

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



الحالة القانونية للسفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات المينائية و البحرية

تحت اشراف

د/ سهام باسل

من اعداد الطالبين :

أحمد نطور

مروة مشحود

لجنة المناقشة :

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بريك الطاهر	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ سهام باسل	أستاذة محاضرة	مشرفا و مقررا
د/ فضيلة يسعد	أستاذة محاضرة	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شكر و تقدير

الحمد لله عز وجل حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه و الذي وفقنا لإتمام مذكرتنا
ونخص بالشكر و التقدير الأستاذة الفاضلة سهام باسل على توجيهاتها القيمة و على
دعمها و تشجيعها الدائم ، كما نتقدم بجزيل الشكر لأعضاء لجنة المناقشة على قبولهم
مناقشة هذه المذكرة .

كما نشكر كل من ساعدنا في اتمام انجاز هذه المذكرة

إهداء

الى من أوصى بهما رب العباد رغم أنهما ليسا معي الآن و أفترقدهما
كثيرا والديا العزيزين رحمهما الله و أسكنهما فسيح جناته

الى زوجتي و أولادي و أحفادي

الى أخي و أختي رحمهما الله

الى أخي الدكتور عبد القادر نظور

الى كل من يملك ذرة حب لي في هذا الكون وشجعني للعودة
للدراسة في هذا العمر و خاصة ابنتي الأستاذة أحلام نظور أهدى

هذا العمل

أحمد

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله وكفى

والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى صلى الله عليه وسلم

أهدي هذا العمل الى أمي الغالية الحبيبة سندي و قدوتي وأهديه

الى روح أبي الطاهرة

الى اخوتي أحبتي " أحمد شيما هبة فيزا و صالح "

الى كل من ساهم في مساندتي وتشجعي ولو بالقليل

الى كل من آمن بي

الى زميلي في العمل

وأخيرا أهديه الى نفسي.

مرورة

مقدمة

مقدمة :

تعتبر السفينة محور قواعد القانون البحري والأداة الرئيسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية، وقد اهتم المشرع الجزائري بهذه المنشأة البحرية و خصص لها حيزا كبيرا من نصوصه القانونية ، و هذا نظرا لخصوصية طبيعتها القانونية و التي تجمع بين أحكام المنقول من جهة ، وأحكام العقار من جهة أخرى، و قد عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري¹ بقوله " 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 "، و نظم قواعدها الخاصة في الفصل الثاني من الباب الأول من الكتاب الأول المتضمن الملاحة البحرية ورجال البحر في القانون البحري الجزائري تحت عنوان السفينة ، ومن أبرز القواعد القانونية الخاصة التي وضعها المشرع البحري هو منح السفينة حالة قانونية خاصة بها تشبه الى حد ما حالة الشخص الطبيعي و الشخص المعنوي و ذلك بهدف تمييزها عن غيرها من المنشآت الأخرى.

و تتمثل الحالة القانونية للسفينة في حالة مدنية تهدف الى تحديد هوية السفينة من خلال مجموعة من العناصر القانونية التي تبين شخصية السفينة كاسم و موطن خاص بها وعناصر تبين قيمتها كحمولة و درجة ، و عناصر تبين انتمائها كالجنسية، و حالة ادارية تعبر عن وجودها القانوني و تتمثل في تسجيلها في ميناء جزائري، و حصولها على مجموعة من الأوراق الادارية الضرورية لملاحتها و سلامتها البحرية.

وما جعل موضوع الحالة القانونية للسفينة موضوع يحظى بأهمية كبيرة كونه موضوع قاعدي و أساسي لتحديد هوية ووجود منشأة بحرية مثل السفينة ، والتي تمثل الأساس الذي يقوم عليه القانون البحري و التجارة البحرية خاصة في الجزائر، كون هذه الأخيرة تحوز على شريط ساحلي كبير و تشكل الملاحة البحرية فيها مصدرا هاما في الدخل القومي.

¹ - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ، جريدة رسمية عدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1988 جريدة رسمية عدد 47 مؤرخة في 27 جوان 1988 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 جريدة رسمية عدد 8 مؤرخة في 2010/08/18 .

و ترجع أسباب اختيار هذا الموضوع الى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية

فبالأسباب الذاتية التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع هو حبنا و شغفنا بالدراسات البحرية لاسيما و أن هذا المجال عمل فيه أحدنا لسنوات عديدة ، و أسباب موضوعية ترجع الى أن هذه الموضوع من صميم التخصص من جهة ، و رغبة في اثراء الجانب الفقهي في هذا الموضوع خاصة وأنه خلال دراستنا وجدنا نقص كبير في تناول هذا الموضوع خاصة بالنسبة للحالة الادارية مما أدى الى اعتمادنا بشكل أكبر على النصوص القانونية .

و تهدف هذه الدراسة الى تسليط الضوء على القواعد المنظمة لحالة السفينة وعناصرها و كذلك طريقة تسجيلها و الوثائق التي يجب أن تحملها أثناء ملاحتها البحرية و تعريف القارئ بهذه القواعد و المهتمين و الناشطين في المجال البحري ، و اثراء الجانب الفقهي خاصة كما أسلفنا في الفصل الثاني المتعلق بالحالة الادارية و الذي سجلنا من خلال بحثنا نقصا في المراجع التي تناولتها خاصة فيما يتعلق بالوثائق الادارية.

وخلال فترة بحثنا واجهتنا صعوبات تتمثل في نقص المراجع في القانون البحري خاصة الجزائرية منها، و خاصة فيما يتعلق بالحالة الادارية للسفينة .

و اذا كان المشرع الجزائري من خلال القانون البحري تضمن كيفية تحديد الحالة المدنية والادارية للسفينة و أسهب في ذلك فهل وفق فعلا في تحديد هوية السفينة ووجودها الفعلي، وعليه يمكننا طرح الاشكالية التالية :هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم الحالة القانونية للسفينة في القانون البحري الجزائري ؟

ويمكن أن تتبثق عن هذه الاشكالية تساؤلات فرعية تتمثل في

ماهي عناصر الحالة المدنية للسفينة ؟

ماهي عناصر الحالة الادارية للسفينة ؟

للإجابة عن هذه الاشكالية اتبعنا المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة للحالة المدنية و الادارية للسفينة ، و المنصوص عليها في القانون البحري

وبعض النصوص التنظيمية ، كما اعتمدنا المنهج الوصفي من خلال تعريف و تحديد عناصر السفينة و مختلف الوثائق الادارية الخاصة بها .

وذلك من خلال تقسيم خطة البحث الى فصلين حيث تناول الفصل الأول الحالة المدنية للسفينة و الذي قسم بدوره الى مبحثين أين تناول المبحث الأول عناصر شخصية السفينة ، و المبحث الثاني جنسية السفينة.

أما الفصل الثاني تناولنا فيه الحالة الادارية للسفينة و الذي قسم الى مبحثين تناولنا في المبحث الأول نظام تسجيل السفينة ، و في المبحث الثاني أوراق السفينة .

وختمنا دراستنا بخاتمة تتضمن أهم النتائج و الاقتراحات.

الفصل الأول

الحالة المدنية للسفينة

الفصل الأول: الحالة المدنية للسفينة

تعتبر الحالة المدنية للسفينة من بين القواعد الخاصة التي تميز هذه المنشأة البحرية خاصة وأنها في الأصل منقول، و المنقول لا يتمتع بحالة مدنية إلا أن السفينة منقول ذو طبيعة قانونية خاصة وضعت له قواعد تتماشى مع خصوصيته، و يتضمن نظام الحالة المدنية مجموعة من العناصر التي تعكس مدى دقة و تحديد هوية السفينة و تضي عليها طابعا قانوني خاصا، وتوضح بصورة معمقة وضع ومركز السفينة القانوني و خصائصها الذاتية .

و تتمثل هذه العناصر في عناصر تحدد هويتها و أخرى تحدد قيمتها ، و عناصر تحدد انتماءها و جنسيتها، و قد تعرض لها المشرع الجزائري من خلال القانون البحري الجزائري في الفصل الثاني من الكتاب الأول المعنون بالملاحة البحرية و رجال البحر تحت عنوان شخصية السفينة و جنسيتها¹ ، و التي ستكون محل دراستنا في هذا الفصل من خلال تقسيمه الى مبحثين أساسيين حيث سنتناول في المبحث الأول (عناصر شخصية السفينة) وفي المبحث الثاني (جنسية السفينة) .

¹ - انظر المواد 13-33 من القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم

المبحث الأول: عناصر شخصية السفينة

تشكل عناصر شخصية السفينة أحد أهم الجوانب الأساسية في نظام الحالة المدنية الخاص بها و اللازمة لتعيينها و تحديدها تحديدا دقيقا ، و تمييزها عن غيرها من السفن الأخرى، و التي تجعل السفينة ذات كيان مستقل و قائم بذاته و تمنح لها طابعا مميزا و مستقلا ، تضمنها المشرع الجزائري في المادة 14 من القانون البحري الجزائري، فمن خلال هذه المادة نجد أن عناصر شخصية السفينة هي عناصر تحدد هويتها و قيمتها و يمكن تقسيم هذه العناصر الى عناصر تحدد هوية السفينة و تتمثل في الاسم و الموطن و عناصر تحدد قيمتها و هي الحمولة و الدرجة ، و بناءا على ذلك قمنا بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين أساسيين حيث نتناول في المطلب الأول (العناصر المحددة لهوية السفينة) وفي المطلب الثاني (العناصر المحددة لقيمة السفينة) .

المطلب الأول: العناصر المحددة لهوية السفينة

منح المشرع الجزائري للسفينة عناصر تحدد هويتها و هذا ما جعل الفقه يشبه هذه الأخيرة بالأشخاص، و ذلك بهدف تمييز السفن عن بعضها البعض و إعطائها كيانا مستقلا ووجودا قانونيا، و من أبرز العناصر التي تحدد هويتها اسمها وموطنها و هما عنصران مترابطان ووجودهما معا يضيفي على السفينة تحديدا لذاتيتها و هويتها و تعتبران بمثابة بطاقة تعريف لها و نتناول في المطلب الأحكام المتعلقة بهذين العنصرين من خلال تقسيمه الى فرعين أين نتناول في الفرع الأول(اسم السفينة) ، و في الفرع الثاني (موطن السفينة) .

الفرع الأول: اسم السفينة

نظم المشرع الجزائري اسم السفينة في المواد 16 و 17 من القانون البحري الجزائري وبموجب القرار المؤرخ في 05 أفريل 1989¹، و الذي يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ووضع أحكاما لاسم السفينة حيث يجب أن تحمل اسما يميزها عن غيرها من السفن الأخرى والذي تستخدمه هذه الأخيرة في جميع تعاملاتها التجارية و رحلاتها البحرية

¹- القرار المؤرخ في 05 أفريل 1989 الذي يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، جريدة رسمية عدد 20 مؤرخة في 1989/05/17

و نتناول في هذا الفرع الشروط الواجب توافرها في اسم السفينة(أولا) ثم اجراءات الحصول على اسم السفينة (ثانيا) وأهمية منح اسم للسفينة (ثالثا) .

أولا: الشروط الواجب توافرها في اسم السفينة

حتى يكون اسم السفينة مطابق للقانون ومعترف به في القانون البحري الجزائري لابد أن يتوفر على الشروط التالية :

1-أن تكون السفينة التي تحمل اسما مميزا تساوي أو تتجاوز حمولتها 10 طن

1.

2- يجب أن يكون الاسم من أسماء الشهداء أو الشخصيات الكبرى في التاريخ الجزائري أو باسم الجبال أو المناجم أو الوديان أو المدن الجزائرية و كذلك الأسماك² .

3-يجب كتابة أحرف الاسم باللغة العربية مصحوبة باللغة اللاتينية على مقدمة السفينة³ .

4-يجب أن يكون الاسم مصحوبا برقم تسجيل و على مكان ظاهر من السفينة

4.

