

السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري

أعراب كميّلة⁵⁶¹

مقدمة

لعبت السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية دورا كبيرا لا يستهان به، إذ كان لها التأثير الكبير في تقريب الهوة بين الشعب حيث سهلت انتقال السلع عن طريق التبادل التجاري بين الدول، وتأدية الخدمات للأشخاص عن طريق تمكينهم من الوصول إلى مختلف بقاع العالم. كانت السفينة في أول عهدها بسيطة البناء بطيئة الحركة، تعتمد في إبحارها على الأشرعة والتجذيف، فلم تكن هناك عمارات بحرية ضخمة كتلك التي نعرفها اليوم. إن السفينة كانت ولا زالت الأداة الرئيسة للملاحة البحرية وأيضاً للتجارة الدولية، خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد عليها في إقتصادياتها، ونظراً لأهمية السفن سواء على المستوى الوطني للدول، أو على المستوى الدولي لما تحققه من منافع فقد رأت الدول وجوب تنظيم الأحكام المتعلقة بها في قوانينها الوطنية، وكذا فعل المشرع الدولي الذي قام بتنظيم بعض أحكامها.

تمتلك الدولة الجزائرية لعدة سفن بحرية، والتي تعتمد عليها في تجارتها الخارجية، ونظراً لإبحار هذه السفن وتواجدها في معظم الأحيان في مناطق بحرية خارجة عن الدولة الجزائرية، أوجب المشرع الجزائري تنظيم مسألة السفن في القانون البحري، لذلك نتساءل فيما يتمثل النظام القانوني للسفينة في التشريع الجزائري؟

للإجابة على الإشكالية استوجب علينا الأمر القيام بدراسة مفهوم السفينة في القانون الجزائري (المبحث الأول)، و عناصر تحديد ذاتية السفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم السفينة

للسفينة عدة تعاريف، سواء كانت فقهية أو قضائية أو قانونية (المطلب الأول)، كما تتمتع السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية بطبيعة قانونية خاصة يميزها عن غيرها من الأموال (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف السفينة

نجد أن كل من الفقه والقضاء أعطى تعاريف للسفينة باعتبارها أداة للملاحة البحرية (الفرع الأول)، كما لم تغفل قوانين مختلف الدول بوضع تعريف لها من بينها التقنين البحري الجزائري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعاريف الفقهية والقضائية للسفينة

تبنى الفقه والقضاء تعاريف مختلفة للسفينة نذكر:

⁵⁶¹ - طالبة الدكتوراه، كلية الحقوق بوخالفة، تيزي وزو.

أولاً: التعريف الفقهي للسفينة

يعرف الفقه الفرنسي السفينة بأنها كل منشأة مهما كانت أبعادها وتسميتها قادرة على التحرك في الأجواء البحرية دون الأماكن الأخرى، وهي مجهزة وذات طاقم خاص بها لتأدية الخدمات التي أنيطت بها، أو كل منشأة تطفو على سطح الماء ذات طبيعة منقولة ومعرضة لأخطار بحرية⁵⁶². كما يعرفها الفقه المصري بأنها عائمات صالحة للملاحة وتستعمل في الملاحة على الوجه المعتاد. أما الفقه الإيطالي فيعتبرها عائمات قادرة على تغيير مكانها على الماء بواسطة بعض وسائل التسيير أو بواسطة القطر ومخصصة للملاحة⁵⁶³.

ثانياً: التعاريف القضائية للسفينة

عرف القضاء الفرنسي السفينة بأنها عبارة تتعرض للأخطار البحرية بل يجب أن تواجهها⁵⁶⁴، أما القضاء الإيطالي فيرى أن السفينة عائمة عرضها الملاحة لحمل أشخاص وبضائع يشترط فيها أن تكون قادرة على حركة بحرية بواسطة وسائل تسييرها الذاتية، إلا أن القضاء البريطاني يعرف السفينة على أنها تشمل جميع العائمات القادرة على الطفو في الماء وتستعمل وقادرة على الاستعمال كوسيلة للنقل المائي⁵⁶⁵.

