في النشاط الاقتصادي والتجاري للدولة على اعتبارها مالا منقولاً تنتقل من دولة إلى أخرى، ويمكن أن تتواجد بأعالي البحار حيث لا سيادة عليها، لذلك يجب 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 المسؤولية عنها في أعالي البحار، كما أن عنصر الجنسية يحدد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة باعتبارها ضابطاً أساسياً لتحديد القانون الواجب التطبيق وفقاً للقواعد العامة.

ونظراً لأهمية السفينة في الحياة الاقتصادية للدولة فقد تم اعتماد مبدأ قانوني مفاده أن لكل دولة بتشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها بإقليمها وإعطائها الحق في رفع علمها، وهي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانات تكفي ولاء السفينة لها وفقاً لظروفها الاقتصادية، لذلك فإن هذه الشروط التي تفرضها الدولة تتغير وتختلف باختلاف إمكانياتها وحاجياتها المادية والفنية كما تتأثر بالسياسة الاقتصادية المعتمدة من طرفها.

والجزائر كغيرها من الدول المطلة على البحر اعتمدت قانون بحري وطني يتمثل في القانون 80/76 المعدل والمتمم والذي عرف عدة تعديلات منذ الاستقلال إلى يومنا هذا متأثراً بالنهج الاقتصادي في الدولة ومواكبا للمستجدات الوطنية والدولية وحماية لمصالحها الداخلية، والذي تضمنت المادة 28 منه شروط منح جنسية السفينة، لذلك نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري بموجب أحكام القانون البحري والمتعلقة بشروط منح جنسية السفينة في بسط سيادته وحماية المصالح الاقتصادية الوطنية؟

محاولة للإجابة على هذه الإشكالية سنعتمد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي لمختلف الأحكام القانونية المتعلقة بشروط منح جنسية السفينة لا سيما المادة 28 من القانون البحري الجزائري إضافة إلى المنهج المقارن، ومن الناحية العملية هناك عدة شروط يجب توافرها لمنح جنسية السفينة، هذه الشروط تختلف من دولة إلى أخرى، تتمثل أساساً في شرط البناء الوطني وشرط الطاقم البحري الوطني وشرط الملكية الوطنية، لذلك سنتعرض أولاً إلى شرط البناء الوطني وثانياً إلى شرط الطاقم البحري وثالثاً إلى شرط الملكية الوطنية.

أولاً: شرط البناء الوطني للسفينة

لقد جعلت بعض الدول لا سيما منها الدول المتقدمة والتمكنة في مجال صناعة السفن البناء الوطني للسفينة شرطاً جوهرياً لمنح جنسيتها لها وذلك نظراً لأهميته في حماية مصالحها الوطنية الداخلية على خلاف

المشرع الجزائري الذي استبعد هذا الشرط، لذلك سنتناول هذا العنصر في نقطتين، الأولى بالبناء الوطني للسفينة والثانية موقف المشرع الجزائري من شرط البناء الوطني للسفينة.

1. التعريف بالبناء الوطني للسفينة

يعد بناء السفينة إحدى الطرق المألوفة لاكتساب ملكيتها بالنسبة للدول التي تعرف تقدم في صناعة السفن إلى درجة تغطية حاجاتها لما لذلك من أهمية في الحياة الاقتصادية والتجارية.

1-1: تعريف البناء الوطني للسفينة

يقصد بالبناء الوطني للسفينة كشرط لمنح الجنسية أن الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، أي أن تكون هذه الدولة قد أحرزت تقدما في مجال صناعة السفن¹، أما إذا كانت الدولة لا تتوفر على مثل هذه الصناعة أو كانت صناعة السفن في مهدها فلا يتصور أن تمنح الدولة جنسيتها بناء على ضابط البناء الوطني وإلا أدى ذلك إلى تقلص عدد السفن التي تحمل جنسيتها².

ويتخذ بناء السفينة صورتين البناء المباشر والبناء غير المباشر.

1-1-1: البناء المباشر للسفينة

بموجب البناء المباشر للسفينة يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة وهو من يقوم بشراء المواد اللازمة من المعدات والتجهيزات ويبرم عقود استخدام المهندسين والعمال الفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد ويتعاقد هذا الأخير مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه³، إلا أن هذه الصورة لبناء السفينة أصبحت نادرة الوجود معدا السفن الصغيرة مثل سفن الصيد خاصة مع ظهور شركات متخصصة بشكل متطور يعجز البناء المباشر للسفينة عن القيام بها.