وما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري لم يذكر أية شروط فيما يتعلق باللون المستعمل في طلاء سفنه أو لون الاسم، لكن المعروف عن السفن الوطنية التجارية التابعة للمؤسسة الجزائرية الوطنية للنقل البحري⁵ ALGERIE FERRIE تعتمد على اللونين الأبيض والازرق وهذه السفن هي باجي مختار³، والجزائر²، وطاسيلي²، وطارق ابن زياد

ثانيا : اجراءات منح الاسم و تغييره

يتم منح اسم للسفينة بناء على تصريح يقدمه مالکها للسلطة الادارية البحرية لميناء التسجيل، ويجب أن يرفق هذا التصريح بمجموعة من الوثائق و التي تتمثل في عقد الملكية أو عقد البناء ومميزات السفينة⁶ ، و يجب أن يستوفي الاسم الشروط السابقة كما يجب أن

1- أنظر المادة 02 من القرار السابق الذكر

2 - أنظر المادة 10 من نفس القرار

3- أنظر المادة 17 من القانون البحري الجزائري

4 - أنظر المادة 15 من القانون البحري الجزائري

5- ALGERIE Ferrie: هي الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري الخاصة بنقل المسافرين تأسست سنة 1987، تملك

أسطول بحري متكون من 3 سفن تجارية وهي طارق ابن زياد¹، باجي مختار³، الجزائر²

6- المادة 04 من القرار السابق الذكر

توافق السلطة الادارية المختصة عليه، فالأصل أن المالك حر في اختيار اسم سفينته لكن هذه الحرية مقيدة بموافقة السلطة الادارية البحرية المختصة، وهذا ما نصت عليه المادة 16 من القانون البحري الجزائري بقولها "يجب أن تحمل السفينة اسما يميزها عن غيرها من العمارات البحرية الاخرى و يختص مالك السفينة باختيار اسمها و يخضع منح الاسم و تغييره للسلطة الادارية البحرية المختصة كما أن شروط منح الاسم و تغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

وعليه متى استوفي اسم السفينة الشروط القانونية المنصوص عليها في القرار الوزاري يقوم المالك بتقديم تصريح للإدارة البحرية المختصة التي يريد تسجيل سفينته فيها، و يحصل على اسم السفينة عند موافقة هذه الأخيرة ، و فرق المشرع الجزائري في السلطة البحرية المختصة بين السفن التي تساوي أو تفوق 100 طن، حيث يقدم التصريح للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، أما السفن التي تقل عن 100 طن تقدم طلب التصريح للإدارة البحرية المحلية¹.

والجدير بالذكر أن الاسم يمكن أن يتم تغييره ، وهذا التغيير يتطلب تعديل في كافة السجلات الرسمية، وتحديث البيانات الخاصة بالسفينة لدى السلطات المعنية، ووجب أن يقترن بعملية التسجيل الرسمي وذلك في السجل الوطني التابع لدولة العلم، و بترخيص مسبق من السلطة الادارية البحرية المختصة²، كما أن المالك يملك حق على هذا الاسم أي أنه اذا هلكت السفينة أو غرقت و أصبحت غير موجودة أو تم بيعها فللمالك أن يحتفظ باسمها قصد منحه لسفينة أخرى، و في هذه الحالة يجب أن يتبع الاسم برقم روماني حتي يتميز عن الاسم الأول³.

ثالثا : أهمية منح اسم للسفينة

يساعد الاسم في اظهار كافة المسؤوليات القانونية الخاصة المترتبة التي تقع على عاتق السفينة من خلال البحث في السجل ،وكذلك بالنسبة لأفراد طاقمها ،كما يساهم في تسريع آلية الملكية والتوثيق بالنسبة لدولة العلم ،ويسهل في عملية تحديد ملكية السفينة

¹ - أنظر المادة 04 من القرار السابق الذكر

² - أنظر المادة 06 من القرار السابق الذكر

³ - المادة 08 من القرار السابق الذكر

وكذلك حماية حقوق مالكيها ومجهزيها، وهذا ما يمكن من تتبعها في السجلات العالمية مثل تلك السجلات الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية¹ OMI.

الفرع الثاني: موطن السفينة

لا بد من أن يكون للسفينة موطنًا خاصًا وذلك لطبيعتها الخاصة، وحرصًا على ذلك يعد الموطن أحد أهم العناصر الرئيسية المكونة لنظام الحالة المدنية للسفينة، وهو الميناء الذي تسجل فيه ويختلف عن ميناء الاستغلال، و نتناول من خلال هذا الفرع تعريف الموطن (أولاً) ثم أهمية وجود الموطن (ثانياً)

أولاً: تعريف الموطن

موطن السفينة يعرف في القانون البحري على أنه الميناء الذي يتم تسجيلها فيه و يطلق عليه ميناء الربط أو التسجيل، و الذي يختلف عن ميناء التجهيز و الاستغلال² حيث يمكن أن تسجل سفينة في ميناء و تباشر نشاطها في ميناء آخر، كأن تسجل في سكيكدة و تمارس نشاطها في وهران مثلاً، و يجب أن يذكر موطن السفينة بصورة ظاهرة أسفل اسمها طبقاً لنص المادة 17 من القانون البحري الجزائري، ويتعين على كل سفينة أن تتحدد موطنًا قانونيًا يتمثل في ميناء قيدها أو تسجيلها، والذي يختاره مالكها الذي يملك الحق في تغييره، وتحديد موطن السفينة مرهون بإرادة هذا الأخير .

وما يجدر الإشارة إليه أن كل سفينة ملزمة بالتسجيل في أحد الموانئ الجزائرية وهذا ما نصت عليه المادة 34 من القانون البحري الجزائري³، و بالتالي ملزمة باتخاذ موطن محدد وينتهي التسجيل نهائيًا بالشطب من دفتر التسجيل الخاص بالسفن وبتحقق حالات المادة 37 من نفس التقنين⁴، و لا يجوز أن تتخذ السفينة أكثر من موطن فيكون لها موطن واحد فقط هو ميناء تسجيلها⁵.

¹ - OMI: هي المنظمة البحرية العالمية الخاصة بالشؤون البحرية تابعة للأمم المتحدة متخصصة في تطوير الأمن

والسلام و العدالة و النقل البحري

² - العربي بوكعبان، القانون البحري، دط، منشورات الألفية الثالثة، وهران، 2010، ص 54

³ - أنظر المادة 34 من القانون البحري الجزائري وراجع كذلك المبحث الأول من الفصل الثاني المتعلق بتسجيل السفينة، ص 28-37

⁴ - أنظر المادة 37 من القانون البحري الجزائري وراجع كذلك الفرع الرابع من المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الثاني،

ص 32

⁵ - أنظر الفقرة الأخيرة من المادة 17 من القانون البحري الجزائري

ثانيا : أهمية تحديد الموطن

إن تسجيل السفينة في ميناء محدد له أهمية كبيرة جدا تتجلى في عدة نقاط ، لعل أهمها أن موطن السفينة يحدد الاختصاص القضائي في حالة وجود نزاع يخص السفينة من جهة و تحديد القانون الواجب التطبيق عليها من جهة أخرى، كما يفيد في توجيه الإعلانات القانونية للسفينة، و كذلك شهر كل التصرفات القانونية و الحقوق العينية الواردة عليها من بيع ورهن و غيرها¹ .

إضافة الى اسم و موطن السفينة ألزم المشرع الجزائري السفن الوطنية بحمل علامات مميزة لتمكن من معرفتها و على أن تحدد هذه العلامات بمرسوم لمعرفة الشروط و الظروف التي يجب فيها حمل العلامات المميزة على السفن ورايتها الوطنية² .

المطلب الثاني: العناصر المحددة لقيمة السفينة

إذا كان الاسم والموطن يحددان هوية السفينة فإن هناك عناصر أخرى تساعد في تحديد قيمة السفينة و قدرتها على الملاحة البحرية و هما الحمولة و الدرجة، و هما عنصران متلازمان مكملان لبعضهما البعض ، و سنتناول الأحكام المنظمة لهما من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين حيث جاء في الفرع الأول(حمولة السفينة) ، و في الفرع الثاني (درجة السفينة).

الفرع الأول: حمولة السفينة

تلعب الحمولة دورا أساسيا وضروريا في تكوين الحالة المدنية الخاصة بالسفينة و تعبر عن قيمتها و مواصفاتها، و تعتبر الحمولة عنصرا جوهريا حيث ترتبط ارتباطا وثيقا بالنشاط الملاحي والاقتصادي الذي تختص به السفينة وتؤديه، فالحمولة سواء كانت بضائع أو ركاب تمثل الغاية والهدف والعامل الأساسي من تشغيل وعمل السفينة، وتشكل محلا للعديد من التصرفات القانونية ،وسنتناول في هذا الفرع مفهوم نظام الحمولة (أولا) و إجراءات الحصول على شهادة الحمولة(ثانيا) .

¹ - محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري، دط ، دار الهدى ، عين مليلة ، 2010 ، ص 25
² - محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دط ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، 2010 ، ص 24

أولا : مفهوم الحمولة

يقتضي تحديد مفهوم الحمولة تعريفها (1) و تحديد أنواعها (2).

1- تعريف الحمولة

تعتبر الحمولة عنصرا من عناصر شخصية السفينة¹، و يقصد بها سعة السفينة المعدة للاستعمال²، ويقصد بها كذلك سعة السفينة الحجمية، و وحدتها هي الطن الحجمي أو البرميل و هو ما يساوي 2.83 متر مكعب أو مائة قدم مكعب، و هذا بالنسبة للحمولات التي تقاس بالحجم ، أما بالنسبة للتي تقاس بالوزن فوحدة القياس هي ألف كيلوغرام³، و لقد حددت المعاهدة الدولية لقياس الحمولة⁴ الصادرة عن المنظمة الدولية البحرية كيفية حساب الحمولة و تحديدها وفقا لمعايير عالمية ،حيث كانت كل دولة تقوم بحساب حمولة سفنها التجارية حسب نظامها الخاص ،و بموجبها يتم اصدار شهادة دولية لكل سفينة تم تحديد حمولتها القائمة والصالفة ،وتقوم الإدارة بإصدارها أو أية منظمة او إدارة دولية أو أي شخص تعترف به ،على أن تتحمل الإدارة المسؤولية الكاملة عن هذه الشهادة ،وصلاحية هذه الشهادة تعطى للسفن التي يزيد طولها عن 75 متر بعد إجراء عملية المسح ،وتظل شهادة الحمولة صالحة طوال فترة خدمة هذه السفينة .

2-أنواع الحمولة :

تنقسم الحمولة الى ثلاثة أقسام أساسية

أ- الحمولة الاجمالية الكلية:

وتتمثل في مجموع فراغ السفينة و جميع سعتها بما في ذلك المنشآت القائمة و الفراغات المخصصة لإدارة مناوراتها كحجرة القيادة والخرائط فهي تعبر عن الأبعاد الحقيقية للسفينة .

¹ - أنظر المادة 18 من القانون البحري الجزائري

² - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، ط 1 ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 1998، ص 29

³ - كميلة أعراب ، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الثامن ، بدون سنة النشر ،

ص 195

⁴ - معاهدة قياس الحمولة و تعرف ايضا بالاتفاقية الدولية لقياس الحمولة لعام 1969 هي معاهدة دولية تحدد طريقة قياس حمولة السفن

ب-الحمولة الاجمالية :

و هي مجموع فراغات السفينة الداخلية و تشمل حمولة تحت السطح الكلية و حمولة الفراغ بين السطح الثاني و السطح العلوي ، و حمولة الفراغ على السطح العلوي و التي لها وسيلة إغلاق دائمة و تحذف منها الفراغات السابق ذكرها في الحمولة الاجمالية الكلية¹ .

ج-الحمولة الصافية :

تمثل مجموع الفراغ الذي يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص ،و التي تعبر فعلا عن أهلية الاستغلال التجاري للسفينة، وتختلف الحمولة من سفينة الى أخرى² .

ثانيا : اجراءات الحصول على شهادة الحمولة

يتم الحصول على شهادة الحمولة من خلال تقديم طلب من قبل مالك السفينة و تقوم السلطة الادارية البحرية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الاجمالية و الحمولة الصافية و كذلك قياسها³ ،و التي تكون محددة بموجب قرار من الوزير المكلف بالمالية مع الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار وزاري مشترك بينهما⁴ ، و تتم المعايير بناء على الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها، و قد أسند المشرع الجزائري مهمة معايرة السفن و تحديد حمولتها الى كل من مؤسستي التصنيف وذلك بموجب قرارين وزارين مؤرخين في 19/09/1977 و 22/10/1977 وذلك لإجراء المعايرة و إصدار شهادات الحمولة للسفن الحاملة للراية الوطنية⁵، و تسلم شهادة الحمولة لمالك السفينة و يجب أن يقدم نسخة من هذه الشهادة في مكتب تسجيل السفينة⁶ .

¹- ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية و المصرية دراسة مقارنة ، "ماهية السفينة، ملكية السفينة، حقوق الامتياز البحرية، الرهن البحري، الحجز على السفينة"، ط1، المكتب الجامعي الحديث ، مصر، 2015، ص38

2-هاني دويدار، موجز القانون البحري، دط ، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص55-56.