نجد أن الفقه والقضاء اتفقا على أن وصف السفينة لا ينصرف إلى شكلها الخارجي فقط وإنما يشمل أيضا كل الملحقات الضرورية لملاحتها، فهذه الملحقات تنقسم إلى قسمين، الأول يشمل الملحقات أو التفرعات البحرية وهي كل الأشياء اللازمة لسير السفينة كالمحركات وقوارب النجاة وأجهزة الرادار واللاسلكي، أما القسم الثاني فيشمل الملحقات أو التفرعات التجارية وهي تنظم الأشياء اللازمة لاستغلال السفينة كشباك الصيد ومستودعات حفظ الأسماك⁵⁶⁶.

الفرع الثاني: التعريف القانوني للسفينة

نجد أن كل دولة وضعت تعريفا خاصا بها للسفينة في قوانينها الوطنية، نذكر من بينها:

أولاً: تعريف السفينة في القانون الأردني عرف المشرع الأردني السفينة في المادة 03 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1982 على أنها: «كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته، سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن.

562 حياة حامي، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم القانونية، الجزائر، 1996، ص 5، 6.

563 مدحت ريان عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993، ص 3.

564 حياة حامي، المرجع السابق، ص 6.

565 - مدحت ريان عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 4.

566 جمال بن عصمان، المسؤولية التصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009، ص 30.

تعتبر جزءاً من السفينة جميع النقرعات الضرورية لاستثمارها...». يلاحظ على هذا النص أن القانون البحري الأردني وصف السفينة بكونها مركب، بينما يفرق الفقه بين السفينة le navire والمركب le bateau، حيث تخصص الأولى للملاحة البحرية، بينما تخصص الثانية للملاحة النهرية الداخلية⁵⁶⁷.

ثانياً: تعريف السفينة في القانون اليمني

عرفت المادة 01 من القانون البحري اليمني السفينة على أنها: «كل منشأة تعمل عادة أو معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تستهدف الريح، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها»⁵⁶⁸.

ثالثاً: تعريف القانون المصري والإيطالي للسفينة

عرفت المادة 01 الفقرة الأولى من القانون البحري المصري السفينة بأنها: «كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف الريح». أما القانون الإيطالي عرف السفينة بأنها أي إنشاءات مخصصة للنقل المائي، وأيضا لغرض القطر والصيد والنزهة أو غرض آخر⁵⁶⁹.

رابعاً: تعريف السفينة في التقنين البحري الجزائري

عرفت المادة 13 من التقنين البحري الجزائري السفينة بأنها: «تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة»⁵⁷⁰.

نجد أن المشرع الجزائري لم يذكر ملحقات السفينة، فإنه مع ذلك يمكن القول استناداً إلى أحكام أخرى أن المشرع الجزائري يعتبر كملحقات السفينة تلك الخاصة بملاحة السفينة واستغلالها، ففي الأحكام المخصصة لملكية السفينة⁵⁷¹ تنص المادة 52 من التقنين البحري الجزائري بشكل صريح على أنه عند بيع السفينة تنتقل ملحقاتها والتي يسميها الزوارق والأدوات وعدة السفن والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة⁵⁷².

567 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 24.

568 - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2012، ص 44.

569 - مدحت ريان عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 3.

570 - انظر المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

571 - جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص 31.

572 - تنص المادة 52 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة الدائمة ملكاً للمشتري».

رغم الاختلاف في تعريف السفينة فقها وقضاء وفي قوانين الدول إلا أن المتفق عليه عند تحديد مفهوم السفينة، هو أنها تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة *engin flottant*، على هذا الأساس لا يمكن أن تعتبر سفينة الجسم الذي يتحرك في عمق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو والبحر معا مثل الطائرات الشراعية⁵⁷³.

كما أن صفة الآلة العائمة لا تكفي وحدها لاعتبارها سفينة، فلا بد أن تقوم الآلة العائمة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة، وتظل لها هذه الصفة ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها، وعلى النقيض من ذلك إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناء، فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يضيف عليه وصف السفينة⁵⁷⁴.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

ثار خلاف فقهي حول الطبيعة القانونية للسفينة فمنهم من يعتبرها مال منقول تسري عليها أحكام المنقول (الفرع الأول)، ومنهم من يشبهها بالعقار وبالتالي تخضع لبعض الإجراءات التي يخضع لها العقار (الفرع الثاني)، ومنهم من يشبهها بالشخص الطبيعي (الفرع الثالث).