1-1-2: البناء غير المباشر للسفينة

بموجب البناء غير المباشر يقوم طالب البناء بالتعاقد مباشرة مع شركة متخصصة في بناء السفن حول بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد إتمامها مقابل ثمن معين، وتتولى الشركة شراء المعدات والآلات واستخدام العمل في البناء⁴، وتعتبر هذه الصورة الأكثر انتشارا في الوقت الحاضر.

1-2: أهمية شرط البناء الوطني

شرط البناء الوطني لمنح جنسية السفينة لا تأخذ به إلا الدول التي تقدمت فيها صناعة السفن إلى درجة تغطية حاجاتها، وعادة تلجأ الدول إلى هذا الشرط بغرض حماية صناعة السفن من المنافسة الخارجية، لذلك فإن هذا الشرط لا علاقة له بالجوانب القانونية المترتبة عن الجنسية وإنما له بعد اقتصادي يهدف إلى حماية اقتصاد الدولة وتعزيز تجارتها الخارجية.

لقد اختلفت الدول حول أخذها بهذا الشرط تبعا لإمكانياتها وحاجته لأسطول بحري، ولعل أهم التشريعات التي كانت تأخذ بشرط البناء الوطني التشريع الانجليزي لسنة 1660 وإلى غاية صدور قانون الملاحة البحرية سنة 1894، وكذلك التشريع الفرنسي لسنة 1793 حتى سنة 1866⁵.

كما أن القانون الأمريكي كان يشترط أن تكون السفينة قد تم بنائها في الولايات المتحدة الأمريكية إلى غاية صدور قانون سنة 1912 والذي أجاز تسجيل السفينة ذات البناء الأجنبي تحت العلم الأمريكي متى كان عمرها خمس سنوات على الأقل، وتم تعديل هذا الوضع بالقانون الصادر سنة 1914 الذي لم يجعل لمكان بناء السفينة أهمية في اكتساب الجنسية⁶.

وتتجسد أهمية شرط البناء الوطني كأساس لمنح الجنسية في أنه يساعد على تشغيل عدد كبير من العمال الوطنيين والقضاء على البطالة، والأكثر من هذا كانت بعض الدول البحرية تفرض على ترسانتها البحرية عدم مساعدة الأجانب في بناء السفن رغبة منها في الحفاظ على أسرار هذه الصناعة وإضعافا للمنافسة الأجنبية في ميدان الملاحة البحرية.

وهناك بعض الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية تحرس على أن يكون بناء السفن بالطريقة التي يسهل بها تحويلها إلى سفن حربية في أوقات الأزمات والحروب.

وبالرغم من أهمية هذا الشرط إلا أنه في الآونة الأخيرة تم العدول عنه من طرف أغلب الدول وذلك بسبب فرض النفوذ التجاري الدولي وربط علاقات مع مختلف الدول، إذ أن الدول البحرية تقوم بتشجيع شراء السفن الأجنبية لكي يتسع نطاق أسطولها التجاري بما يسمح بزيادة نفوذها التجاري في العالم⁷.

2: موقف المشرع الجزائري من شرط البناء الوطني للسفينة:

بموجب أحكام القانون البحري الجزائري⁸ لا سيما المادة 28 منه نجد أن المشرع الجزائري استبعد صراحة شرط البناء الوطني من شروط منحه الجنسية الجزائرية للسفينة وذلك يعود إلى عدة مبررات اقتصادية، كما أن استبعاد هذا الشرط قد يؤثر على حماية المصالح الوطنية.

1-2: مبررات استبعاد شرط البناء الوطني

بموجب المادة 46 من القانون البحري التي تنص على أنه "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه"، نجد أن المشرع الجزائري استبعد شرط البناء الوطني من شروط منح الجنسية للسفينة، وبذلك فهو يقبل السفن التي بنيت خارج إقليمه ويمنحها الجنسية الجزائرية⁹ مراعى بذلك حاجة الجزائر إلى أسطول بحري تجاري يتمشى والإصلاحات الاقتصادية التي عرفت الجزائر مند مطلع التسعينات بغية تحرير التجارة الخارجية وفتح السوق أمام المستثمرين.

وتبدو مبررات استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني من شروط منح الجنسية الجزائرية للسفن لكون هذا الشرط لا تفرضه إلا الدول التي وصلت إلى حد كبير من التقدم والتطور في صناعة السفن مما يمكنها من تلبية احتياجاتها دون اللجوء إلى الصناعات الأجنبية.