³ - أنظر المادة 20 من القانون البحري الجزائري

⁴-انظر المادة 21 من القانون البحري الجزائري

⁵ - وناسة بوخميس ، النظام القانوني للسفن في القانون البحري الجزائري ، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية ، المركز الجامعي تمناست ، العدد 7 ، 2012 ، ص 77

⁶ - أنظر المادة 23 من القانون البحري الجزائري

ثالثا: أهمية تحديد الحمولة

تساهم تحديد حمولة السفينة في تحديد رسوم دخول السفينة للموانئ و الخروج منها و الرسو على الأرصفة و المكوث فيها، و مصاريف الإرشاد و القطر البحري، كما تساهم في تحديد الأجرة في حالة إيجار السفينة للاستغلال، و كذلك تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية التي تحدثها السفينة للغير، ولهذا تعتبر الحمولة عنصرا جوهريا في تحديد قيمة السفينة¹.

الفرع الثاني: درجة السفينة

تعمل هيئات الاشراف البحري المعتمدة دوليا على تصنيف السفن حسب قوتها و متانة بنائها و مدى استيفائها لكافة الشروط و المعايير المدرجة من قبلها، و درجة السفينة تعتبر أحد أهم العناصر المحددة لذاتيتها و استقلاليتها و بالتالي تحديد قيمتها، و سنتناول في هذا الفرع تعريفها (أولا) و كيفية تقديرها (ثانيا).

أولا : تعريف درجة السفينة

هي الوضع أو التصنيف الفني الذي تمنح بموجبه للسفينة ترتيب معين، ويتم ذلك عن طريق هيئات معتمدة دوليا ذات خبرة في المجال البحري، وذلك بناء على خصائصها التقنية و حالتها العامة، و مدى تطابقها مع كافة معايير الملاحة و السلامة و الأمن البحري المعمول بهما ، و مدى تقيدها بما جاءت به الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار "SOLAS"²، و يستدل بدرجة السفينة كمعيار أساسي و جوهري يدل على مدى قوة و متانة و صلاحية السفينة لمزاولة نشاط الملاحة البحرية في مجال النقل البحري، بنوعيه سواء كان يمارس ساحليا أو على مستوى أعالي البحار.

¹ - محمود شحمات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 26

² محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة 1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض،

المملكة العربية السعودية، 2012، ص 53. Solas. : هي اتفاقية دولية خاصة بحماية الأرواح في البحر.

ثانيا : تقدير درجة السفينة

تتابع هيئات الإشراف البحري عملية البناء والصيانة والكشف الدوري للسفن ومن أشهر هذه الهيئات اللويدز الإنجليزية المعتمدة في الجزائر بالقرار الوزاري المصادق عليه والمؤرخ في 1977/10/20، ونجد في الجهة الأخرى المكتب الفرنسي للإشراف فيري تاس، وهو الآخر تم اعتماده في الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 1973/01/02، وتعد الدرجات التي تصدرها هيئات الإشراف البحري قرينة بسيطة على مدى جاهزية وصلاحيات السفن لممارسة نشاط الملاحة البحرية وهي قرينة قابلة للإثبات العكسي¹، وتقوم مسؤولية هيئات الإشراف البحري عن الأخطاء التي قد يرتكبها خبائها في عملية التقدير والتصنيف وتختلف مرتبة السفينة حسب المتانة والقوة والقدرة والصلابة، وكذا حسب عملية وطريقة البناء ومدى استيفائها للتصنيفات و للمعايير الموضوعه في تقدير الدرجة، وكذا قدرتها على مواجهة أخطار البحر، وتعمل هذه الشركات على تقدير درجة السفينة بواسطة خبائها منذ عملية البناء، ويسير هذا التقييم والإشراف طوال مدة خدمة وحياة السفينة، وتقوم أيضا بمراقبة جميع الإصلاحات والتعديلات التي تجرى للسفينة على مستوى أحواض التصليح وتتابعها بكشف دوري وكل هذا بغية إثبات مدى جدارة واستحقاق السفينة للدرجة التي تحصلت عليها، والشهادة التي تمنحها شركة الإشراف للسفينة تقوم على قرينة قابلة للإثبات العكسي، في حالة ماذا كانت السفينة تختلف من حيث المتانة وطريقة البناء ومدى توفرها ومطابقتها لكافة معايير وشروط السلامة البحرية بما يقتضي تصنيفها من ناحية القيمة التجارية و الاقتصادية في مجال النقل البحري².

المبحث الثاني: جنسية السفينة

تعد الجنسية من أبرز عناصر الحالة المدنية للسفينة فهي بمثابة رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص ودولة معينة، والمتعارف عليه أن الجنسية تمنح في الأصل للأشخاص دون الأموال، إلا أن المتفق عليه في القوانين الحديثة هو أن تتمتع السفينة بالجنسية وتكتسبها بصفة عادية، ولطالما لعبت الجنسية دورا كبيرا في إبراز الانتماء والسيادة والتبعية

¹ محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 27

² المرجع نفسه، ص 27.

القانونية والمدنية ، و يجب أن تحصل السفينة على جنسية دولة معينة و تحظى بحمايتها و لمعرفة الأحكام التي نظمها المشرع الجزائري فيما يخص الجنسية نتطرق في المطلب الأول (تعريفها و أهمية اكتسابها) ، و في المطلب الثاني (شروط اكتساب الجنسية الجزائرية)، وفي المطلب الثالث (آثار اكتساب الجنسية الجزائرية).

المطلب الأول : تعريف الجنسية وأهمية اكتسابها

حاول الفقه إعطاء تعريفات عديدة للجنسية نظرا للأهمية التي تحظى بها هذه الحالة السياسية بالنسبة للسفينة و ما ترتبه من آثار قانونية ونتناول على ضوء ذلك تعريف الجنسية (أولا) ثم أهمية اكتساب السفينة لجنسية (ثانيا).

الفرع الأول : تعريف الجنسية

عرفها الفقه على أنها تلك الصفة القانونية التي تكتسبها السفينة عند تسجيلها في سجل وطني تابع لدولة معينة مما يجعلها خاضعة لسلطان إرادتها ولسيادتها في عرض البحر ، ويترتب عليه منح السفينة الحق في رفع علم الدولة ومنحها مجمل الحماية الدبلوماسية والقانونية السيادية في ممارسة نشاطها البحري الملاحي في أعالي البحار دون أية قيود أو تعقيدات أو تدخلات خارجية فيها، ونظرا لأهمية السفينة في الحياة الاقتصادية للدولة فقد تم اعتماد مبدأ قانوني مفاده أن لكل دولة بتشريعاتها الخاصة الاستقلالية الكاملة في إعطاء جنسيتها بما يتوافق مع مصالحها وسياستها الوطنية ومعاملاتها الخارجية¹.

الفرع الثاني: أهمية اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية

تبرز أهمية الجنسية في احتكار الدولة لنشاط الملاحة الساحلية والصيد البحري للسفن الذاتية الوطنية التي تقع تحت لواء رابقتها السيادية، كما تظهر هذه الأهمية عندما تبحر السفينة في أعالي البحار حيث أن جميع التصرفات القانونية التي تحدث على ظهر السفينة

¹ زعور عبد السلام، الاحكام القانونية لمنح الجنسية للسفينة وفق القانون البحري الجزائري، مجلة الأبحاث القانونية السياسية، المجلد 12، العدد4، شهر 12، سنة 2021، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، الجزائر، ص262-263.

تخضع لقانون العلم كما تظهر هذه الأهمية كذلك في حل مسألة تنازع القوانين¹ حيث يعتبر ضابط الجنسية معيار أساسي لتحديد القانون الواجب التطبيق.

المطلب الثاني : شروط اكتساب السفينة الجنسية الجزائرية

تختلف الشروط التي تمنح على أساسها الجنسية للسفينة من دولة لأخرى، وتعتبر أهم هذه الشروط في شرط الملكية الوطنية، شرط الطاقم الوطني، شرط البناء الوطني ونظرا للمكانة التي تحوز عليها السفينة في النشاط التجاري للدول فقد تم الاعتراف بمنحها الجنسية، ومما سبق تتغير هذه الأخيرة من دولة الى أخرى وذلك حسب حرية هذه الدول في عملية وضعها وسنها ذلك بما يتماشى مع سياستها الاقتصادية والتجارية، والجزائر كغيرها من الدول المطلة على البحر اعتمدت في قانونها البحري وطني شروطا لمنح الجنسية².

و ترك القانون الدولي البحري الحرية للدولة في تحديد شروط منح الجنسية للسفينة وهذا ما نصت عليه اتفاقية جنيف 1958 المتعلقة بأعالي البحار³ في المادة الخامسة منها حيث تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها الى السفن وشروط تسجيلها وحققها برفع علمها، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982⁴ التي أخذت بنفس المعنى حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 91 منها على: (تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وكيفية تسجيل السفن في إقليمها والحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة) و يمكن تحديد ثلاثة شروط أساسية لاكتساب السفينة للجنسية ، سنتناول في الفرع الأول (شرط الملكية الوطنية) و في الفرع الثاني (شرط البناء الوطني) و الفرع الثالث (شرط الطاقم الوطني)

¹ - محمود شحات، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 32

² حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر

القانون البحري والنقل، العدد 4، 2016، ص2.

³اتفاقية جنيف: هي اتفاقية تم إصدارها من طرف المنظمة الدولية البحرية بجنيف السويسرية سنة 1958 والمتعلقة بأعالي البحار.

⁴ - اتفاقية الأمم المتحدة: هي اتفاقية صادرة عن المنظمة الدولية البحرية سنة 1982 جاءت بنفس إجراءات اتفاقية جنيف أي اتفاقية مكملة.

الفرع الأول : شرط الملكية الوطنية:

يقصد به أن تكون السفينة مملوكة لأشخاص وطنيين من رعايا الدولة ،سواء كانوا أشخاص طبيعيين أو معنويين، أي يجب أن تكون السفينة مملوكة كلها أو جزء منها لوطنيين حتى تمنح لها الجنسية، حيث تلعب الملكية الوطنية دورا بالغا في إبقائها تحت التبعية الاقتصادية للدولة المانحة لها لجنسيتها، لذلك اشترطت أغلبية القوانين الحديثة الملكية الوطنية الكاملة للسفينة كأساس لمنحها الجنسية¹ ،و تجدر الإشارة إلى أن القانون البحري الفرنسي اشترط أن تكون السفن الفرنسية مملوكة في نصفها على الأقل للفرنسيين وإذا تعلق الأمر بشركة التضامن وجب أن يكون 50% من رأس مالها مملوك للفرنسيين أما الأنواع الأخرى من الشركات فيشترط أن يكون مجلس الإدارة أو المراقبة مكونا أغليته من الفرنسيين، أو أن يكون رئيس مجلس الإدارة أو المدير العام إن وجد من الفرنسيين و بالمقارنة مع نظيرتها بريطانيا فقد اشترط قانون الملاحة أن تكون السفينة البريطانية مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد والتجنس، وإذا كان المالك شركة فيجب أن يكون مركزها الرئيسي واقعا في نطاق الممتلكات البريطانية.²

وقد اجتمع التشريع الأمريكي في ذات النقطة مع نظيره الإنجليزي والفرنسي في أن تكون السفينة الأمريكية مملوكة بأكملها لأمريكيين سواء بالميلاد أو التجنس، بالذهاب الى التشريعات البحرية العربية التي اشترطت أن تكون السفينة مملوكة في جزء كبير منها للوطنيين ،غير أن بعض الدول النامية التي تحتاج الى استغلال رؤوس الأموال الأجنبية لنقص ثروتها القومية، قد تسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها وتشرف على استغلال هذه السفن لتحقق من هذا الاستغلال الفائدة المرجوة ، وكذا كي لا يتعارض مع مصالحها الاقتصادية وضمان تواصل تقديمها لخدماتها دون انقطاع³.

و لقد تعرض المشرع الجزائري لشرط الملكية الوطنية في المادة 28 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على "لكي تتحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري "حيث نجد المشرع الجزائري فرق بين الشخص الطبيعي و المعنوي.

¹- زعرور عبد السلام ، المرجع السابق ، ص 268

²- المرجع نفسه ، ص 268

³- المرجع نفسه ،ص 268

فبالنسبة للشخص الطبيعي لابد أن يتمتع بالجنسية الجزائرية سواء كانت أصلية أو مكتسبة فلم يفرق المشرع الجزائري ، أما بالنسبة للشخص المعنوي فالشركات مثلا شركات الأشخاص وجب أن يكون الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية متمتعين بالجنسية الجزائرية ، وبالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص أما بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة من جنسية جزائرية، وما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه جعل من الملكية الوطنية شرطا جوهريا لمنحها الجنسية الجزائرية¹ ، هذا ونجد المشرع الجزائري عدل نص المادة 28 بموجب تعديل القانون البحري في 1998 حيث كان سابقا يشترط نسبة 51 من الملكية الوطنية لكن في التعديل الأخير أصبح يشترط الملكية الوطنية الكاملة² .