الفرع الأول: السفينة مال منقول

تنص المادة 56 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة...»⁵⁷⁵، وبالرجوع أيضا للمادة 683 من التقنين المدني الجزائري في تعريفها للمنقول والعقار تنص على ما يلي: «كل شيء مستقر بجيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار، وما عدا ذلك من شيء فهو منقول»⁵⁷⁶.

تعتبر السفينة في مفهوم هذين النصين مال منقول، لأنها ليست مستقرة أو ثابتة، وهي معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر⁵⁷⁷.

الفرع الثاني: تشابه بعض أحكام السفينة ببعض أحكام العقار

على الرغم من اعتبار السفينة مال منقول تسري عليها أحكام الأموال المنقولة، إلا أنها مال منقول ذو طبيعة خاصة يجعلها تقترب من الأموال العقارية، وهي بهذه الصفة تختلف عن الأموال الأخرى⁵⁷⁸.

573- محمد بن عمار، «مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 106، 107.

574- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملححة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1993، ص 30.

575- المادة 56 من التقنين البحري الجزائري.

576- المادة 683 من القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري.

577- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 21.

578- عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 26.

فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما نجد أنها تخضع لبعض الإجراءات التي يخضع لها العقار.

فإذا كانت القاعدة أن انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي، فإن حال السفينة لا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به لدى الغير⁵⁷⁹، وهو ما نصت عليه المادة 49 من التقنين البحري الجزائري⁵⁸⁰.

نجد أيضا أن السفينة ترهن رهنا رسميا كالعقار ويتم شهر هذا الرهن بقيده في سجل السفن⁵⁸¹، وهذا ما نصت عليه المادة 56 الفقرة الثالثة من التقنين البحري الجزائري⁵⁸².

نجد أيضا الحجز على السفينة أقرب إلى الحجز العقاري منه إلى الحجز على المنقول، وحقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت، كحقوق الامتياز على العقار⁵⁸³.

مرد هذه الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة يعود غالبا أنها من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة الدولية والاقتصاد الوطني، حتى البعض يطلق عليها "عقارات البحر"⁵⁸⁴.

الفرع الثالث: تشابه أحكام السفينة ببعض أحكام الأشخاص

تختلف السفينة وإن كانت مالا عن غيرها من الأموال فليسفينة اسم، جنسية، حمولة، موطن ودرجة ومجموع هذه الخصائص يؤلف الحالة المدنية للسفينة التي تميزها عن غيرها من السفن، فالسفينة تشبه بهذا

الأشخاص دون أن تكون هي شخصا قانونيا⁵⁸⁵، فالسفينة بالرغم من تشابهها بالشخص الطبيعي إلا أنها تبقى محل موضوع قابل للتعامل فيها⁵⁸⁶.

579 - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 21.

580 - تنص المادة 49 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عملية نقل الملكية المتعاقبة.

ويكون قيدها الزاميا في سجل السفينة».

581 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 32.

582 - تنص المادة 56 الفقرة الثالثة من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «تعد السفن... وتكون قابلة للرهن، ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء ولا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف

ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن...»

583 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 32.

584 - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 22.

585 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 32، 33.

586 - محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 105.

خلاصة القول أن السفينة مال منقول لكنها لا تخضع لكل أحكام المنقول، وهي ليست عقار لكنها تخضع لأهم الإجراءات التي يخضع لها العقار، كما أنها ليست شخصا قانونيا ومع ذلك تشبه الأشخاص الطبيعية، وبالتالي تعتبر السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة.