كما أن ضعف الإمكانيات المحلية للدولة الجزائرية وعدم قدرتها على بناء السفن محليا نظرا لعدم وجود مصانع وطنية خاصة ببناء السفن جعل منها تستبعد شرط البناء الوطني من شروط منح جنسية الفينة.

ويضاف إلى هذه المبررات طبيعة النظام الاقتصادي الذي كان سائدا عند اعتماد شروط منح جنسية السفينة بموجب القانون البحري الجزائري لسنة 1976 والمتعلق بالنظام الاشتراكي الذي يقوم على مبدأ الملكية العامة وكذا احتكار التجارة الخارجية من طرف الدولة.

2-2: عيوب استبعاد شرط البناء الوطني

بالرغم من استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني لمنحه الجنسية الجزائرية للسفينة إلا أن الدولة الجزائرية أخذت مساعي متعددة لإقامة صناعة بناء السفن داخل إقليمها محاولة تجاوز مختلف العيوب والسلبات المترتبة عن منحها جنسيتها للسفن المبنية خارج الإقليم الوطني والمتمثلة أساسا في:

- استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة لا يتماشى مع الإصلاحات الاقتصادية التي تعرفها الدولة والتي غرضها اعتماد وتبني نظام اقتصاد السوق الذي يقوم على حرية الملكية وحرية الاستثمار.

- استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة يتنافى مع تشجيع الاستثمارات الخاصة لا سيما الاستثمار في مجال بناء السفن من طرف الأشخاص الوطنيين والتي هي محور السياسات الاقتصادية الوطنية الحالية.

- شرط البناء الوطني لمنح جنسية للسفينة من طرف الدولة يشكل إحدى أهم الآليات المستعملة من طرف الدول لتشجيع منتوجاتها الوطنية والتي تعرف انتشار لبناء السفن محليا، ومن ثم فإن استبعاد المشرع الجزائري لهذا الشرط يمكن أن يكون عائقا أمام بداية الإنتاج الوطني للسفن ويجعله عرضة للمنافسة الخارجية.

- استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة يمكن أن يمس بسيادة الأسطول البحري التجاري الجزائري خاصة مع زيادة حجم الصادرات والواردات والتي تستوجب سفن مبنية داخل الدولة الوطنية تضمن الولاء الوطني.

ثانيا: شرط الطاقم الوطني

يعد شرط الطاقم الوطني من أهم شروط منح جنسية السفينة ويشترط فيه أن يكون أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من جنسية واحدة لذلك يعد أساسا في منح جنسية السفينة، كما يعد الضابط الذي بموجبه تفرض

الدولة ضرورة تمتع طاقم السفينة بجنسيتها أي الربان والضباط ونسبة كبيرة من الملاحين، لأن هؤلاء هم الذين يعهد إليهم إدارة السفينة والمحافظة على سائر المصالح التي تمثلها.

1: التعريف بطاقم السفينة

يعتبر طاقم السفينة إحدى أهم العناصر المكونة لها والذي على أساسه يتم مباشرة استغلالها وقيامها بنشاط الملاحة البحرية لا سيما منها التجارية، وعادة يتشكل طاقم السفينة من الربان والبحارة.

1-1: تعريف طاقم السفينة

طاقم السفينة هو العنصر الذي يتولى تسيير السفينة وملاحتها التي تتطلب تواجد عدد معين من أفراد الطاقم على ظهرها لصيانتها والمحافظة عليها وعلى أرواح من عليها وما عليها من بضائع، ويتشكل طاقم السفينة من الربان والبحارة.

أ: الربان

هو الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة والذي له السلطة العليا عليها¹⁰، تعرض له المشرع الجزائري في المادة 580 من القانون البحري والتي تنص على أنه: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا".

وتمنح لربان السفينة صلاحيات عامة يمارسها بصفته ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة وصلاحيات خاصة يمارسها بصفته ممثلا لمجهز السفينة.¹¹

ب: البحارة

البحارة هم الذين يقومون على متن السفينة بوظائف مرتبطة بتسيير وقيادة وصيانة أو تشغيل السفينة، تعرض المشرع الجزائري لرجال البحر في المواد 384 وما بعدها من القانون البحري وعرف رجل البحر أو البحار على انه كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر. ويجب أن تتوافر في البحارة مجموعة من الشروط لا سيما اكتساب الجنسية وكذا بلوغ سن 18 سنة بالإضافة إلى المؤهل المطلوب وكذا اللياقة البدنية¹².