الفرع الثاني : شرط البناء الوطني:

لقد جعلت بعض الدول هذا الشرط شرطا أساسيا وجوهريا لاسيما الدول المتقدمة والتمكنة في مجال صناعة السفن الكبرى ،وتعتبره شرطا جوهريا لمنح جنسيتها و نتطرق في هذا الفرع لتعريف هذا الشرط (أولا) وأهميته (ثانيا) و موقف المشرع الجزائري (ثالثا).

أولا : تعريف شرط البناء الوطني

والمقصود بالبناء الوطني للسفينة كشرط أساسي لمنح جنسيتها هو أن الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، أي أن تكون هذه الدولة قد أحرزت تقدما في مجال صناعة السفن، أما اذا كانت الدولة لا تتوفر على مثل هذه الصناعة أو كانت صناعة السفن في مهدها فلا يتصور أن تمنح الدولة جنسيتها بناءا على ضابط البناء الوطني والا أدى ذلك الى تقلص عدد السفن التي تحمل جنسيتها³.

وشرط البناء الوطني لمنح جنسية السفينة لا تأخذ به إلا الدول التي تقدمت فيها صناعة السفن إلى درجة تغطية حاجاتها وتحقيقها للاكتفاء،وعادة تلجأ الدول إلى هذا

¹ - المادة 28 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم

² - أنظر المادة 28 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم

³ عبد السلام زعرور، المرجع السابق، ص263-264.

الشرط بغرض حماية صناعة السفن من المنافسة الخارجية، لذلك فإن هذا الشرط ليس له علاقة بالجوانب القانونية المترتبة عن الجنسية وانما له بعد اقتصادي بحث يهدف الى حماية اقتصاد الدولة وتعزيز تجارتها الخارجية، وفي هذا الصدد لقد اختلفت الدول حول أخذها بهذا الشرط تبعا لإمكانياتها وحاجتها لأسطول بحري، ولعل أهم التشريعات التي كانت تأخذ بشرط البناء الوطني هما التشريعين الفرنسي والانجليزي، فيما اختلف التشريع الأمريكي في هذا الشرط ولم يجعل لمكان بناء السفينة أهمية في اكتساب الجنسية.

ثانيا : أهمية شرط البناء الوطني

وتتجسد أهمية شرط البناء الوطني في المساعدة على تشغيل أكبر عدد ممكن من العمال الوطنيين والقضاء على البطالة، والأكثر من هذا فإن بعض الدول تفرض على ترسانتها البحرية عدم مساعدة الأجانب في عملية بناء السفن، وكذا إعطاء خبرتها في المجال، وهذا رغبة منها في احتكار المجال والحفاظ على أسرار هذه الصناعة وإضعافا للمنافسة الأجنبية في هذا المجال¹.

ثالثا : موقف المشرع الجزائري من شرط البناء الوطني

وبموجب أحكام المادة 28 من القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري استبعد صراحة شرط البناء الوطني من شروط منح الجنسية الجزائرية للسفينة، وذلك يعود إلى أن الجزائر لا تملك الإمكانيات اللازمة لصناعة السفن، لكنه في نفس الوقت فهو يقبل السفن التي بنيت خارج إقليمه ويمنحها الجنسية الجزائرية، مراعيًا بذلك حاجة الجزائر الى أسطول بحري تجاري يتماشى والإصلاحات الاقتصادية التي عرفتها الجزائر مند مطلع التسعينات بغية تحرير التجارة الخارجية وفتح السوق أمام المستثمرين الأجانب وتوسيع دائرة التعاملات الأجنبية والتجارية مع كافة المتعاملين الاقتصاديين في العالم².

¹ حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص2.

² فريد روابح، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة سنة ثالثة ليسانس قانون خاص قسم الحقوق والعلوم

السياسية جامعة محمد لمين دباغين سطيف، الجزائر، 2013-2014، ص39.

الفرع الثالث : شرط الطاقم الوطني

يعتبر طاقم السفينة أحد أهم العناصر المكونة لها، والذي على أساسه يتم مباشرة استغلالها وقيامها بنشاط الملاحة البحرية لاسيما منها التجارية ، وعادة يتشكل طاقم السفينة من الربان والبحارة ، وهو العنصر الذي يتولى تسيير السفينة وملاحتها التي تتطلب تواجد عدد معين من أفراد الطاقم على ظهرها لصيانتها والحفاظ عليها وعلى أرواح من فيها وما عليها من حمولة ، وسنتناول هذا الشرط من خلال تقسيم هذا الفرع إلى عناصر الطاقم الوطني (أولاً) و أهمية الطاقم الوطني (ثانياً).

أولاً: عناصر الطاقم الوطني

يتكون الطاقم الوطني للسفينة من الربان (1) و البحارة (2).

1- الربان:

هو الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة والذي له السلطة العليا عليها، وتعرض له المشرع الجزائري في المادة 580 من القانون البحري والتي تنص على: يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً، وتمنح لربان السفينة صلاحيات عامة يمارسها بصفته ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة ،وصلاحيات خاصة يمارسها بصفته ممثلاً للمجهز¹، وتقوم مسؤوليته عن الأخطاء التي يرتكبها هو و العاملين تحت سلطته.

2- البحارة:

هم الذين يقومون على متن السفينة بالوظائف المرتبطة بتسييرها وقيادتها وصيانتها وتشغيلها والمحافظة عليها، وتعرض المشرع الجزائري لرجال البحر في المادة 384 وما بعدها من القانون البحري، وعرف رجل البحر أو البحار على أنه كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر، ووجب أن تتوفر في البحارة مجموعة من

¹- لمزيد من التفصيل انظر المواد من 580-608 من القانون البحري الجزائري

الشروط لاسيما اكتساب الجنسية، وبلوغ سن 18 سنة، بالإضافة الى المؤهل المطلوب وكذا اللياقة البدنية¹.

ثانيا : أهمية الطاقم الوطني:

يعد شرط الطاقم الوطني شرط أساسي و الذي بموجبه تراقب الدولة مدى تمتع الطاقم بشرط الجنسية الوطنية لاسيما الربان ورجال البحر الذين يعهد إليهم إدارة السفينة والمحافظة على مختلف المصالح التي تقوم بها ، وهو الشرط الذي تتجلى فيه رابطة الولاء الوطني في أعالي البحار.

و لقد نص المشرع الجزائري صراحة على شرط الطاقم الوطني كشرط من شروط الجنسية الجزائرية للسفينة بحيث ألزم على ضرورة أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة للمادة 413²، مع إمكانية الترخيص للبحارة الأجانب في التواجد على السفن الجزائرية شرط الحصول على الموافقة والرخصة الإدارية التي تسلمها الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية وذلك لفرض رقابتها على البحارة الأجانب ومن جهة أخرى لحماية الاقتصاد الوطني والسيادة الوطنية³.

أما فيما يتعلق بإثبات الجنسية الجزائرية فإنه يتطلب العديد من الطرق والوسائل التي لا بد من وجودها، وتعرف هذه الأخيرة باسم أوراق السفينة، حيث أن كل سفينة بعد الانتهاء من مرحلة بنائها وقبل مباشرتها لرحلاتها تكون بحاجة الى أوراقها الثبوتية ووثائقها القانونية التي تعد جد ضرورية، والمشرع الجزائري وكغيره من التشريعات الدولية نص على ضرورة تجهز كل سفينة بكافة الوثائق التي تبرز هويتها ووضعيتها القانونية داخلها وخارجها، ويمكن أن تقسم الى شهادات الملاحة وأخرى متعلقة بالسلامة البحرية .

¹ عبد السلام زعرور، المرجع السابق، ص 266-267.

² - تنص المادة 413 من القانون البحري الجزائري على " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الاجانب لتشكيل الطاقم او الترخيص لبحار اجنبي بالبحار لخدمة سفينة جزائرية"

³ حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 2.

المطلب الثالث : الآثار المترتبة على اكتساب الجنسية الجزائرية .

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية العديد من الآثار والتي تمس مختلف الجوانب الإدارية والتنظيمية فيما يخص النظام الإداري للسفينة، كما تكسبها وضعاً قانونياً خاصاً يجعلها جزءاً من السيادة البحرية للدولة، ويمكننا القول أن وجوبية رفع العلم الجزائري ضرورة حتمية والسبيل الوحيد لبسط الدولة لحمايتها على السفن الوطنية الجزائرية وسريان القانون الجزائري على سفنها الوطنية، باعتباره الضابط الأول المسؤول على سطحها دون غيره، ويعتبر تطبيق القانون الجزائري امتداداً لسلطان الدولة على ظهر السفينة¹ و سنتناول هذه الآثار من خلال تقسيم هذا المطلب الى ثلاثة فروع حيق نتناول في الفرع الأول (الآثار القانونية، و في الفرع الثاني (الآثار السياسية) ، و في الفرع الثالث (الآثار الاقتصادية)

الفرع الأول : الآثار القانونية

تخضع السفينة لقانون الدولة المانحة للجنسية ، ويعني هذا تطبيق قانون تلك الدولة في تنظيم الأفراد ومعاملاتهم على متنها، وممارسة سلطة الرقابة والإشراف على السفينة الحاملة للجنسية الجزائرية ، ويمكننا القول أن الجنسية تحدد القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين ، إذ تعتبر ضابط إسناد على الوقائع والتصرفات الواقعة على متنها أثناء وجودها في موطنها أو في أعالي البحار أو في المياه الدولية الأجنبية ، أما بخصوص الملاحة الخاصة إذا كانت في أعالي البحار فيطبق عليها قانون جنسيتها، واختصاص محكمة العلم في المسائل المدنية والجنائية².

الفرع الثاني: الآثار السياسية:

تستفيد السفينة من وراء اكتسابها لجنسية الدولة من العديد من المزايا، نذكر منها تمتعها بحماية السلطات الجزائرية في مياهها الإقليمية وخارجها وكذلك من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، أيضاً تستفيد السفن المحايدة في الحرب خلال رفع علمها من الحماية

¹ وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 81.

² - بوشخيمة اية ، طابع هديل ، النظام القانوني للسفينة مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة 08 ماي 1945 فالمة ، 2022/2023 ، ص 25

من الاستيلاء، وبهذا نجد أن المشرع الجزائري ألزم السفن الحربية برفع الراية الوطنية ذلك لأن السفن التي لا ترفع الراية الوطنية تعامل على أنها سفن قرصنة، وهذا ما أكدته المادة 27 من ق ب ج¹ .

الفرع الثالث : الآثار الاقتصادية

و تتمثل في حالة حصول السفينة على مزايا من طرف دولتها، مثل المزايا المالية كالتقروض الملاحية الخاصة بالصيد والتجارة الساحلية، وهذه المزايا تعد حكر على السفن الوطنية لا غير حيث لا تستفيد منها السفن الأجنبية إلا في حالات خاصة حددها المشرع الجزائري بما قد يخدم الصالح العام.²

و خلاصة القول في هذا الفصل أن الحالة المدنية للسفينة تعد بمثابة بطاقة هوية لهذه الأخيرة حيث تبين و تحدد عناصرها الشخصية من اسم وموطن و حمولة ودرجة ، كما تحدد انتمائها لدولة معينة من خلال تحديد جنسيتها، و لا تكتمل هوية هذه المنشأة البحرية إلا بعد تحديد وجودها و إعطائها كيان قانوني مستقل، و مثبت بوثائق قانونية ، وهذا ما سنتناوله في الفصل الثاني من خلال موضوع الحالة الادارية للسفينة.