المبحث الثاني: عناصر تحديد ذاتية السفينة

تحدد السفينة بعدة عناصر قانونية مما يجعلها ذات طبيعة خاصة تختلف عن الأشخاص والأموال لتؤدي وظيفتها البحرية، ومن هذه العناصر ما يحدد ذاتيتها داخل ذمة صاحبها (المطلب الأول)، ومنها ما يحدد ذاتيتها داخل المجتمع الدولي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: عناصر تحديد ذاتية السفينة داخل ذمة صاحبها

يقوم مالك السفينة بتصرفات قانونية على السفينة كما أنها تجري رحلات داخل موانئ الدول، فكان لزاما تحديد هذه السفينة بعناصر قانونية لكي تحدد ذاتية هذه السفينة داخل ذمة صاحبها ومن هذه العناصر اسم السفينة (الفرع الأول)، موطن السفينة (الفرع الثاني)، حمولة السفينة (الفرع الثالث)، وأخيرا درجة السفينة (الفرع الرابع).

الفرع الأول: اسم السفينة

يجب أن يكون لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن⁵⁸⁷، ولمالك السفينة الاختصاص في اختيار الاسم شرط خضوع منح الاسم أو تغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة وذلك بعد صدور قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية⁵⁸⁸، ويهدف تدخل السلطة إلى منع اختيار أسماء قد تحمله سفن أخرى⁵⁸⁹.

يجب أن يوضع اسم السفينة بشكل ظاهر على مقدمتها من الجانبين بحروف عربية ولاتينية⁵⁹⁰، ويجب الإشارة إلى أن ليس لمالك السفينة حق ملكية على الاسم الذي تم تسجيلها بها، أي أنه إذا انتهى التسجيل

بغرق السفينة أو تحطمها يصبح الاسم مباح لأي شخص استعماله، وقد عزف المشرع الجزائري عن تنظيم هذه الحالة خلاف ما ذهب إليه المشرع المصري والإنجليزي⁵⁹¹.

الفرع الثاني: موطن السفينة يقصد بموطن السفينة الميناء الذي تم فيه تسجيلها ويسمى مرفأ التسجيل أو المربط، وهو غير ميناء الاستغلال أو التجهيز الذي هو الميناء الذي تتخذ السفينة

587 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 33.

588 تنص المادة 16 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي:

589 محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 105.

590 تنص المادة 17 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى كل طرف منه...»، أما المادة 15 من نفس القانون تنص: «يجب أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاتينية على السفينة».

591 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 32.

قاعدة لاستغلالها ونشاطها فتتلقى فيه البضائع وتستقبل الركاب، وقد تسجل سفينة في ميناء ما ولكنها تباشر استغلالها في ميناء آخر⁵⁹².

وللسفينة موطن واحد محدد، فلا يجوز أن تتخذ السفينة لها أكثر من موطن ولا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل السفينة⁵⁹³، كما يوضع اسم ميناء تسجيل السفينة أي موطن السفينة تحت اسمها الوارد على مقدمتها بأحرف عربية ولا تلتية⁵⁹⁴. تظهر أهمية موطن السفينة في تعيين السفينة وتمييزها عن غيرها من السفن، كما أنه في هذا الموطن تجرى القيود الخاصة بالتصرفات التي ترد عليها من بيع ورهن⁵⁹⁵، والتي يتم التعرف عليها عن طريق سجل السفن الموجود في ميناء القيد⁵⁹⁶.

الفرع الثالث: حمولة السفينة

تعتبر حمولة السفينة عنصر هام من عناصر شخصية السفينة، وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة 18 من التقنين البحري الجزائري⁵⁹⁷.

يقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية أو هي نظام للقياس، ووحدة الحمولة هي الطن الحجمي أو البرميل وهو ما يساوي 2,83 مترا مكعبا أو مائة قدم مكعب⁵⁹⁸، وهذا بالنسبة للحمولات التي تقاس بالحجم، أما الحمولات التي تقاس بالوزن فوحدة القياس فيها يساوي ألف كيلوغرام⁵⁹⁹.

وقد أعلنت I.O.M المعاهدة الدولية لقياس الحمولة عام 1969 والتي دخلت حيز النفاذ 1982 أنها تطبق على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع لتعديلات جوهرية⁶⁰⁰. هناك نوعين من حمولة السفينة وهي:

1- حمولة كلية أو إجمالية: وتشمل فراغ السفينة بأكملها ويقصد بها سعتها مضافا إليها كافة الأبنية المقامة عليها⁶⁰¹.