1-2: أهمية الطاقم الوطني

يعد شرط الطاقم الوطني الأساس الذي بموجبه تراقب الدولة مدى تمتع طاقم السفينة بجنسيتها لاسيما الربان ورجال البحر الذين يعهد إليهم إدارة السفينة والمحافظة على مختلف المصالح التي تقوم بها، وهو الشرط الذي تتمثل فيه رابطة الولاء البشري للسفينة في أعالي البحار¹³.

لذلك لا تتردد الدولة في اشتراط هذا الشرط متى توفر لديها ما يكفي من الرجال المدربين على إدارة السفن والقيام بأعمال البحر، ومن ثم تكمن أهميته العملية في تشغيل عدد كبير من المواطنين في مجال الأعمال البحرية.

وفي هذا الشأن يرى جانب من الفقه بأنه: "لا يجب القول أن السفينة تكون فرنسية إذا كان طاقمها فرنسيا، وإنما إذا كانت فرنسية فلا يجب أن يكون طاقمها إلا فرنسيا"¹⁴.

أما الدول الناشئة التي تتوفر على رجال البحرية المدربين سواء عددا أو كفاءة، فقد تشترط على الأقل نسبة معينة يترك تحديدها للوزير المختص حتى يمكن تعديلها تبعا لتغير ظروف الدولة وإمكانياتها البشرية، وتحرس جميع الدول على أن يكون الربان والضباط البحريين بوصفهم القيادة الحقيقية للسفينة من المتمتعين بجنسيتها، أما البحارة فإن الدول تكون أقرب إلى التسامح في نسبة الأجانب منهم¹⁵ أو حتى إغفال هذه النسبة مطلقا¹⁶.

2: موقف المشرع الجزائري من شرط الطاقم الوطني

لقد نص المشرع الجزائري بموجب المادة 28 من القانون البحري صراحة على شرط الطاقم الوطني كشرط من شروط من الجنسية الجزائرية للسفينة بحيث ألزم على ضرورة أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر.

2-1: مطابقة الطاقم البحري للمادة 413 من القانون البحري

على اعتبار أن طاقم السفينة هو الذي يناط به إدارة السفينة ورعايتها وهو الأقدر على حماية السفينة ومصالح الدولة في أعالي البحر¹⁷ فقد نص المشرع الجزائري في المادة 413 من القانون البحري على أنه: "يجب أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإيجار لخدمة سفينة جزائرية".

ويعتبر أفراد الطاقم وفقا للمادة 384 من ق البحري كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم، وهو دفتر يجب على كل سفينة تمارس الملاحة البحرية أن تحمله على متنها إلى جانب شهادة الجنسية ورخصة أو بطاقة المرور.¹⁸

وبالتالي فإن المشرع الجزائري اشترط الطاقم البحري الوطني لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة كأصل عام لكن جعل استثناء على هذا الشرط وهو إمكانية الترخيص لبحارة أجنبية من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

2-2: الترخيص للبحارة الأجانب

نظرا لكون البحرية الجزائرية تفتقر للإمكانيات البشرية في المجال البحري فقد لجأ المشرع الجزائري إلى إمكانية تواجد بحارة أجنبية في السفن الجزائرية التي تتمتع بالجنسية الجزائرية بشرط الحصول على الموافقة والرخصة الإدارية التي تسلمها الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية وذلك لفرض رقابتها على البحارة الأجانب ومن ثم حماية الاقتصاد الوطني وحماية السيادة الوطنية.

إلا أنه وبالرغم من ذلك فإنه لم يصدر هذا القرار بالرغم من أهميته في الحياة التجارية البحرية خاصة وأنه وفي المقابل صدر قرار ينظم خدمة رجال البحر يحملون جنسية جزائرية على متن سفن ترفع راية أجنبية¹⁹.

كما أن عدم إصدار هذا القرار يطرح عدة مشاكل بالنسبة للشركات المختلطة والتي تكون للدولة الجزائرية فيها مساهمة بدون أغلبية لا سيما في تنظيم الطاقم البحري، وفي حالة تمسك كل دولة على ترجيح مصالحها لضمان وظائف للبحارة الوطنيين.