¹ - تنص المادة 27 من القانون البحري الجزائري على أنه: 'ان الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية'

² -بوشخيمة آية ، طابع هديل ، المرجع السابق ، ص 26

الفصل الثاني

الحالة الإدارية للسفينة

الفصل الثاني : الحالة الادارية للسفينة

تعتبر الحالة الإدارية للسفينة من القواعد الخاصة التي تميز هذه الأخيرة وتتمثل في ضرورة اكتساب هذه الأخيرة لكيان ووجود قانوني يتناسب مع خصوصيتها، و الذي لا يمكن أن يكون إلا بتسجيل السفينة من جهة في سجل رسمي مخصص لها ، و ضرورة حصولها على وثائق إدارية خاصة بها من جهة أخرى ،وقد تضمن المشرع الجزائري أحكام الحالة الإدارية للسفينة في المواد 34-48 من القانون البحري الجزائري بالنسبة لتسجيل السفينة ، و المواد 189 و ما بعدها بالنسبة لأوراق السفينة ، و التي سيتم دراستها من خلال تقسيم هذا الفصل الى مبحثين أساسيين حيث نتناول

في المبحث الأول (تسجيل السفينة) ، وفي المبحث الثاني (وثائق السفينة)

المبحث الأول: تسجيل السفينة

باعتبار السفينة تملك جنسية دولة معينة فإنه يجب أن تخضع لرقابة هذه الدولة و لن تتمكن هذه الأخيرة من القيام بذلك إلا بعد أن يتم تسجيل كل السفن و إحصائها و عليه فإن عملية التسجيل عملية إدارية ضرورية و مهمة تتضمن أحكام و قواعد محددة نظمها القانون البحري الجزائري ، و التي نصت على مختلف القواعد التي تحكم عملية التسجيل و التي يتم دراستها من خلال التطرق في المطلب الأول الى (مفهوم التسجيل) و في المطلب الثاني (اجراءات التسجيل)، و في المطلب الثالث (آثار التسجيل).

المطلب الأول : مفهوم نظام تسجيل السفن

يقتضي دراسة مفهوم التسجيل التطرق في الفرع الأول الى (تعريفه) ، و في الفرع الثاني الى (أهميته).

الفرع الأول : تعريف نظام تسجيل السفن

يقصد بالتسجيل عملية تدوين البيانات الخاصة بالسفينة و كل ما يرد عليها من تصرفات قانونية في سجل مخصص لهذا الغرض سماه المشرع الجزائري بدفتر تسجيل السفن¹، حيث يتم تسجيل كل السفن المتواجدة في الجزائر بغض النظر عن نوع ملاحظتها، حيث أن المشرع الجزائري لم يستثن أي سفينة من التسجيل على عكس تشريعات أخرى أعفت الزوارق الصغيرة من التسجيل كالزوارق المخصصة للصيد البحري، و زوارق النزهة كما فعل المشرع المصري حيث نص على ذلك في المادة 02 من قانون التسجيل المصري².

الفرع الثاني: أهمية التسجيل في القانون الجزائري

يعتبر التسجيل إجراء اجباري في القانون الجزائري، و ذلك نظرا للأهمية الكبيرة له و التي تظهر بالنسبة للدولة من جهة و الأشخاص من جهة أخرى .

¹ - العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دط ، دار هومة ، الجزائر ، 2020 ، ص 93

² - تنص المادة 02 من قانون التسجيل المصري على أنه (تعفى من التسجيل المواعين و البراطيم و الصنادل و الزوارق و القاطرات و القوارب و الرفاعات و الكراكات و قوارب الغطس)

أولاً : أهمية التسجيل بالنسبة للدولة

تسمح عملية التسجيل للدولة من التحقق من توافر شروط اكتساب الجنسية الجزائرية للسفن التي تحمل علمها، كما يمكنها من حصر و إحصاء السفن التابعة للدولة الجزائرية و بالتالي تسهيل عملية الرقابة و التمكن من حمايتها و منحها المزايا المقررة للسفن الوطنية¹.

ثانياً : أهمية التسجيل بالنسبة للأشخاص

يمكن تسجيل السفينة لكل شخص له مصلحة في التعرف على مركز السفينة، و على جميع البيانات التفصيلية الخاصة بها و المتواجدة في سجل السفن و التي تحدد ذاتية السفينة ، كما يمكنه من التعرف على جميع التصرفات القانونية الواردة عليها، و يمكن صاحب المصلحة من الحصول على شهادة تتضمن بيانات السفينة مستخرجة من سجل السفن².

المطلب الثاني : اجراءات التسجيل

يخضع تسجيل السفينة في القانون الجزائري لثلاثة إجراءات أساسية سنتناولها من خلال تقسيم هذا المطلب الى ثلاثة فروع حيث نتناول في الفرع الأول (طلب التسجيل) ،وفي الفرع الثاني (كيفية التسجيل) ،وفي الفرع الثالث (الحصول على شهادة التسجيل).

الفرع الأول : طلب التسجيل

يتم التسجيل كمرحلة أولى عن طريق طلب يقدمه مالك السفينة الى الإدارة البحرية المختصة (مصلحة التسجيل على مستوى الميناء)، يتضمن مجموعة من البيانات و مجموعة من الوثائق القانونية .

¹ - العربي بركعبان ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 70

² - تنص المادة 43 من القانون البحري الجزائري على "يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور و يستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من امين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة"

أولاً : مضمون الطلب

يتضمن طلب التسجيل مجموعة من المعلومات اللازمة و المتعلقة بالسفينة و تتمثل في رقم تسلسل السجل ، تاريخ قيد السفينة ، عناصر شخصية السفينة ، تاريخ و مكان إنشاء السفينة ، اسم المنشئ ، اسم مالك السفينة و محل اقامته أو مقره، و كذلك شركاء أدرجت أسماؤهم و محلات اقامتهم أو مقارهم مع بيان حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة

كما يجب أن يتضمن طلب التسجيل سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها اذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها ، التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها و كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة ، نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها ، و سبب وتاريخ شطبها في حالة توافر حالات الشطب من دفتر التسجيل، حيث أن هذه المعلومات يجب أن تقدم كلها في طلب التسجيل حتى يتم قيدها في سجل السفن¹ .

ثانياً : الجهة المخولة بالتسجيل

لمعرفة الجهة المخولة بالتسجيل يجب التمييز بين كون السفينة المراد تسجيلها متواجدة في الجزائر أو خارج الجزائر .

1 - تسجيل السفينة المتواجدة في الجزائر

يقوم مالك السفينة بتقديم طلب التسجيل للسلطة الادارية البحرية لمكان تواجد السفينة حيث أنه اذا كانت السفينة متواجدة في ولاية سكيكدة يتوجه المالك إلى مصلحة التسجيل لدى السلطة الادارية البحرية لميناء سكيكدة.

2- تسجيل السفينة المتواجدة في الخارج

إذا كانت السفينة المملوكة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري متواجدة خارج الجزائر فيجب تقديم طلب للقنصلية الجزائرية

¹- أنظر المادة 35 من القانون البحري الجزائري

حيث يقوم القنصل بتسجيل السفينة متى استوفت الشروط القانونية، و يتم منحها شهادة جنسية مؤقتة صالحة لحين وصولها الى ميناء جزائري على أن لا تتجاوز هذه المدة سنة واحدة¹.

ثالثا : السفن المعنية بالتسجيل

بالرجوع للمادة 34 من القانون البحري الجزائري فإنها نصت على تسجيل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل دون تحديد و لا تصنيف، لكن هل كل السفن يجب قيدها أم أن هناك سفن معفاة من القيد في القانون الجزائري، ومادام أتت المادة جاءت بصيغة العموم فإنها لم تستثن أي سفينة من عملية التسجيل .

الفرع الثاني : كيفية تسجيل السفينة

يتم تسجيل السفينة من قبل السلطة المختصة عن طريق تخصيص سجل خاص لكل سفينة في دفتر التسجيل، حيث يتم تسجيل السفينة في دفتر يسميه المشرع الجزائري MATRICULE يتكون من عدة صفحات يتم فيها ادراج رقم تسلسلي للسجل ،و تاريخ قيد السفينة ، كما تدون فيه كل البيانات المقدمة في طلب التسجيل²، و يدون فيه كل ما يقع على السفينة من تصرفات قانونية، حيث يكون لكل بيان ما يقابله من وثائق إثبات رسمية سيتم التطرق اليها في المبحث الثاني³.

الفرع الثالث : الحصول على شهادة التسجيل

تعتبر شهادة التسجيل بمثابة وثيقة إدارية رسمية تسلم لمالك السفينة بعد استيفاء اجراءات و شروط التسجيل، و تعتبر وثيقة إثبات لجنسية السفينة و سنداً رسمياً على ملكية السفينة و صدق سجل السفينة ، سواء فيما تعلق بتحديداتها تحديدا دقيقا بذكر اسمها و اسم مالكيها و حمولتها، أو فيما يتعلق بتحديد جميع التصرفات القانونية الواقعة عليها⁴.

1- أنظر المادة 32 من القانون البحري الجزائري

2 - العربي بوكعبان ، القانون البحري ، دط ، منشورات الألفية الثالثة ، وهران ، 2010 ، ص 71

3- أنظر المبحث الثاني من الفصل الثاني ، ص 37-44

4- محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 35

الفرع الرابع : تعديل التسجيل و شطبه

غالبا ما تنتهي اجراءات التسجيل في مرحلة الحصول على شهادة التسجيل، الا أنه قد يحدث تعديل في التسجيل أو شطبه نهائيا

أولا : تعديل التسجيل

حتى يعتبر التسجيل صورة حقيقية لمركز السفينة وجب إجراء تعديل على السجل وذلك من خلال طلب يقدمه المالك إلى الإدارة المختصة بالتسجيل، و كل تعديل يطرأ على هذه البيانات يجب أن يخطر المالك به الإدارة البحرية، لتقوم بتسجيله حتى يبقى السجل دائما يمثل الصورة الحقيقية لمركز السفينة¹.

ثانيا : شطب التسجيل

شطب التسجيل هو عملية إلغاء التسجيل نهائيا، حيث تصبح السفينة بلا وجود قانوني يعبر عن مركزها ، وذلك عند توافر مجموعة من الحالات التي تضمنتها المادة 37 من القانون البحري الجزائري و تتمثل في :

1- حالة غرق السفينة أو تحطمها أو تلفها

إذا تعرضت السفينة لأي حادث من هذه الحوادث أصبحت غير موجودة أو غير قادرة على القيام بوظيفتها الأساسية، و المتمثلة في النقل البحري فيجب شطبها من دفتر تسجيل السفن.

و يمكن تعريف حالة غرق السفينة بأنها غوص السفينة في المياه البحرية و اختفائها تماما عن سطح البحر نتيجة عدة عوامل قد تساهم في ذلك مثل العواصف البحرية و غيرها.

1- أنظر المادة 36 من القانون البحري الجزائري

أما التحطم والتلف فهي حوادث غالبا ما تنتج من التصادم البحري للسفن في البحار¹ و يتم تقدير مقدار و قيمة الضرر من قبل خبراء مختصون قانونا² ، و التحطم و التلف الكلي هو ما يجعل السفينة غير صالحة للملاحة البحرية و عليه فلا فائدة ترجى من وجودها فيتم بذلك شطبها من السجل .

2- حالة فقدان السفينة أو اعتبارها مفقودة

تعتبر السفينة مفقودة في القانون الجزائري اذا انقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ آخر أخبار منها، و انقطاع أي اتصال بينها وبين المؤسسة المينائية التي تنتمي إليها السفينة المفقودة ، وغالبا ما تمدد هذه المدة الى ستة أشهر في وقت الحرب، و بعد انقضاء هذه المدة يتم شطب السفينة من السجل، و بالنسبة للأشخاص المتواجدين على متنها يتم التصريح بوفااتهم بموجب حكم قضائي طبقا للإجراءات المعمول بها، و تطبق هذه الاجراءات على كل السفن و العمارات البحرية لدى القوات البحرية وحراس الشواطئ³ .

3- عدم قابلية السفينة للتصليح أو أنها لا تستأهل ذلك

تعتبر السفينة غير قابلة للتصليح اذا كان تصليحها مستحيلا سواء كانت الاستحالة بسبب السفينة بحد ذاتها، أو بسبب المكان الذي تتواجد فيه ، و لا يمكن أن يتم قطرها⁴ لمكان يتم فيه التصليح⁵ .

وقد تكون السفينة لا تستأهل التصليح وذلك إذا كانت تكلفة التصليح أكبر بكثير من قيمة السفينة عند البدء برحلتها، و لا تقوم السفينة برحلة تساوي القيمة التي كانت عليها قبل الحادث⁶ .

¹ - يعتبر التصادم البحري من أكثر الحوادث البحرية حدوثا نظمه المشرع الجزائري أحكامه في المواد 274- 298 من القانون البحري الجزائري

² - يتم تقدير الضرر من قبل خبراء مختصين في المجال البحري نظم المشرع أحكامهم في قانون التأمينات الجزائري 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل و المتمم

³ - أنظر المادة 39 من القانون البحري الجزائري

⁴ - نظم المشرع الجزائري عقد القطر البحري بموجب المواد 860-872 من القانون البحري الجزائري

⁵ - أنظر المادة 40 من القانون البحري الجزائري

⁶ - أنظر المادة 41 من القانون البحري الجزائري

4- فقدان السفينة لأحد شروط الجنسية الجزائرية

سبق وأن تطرقنا في الفصل الأول لشروط اكتساب الجنسية الجزائرية حيث أنه اذا فقدت السفينة أحد هذه الشروط فإنها تصبح غير متمتعة بالجنسية الجزائرية و عليه فإنه لا يمكنها أن تبقى مسجلة في ميناء جزائري و عليه وجب شطبها¹.