2- حمولة صافية: وهي مدى ما تستطيع السفينة أن تقبله من بضائع وركاب، وبعبارة أخرى هي الحمولة الكلية بعد خصم فراغات الأماكن المخصصة لإقامة أفراد طاقم السفينة والفراغات المشغولة

592- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 34.

593- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 23.

594- المادة 15 من التقنين البحري الجزائري.

595- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 35.

596- عادل علي المقدادي،... الطبعة الرابعة، المرجع السابق، ص 29.

597- تنص المادة 18 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها».

598- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 35.

599- مدحت ريان عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 7.

600- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 25.

601- عادل علي المقدادي،... الطبعة الخامسة، المرجع السابق، ص 29.

بالآلات المسيرة والمراجل والفراغات المستعملة للملاحة وإدارة مناورات السفينة كحجرة القيادة وحجرة الخرائط.

أي أن الحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة، أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري لها⁶⁰².

تعتبر حمولة السفينة عنصر هام يأخذه مالك السفينة في اعتباره عند شراء سفينة أو بناء سفينة جديدة، لأن الحمولة تتخذ أساسا لتحديد كافة أنواع الضرائب والرسوم التي تفرض على السفن، مثل رسوم الموانئ والممرات الملاحية ورسوم الأرصفة والمناثر ورسوم الإرشاد⁶⁰³.

كما تتخذ السفينة أساسا لتقدير أجره النقل في حالة إيجار السفينة أو أساسا لتحديد مسؤولية مالك السفينة، كما تتخذ أساسا في تقدير التعويض الذي يستحقه الناقل مقابل التأخير في الشحن والتفريغ⁶⁰⁴.

كما لحمولة السفينة أهمية أيضا لأن القواعد المتعلقة بأمن السفن مثلا تختلف باختلاف الحمولة كذلك المؤهلات المطلوبة في الربان تحدد وفقا لحمولتها⁶⁰⁵.

الفرع الرابع: درجة السفينة

تمنح للسفينة درجة أو مرتبة تقدر لها بمراعاة كيفية بنائها وصفاتها البحرية وعمرها ومدى استوائها لشروط السلامة⁶⁰⁶، وقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، والمعيار في تقدير الدرجة إنما يكون بمقدار قدرتها على مواجهة أخطار البحر⁶⁰⁷، ولدرجة السفينة أهمية في تحديد ذاتيتها فضلا عن أنها محل اعتبار عند إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والنقل والتأمين⁶⁰⁸.

تتولى عادة مهمة تحديد درجة السفينة شركات خاصة، يطلق عليها بشركات التصنيف وهي كثيرة إلا أن أهمها في الوقت الحاضر *loyds register* وهي انجليزية، والأخرى *bureau vritas* وهي فرنسية⁶⁰⁹.

تقوم هذه الشركات بتقدير درجة السفينة بواسطة خبراءها منذ البناء، ويستمر هذا التقييم والإشراف أثناء حياة السفينة، كذلك فإنها تراقب الإصلاحات التي تجرى للسفينة وتلزمها بكشف دوري، وكل ذلك بغية تقدير درجتها وتحققها من جدارتها بالدرجة التي تحصلت عليها⁶¹⁰.

602- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 34.

603- مدحت ريان عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 12.

604- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 34.

605- محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 104.

606- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 35.

607- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 26.

608- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،

1988، ص ص 11، 12.

609- عادل علي المقدادي، ... الطبعة الرابعة، المرجع السابق، ص 30.

610- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 26.

إن الدرجات التي تصدرها هيئات التصنيف للسفينة ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول، وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات التصنيف يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة وإن كانت هذه القرينة قابلة للإثبات العكسي⁶¹¹، وإذا أخطأت شركات التصنيف في تقدير درجة السفينة فإنها تخضع للمسؤولية التعاقدية تجاه من تعاقد معها سواء كان المجهز أو المالك أو المؤمن، إلا أنها لا تخضع لهذه المسؤولية وإنما للمسؤولية التصيرية تجاه الغير الذي تعاقد مع مالك السفينة عندما يعتمد على البيانات التي تحدد درجتها، وفي هذه الحالة عليه إثبات خطأ شركات التصنيف عندما يحتج عليها بأن ضرر أصابه ناتج عن عدم دقة تقدير درجة السفينة⁶¹².