3: شرط الملكية الوطنية

لقد اعتمدت مختلف التشريعات البحرية الدولية شرط الملكية الوطنية لمنح الجنسية للسفينة وذلك لاعتبارات تتعلق بالولاء والرابطة الاقتصادية، وهذا ما فعله المشرع الجزائري بموجب المادة 28 من القانون 05/98 والذي اشترط الملكية الكاملة للسفينة من طرف أشخاص وطنيين وسواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويين بعدما كان يشترط نسبة الملكية ب 50/0 بموجب الأمر 80/76 المعدل.

3-1: التعريف بالمليّة الوطنية للسفينة:

تعتبر الملكية الوطنية للسفينة من أهم الشروط التي تعتمد عليها الدول في منح جنسيتها للسفينة لما لها من أهمية بالغة في تنظيم أسطولها البحري وضمان الولاء لها ومن ثم حماية المصالح الاقتصادية الوطنية.

3-1-1: تعريف الملكية الوطنية للسفينة

يقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة مملوكة كلياً لأشخاص وطنيين من رعايا الدولة سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويين.²⁰

كما تشكل الملكية على أنها مناطق السلطة الحقيقية التي تباشر على السفينة وتحدد مصيرها وكيفية استغلالها، لذلك اشترطت معظم الدول لمنح السفينة جنسيتها أن تكون مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها، وذلك حتى تضمن رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية²¹، إذ شرط الملكية الوطنية يضمن التبعية الاقتصادية للسفينة لدولة الجنسية، فالسفينة تشكل ثروة قومية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها²².

3-1-2: أهمية الملكية الوطنية للسفينة

تلعب الملكية الوطنية للسفينة دوراً بالغاً في إبقائها تحت التبعية الاقتصادية للدولة المانحة لها جنسيتها لذلك اشترطت أغلبية القوانين الحديثة الملكية الوطنية للسفينة كأساس لمنحها الجنسية، فالقانون الفرنسي الصادر سنة 1948 يشترط أن تكون السفن الفرنسية مملوكة في نصفها على الأقل للفرنسيين، وإذا تعلق الأمر بشركة تضامن وجب أن يكون 50% من رأس مالها مملوكاً لفرنسيين، أما الأنواع الأخرى من الشركات فيشترط أن يكون مجلس الإدارة أو المراقبة مكوناً أغلبيته من فرنسيين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة أو المدير العام إن وجد من الفرنسيين.²³

أما في بريطانيا فقد اشترط قانون الملاحة لعام 1894 أن تكون السفينة البريطانية مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد أو بالتجنس، وإذا كان المالك شركة فيجب أن يكون مركزها الرئيسي داخلا في نطاق الممتلكات البريطانية²⁴.

وأخذ 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، وفي الولايات المتحدة الأمريكية يشترط القانون الصادر سنة 1914 أن تكون السفينة الأمريكية مملوكة بأكملها لأمريكيين سواء بالميلاد أو بالتجنس²⁵.

كما أن معظم التشريعات العربية تتطلب أن تكون السفينة مملوكة في جزء كبير منها للوطنيين²⁶، غير أن بعض الدول النامية التي تحتاج إلى استغلال رؤوس الأموال الأجنبية لنقص في ثروتها القومية، قد تسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها ولكنها تحرص حينئذ على أن تشرف على استغلال هذه السفن لتتحقق من أن هذا الاستغلال لا يتعارض مع مصالحها الاقتصادية.

3-2: موقف المشرع الجزائري من شرط الملكية الوطنية

لقد تعرض المشرع الجزائري لشرط الملكية الوطنية في المادة 28 من القانون البحري والتي تنص على: "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.
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.....".

لكن بالرجوع إلى الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل نجد أن المشرع كان يعتمد على شرط الملكية الوطنية بطريقة أخرى بحيث كانت تنص المادة 28 منه على: "للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51% من قبل الأشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية.....".

وبالمقارنة بين النصين نجد أن المشرع الجزائري في اعتماده لشروط منح جنسية السفينة قد تأثر بالنهج الاقتصادي، بحيث أنه جعل من شروط بموجب أمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري تنماشى والخيار الاشتراكي لا سيما شرط الملكية والطاقم الوطني، لكن بتغيير النهج الاقتصادي وكحاولة لتبني نظام

اقتصاد السوق قام بتعديل في شروط منح جنسية السفينة بموجب القانون 05/98 بما يتناسب مع هذا النمط الاقتصادي.