5- فقدان صفة سفينة :

حتى تكتسب السفينة هذا الوصف وجب أن تجتمع فيها مجموعة من العناصر الضرورية و المتمثلة في أن تكون منشأة عائمة و مخصصة للملاحة البحرية، و أن يكون هذا التخصيص على وجه الاعتياد ، فإذا فقد أي شرط من هذه الشروط فإنها تفقد وصف السفينة، كما يمكن أن يكون فقد هذه الصفة إرادي او غير إرادي، حيث أنه يمكن أن تفقد صفتها كسفينة بإرادة مالكيها كأن يحول تخصيصها الى نشاط آخر، على سبيل المثال من يقوم بتخصيص سفينته كمطعم مربوط على الرصيف أو فندق ففي هذه الحالة يزول عنها وصف السفينة لأنها فقدت صفة العموم، كذلك يمكن أن يحدث هذا خرج نطاق إرادة المالك في حالة تحطمها و تلفها مما يجعلها غير قادرة على الملاحة البحرية².

6- بيع السفينة للخارج

سمح المشرع الجزائري ببيع السفينة للخارج كلها أو جزء منها لكن بشرط أن يتم ذلك برخصة مسبقة من السلطة البحرية المختصة³ ، ويؤدي بيع السفينة للخارج الى سحب الجنسية الجزائرية إذا بيعت لأجنبي و يؤدي الى شطبها من السجل الجزائري في كل الأحوال.

المطلب الثالث : آثار التسجيل و جزاء تخلفه

يرتب تسجيل السفينة وفقا للإجراءات القانونية السابق ذكرها اكتسابها مجموعة من الآثار القانونية كما يرتب تخلفه جزاءات قانونية و عليه فان دراسة هذا المطلب يتطلب

¹- راجع المطلب الثاني من المبحث الثاني من الفصل الأول ص 17-22

²- أحلام نظور ، الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة 20 أوت 1955- سكيكدة ، 2013، ص 14

³- أنظر المادة 51 من القانون البحري الجزائري

تقسيمه الى فرعين أساسيين حيث نتناول في الفرع الأول (آثار التسجيل)، و في الفرع الثاني (جزاء عدم تسجيل السفينة).

الفرع الأول : آثار تسجيل السفينة

يرتب تسجيل السفينة تمتعها بمجموعة من الآثار و تتمثل في رفع العلم الجزائري عليها (أولا)، و اكتسابها وثيقة إثبات لجنسيتها وتحديد هويتها (ثانيا) كما يلعب تسجيلها دورا في إشهار كل ما يرد عليها من تصرفات قانونية أي يعتبر التسجيل وثيقة اشهار (ثالثا).

أولا: رفع العلم الجزائري

على خلاف بعض الدول التي تسمح برفع علمها على سفن غير مسجلة في إقليمها مثل دولة بنما و الو م ا في إطار ما يعرف بأعلام المجاملة¹ و الحماية فان الجزائر لا تسمح برفع العلم الجزائري إلا على السفينة المسجلة في موانئها، بل و يرتب المشرع الجزائري جزاءات على كل من يحمل العلم الجزائري على سفينة غير مسجلة في الموانئ الجزائرية²، هذا و يمكن حمل العلم الجزائري السفينة من عدة مزايا حيث تبخر السفينة تحت لواء العلم الوطني ، و تحظى بحماية الدولة الجزائرية و تستفيد من جميع المزايا المقررة لسفنها الوطنية .

حيث أن المشرع الجزائري يربط بين رفع العلم الجزائري و اكتساب الجنسية الجزائرية إذ أن رفع العلم الجزائري مرهون بحصول السفينة على الجنسية الجزائرية و التي لا تمنح للسفينة إلا بعد تسجيلها في الموانئ الجزائرية³.

ثانيا : إثبات للحالة المدنية للسفينة

يرتب تسجيل السفينة حصولها على شهادة تسجيل تعتبر بمثابة وثيقة إثبات لجنسية السفينة و هويتها من جميع النواحي، حيث تعتبر وثيقة تحديد لحالتها المدنية و تعتبر دليلا على ملكية السفينة لأنها تصدر باسم مالك السفينة ، رغم أن جانب من الفقه يرى أن هذه القرينة بسيطة يجوز اثبات عكسها و هذا ما أكده المشرع الجزائري، لأنه اشترط أن تكون

¹ - تعرف أعلام المجاملة بأنها ظاهرة تظهر فيها السفن و هي ترفع علم دولة ليست دولة تسجيلها بهدف الاستفادة من مزايا معينة في دولة العلم مثل تخفيض الضرائب وغيرها .

² -أنظر المادة 503 من القانون البحري الجزائري

³ - العربي بوكعبان ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 72

وثيقة الملكية وثيقة رسمية، حيث ألزم أن تكون كل التصرفات التي ترد على ملكية السفينة بعقد رسمي تحت طائلة البطلان المطلق¹، لكن فيما عدا ذلك تكتسب البيانات المسجلة في سجل السفينة قوة الاثبات تجاه الغير².

ثالثا : إشهار للتصرفات الواقعة على السفينة

يرتب تسجيل السفينة دورا كبيرا في إشهار ما يرد على السفينة من تصرفات قانونية وما يثقلها من رهون وحجوز ، حيث أن التصرفات الواردة على السفينة لا ترتب أثرها إلا بعد قيدها في سجل السفن المسجلة فيه، و تعتبر هذه من القواعد الخاصة التي تميز السفينة حيث تشبه في هذا المقام العقار الذي يتم شهره في المحافظة العقارية ، فسجل السفن هو بمثابة المحافظة العقارية للسفن التي يقع عليها أي تصرف قانوني، حيث أن هذا الإشهار هو الذي يؤدي إلى نقل الملكية في حالة البيع و ترتيب الدائنين في حالة الرهن ... الخ .

الفرع الثاني : جزاء عدم تسجيل السفينة

ألزم المشرع الجزائري تسجيل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري طبقا لنص المادة 34 من القانون البحري الجزائري، و لهذا رتب جزاء جنائيا على عدم تسجيل السفينة في الفصل الثالث المتعلق بالنظام التأديبي لرجال البحر في القسم الثالث المتضمن أحكام جزائية في الفقرة الثانية المتعلقة بالجنح و الجنايات البحرية ضمن الجزء الخاص بالملاحة البحرية، حيث فرق المشرع الجزائري بين عدم التسجيل بقصد و بين السهو في ذلك، إضافة إلى وجود جزاءات أخرى ذات طابع مدني حيث رتب جزاءات جنائية (أولا) ، و جزاءات مدنية (ثانيا).

أولا : الجزاءات الجنائية

يجب التمييز بين عدم تسجيل السفينة على الإطلاق و حمل العلم الجزائري عليها حيث يعاقب المشرع الجزائري بالحبس من 06 أشهر الى خمس سنوات و بغرامة من

¹-أنظر المادة 49 من القانون البحري الجزائري
²- انظر نص المادة 45 من القانون البحري الجزائري

20.000 دج الى 100.000 دج لكل شخص يرفع علم جزائري على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقم السفن طبقا لنص المادة 503 من القانون البحري الجزائري¹.

وبين السهو في تسجيل السفينة أو شطبها من الدفتر في الآجال القانونية أو تقديم البيانات والوثائق المطلوبة للترقيم أو الشطب، و السهو في إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها ، فطبقا لنص المادة 511 من القانون البحري الجزائري² يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج الى 50000 دج كل مجهزة سفينة سواء كان مالكا لها أو غير مالك كمستأجر أو وكيل يقوم بهذه المخالفات³.

ثانيا : الجزاءات المدنية

طالما أن التسجيل يعتبر وثيقة إثبات لهوية السفينة من جهة و وثيقة لإشهار التصرفات القانونية من جهة أخرى ، فإن عدم التسجيل يحرم السفينة من هذه المزايا و عليه لا يمكن للطرفين في عقد بيع لسفينة غير مسجلة من الاستفادة من آثار العقد و نقل الملكية نظرا لعدم شهره في سجل السفن، و في هذه الحالة يتم اللجوء للقضاء لاتمام العقد أو المطالبة بالتعويض⁴.

وأخيرا لا يمكن أن تكتمل الحالة الادارية للسفينة مع التسجيل فقط دون الحصول على وثائق ضرورية لملاحقتها و سلامتها البحرية وهذا ما نتناوله في المبحث الثاني .

المبحث الثاني : وثائق السفينة

إضافة إلى تسجيل السفينة في سجل خاص بها ألزم القانون ضرورة حمل السفينة لوثائق إدارية مهمة لازمة لملاحقتها البحرية من جهة ، و سلامتها البحرية من جهة أخرى وتتمتع هذه الوثائق بحجية لما فيها من بيانات قانونية تحدد هوية السفينة و ما يقع عليها من تصرفات ووقائع، و تتنوع هذه الوثائق، و لدراستها سنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين

1- أنظر المادة 503 من القانون البحري الجزائري

2- أنظر نص المادة 511 من القانون البحري الجزائري

3- المجهز كل شخص يستغل السفينة اما بصفته مالكا لها أو بموجب صفات أخرى تخول له الحق في ذلك كالمستأجر والوكيل طبقا

المادة 572 من القانون البحري الجزائري

4- طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط 1، الأردن ، 2009 ، ص 46

أساسيين حيث يتناول المطلب الأول (الوثائق اللازمة للملاحة البحرية) ، أما المطلب الثاني يتناول (الوثائق اللازمة للسلامة البحرية) .

المطلب الأول : الوثائق اللازمة للملاحة البحرية

ألزم المشرع الجزائري كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية بحمل مجموعة من الوثائق الادارية البحرية و التي تختلف هذه الوثائق حسب نوع الملاحة الممارسة¹ ،حيث أن الملاحة البحرية في القانون البحري تتعدد و تتنوع، وقبل الحديث عن هذه الوثائق يجدر بنا توضيح مفهوم الملاحة البحرية ،حتى نتمكن من تحديد الوثائق اللازمة لها وعليه، سيتم تقسيم المطلب الى ثلاثة فروع أساسية حيث نتناول في الفرع الأول (مفهوم الملاحة البحرية) ، ثم نتناول في الفرع الثاني(الوثائق التي تثبت هوية السفينة) ، وأما الفرع الثالث فسنناول فيه (لوثائق التي تثبت التصرفات الواقعة على عاتقها).

الفرع الأول : مفهوم الملاحة البحرية

نظم المشرع البحري الملاحة البحرية في الفصل الثالث من الكتاب الأول المتعلق بالملاحة البحرية و رجال البحر تحت عنوان نظام الملاحة البحرية في المواد من 161 الى 221 من القانون البحري الجزائري ،و سنتناول في هذا الفرع تعريف الملاحة البحرية (أولا) ثم نتطرق لأنواع الملاحة البحرية (ثانيا)

أولا : تعريف الملاحة البحرية

عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية من خلال نص المادة 161 منه بقوله "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من القانون البحري " و بالرجوع للمادة 13 من القانون البحري الجزائري نجدها تعرف لنا السفينة بقولها " 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 " .

¹ - أنظر المادة 189 من القانون البحري الجزائري

حيث أن المشرع الجزائري يربط الملاحة البحرية بالوسيلة التي تمارس بها عكس تشريعات أخرى التي تعتبر الملاحة البحرية الملاحة التي تمارس في البحر فقط، أما الملاحة الممارسة في المياه الداخلية تعتبرها ملاحة داخلية ومن بين هذه الدول مصر نظرا لأنها تحتوي على أنهار عكس الجزائر التي لا توجد فيها .

ثانيا : أنواع الملاحة البحرية

تنقسم الملاحة البحرية الى نوعين رئيسيين حسب الغرض منها (1) و حسب طول الرحلة (2)

1- أنواع الملاحة البحرية من حيث الغرض منها

يمكن تقسيم الملاحة البحرية حسب هذا المعيار الى عدة أنواع نصت عليها المادة 162 من القانون البحري الجزائري¹

أ- الملاحة التجارية :

و التي تعتبر أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق و يتمثل موضوعها في النقل البحري للبضائع و الأشخاص بقصد تحقيق الربح ، و قد نص عليها المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري من خلال الفقرة الأولى من المادة 162 ، و حدد مناطق ممارستها من خلال المادة 163 و تتمثل في الملاحة قرب السواحل و الملاحة المحدودة و الملاحة البعيدة المدى².

ب- ملاحة الصيد البحري :

و هي الملاحة التي يكون موضوعها صيد الأسماك و المنتجات البحرية الأخرى بهدف تحقيق الربح، و نص عليها المشرع الجزائري في الفقرة الثالثة من المادة 162 منه و حددت مناطق ممارسة هذه الملاحة في الساحل و في عرض البحر و على نطاق واسع³.

¹ - أنظر المادة 162 من القانون البحري الجزائري

² - أنظر المادة 163 من القانون البحري الجزائري

³ - أنظر المادة 164 من القانون البحري - لمزيد من التفصيل أنظر القانون رقم 08/15 المعدل و المتمم للقانون 10/11 المتضمن

قانون الصيد البحري.

ج- ملاحه النزهاة :

ويمكن أن تلحق بها الملاحه العلميه و ذهب أغلب الفقه الى أن هذه الملاحه لا تخضع للقانون البحري إلا أن المشرع الجزائري فصل في هذه النقطه و اعتبرها ملاحه بحريه تخضع للقانون البحري طالما أنها تواجه نفس مخاطر الملاحه التجاريه و الصيد البحري .

2-تقسيم الملاحه البحريه حسب طول الرحله

يمكن تقسيم الملاحه البحريه حسب طول الرحله الى قسمين رئيسين الملاحه بعيدة المدى و الملاحه قصيره المدى أو الساحليه

أ- الملاحه بعيدة المدى :

و يمكن أن تسمى كذلك ملاحه أعالي البحار وهي الملاحه التي تتم بين الموانئ الجزائريه والأجنبيه ، و سميت بهذا الاسم بالنظر إلى طول المسافه التي تقطعها السفينه و كذلك بالنظر إلى المده الزمنيه التي تستغرقها ، و تحديد هذه الملاحه يعود الى طول الملاحه ومداهها .

ب-الملاحه قصيره المدى أو الساحليه :

وهي الملاحه التي تكون بين الموانئ الوطنيه أو بين ميناء وطني و ميناء واقع في حوض البحر الأبيض المتوسط على أن يتعداه هذه الملاحه الى خارج قناة السويس أو مضيق جبل طارق¹ .

الفرع الثاني " الوثائق المتعلقة بالملاحه البحريه و المبينه لهويه السفينه

ألزم المشرع الجزائري السفينه بحمل مجموعه من الوثائق الملاحيه التي تعتبر بمثابة وثائق محددة لهويه السفينه و تتمثل هذه الوثائق في شهاده الجنسيه و دفتر البحاره و رخصه و بطاقه المرور

1- فنتازي خير الدين / القانون البحري ، محاضرات موجهة لطلبة السنه الثالثه قانون خاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسيه ، جامعه 08 ماي 1945 قالمة ، 2020-2021- ص 26 (منشوره)

أولاً: شهادة الجنسية

هي وثيقة رسمية تصدرها دولة معينة لإثبات أن السفينة مسجلة تحت علمها و تعرف أيضا بوثيقة التسجيل أو وثيقة العلم و تحدد هذه الوثيقة هوية السفينة و جنسيتها و ميناء تسجيلها، و تكتسب أهمية كبيرة لأنها تعطي للسفينة الحق في رفع علم الدولة و تستخدم أثناء القيام بالملاحة البحرية، و يتم منحها من قبل السلطة الادارية البحرية لمكان التسجيل¹ و تتضمن هذه الوثيقة اسم ونوع و مواصفات السفينة الرئيسة و اسم صاحبه و تجهزها و مكان تسجيلها و كذلك جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة و المذكورة في المادة 35 و التي سبق التطرق اليها في إجراءات التسجيل².

ثانيا : دفتر البحارة

يعتبر دفتر البحارة من أهم شهادات الملاحة البحرية المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر³، ولقد حددت المادة 192 من القانون البحري الجزائري السفن التي يجب أن تحتوي على هذا الدفتر وهي السفن التي تقوم بالملاحة التجارية، و هي الملاحة التي تختص بالنقل البحري للأشخاص و البضائع و الملاحة المساعدة كملاحة الإرشاد، و القطر الحري، و ملاحة الصيد البحري و كذلك ملاحة النزهة، و اشترط المشرع الجزائري أن تزود هذه السفن برجال البحر⁴.

ثالثا : رخصة المرور أو بطاقة المرور

يجيب التمييز بين رخصة المرور و بطاقة المرور فكل شهادة من هذه الشهادات تعطى لسفينة دون الأخرى

1- رخصة المرور :

عرفها المشرع الجزائري بأنها شهادة ملاحية تمنح للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة

¹- أنظر المادة 29 من القانون البحري الجزائري

²- أنظر المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الثاني، ص 26-29 وأنظر كذلك المادة 30 و35 من القانون البحري الجزائري- أنظر

الملحق رقم 01، ص 50

³- المادة 191 من القانون البحري الجزائري

⁴- المادة 192 من القانون البحري الجزائري

للبحرية الوطنية¹ حيث تمنح هذه الشهادة لسفن الارشاد و القطر البحري التابعة للدولة
اما السفن الحربية فتتمتع بإجراءات خاصة .

2- بطاقة المرور :

عرفها المشرع الجزائري بانها الشهادة التي تعطى للسفن التي تقوم بملاحة النزهة
و لا تتمتع بطاقم مأجورو يمكن أن تكون هذه البطاقة فردية أو جماعية²

إضافة الى هذه الوثائق يمكن أن تحمل السفينة وثائق إضافية أخرى حسب ما تحتاجه
في إطار ممارستها لملاحتها البحرية كشهادة الحمولة و رتبة السفينة و شهادة الصلاحية
للملاحة البحرية ، و قد حاولنا التطرق الى أهم الشهادات التي تحدد هوية السفينة في إطار
الملاحة البحرية و الأساسية منها.

الفرع الثالث : الوثائق الملاحية التي تثبت التصرفات الواقعة على السفينة

من أبرز شهادات الملاحة البحرية التي يجب أن تحملها السفينة و تحدد ما يقع على
من حوادث ووقائع و تصرفات قانونية أثناء الرحلة البحرية نجد دفتر السفينة (أولا)
و يوميات الماكينة والراديو (ثانيا).

أولا : دفتر السفينة

يعتبر دفتر السفينة من أهم الوثائق التي تحتاجها السفينة أثناء القيام بملاحتها البحرية
حيث أنه خلال مدة الرحلة البحرية يمكن أن تحدث على ظهر السفينة عدة أحداث، ووقائع
و تصرفات قانونية ، و عمليات تجارية يجريها الربان في حدود اختصاصاته ،حيث يجب
أن يتضمن هذا الدفتر سردا لجميع الحوادث المتعلقة بالملاحة البحرية وكل ما قد يقع على
عائق السفينة من وقائع مادية وقانونية و تصرفات قانونية، و بيان حالة البحر و جميع
الملاحظات اليومية الخاصة بمختلف الطرق و المسالك التي تسلكها السفينة³ ، و يتم ترقيم
هذا الدفتر و التأشير عليه من قبل السلطة الادارية البحرية، و يكون ممسوكا من قبل الربان
و يخضع لتأشير هذه السلطة كل 06 أشهر⁴، هذا وألزم المشرع الجزائري أن يكون دفتر

¹ - المادة 193 من القانون البحري الجزائري

² - المادة 194 من القانون البحري الجزائري

³ - المادة 203 من القانون البحري الجزائري

⁴ - المادة 202 من القانون البحري الجزائري

السفينة عند كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية ماعدا السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية فقط وبصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها عن 30 طن¹.

ثانيا : يوميات الماكينة و الراديو

تعتبر يوميات الماكينة و الراديو وثائق ضرورية في ممارسة السفينة لملاحتها البحرية حيث تأخذ هذه الوثائق طابعا تقنيا حيث تختص بالجانب التقني في رحلة السفينة ، و نجد يوميات الماكينة التي تختص بجانب الميكانيك ، و يوميات الراديو و التي تختص بجانب الاتصالات .

وعليه يتم تقسيم هذا الفرع الى يوميات الماكينة (1) و يوميات الراديو(2)

1 : يوميات الماكينة

يجب أن تتضمن هذه الوثيقة كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب ، و الاستهلاك اليومي لجهاز الدفع، و كذلك كل ما يخص سير و خدمة الماكينة² ، و ترقيم يوميات الماكينة و تكون ممسوكة من قبل رئيس الميكانيك، ويؤشر عليها ثم تشاهد على غرار دفتر السفينة³.

2 : يوميات الراديو

تتضمن هذه الوثيقة ذكر كل التبليغات اللاسلكية و البرقية الصادرة أو الواردة و كذلك كل ما يخص مصلحة الراديو⁴ ، و يجب أن يرقم و يتم مسكها من قبل ضابط البرق اللاسلكي أو ضابط يحل محله، و يؤشر عليها ثم تشاهد من قبل السلطة الادارية البحرية كما هو حال دفتر السفينة⁵.

هذا ويكون لدفتر السفينة و يوميات الماكينة والراديو قوة ثبوتية للحوادث و الظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس⁶.

¹ - المادة 209 من القانون البحري الجزائري و أنظر الملحق رقم 02 ص 51-52

² - المادة 205 من القانون البحري الجزائري

³ - المادة 206 من القانون البحري الجزائري

⁴ - المادة 207 من القانون البحري الجزائري

⁵ - المادة 206 من القانون البحري الجزائري

⁶ - المادة 208 من القانون البحري الجزائري

المطلب الثاني : الوثائق المتعلقة بالسلامة البحرية

ألزم المشرع الجزائري كل سفينة إضافة الى حمل أوراق خاصة بالملاحة البحرية أن تحمل وثائق أخرى متعلقة بسلامتها البحرية، و التي تكون متعددة ومتنوعة، و قبل الحديث عن هذه الوثائق وجب بنا إعطاء مفهوم عن السلامة البحرية، وذلك بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين رئيسيين حيث سنتناول في الفرع الأول (تعريف السلامة البحرية) في الفرع الثاني (أنواع شهادات السلامة البحرية).

الفرع الأول تعريف السلامة البحرية

السلامة البحرية هي مجموعة التدابير الرامية الى حماية الأرواح و الممتلكات في البحر، و تتضمن مبادئ منبثقة من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS كما يمكن تعريفها بأنها حماية الطاقم والركاب على متن السفن، و كذلك حماية من يعيش بالقرب من المسطحات المائية من مختلف المخاطر البحرية المختلفة .

ونظرا لأهمية السلامة البحرية وضعت لها عدة اتفاقيات دولية لتنظيمها و لعل أبرزها اتفاقية SOLAS لحماية الأرواح في البحار¹.

الفرع الثاني : أنواع شهادات السلامة البحرية

نصت المادة 246 من القانون البحري الجزائري على أنه يجب أن تزود كل السفن برخص وشهادات السلامة البحرية وخاصة تلك المتعلقة بسلامة السفن التي تنقل المسافرين و ببناء السفن ومعدات التجهيز، وأجهزة المواصلات البرقية واللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة²، كما يمكن إعفاء ربان السفينة من إحدى شهادات السلامة البحرية بشرط التقيد بشروط السلامة البحرية الكافية خلال الرحلة البحرية التي يقوم بها وتسلم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الادارية البحرية لميناء التسجيل، بناءا على رأي

¹ - دليل سلامة البيئة ، المعهد العربي لعلوم السلامة

² - المادة 246 من القانون البحري الجزائري

الموافق و الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش¹، و لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادة السلامة البحرية سنة واحدة².

تعتبر الحالة الإدارية للسفينة مظهرا من مظاهر إثبات كيان منشأة بحرية تلعب دورا أساسيا في الملاحة البحرية ، حيث يجب أن تسجل السفينة في سجل خاص بها حتى يمكن احصاء ومراقبة السفن في الجزائر ، كما يجب أن تحمل السفينة مجموعة من الوثائق الادارية اللازمة للقيام بنشاطها على الوجه القانوني.