المطلب الثاني: عناصر تحديد ذاتية السفينة داخل المجتمع الدولي

لما كانت السفينة تنتقل عبر موانئ دول متعددة عبر العالم وجب إضافة عناصر أخرى لتحديد ذاتيتها داخل المجتمع الدولي ومن هذه العناصر: أوراق السفينة والعلامات المميزة لها (الفرع الأول)، جنسية السفينة (الفرع الثاني)، وتسجيل السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أوراق السفينة

يجب أن يكون على ظهر السفينة عدد معين من الأوراق والمستندات، بعض هذه الأوراق تقرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها، والبعض الآخر تقرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية⁶¹³، كل هذه الأوراق ما هي إلا وثائق رسمية تحملها السفينة أينما أبحرت، وتقدمها عند كل طلب إلى السلطات المختصة التي تقرضها القوانين والأنظمة⁶¹⁴.

تعدد المادة 189 من التقنين البحري الجزائري الأوراق التي يجب أن تكون على ظهر السفينة بنصها على ما يلي: «كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية»

تصدر شهادة الملاحة من طرف السلطة الإدارية المختصة، ومدة صلاحيتها سنة واحدة، حيث يجب تجديدها كلما انقضت هذه المدة⁶¹⁵.

كما يتعين على السفينة أن تحمل على متنها بالإضافة إلى الوثائق المذكورة الوثائق الواردة في المادة 200 من التقنين البحري الجزائري، وهي:

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

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

611 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 35.

612 - عادل علي المقدادي،... الطبعة الرابعة، المرجع السابق، ص 31.

613 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د.م.ن، 1995، ص 44.

614 - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 12.

615 - المادة 197 من التقنين البحري الجزائري.

-الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة،

-دفتر السفينة،

-يوميات المكنة والراديو،

-الوثائق الجمركية والصحية،

-جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة⁶¹⁶.

الفرع الثاني: جنسية السفينة

تشكل الجنسية رابطة قانونية بين الشخص والدولة وتتضمن فكرة ولاء الشخص للدولة من الناحية السياسية، فهي رابطة قانونية وسياسية بين الأشخاص لا بين الأموال⁶¹⁷، لكن نظرا للطبيعة الخاصة للسفينة في مباشرة أعمالها وتقلها من دولة إلى أخرى وغالبا تواجهها في منطقة أعالي البحار التي لا توجد عليها سيادة معينة لذلك كان من الضروري تمتع السفينة بجنسية معينة على سبيل المجاز لتحقيق انتمائها لتلك الدولة⁶¹⁸.

نجد أن الدول لا تمنح جنسيتها للسفن إلا بعد توفر شروط معينة، إذ لا تمنح الدول جنسيتها للسفينة بسهولة ويسر بل تشترط شروطا معينة لاكتساب هذه الجنسية، ولكل دولة مطلق الحرية في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن⁶¹⁹، وهذا ما تؤكدته المادة 91 الفقرة الأولى من اتفاقية قانون البحار 1982⁶²⁰.

تختلف الشروط التي تضعها الدول لاكتساب السفينة لجنسية دولة ما باختلاف الظروف الاقتصادية والصناعية.

أولاً-معايير منح الجنسية للسفينة في التشريعات المختلفة:

تختلف شروط منح الجنسية للسفينة من دولة لأخرى، إلا أنها تدور حول شروط ثلاث وهي:

1- **أن تكون السفينة مبنية في الدولة (شرط البناء الوطني):** ومن الواضح أن هذا الشرط لا تستلزمه إلا تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.

616- المادة 200 من التقنين البحري لجزائري.

617 **كمال حمدي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد، منشأة المعارف، د.م.ن، 1995، ص 47.

618 **مصطفى كمال طه**، القانون البحري...، 1993، المرجع السابق، ص 39.

619 **مدحت ريان عباس خلوصي**، المرجع السابق، ص 21.

620 تنص المادة 91 الفقرة الأولى من اتفاقية قانون البحار 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 96-05 الموافق لـ 10 يناير 1996، جريدة رسمية عدد 3 لسنة 1996 على ما يلي: «1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقم رابطة حقيقية بي الدولة والسفينة».

2- أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنين (شروط الملكية الوطنية): يهدف هذا الشرط إلى استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر حماية الدولة على السفن التي تمثل فيها المصالح الوطنية، على أن الدولة تحتاج إلى رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لذا لا تتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية⁶²¹.

3- أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين (شروط الطاقم الوطني): يقصد من ذلك إلى تهيئة أسباب العمل للوطنيين ورعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها، على أن هذا الشرط لا تتطلبه تشريعات الدول التي لا تتوفر لديها العدد الكافي من رجال الطاقم⁶²².

ثانيا: معايير اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية:

تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية وفق شروط وردت في التقنين البحري، وتتمثل هذه الشروط في:

1- شرط الملكية الوطنية: تنص المادة 28 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «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 لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال،
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين... إلخ»⁶²³.

فوفقا لهذا النص فإن السفينة لا يمكن منحها الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكا جزائري، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن يكون جميع الملاك متمتعين بالجنسية الجزائرية⁶²⁴.

2- شرط الطاقم الوطني: نصت المادة 28 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: «...كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر،...».

⁶²¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 37، 38.

⁶²² زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 10.

⁶²³ -المادة 28 من التقنين البحري الجزائري.

⁶²⁴ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 28.

وبالرجوع إلى المادة 413 من نفس التقنين نجدتها تنص على ما يلي: «يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية»⁶²⁵.

خاتمة:

قام المشرع الجزائري بتنظيم أحكام السفينة في التقنين البحري الجزائري ووضع لها إطار قانوني خاص بها، إذ اعتبرها من الأموال المنقولة وتطبق عليها أحكام الأموال المنقولة، إلا أنها رغم اعتبارها من الأموال المنقولة فهي تخضع لبعض أحكام العقار وأحكام الأشخاص لذا تعتبر ذات طبيعة قانونية خاصة.

لا يجب للسفينة أن تبحر في البحر أو عرض البحر إلا إذا توفرت على اسم، ودرجة تمنحها لها هيئات خاصة وحمولة، كما يجب أن تحمل على متنها بعض الوثائق الخاصة بها التي تفرضها عليها القوانين والأنظمة الخاصة، وفي الأخير يجب أن تتمتع بجنسية دولة ما والهدف من ذلك هو معرفة القانون الواجب التطبيق على التصرفات والجرائم التي تقع على متنها تقاديا لتتازع القوانين في هذا المجال.

نجد أن المشرع الجزائري حقيقة وضع نظام قانوني خاص للسفينة، لكنه عليه من حين إلى آخر تعديل الأحكام المتعلقة بالجزء الخاص بالسفينة في القانون البحري تماشيا مع تشريعات الدول الأخرى والتطورات الزاهنة التي تعرفها الملاحة البحرية وصناعة السفن.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب

- 1- **حمدي الغنيمي**، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 2- **زكي زكي الشعراوي**، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
- 3- **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- 4- **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 5- **كمال حمدي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد، منشأة المعارف، د.م.ن، 1995.
- 6- **محمود شحماط**، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.

⁶²⁵ - انظر المواد 28 و 413 من التقنين البحري الجزائري.

- 7-مدحت ربان عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993.
- 8-مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، د.م.ن، 1995.
- 9-مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1993.

ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

الرسائل الجامعية:

- 1-جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009.
- 2-خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2012.

المذكرات الجامعية:

- حياة حامي، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم القانونية، الجزائر، 1996.

ثالثاً: المقالات

- محمد بن عمار، «مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993.

رابعاً: النصوص القانونية

الاتفاقيات الدولية:

- 1-اتفاقية قانون البحار 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 96-05 الموافق لـ 10 يناير 1996، جريدة رسمية عدد 3 لسنة 1996.
- 2-الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مجال الاصطدام البحري الموقعة ببروكسل، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-172 لـ 08 جويلية 1964، جريدة رسمية عدد 55 لـ 08 جويلية 1964.

النصوص التشريعية:

- 1-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، المعدل والمنتم.
- 2-القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري.