وما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه جعل من الملكية الوطنية شرطا جوهريا لمنحها الجنسية الجزائرية للسفينة، و فرق بين الأشخاص الطبيعيين والمعنويين كما جعل من إجراءات تتبع عند منح جنسية السفينة.

3-2-1: الأشخاص الطبيعيين

رغبة من المشرع في تكريس حرية الملكية والتي تتماشى مع قواعد اقتصاد السوق عدل المشرع الجزائري في شرط ملكية السفينة بالنسبة للشخص الطبيعي وأصبح يلزم بضرورة ملكيتها ملكية كاملة من طرف شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية ودون أن يفرق بين الجنسية الأصلية والجنسية المكتسبة التي يمكن أن تمنح للأجانب بتوافر شروط، مما يجعل من منح الجنسية الجزائرية أمرا مستحيلا للسفن المملوكة للأشخاص الطبيعيين الأجانب.

3-2-2: الأشخاص المعنويين

لم يكتف المشرع الجزائري بالنص على ضرورة خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري كشرط أساسي في منح الجنسية للسفينة، بل أبرز بالتفصيل من هم الأشخاص الطبيعيين المكونون للأشخاص المعنوية الذين يجب عليهم التمتع بجنسية جزائرية، حيث يجب أن يتمتع بالجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص: الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية .
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص .
- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال .
- بالنسبة للجمعيات: المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين²⁷.

الملاحظ أن المشرع الجزائري بموجب التعديل لسنة 1998 أخذ بعين الاعتبار الشركات التي لم يكن منصوص عليها قبل التعديل في القانون التجاري²⁸، وبالرغم من ذلك فإن المشرع لم يتعرض إلى حالة الشركات المختلطة والتي تكون مساهمة الدولة الجزائرية فيها أقل من نسبة الأغلبية التي يشترطها القانون. أما فيما يتعلق بخضوع الشركات للقانون الجزائري فإنه بالرجوع إلى القواعد العامة لا سيما القانون المدني نجد أن هذا الأخير جعل من ضرورة خضوع الأشخاص الاعتبارية الأجنبية من شركات وجمعيات ومؤسسات وغيرها التي تمارس نشاطا في الجزائر إلى القانون الجزائري²⁹.

كما جعل من الموطن على أنه المكان الذي يوجد فيه مركز إدارة الشركات التي يكون مركزها الرئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر، ويعتبر مركزها في نظر القانون الداخلي في الجزائر³⁰.

3-2-3: إجراءات منح الجنسية (الجزارة)

نظم المشرع الجزائري إجراءات منح جنسية السفينة (الجزارة) بموجب القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر³¹، والملاحظ في هذا النص أن المشرع استعمل مصطلح باخرة بدل سفينة وهي ترجمة غير مقبولة نسبيا ولا تتماشى مع مصطلح سفينة المستعمل في النصوص القانونية.

وفي هذا القرار تطرق المشرع إلى شروط وإجراءات الحصول على عقد الجزارة.

أ: شروط الجزارة

بالرجوع إلى القرار السالف الذكر نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 05 منه على ضرورة أن تكون السفينة مملوكة على الأقل بنسبة 51/0 لأشخاص طبيعيين أو معنويين يحملون الجنسية الجزائرية بالرغم من أن هذا الشرط تم إلغاؤه بموجب القانون الصادر سنة 1998 مما يستوجب ضرورة إلغاء هذا النص وجعله يتماشى مع النص الجديد الذي يجعل من ضرورة الملكية الكاملة للسفينة.

كما أن هذه المادة ألزمت على صاحب الباخرة أو تجهزها إثبات جنسيته الجزائرية علما بأن المجهز ليس بالضرورة مالكا للسفينة وبالتالي يمكن أن يكون أجنبيا.³²

ب: إجراءات الجزارة

لقد أورد القرار السابق الذكر مختلف الوثائق التي يجب أن ترفق مع الطلب وهي في مجملها وثائق تخص هوية مالك وأفراد الطاقم البحري ووثائق تتعلق بالسفينة ذاتها.

أما طلب الإيداع واستلام الوثائق فإن المشرع وزع الاختصاصات بين السلطة المحلية والسلطة المركزية وذلك بناء على حمولة السفينة عملا بأحكام المادة 29 من القانون البحري³³، وتتص المادة 03 من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 على أنه: تكون السلطة الإدارية البحرية المرخص لها بتسليم وثيقة الجزارة نفس السلطة الموجودة بمكان تسجيل الباخرة وهي حسب الحالة:

- الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية لا تقل عن 100 طن.