¹ - المادة 247 من القانون البحري الجزائري

² - المادة 248 من القانون البحري الجزائري

الخاتمة

الخاتمة :

يعتبر موضوع الحالة القانونية للسفينة في القانون البحري الجزائري موضوع مهم جدا و يستمد هذه الأهمية بالدرجة الأولى من أهمية السفينة بحد ذاتها كمنشأة بحرية تمثل الأساس الذي تقوم عليه التجارة البحرية، و لقد حاول المشرع الجزائري تنظيم هذه المسألة من خلال تعرضه لكافة مفردات الحالة القانونية للسفينة ،و التي تنقسم الى حالة مدنية تتضمن عناصر تحدد هويتها و شخصيتها ووهي اسمها و موطنها ،و عناصر أخرى تحدد قيمتها و هي حمولتها و درجتها، إضافة الى أن الحالة المدنية لا تكتمل الا بتحديد انتماء السفينة لدولة ما وهي جنسيتها هذا من جهة ،و من جهة أخرى حالة إدارية تتمثل في ضرورة اكتساب السفينة لكيان قانوني ووجود مادي من خلال تسجيلها في سجل خاص بها يتواجد على مستوى موطنها ، كما تقتضي تحديد الحالة الادارية حمل السفينة لمجموعة من الوثائق القانونية التي تثبت هويتها و جنسيتها وكل ما يخص هذه المنشأة البحرية .

وأثناء رحلة دراستنا لهذا الموضوع سجلنا العديد من النتائج و لعل أهمها يتمثل في :

- تكتسب السفينة عناصر خاصة بها كما هو حال الشخص المعنوي، لكنها لا تعتبر شخص معنوي بل منقول ذو طبيعة خاصة.

- لا يعتبر شرط البناء الوطني شرطا لاكتساب الجنسية الجزائرية رغم أهميته إذ تكتفي الجزائر بتسجيل السفن في الجزائر بعد شطبها من السجل الأجنبي.

- تتبع الجزائر نظام تسجيل عيني لتسجيل السفن يقوم على أساس السفينة كمعيار للتسجيل .

- يجب أن تحمل السفينة وثائق متعددة و متنوعة تتماشى مع خصوصية هذه المنشأة البحرية .

و رغم أن المشرع الجزائري وفق الى حد بعيد في التطرق إلى هذا الموضوع و تحديد عناصره، الا أنه مازالت هناك بعض النقاط تحتاج لتدقيق أكثر و إثراء أكثر و عليه يمكن أن نضع بعض الاقتراحات التي يمكن أن تساهم الى حد ما في تغطية هذه النقائص و تتمثل في :

- ضرورة تحديد الوثائق الخاصة بالسفينة بدقة أكثر و تفصيلها في القانون البحري خاصة فيما يتعلق بشهادات السلامة البحرية.

- اعتماد نظام التسجيل الالكتروني في كل الموانئ الجزائرية و ذلك لتفادي تسجيل السفينة عدة مرات و لإحصاء العدد الحقيقي للسفن التي تتمتع فعلا بالجنسية الجزائرية.

قائمة الملاحق

الملحق رقم 01 : نموذج لعقد منح الجنسية الجزائرية

للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طن

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

عقد منح الجنسية الجزائرية للسفن التي تقل حمولتها
عن 100 طن

الامر رقم 76 - 80 بتاريخ 76/10/23 والذي يحمل القسطنطين البحري
القرار الصادر في 17 من شهر 10 من سنة 1976 المتعلق بالجنسيات



مدير ولاية القنصل والسيد لولاية
مسرح بد :
البنية بد : في :
من طرف :
المسفورة في : من : حيث كانت تحت راية :
المتحملة على الجنسية الجزائرية بد : حيث تسلمت شهادة رقم : في :
المقيدة حاليا ببناء : تحت رقم :
لها الخصائص التالية :
عدد الجسور : نوعين : صاري :
الطول : (من مقدمة المصدر الى آخر حاوية الدفة) : متر :
أكبر عرض خارجي : متر :
علو في وسط السفينة تحت الجسر الاعلى : متر :
حجم الهيكل : متر مكعب : طننة :
البنيات العلوية : متر مكعب : طننة :
الوسع الاجمالي : متر مكعب : طننة :
الطرح : متر مكعب : طننة :
الوسع الصافي : متر مكعب : طننة :
التأمينات العينية :
حصوله :
طبيعة حوالة الحقوق على الكل او البعض :
يعترف بها انها ملكا لـ :
ذو الجنسية الجزائرية والمقيم بد :
لـ : بالمشاركة مع :
.....
الموجود مفرها بد :
وعليه فان هذا العقد يمنح صاحبه الحق في استعمال السفينة المذكورة لللاحة تحت الراية الجزائرية .
الجزائر في : مدير النقل لولاية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

imp al baraka0990921960

MARINE MARCHANDE البحرية التجارية

يومية السفينة

LIVRE DE BORD

الهيئة : Organisme :

اسم السفينة : Nom du Navire :

فتح يوم : Commercé le :

ختم يوم : Fini le :

وضعت يومية السفينة هذه طبقا لنصوص الأمر 80 . 76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976
و المتضمن القانون البحري . لا سيما مواد 200 فقرة (د) و 202 و 203

Ce Livre de bord est tenu conformément aux dispositions de l'ordonnance 76-80
du 23 Octobre 1976 . portant code maritime notamment ses articles 200
(alinéa d) , 202 et 203 .

شهد و صدق عليه من طرف :

تحتوي يومية السفينة هذه على 100 صفحة .

Vu, coté paraphé par Nous.....

Le présent livre de bord contenant 100 feuillets.

Signature et Cachet

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر و المراجع

أولاً : قائمة المصادر

1/ النصوص القانونية

أ / الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام 1982 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 10 ديسمبر 1996 .
- الاتفاقية الدولية لقياس الحمولة لعام 1969 المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 74-64 المؤرخ في 02 مارس 1974
- الاتفاقية الدولية SOLAS لسلامة الأرواح في البحار و المصادق عليها في عام 1974

ب/ الأوامر و القوانين

_الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري ، جريدة رسمية عدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1988 جريدة رسمية عدد 47 مؤرخة في 27/ جوان 1988 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 جريدة رسمية عدد 8 مؤرخة في 2010/08/18 .

ج/ النصوص التنظيمية

_القرار المؤرخ في 05 أبريل 1989 الذي يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، جريدة رسمية عدد 20 مؤرخة في 17/05/1989

ثانياً: قائمة المراجع

1/ الكتب :

_العربي بوكعبان ، القانون البحري ، دط ، منشورات الألفية الثالثة ، وهران 2010

_ العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دط ، منشورات الألفية الثالثة ، وهران 2020

_ ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، "ماهية السفينة، ملكية السفينة، حقوق الامتياز البحرية، الرهن البحري، الحجز على السفينة"، ط1، مكتبة الوفاء القانونية مصر 2010.

_ ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية و المصرية دراسة مقارنة ، "ماهية السفينة، ملكية السفينة، حقوق الامتياز البحرية، الرهن البحري، الحجز على السفينة"، ط1، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، 2015

_ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط 1، الأردن ، 2009 .

_ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، ط 1 ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 1998

_ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012

_ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دط ، دار الهدى للنشر و التوزيع، عين مليلة الجزائر ، 2010

_ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دط ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، 2010

_ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999

2 / مقالات علمية

- كميلا أعراب ، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الثامن ، دون سنة النشر

_ وناسة بوخميس ، النظام القانوني للسفن في القانون البحري الجزائري ، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية ، المركز الجامعي تماراست ، العدد 7 ، 2012

_ حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد 4، 2016

-زعرور عبد السلام، الأحكام القانونية لمنح الجنسية للسفينة وفق القانون البحري الجزائري
مجلة الأبحاث القانونية السياسية، المجلد 12، العدد4، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل
الجزائر، 2021.

3/ مذكرات جامعية

أ/ مذكرات ماجستير

- أحلام تطور ، الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري ، مذكرة مقدمة لنيل
شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة 20 أوت 1955-
سكيكدة ، 2014/2013.

ب/ مذكرات ماستر:

-بوشخيمة آية ، طابع هديل، النظام القانوني للسفينة ، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر
كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة 08 ماي 1945قالمة ، 2022/2023

4/محاضرات

_ فريد روابح، محاضرات في القانون البحري موجهة لطلبة سنة ثالثة ليسانس قانون خاص

كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد لمين دباغين _سطيف، الجزائر، 2013-2014

_ فنطازي خير الدين / القانون البحري ، محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص

كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة 08 ماي 1945 قالمة ، 2020-2021

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

2	مقدمة :
6	الفصل الأول: الحالة المدنية للسفينة
7	المبحث الأول: عناصر شخصية السفينة
7	المطلب الأول: العناصر المحددة لهوية السفينة
7	الفرع الأول : اسم السفينة
7	أولا : الشروط الواجب توافرها فالسفينة
8	ثانيا : اجراءات منح الاسم و تغييره
9	ثالثا أهمية منح اسم للسفينة
10	الفرع الثاني : موطن السفينة
10	أولا تعريف الموطن
11	ثانيا : أهمية تحديد الموطن
11	المطلب الثاني: العناصر المحددة لقيمة السفينة
11	الفرع الأول: حمولة السفينة
12	أولا : مفهوم الحمولة
13	ثانيا : اجراءات الحصول على شهادة الحمولة
14	ثالثا : أهمية تحديد الحمولة
14	الفرع الثاني : درجة السفينة
14	أولا : تعريف درجة السفينة
15	ثانيا : تقدير درجة الحمولة

15.....	المبحث الثاني: جنسية السفينة
16.....	المطلب الأول : تعريف الجنسية وأهمية اكتسابها
17.....	الفرع الأول : تعريف الجنسية
16.....	الفرع الثاني: أهمية اكتساب السفينة للجنسية
17.....	المطلب الثاني : شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
18.....	الفرع الأول : شرط الملكية الوطنية:
19.....	الفرع الثاني : شرط البناء الوطني:
20.....	أولا : تعريف شرط البناء الوطني
20.....	ثانيا : أهمية شرط البناء الوطني
21.....	ثالثا: موقف المشرع الجزائري من شرط البناء الوطني
21.....	الفرع الثالث : شرط الطاقم الوطني
21.....	أولا : عناصر الطاقم الوطني
22.....	ثانيا : أهمية الطاقم الوطني
23.....	المطلب الثالث : الآثار المترتبة على اكتساب الجنسية الجزائرية
23.....	الفرع الأول : الآثار القانونية
24.....	الفرع الثاني الآثار السياسية
24.....	الفرع الثالث : الآثار الاقتصادية
26.....	الفصل الثاني : الحالة الادارية للسفينة
27.....	المبحث الأول: تسجيل السفينة
27.....	المطلب الأول : مفهوم نظام تسجيل السفن
27.....	الفرع الأول : تعريف نظام تسجيل السفن
27.....	الفرع الثاني: أهمية التسجيل في القانون الجزائري
28.....	المطلب الثاني : اجراءات التسجيل

28.....	الفرع الأول : طلب التسجيل
30.....	أولا : مضمون الطلب
30.....	ثانيا : الجهة المخولة بالتسجيل
31.....	ثالثا : السفن المعنية بالتسجيل
31.....	الفرع الثاني : كيفية التسجيل
31.....	الفرع الثالث : الحصول على شهادة التسجيل
31.....	الفرع الرابع : تعديل التسجيل و شطبه
33.....	المطلب الثالث : آثار التسجيل و جزاء تخلفه
34.....	الفرع الأول : آثار تسجيل السفينة
35.....	أولا رفع العلم الجزائري
35.....	ثانيا : اثبات الحالة المدنية للسفينة
36.....	ثالثا : اشهار التصرفات الواقعة على السفينة
35.....	الفرع الثاني : جزاء عدم تسجيل السفينة
36.....	أولا : الجزاءات الجنائية
37.....	ثانيا : الجزاءات المدنية
36.....	المبحث الثاني : وثائق السفينة
37.....	المطلب الأول : الوثائق اللازمة للملاحة البحرية
37.....	الفرع الأول : مفهوم الملاحة البحرية
38.....	أولا : تعريف الملاحة البحرية
39.....	ثانيا : أنواع الملاحة البحرية
39.....	الفرع الثاني " الوثائق المتعلقة بالملاحة البحرية و المبينة لهوية السفينة
41.....	أولا : شهادة الجنسية
41.....	ثانيا : دفتر البحارة

41.....	ثالثا : رخصة المرور أو بطاقة المرور
41.....	الفرع الثالث : الوثائق الملاحية التي تثبت التصرفات الواقعة على السفينة
42.....	أولا : دفتر السفينة
43.....	ثانيا : يوميات الماكينة و الراديو
43.....	المطلب الثاني : الوثائق المتعلقة بالسلامة البحرية
43.....	الفرع الأول تعريف السلامة البحرية
43.....	الفرع الثاني : أنواع شهادات السلامة البحرية
47.....	الخاتمة
49.....	قائمة الملاحق
54.....	قائمة المصادر و المراجع
58.....	فهرس الموضوعات