- مدير الولاية المكلف بالنقل والصيد البحري بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تقل عن 100 طن.

الخاتمة

من خلال ما سبق ذكره يمكن القول بأنه لمنح جنسية السفينة لا بد من توافر مجموعة الشروط تتمثل أساسا في شرط الملكية الوطنية والبناء الوطني والطاقم الوطني، إلا أن هذه الشروط للدولة مانحة الجنسية الحرية في الأخذ بها وذلك تماشيا مع سياستها الاقتصادية والتجارية وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري والذي اعتمد شرطي الملكية الوطنية والطاقم البحري دون شرط البناء الوطني متأثرا بالإصلاحات الاقتصادية التي تعرفها الجزائر ومواكبا للإمكانيات الداخلية المتاحة والمتعلقة بصناعة السفن، وبالرغم من ذلك فإن نظام منح الجنسية الجزائرية للسفن تعترضه بعض النقائص والتي يجب على المشرع الأخذ بها والمتمثلة في:

- تشجيع الاستثمار الوطني في مجال بناء السفن.

- اعتماد شرط البناء الوطني للسفينة ضمن شروط منح الجنسية الجزائرية للسفينة.
- إصدار النظام المتعلق بالترخيص للأشخاص الأجانب الذين يكونوا ضمن الطاقم البحري الوطني تطبيقا لنص المادة 413 من القانون البحري.
- تعديل القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبوخر بما يتناسب مع ما ورد في المادة 28 من البحري لسنة 1998.
- تنظيم مسألة الملكية المشتركة للسفن وكيفية منحها الجنسية الجزائرية.

الهوامش:

- 1- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988، ص14
- 2- جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، المكتبة القانونية، مصر، ص 57.
- 3- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع عنابة، 2010، ص 125.
- 4- محمود شحماط، نفس المرجع، ص 126.
- 5- علي البارودي، القانون البحري التجاري، الدار الجامعية، بيروت، ص74.
- 6- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 58.
- 7- نفس المرجع، ص 58.
- 8- الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتعلق بالقانون البحري جريدة رسمية عدد 29 بتاريخ 10/04/1977 معدل وتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ 25/06/1998 جريدة رسمية عدد 47 بتاريخ 27/06/1998.
- 9- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 26.
- 10- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 43.
- 11- المواد 581 وما بعدها من القانون البحري، المرجع السابق.
- 12- المادة 386 من القانون البحري، المرجع السابق.
- 13- علي البارودي، المرجع السابق، ص75.
- 14 - «Il ne faut pas dire que la navire est franchissable s'il est monté par un équipage français, mais que s'il est francisé il doit être monté par un équipage français », René Rodière, Emmanuel De Pantavice Droit Maritime, 12^{eme} Édition, précis Dalloz, 1997, p53.
- 15- المادتين 413 و 414 من القانون البحري، المرجع السابق.
- 16- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 59.
- 17- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 58.
- 18- المادة 189 من القانون البحري، المرجع السابق.
- 19- قرار مؤرخ في 06/10/1973 ج ر عدد 86 لسنة 1973.
- 20- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 14-15.
- 21- علي البارودي، المرجع السابق، ص75.
- 22- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 59.
- 23- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1983، ص11.

- 24- نفس المرجع ، ص 12.
- 25- سمير محمود الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2011 ، ص 59.
- 26- جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 60.
- 27- المادة 28 من القانون البحري، المرجع السابق.
- 28- تنص المادة 544 من الأمر 59/75 الصادر بتاريخ 1975/09/29 ج ر عدد 101 بتاريخ 1975/12/19 والمتعلق بالقانون التجاري المعدل والمتمم على أنه: "تتعد شركات بسبب شكلها مهما كان موضوعها: شركات المساهمة والشركات ذات المسؤولية المحدودة وشركات التضامن".
- 29- المادة 10 من الأمر 58/75 المتعلق بالقانون المدني المعدل والمتمم الصادر بتاريخ 1976/09/26، ج ر عدد 101 لسنة 1975.
- 30- المادة 50 من القانون المدني، المرجع السابق.
- 31- الجريدة الرسمية عدد 22 بتاريخ 25 ماي 1980 ص 452.
- 32- المادة 572 من القانون البحري، المرجع السابق.
- 33- تنص المادة 29 من القانون البحري على أنه: "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة".