جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

جنسية السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية.

من تقديم الطالبين :

– عاشوري عصام.

– سايح إلياس.

تحت إشراف الأستاذ:

– لكحل مخلوف

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم و اللقب
رئيسا	أستاذ محاضر	د. مجدوب كوثر
مشرفا و مقررا	أستاذ محاضر	د. لكحل مخلوف
مناقشا	أستاذ محاضر	د. بشينة سميحة

دورة جوان 2023

إهـداء

إلى والدي و والدتي حفظهما الله تعالى ورفعهما مكانا عليا

إلى زوجتي التي ساندتني ، طوال فترة دراستي

إلى أولادي و أنوار عيوني : وصال ، دانية و معاذ

إلى إخوتي و أخواتي و أزواجهم

إلى صهري رحمه الله : سوامس العيدي وزوجته: نادية

إلى خالات أبنائي و أزواجهم

إلى السيد المدير العام المساعد المكلف بالإدارة سابقا على مستوى المؤسسة المينائية لسكيكدة، السيد (حلاج أحسن) الذي كان وراء رجوعي لمقاعد الدراسة لإتمام طور الماستر

إلى كل الأصدقاء و الزملاء في العمل

إلى زملاء دراستي في هذا التخصص

أهدي هذا العمل المتواضع.

عـاشـوري عــصــام

إهداء

*** إلى صاحب السيرة العطرة، و الفكر المستنير، الذي كان خير مثال لرب الأسرة، ولم يتهاون يوما في توفير سبل الخير و السعادة لي، فلقد كان له الفضل في بلوغي التعليم العالي (والدي الحبيب)، أطال الله في عمره**

*** إلى من وضع المولى عز وجل، الجنة تحت قدميها ووقرها في كتابه العزيز (أمي الحبيبة) رحمها الله برحمته الواسعة وطيب ثراها**

*** إلى أختي الصغيرة و إخوتي حفظهم الله**

*** إلى كل من رباني و علمني حرفا من قريب أو من بعيد و من معلمينا و أساتذتنا و مشايخنا، وكل من كان له الفضل علينا**

*** إلى السيد المدير العام المساعد المكلف بالعمليات سابقا على مستوى المؤسسة المينائية لسكيكدة، السيد (بوقوس وليد) الذي كان وراء رجوعي لمقاعد الدراسة لإتمام طور الماستر**

*** إلى أحلى وأطيب زميلات وزملاء حفظهم الله، الذين كان لي الشرف أن أشاركهم هذه المرحلة المهمة من مراحل الحياة و أقاسمهم فرحة تتويج المسار العلمي بالحصول على شهادة من طرف أعز مؤسسة علمية، ألا و هي جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة.**

ســـــايــح إلـــيـــــاس

شكر و تقدير

نحمد الله عز و جل الذي أمدنا بالقوة و العزم على مواصلة مشوارنا الدراسي

و توفيقه في إنجاز هذا العمل

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان إلى الأستاذ المشرف لكحل مخلوف الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته و نصائحه القيمة التي ارتقت بالموضوع الذي كان فكرة ثم صار بحثا.

كما نتقدم بالشكر للأستاذتين الفاضلتين:

مجدوب كوثر و بشينة سميحة، على قبولهما مناقشة هذه المذكرة

كما نتقدم بالشكر الخالص إلى كل أساتذة كلية الحقوق تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية.

كما لا ننسى كل من قدم لنا يد المساعدة من الزملاء في المؤسسة المينائية لسكيكدة بمديرية السحب البحري كل من السادة : تومي رابح، رحمون فيصل، غريب يوسف ، شواف محمد بشير و خشمان مراد.

فألف شكر لكل هؤلاء و جزاهم الله كل خير.

مـــــقـــدمـــة

مقدمة:

تعتبر الجنسية من أهم المواضيع التي تمت دراستها ، لما لها من أهمية سياسية و قانونية على الصعيد الداخلي و الدولي ، فهي تشكل المعيار الدولي الذي يربط الفرد بالدولة ، و بواسطته تتحدد التبعية السياسية والقانونية لدولة محددة ، حيث يعرفها الأستاذ بن عبيدة عبد الحفيظ بأنها : " رابطة بين الفرد و الدولة تحدد مواطني الدولة الذين يشكلون أفرادها من الوطنيين المتمتعين بجنسيتها ، الذين يكونون وحدة اجتماعية لها مميزاتها الطبيعية والبشرية ، وتبرزها أمة بملامحها التي تميزها عن غيرها من الأمم، متحدة في اللغة و الأصل أو الجنس و العادات والتقاليد والمصير المشترك وتتقاسم نفس الشعور و الآمال و الآلام ويضيف أن الجنسية ككلمة اصطلاحية تعني الرابطة القانونية و السياسية التي تخول للفرد الانتساب لدولة معينة " [1] ، ونذكر أيضا تعريف الأستاذ أحمد عبد الكريم سلامة بأنها : " نظام قانوني تضعه الدولة لتحدد به ركن الشعب فيها ويكتسب به الفرد صفة تفيد انتسابه إليها " ، و إلى جانب هذا التعريف يوجد تعاريف أخرى نذكر منها تعريف الأستاذ ماير " Mayer " بأنها :" صفة يرتب منحها من طرف الدولة للفرد اختصاصا شخصيا لها اتجاهه يحتج به قبل الدول الأخرى "، و لقد اتفق غالبية الفقهاء على تعريف الجنسية بأنها : " رابطة سياسية و قانونية بين الفرد و الدولة " [2].

فضلا عما تقدم ذكره؛ نجد المجتمع الدولي يطلق اصطلاح الجنسية على بعض الأشياء كالطائرات و السفن، لما لها من قيمة مالية ضخمة من جهة، و لتنقلها بين أقاليم دول متعددة من جهة أخرى، مما يستلزم أن تكون تحت حماية دولة معينة[3] . في المقابل يرى بعض الفقهاء أن الأشياء في الحقيقة تكون موضوعا للحق و لا تصلح أن تكون طرفا في رابطة الجنسية، كما أنها لا تساهم في تكوين شعب الدولة و تستبعد من نطاق الجنسية غير الأشخاص مثل السفن التجارية والبواخر والطائرات، و اعتبرت هذه الجنسية مجازية و استثنائية ،أطلقها القانون على هذه الأشياء، فالرابطة التي تربط جنسية هذه الاشياء بالدولة تختلف اختلافا بينها عن الرابطة

---

[1] بن عبيدة عبد الحفيظ ، الجنسية و مركز الأجانب في الفقه و التشريع الجزائري، دار هومه دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر، الطبعة الثانية ، 2007 ، الصفحة 87 .

[2] اعراب بلقاسم ، القانون الدولي الخاص الجزائري ، تنازع لاختصاص القضائي الدولي – الجنسية ، الجزء الثاني ، دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر ، الطبعة السادسة 2011 ، الصفحة 84.

[3] علي علي سليمان ، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري لطلبة الفصلين الدراسيين السابع والثامن، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، طبعة 2000 ، الصفحة 179 .

التي تبنى عليها جنسية الأشخاص، فالسفن و الطائرات لا تتمتع بالجنسية بمعناها الدقيق، وإنما يتعين ربطها لتحديد تبعيتها القانونية و بالتالي فجنسيتها مجازية [1]. و ما نلاحظه أن المشرع الجزائري في قانون الجنسية الجزائرية الصادر بالأمر رقم 86-70 المؤرخ في 15 ديسمبر 1970 (جريدة رسمية رقم 105 الصادرة بتاريخ 18 ديسمبر 1970) ، وإستدراك يتضمن قانون الجنسية الجزائرية (جريدة رسمية رقم 63 الصادرة بتاريخ 08 غشت1972) ،و المعدل و المتمم بالأمر رقم 01-05 المؤرخ في 27 فبراير سنة 2005 (جريدة رسمية رقم 15 الصادرة بتاريخ 27 فبراير 2005) ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-08 المؤرخ في 04 ماي 2005 (جريدة رسمية رقم 43 الصادرة بتاريخ 22 يونيو 2005) المتضمن قانون الجنسية الجزائرية ،لم يتعرض لجنسية الأشياء كالسفن و الطائرات بل تناول فقط جنسية الأشخاص الطبيعيين، حيث اعتبر كل من السفن و الطائرات كجزء من الإقليم الجزائري التابعة لسيادة الدولة الجزائرية وهذا ما يستشف من قراءة نص المادة الخامسة منه.

ولا يوجد قانون دولي أو عالمي يضبط وينظم منح الجنسية للسفن ، غير أنه يمكن اعتبار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 كمرجع دولي لتحديد الإطار العام لقانون البحار الدولي، و في هذا الصدد نلاحظ أن المادة 91 من الاتفاقية نجدها تكرس الحق لكل دولة في تنظيم جنسية السفن، بما تراه ملائما لها حرية الدولة مع إلزامية توفر رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة ، و ما يترتب عنه حسب المادة 94 من الاتفاقية خضوع السفينة لرقابة دولة العلم من ناحية خضوع السفينة للرقابة الادارية و التقنية و الاجتماعية ، كما تطرح المادة 97 منه قضية القانون الواجب التطبيق في حل تنازع القوانين ، وللإشارة فقد صادقت الجزائر على الاتفاقية بموجب أحكام المرسوم الرئاسي 53-96 المؤرخ في 22-01-1996 والمتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.[2]

و تكمن أهمية دراسة هذا الموضوع هو محاولة إبراز و بشكل واضح شروط منح الجنسية للسفن الجزائرية، وتسجيلها والرابطة الحقيقة بين الدولة و السفينة و الوثائق الدالة، وما ينتج عن

[1] اعراب بلقاسم ، المرجع السابق، صفحة 103.

[2] المرسوم الرئاسي 53-96 المؤرخ في 02 رمضان 1416 الموافق ل 22 يناير سنة 1996، والمتضمن التصديق على اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24 يناير سنة 1996.

ذلك من حق رفع علمها ، حفاظا على سلامة و أمن الملاحة البحرية ، والحفاظ على حقوق الدولة و السفينة معا ، و هو ما يبرز أهمية الدراسة لأنه يتعلق مباشرة بالسيادة الوطنية حيث اعتبر المشرع الجزائري السفينة كجزء من الإقليم الجزائري التابعة لسيادة الدولة الجزائرية.

أما أهداف الدراسة، فتكمن في تسليط الضوء على النظام القانوني الذي ينظم جنسية السفن للدولة الجزائرية من خلال ما جاء به القانون البحري الجزائري و مختلف النصوص التنظيمية والاتفاقيات الدولية.

إن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار الموضوع ترجع إلى أسباب ذاتية و أخرى موضوعية حيث تتمثل الاسباب الذاتية؛ في رغبتنا الملحة في البحث في هذا الميدان ومحاولة تقديم صورة واضحة حول الموضوع، و لتعميق المعارف المتصلة بالمهنة ، لأن الموضوع يندرج في نطاق المعارف المتصلة بمهامنا داخل المؤسسة المينائية لسكيكدة.

أما الاسباب الموضوعية : فتظهر في القيمة العلمية للموضوع من حيث انتقاله من نطاق التشريع الدولي إلى نطاق التشريع الداخلي، و اهتمام المشرع الجزائري بموضوع جنسية السفن وشخصيتها ، و يظهر ذلك في تعديلات المشرع للقانون البحري، و المصادقة على المعاهدات الدولية ، وهذا دليل واضح على إرادة الدولة في الارتقاء بالقانون البحري، و المواضيع التي يعالجها بما فيه موضوع بحثنا.

من بين الصعوبات التي صادفتنا خلال إعدادنا لهذا البحث هو؛ التخصص الجديد في الجامعة مما جعلنا نفتقد لدراسات عالجت هذا الموضوع ،وكذلك خصوصية البحث ، كون أغلب المسائل التي يعالجها مقننة بشكل مختلف من دولة إلى دولة أخرى ، زيادة على عدم وجود اتفاقيات دولية تنظم بشكل مفصل موضوع البحث ، زد على ذلك قلّة المراجع والمؤلّفات الجزائرية في المجال البحري ،الأمر أدى بنا الى الرجوع إلى ما استقرت عليه الدراسات و المقالات الاكاديمية الجامعية بمختلف جامعات الوطن، إلا أن هذه القلة توافقت مع هدفنا في البحث وهو المساهمة في إثراء هذا المجال ولو بجزئية بغية الوصول إلي أهداف البحث.

و من المقرر أن لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، كما يلزم البعد الدولي ايجاد نوع من التنسيق في بلورة قواعد تخص الجنسية ،حتى تتم الحيلولة دون أي تنازع

بوجه عام ، و لذا كان لزاما على المشرع الجزائري الاهتمام بإصدار نصوص قانونية تخص جنسية السفينة وتنظيمها في إطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات والحفاظ على الحقوق واجتنابا لأي نزاع محتمل، وفي هذا الصدد نجد أن المشرع الجزائري قد تناول موضوع جنسية السفينة في القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم ، الصادر بالأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 (جريدة رسمية رقم 29 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1977) ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 (جريدة رسمية رقم 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998) ، والمعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 (جريدة رسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18 اوت 2010) المتضمن القانون البحري الجزائري، في الكتاب الأول الملاحة البحرية و رجال البحر في الفصل الثاني ، القسم الأول شخصية السفينة و جنسيتها في المواد 14 و من 28-33 ، وعليه فإن الاشكالية المطروحة هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم أحكام جنسية السفينة في القانون البحري الجزائري ؟

و الاجابة على الاشكالية تقتضي منا الاجابة على الاسئلة الفرعية التالية على ضوء القانون البحري الجزائري :

- ما هي الأسس و الضوابط التي وضعتها الدولة الجزائرية لاكتساب السفينة جنسيتها ؟
- و ما هي الآثار المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية ؟

و للإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي لدراسة مختلف الظواهر و المفاهيم ، وكذا اعتمدنا على المنهج التحليلي لتحليل مختلف نصوص و مواد القانون البحري الجزائري وأحكامه التفصيلية ذات العلاقة بموضوع الدراسة .

أما بالنسبة لهيكل الدراسة؛ فقد انتهجنا الخطة الثنائية المقسمة إلى قسمين ، حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى الأسس والضوابط لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية ضمن القانون البحري الجزائري ، مع تبيان الشروط العامة لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية (المبحث الأول)، و التركيز على الشروط الخاصة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية (المبحث الثاني)، أما في الفصل الثاني فقد اشتملت الدراسة آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري

الجزائري، مع تحديد وسائل اثبات الجنسية الجزائرية للسفينة (المبحث الأول) ، و توضيح آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية (المبحث الثاني).

و أخيرا خاتمة جمعت فيها مختلف النتائج و التوصيات التي تم التوصل إليها من خلال هذه المذكرة.

الفصل الأول

اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري

الفصل الأول: شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري:

إن المتفق عليه في القوانين البحرية الحديثة، هو تمتع السفينة بالجنسية مثلها مثل الأشخاص العادية ، و ذلك يعود لأهميتها و مكانتها في النشاط الاقتصادي و التجاري للدولة على اعتبارها مالا منقولا تنتقل من دولة لأخرى، و يمكن أن تتواجد بأعالي البحار حيث لا سيادة عليها، لذلك يجب أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تحدد حقوقها و واجباتها في زمن السلم و في زمن الحرب ، و تعطيها الحق في رفع علم دولتها و تمتعها بحمايتها، و تحدد الدولة المسؤولة في أعالي البحار، كما أن عنصر الجنسية يحدد القانون الواجب التطبيق في أعالي البحار، و نظرا لأهمية هذا العنصر، سوف نتناوله موضحين الآليات القانونية التي كرسها المشرع الجزائري لاكتساب السفن الجنسية الجزائرية ، و ذلك من خلال مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول للشروط العامة لاكتساب الجنسية، و المبحث الثاني للشروط الخاصة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية.

المبحث الأول: الشروط العامة لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية:

نظرا لأهمية السفينة في الحياة الاقتصادية للدول، فقد تم اعتماد مبدأ قانوني مفاده أن لكل دولة بتشريعاتها الخاصة، أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن، و شروط تسجيلها بإقليمها و إعطائها الحق في رفع علمها ، و هي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانات تكفي ولاء السفينة لها وفقا لظروفها الاقتصادية ، لذلك فإن الشروط التي تفرضها الدولة تتغير و تختلف باختلاف إمكانياتها و حاجياتها المادية و الفنية، كما تتأثر بالسياسة الاقتصادية المعتمدة من طرفها.[1]

و لاكتساب الجنسية الجزائرية شروط عامة محددة قانونا ، و التي سوف نتناولها في ثلاث مطالب، حيث تناولنا في المطلب الأول شرط الملكية الوطنية و في المطلب الثاني تطرقنا إلى شرط الطاقم الوطني وفي المطلب الأخير إلى البناء الوطني للسفينة و هذا الشرط الأخير لم يأخذ به المشرع الجزائري.

[1] زعرور عبد السلام ،عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث قانونية و سياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، المجلد 06 ،العدد 02، ، ديسمبر 2021، الصفحة 262.

المطلب الأول: الملكية الوطنية:

يرتكز هذا المعيار على أن تكون السفينة مملوكة ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، و هذا ما نصت عليه المادة 28 من القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم " حيث جاء فيها : " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري" .

إن الغاية من هذا الشرط هو فرض الدول هيمنتها المطلقة على السفينة، و تحقيق حمايتها في عرض البحر، و منحها مزايا مالية دعما لأسطولها التجاري، كذلك تبقى السفينة تحت التبعية الاقتصادية لدولة الجنسية بتحقق هذا الشرط.

و لدراسة هذا الشرط ، قمنا بتقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول تمحور حول الأشخاص الطبيعين و في الفرع الثاني حول الأشخاص الاعتبارية.

الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

كما سبق ذكره، لقد أوضح المشرع الجزائري هذا الشرط من خلال نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم ، حيث أشترط أن تكون السفينة ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، لكي تحصل هذه الأخيرة على الجنسية.[1]

الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص الاعتبارية:

تناولها المشرع الجزائري في أربعة أشكال كالأتي:

أولا: شركات الأشخاص: حيث يجب أن يكون الشركاء المتضامنين، أو الشركاء بالتوصية من جنسية جزائرية.

ثاني: الشركات ذات المسؤولية المحدودة: يجب توافر الجنسية الجزائرية في الشركاء المالكين لأغلبية الحصص.

[1] بن عيسى حياة، جنسية السفينة و دورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل،العدد 04 ، 2016، الصفحة 38 و 39.

ثالثا: شركات المساهمة: يجب أن يكون الرئيس المدير العام، و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة، و أغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء من جنسية جزائرية و مالكين لأغلبية رأس المال.

رابعا: الجمعيات: أوجب المشرع أن يكون المسيرون، و مجمل الأعضاء المنخرطين من جنسية جزائرية.[1]

المطلب الثاني: الطاقم الوطني:

حسب المادة 28 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، التي بدورها أحالت على المادة 413 الفقرة 6 من نفس القانون، فإن وطنية الطاقم تتعلق بجنسيتهم الجزائرية ،حيث نصت على ما يلي : " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية بتحديد نسبة من البحارة الأجانب لتكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية ".[2]

و لدراسة هذا الشرط ، قسمناه إلى ثلاث فروع ، في الفرع الأول تطرقنا إلى تعريف طاقم السفينة ، أما الفرع الثاني تناولنا البحارة الجزائرين ، وفي الفرع الثالث البحارة الأجانب.

الفرع الأول: تعريف طاقم السفينة:

يعتبر طاقم السفينة إحدى أهم العناصر المكونة لها، و الذي على أساسه يتم مباشرة استغلالها، و قيامها بنشاط الملاحة البحرية لاسيما منها التجارية، و عادة يتشكل طاقم السفينة من الربان و البحارة.

[1] العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري –مفهوم القانون البحري،مجال الملاحة البحرية وصورها السفينة،التأمين على السفينة،الحوادث البحرية،أشخاص الملاحة البحرية ،الاستغلال البحري، مسؤولية مالك السفينة و مجهزها ،البيوع البحرية،دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع – الجزائر،طبعة نوفمبر 2020، الصفحة 86.

[2] محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ،دار بلقيس للنشر – دار البيضاء –الجزائر ، طبعة 2014 ، الصفحة 24.

و طاقم السفينة، هو العنصر الذي يتولى تسيير السفينة و ملاحتها، التي تتطلب عدد معين من أفراد الطاقم على ظهرها، لصيانتها، و المحافظة عليها، و على أرواح من عليها و ما عليها من بضائع، و يتشكل طاقم السفينة من ربان و بحارة.[1]

كما عرفته المادة 411 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، كالأتي : " يتكون طاقم السفينة من الربان و الضباط و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة السفينة " كذلك حسب الفقرة 02 من نفس المادة اعتبرت أن المرشد البحري أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة.

و من خلال ما تقدم نستنتج أن الطاقم البحري يتكون أساس من ربان و بحارة و سوف نأخذ كل عنصر في الطاقم على حدا بالتفصيل كالأتي:

أ) الربان: عرفته المادة 384 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، فقرة "د" كالأتي : " يعني ربان قائد السفينة و رئيس الطاقم " و هو الذي يتولى مهمة قيادة السفينة طبقا لما جاء في المادة 580 من نفس القانون حيث نصت على ما يلي " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا ".

ب) البحارة: و هم الأفراد الذين يقومون بالأعمال المتعلقة بتسيير و قيادة و صيانة و استغلال السفينة و تعرض المشرع الجزائري لرجال البحر في المادة "384 فقرة أ" البحار أو رجل البحر على أنه كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر.

الفرع الثاني: البحارة الجزائريين:

البحار الجزائري هو الذي تتوفر فيه جملة من الشروط لا سيما الجنسية الجزائرية و كذلك بلوغ سن 18 سنة و اللياقة البدنية بالإضافة إلى المؤهلات للقيام بمهنة بحار طبقا للمادة 386 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم.

[1] زعرور عبد السلام ،المرجع السابق، الصفحة 266.

الفرع الثالث: البحارة الأجانب:

البحارة الأجانب هم الدين يحملون جنسيات دول أخرى غير الجنسية الجزائرية و لقد نص المشرع الجزائري في المادة 413 من القانون البحري،المعدل و المتمم على أنه : " يجب أن يكون أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية " ، و بالتالي فلقد جعل المشرع الجزائري هذا الترخيص للبحارة الأجانب استثناءا.[1]

المطلب الثالث: البناء الوطني للسفينة:

المقصود بالبناء الوطني للسفينة كشرط لمنح الجنسية ، أن الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، أي أن تكون هذه الدولة لا تتوفر على مثل هذه الصناعة، أو كانت صناعة السفن في مهدها، فلا يتصور أن تعتمد منح جنسيتها على أساس ضابط البناء الوطني، و يتخذ بناء السفن صورتين و هما البناء المباشر (الفرع الأول) و البناء الغير مباشر(الفرع الثاني).

الفرع الأول: البناء المباشر للسفينة:

في هذا النوع من البناء يتولى صاحب طلب البناء بنفسه عملية بناء السفينة، حيث أنه هو من يقوم بشراء المواد اللازمة من المعدات، و التجهيزات، و يبرم عقود استخدام المهندسين و العمال الفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إشرافه، و إدارته ويتعاقد مع مقاول حيث يقوم هذا الأخير بتوفير مواد البناء، و الأشغال و كذا يتعاقد مع العمال، و الفنيين لصالح و لإسم المجهز، و تحت إشرافه إلا أن هاته الصورة أصبحت نادرة، ما عدا في سفن الصيد الصغيرة، خاصة مع ظهور شركات متخصصة بشكل متطور في هذا المجال.

[1] راجع المواد 411 ، 580 ، 384 ، 386 و 413 من القانون البحري الجزائري ، المعدل والمتمم.

الفرع الثاني: البناء الغير المباشر[1]:

بموجب هذا النوع من البناء فإن طالب البناء، يعهد بهاته المهمة مباشرة الى شركة مختصة في هذا المجال، عن طريق التعاقد معها حول أعمال البناء، ووفقا لمواصفات معينة، و تسليمها له بعد إتمامها مقابل ثمن معين، و تتولى الشركة شراء المعدات، و الآلات وهي الصورة الأكثر انتشارا في الوقت الحاضر.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، نجد أن المشرع في المادة 28 منه لم يتطرق الى شرط البناء الوطني لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة، و بالتالي فإنه استبعد صراحة شرط البناء، وطبقا للمادة 46 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، التي تنص على ما يلي: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، و قبل شطبها منه"، وبالتالي باستبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني من شروط منح الجنسية، فإنه في المقابل يقبل السفن التي بنيت في الخارج[2]، و يمنحها الجنسية الجزائرية، و الظاهر أنه إعتمد هذا النهج كون أن هذا الشرط لا تفرضه إلا الدول التي توصلت إلى حد كبير من التقدم في مجال بناء و صناعة السفن، مما يمكنها من تلبية حاجياتها دون اللجوء إلى الأجانب، و الجزائر حاليا ليس ضمن خانة هذه الدول وذلك نظرا لضعف إمكاناتها المحلية، و عدم قدرتها على بناء السفن.

المبحث الثاني : الشروط الخاصة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية:

لقد شهد العصر الحديث نموا و تطورا ملحوظا للملاحة البحرية، و ذلك بفضل ارتقاء صناعة السفن، مما دعت الحاجة إلى تخصيص السفينة بأحكام قانونية خاصة، فحرصت الدول على أن تضع نظاما خاصا بها لتسجيل سفنها، والذي تسهر عليه سلطاتها الإدارية الوطنية، حيث أن ارتباط السفينة بمكان معين يُمكّن من يهمه أمر وضعيتها القانونية، من الرجوع إلى السجل الممسوك بمكان تسجيلها للاطلاع على ذلك، إلا أن الإنتساب الحقيقي لدولة معينة و إمكانية

[1] أنظر الملحق رقم 02.

[2] أنظر الملحق رقم 01 .

الإشراف الإداري على السفينة و مراقبة شروط جنسيتها، لا يتحقق إلا إذا أُعتبرت الجنسية الوطنية من الشروط الأساسية للتسجيل، و هذا ما استقر عليه الفقه الدولي، على أن الدولة لا تستطيع ممارسة رقابتها وإشرافها على السفينة، إلا عندما تربطها علاقة حقيقية بها تنحصر في توافر العنصر الوطني و المتمثل أساسا في شروط الجنسية، و سوف نتحدث في مطلبين ، تطرقنا في المطلب الأول إلى نظام تسجيل السفينة في القانون الجزائري وفي المطلب الثاني إلى جزأرة السفينة في القانون الجزائري .

المطلب الأول: نظام تسجيل السفينة في القانون الجزائري:

إن اختلاف الظروف الاقتصادية و السياسية وقفت حائلا في أن يحظى نظام تسجيل السفن بنفس الأهمية و الأهداف في كل دولة، فذهبت غالبية الدول في تأسيس النظام الوطني لتسجيل السفن، بينما ذهبت بعض الدول إلى تأسيس النظام الحر لتسجيل السفن، و بالنسبة للقانون الجزائري، فإن المتفحص له يستخلص بصفة واضحة أن الجزائر تبنت ما ذهبت إليه معظم الدول، و هو إعتماد النظام الوطني لتسجيل السفن، جاعلة من شروط الجنسية الجزائرية شرطا أساسيا لتسجيل السفينة بالسجل الجزائري لقيد السفن.

و يعود تاريخ تبني هذا النظام إلى عام 1963 بصدور المرسوم 63-81 المؤرخ في 1963/03/05 و المتعلق بجزأرة السفن، حيث جعل هذا المرسوم الملكية الوطنية للسفينة و الطاقم الوطني من الشروط الأساسية لتسجيلها بالسجل الجزائري لقيد السفن، و حتى بعد إلغاء المرسوم السالف الذكر، لم يتخلى المشرع الجزائري على النظام الوطني لتسجيل السفن بل بقي متمسكا به بصفة صريحة في كل من نصوص القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، وكذا القرار الصادر في 1980/05/17 و المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر، إضافة إلى القرار الصادر في 1988/10/20 و المتعلق بتحديد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن و تدوين البيانات المطلوبة، جاعلا من الجنسية الجزائرية في السفينة من الشروط الأساسية لتسجيلها في السجل المذكور آنفا.

و لدراسة نظام تسجيل السفينة في القانون الجزائري، قسمناه إلى فرعين ، تعرضنا أولا إلى إجراءات التسجيل ، ثم تطرقنا في الفرع الثاني إلى آثار التسجيل.

الفرع الأول : إجراءات التسجيل:

يلتزم مالك السفينة بأن يبادر بإجراء تسجيلها في السجل الجزائري لقيد السفن، و إبلاغ إدارة التسجيل بكل تغيير أو تعديل يخص وضعيتها القانونية، سواء كان من شأن هذا التغيير أن يؤدي إلى تعديل البيانات الواردة في سجلها، أو الى شطبها من السجل لفقدانها شروط التسجيل المحدد قانونا.

ولا يعد إجراء تسجيل السفينة أمرا اختياريا بالنسبة للمالك، بل يعد إجراءا إلزاميا يترتب على تخلفه التعرض للعقوبة المحددة قانونا.

و إجراءات التسجيل تتمحور حول ثلاث نقاط أساسية وهي الجهة المختصة ، طلب التسجيل وأخيرا بيانات بيانات التسجيل، و هذا ما سنتطرق إليه كالآتي:

أولا: الجهة المختصة:

حيث أنه بصدور قرار 1980/05/17 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة طيقا لنص المادة 03 منه هي نفس السلطة الموجودة بمكان التسجيل و هي حسب الحالة إما :

-الوزير المكلف بالحرية التجارية بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تساوي أو تزيد على 100 طنة.[1]

-مدير الولاية المكلف بالنقل و الصيد البحري بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تقل على 100 طنة.[2]

و بذلك أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة، تُحدد طبقا لحمولتها، فإذا كانت حمولتها تساوي 100 طنة أو تزيد عنها، فإن الجهة المختصة تتمثل في الإدارة المركزية لدى وزارة النقل،

[1] أنظر الملحق رقم 04.

[2] أنظر الملحق رقم 03.

أما إذا كانت الحمولة تقل عن 100 طنة فان التسجيل تختص به الإدارة المحلية المكلفة بالشؤون البحرية.

بالنسبة لسفن الصيد البحري، فتختص بتسجيلها الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري طبقا لنص المادة 6/5 من المرسوم التنفيذي 90-115 المؤرخ في 21 أفريل 1990 والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري.[1]

أما بالنسبة للسفن الموجودة بالخارج، فيختص بتسجيلها القنصل و منحها شهادة جنسية مؤقتة حتى تصل إلى الجزائر.

ثانيا: طلب التسجيل:

حيث أنه طبقا لنص المادة 44 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، التي تنص على مايلي: "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناءا على طلب مالك السفينة استنادا إلى تاريخه و الوثائق المقدمة...."، و عليه لأجل تحقيق عملية قيد السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن، يجب أن يكون طلب مالك السفينة مشتملا على كل البيانات التي من شأنها تعيين السفينة تعيينا ذاتيا كإسمها ، تاريخ و مكان بنائها ، و إسم الباني، حمولة السفينة، اسم المالك و محل إقامته أو مقره إذا كانت شركة ، و أسماء المالكين على الشيوع مع بيان حصة كل واحد منهم.

ثالثا: بيانات التسجيل:

حدد بخصوصها القرار السالف الذكر و الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن جملة من الشروط تحكم و تنظم عملية التسجيل، و السجل المخصص لقيد السفن الجزائرية من حيث مسكه، و حجمه، و ترقيمه، و البيانات اللازم إدراجها فيه، و إجراءات تعديل هذه البيانات، فمتى قدم المالك طلبه مدعما بكل الوثائق اللازمة إلى الجهة المختصة بالتسجيل حسب السعة الإجمالية للسفينة (الحمولة)، تقوم مصلحة التسجيل بعد التأكد من صحة هذه

[1] المرسوم التنفيذي 90-115 المؤرخ في 21 أفريل 1990 والمتضمن إنشاء الوكالة الوطنية لتنمية الصيد البحري، الجريدة الرسمية عدد 18 المؤرخ في 02 مايو 1990.

الوثائق، بتخصيص صفحة أو بطاقة من السجل لكل سفينة ، تدرج فيها البيانات الخاصة بها، و ذلك طبق لنص المادة 35 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، حيث نصت على أنه يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه البيانات التالية:

1- رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة.
2- عناصر شخصية السفينة.
4- تاريخ و مكان إنشاء السفينة و اسم المنشأ.
5- اسم مالك السفينة و محل إقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة و إذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماءهم و محل إقامتهم أو مقراتهم مع بيان حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
6- سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من طرف شخص غير مالكها.
7- التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها و كذلك حدود الحق الكلي أو الجزئي في التصرف في السفينة.
8- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو جزء منها.
9- سبب و تاريخ شطب السفينة في دفتر التسجيل.

و كل تعديل في هذه البيانات يجب قيده في بطاقة تسجيل السفينة طبقا للمادة 36 من القانون البحري،المعدل و المتمم.

و بعد الانتهاء من تسجيل السفينة، تسلم السلطة المختصة بالتسجيل وثيقة الجزأرة.

الفرع الثاني: آثار التسجيل:

إن تخصيص المشرع الجزائري السفينة بنظام التسجيل لم يكن عبثا، بل قصد منه ترتيب جملة من الآثار.

سواء أثار مباشرة، تنشأ بمجرد تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن، و تتمثل أساسا في تمكين السفينة المسجلة من التمتع بآثار الجنسية، و الإشراف الإداري عليها من حيث تزويدها بالوثائق اللازمة لمباشرة ملاحتها، و مراقبة مدى استيفائها لشروط الجنسية الجزائرية.

أو آثار غير مباشرة، حيث أن القيام بإجراء تسجيل السفينة طبقا للأمر المتعلق بالتأمينات في الجزائر، يعد سببا لإلزامية التأمين البحري عليها، كما أن سجل السفينة يعتبر بمثابة الوسيلة الوحيدة لشهر مختلف التصرفات الواردة عليها، وسوف نتناولها كما يلي:

أولا : الآثار المباشرة:

إجراء التسجيل يُمكن السفينة من الحصول على الوثيقة الرسمية الدالة على التمتع بالجنسية و المتمثلة في وثيقة الجزأرة، و بالتالي التمتع بآثار الجنسية، كالمزايا الممنوحة للسفن الوطنية، سواء من الناحية السياسية أو الاقتصادية، كما أن الجنسية تعتبر ضابط إسناد في حال تنازع القوانين، كذلك من بين الآثار الهامة، تمكين الدولة من الإشراف الإداري على السفينة و إخضاعها لرقابتها، و إحصائها عن طريق نظام التسجيل، ناهيك على أن لها دور في إثبات الجنسية الجزائرية، حيث يعتبر العلم الوسيلة المادية الظاهرة التي تثبت جنسية السفينة في المجتمع الدولي، غير أن رفع العلم الوطني الجزائري مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية طبقا لنص المادة 27 من القانون البحري،المعدل و المتمم، و ذلك بعد اتخاذ إجراءات قيدها في السجل الجزائري للسفن طبقا لنص المادة الأولى من القرار السالف الذكر، الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية، من جهة أخرى فان لتسجيل السفن أهمية كبرى في تحديد ذاتية السفينة و مراقبة شروط جنسيتها.

ثانيا: الآثار غير المباشرة :

إذا كان الهدف الأساسي من نظام تسجيل السفن هو تمكين السفينة مُباشرة من ممارسة ملاحتها، و التمكن من مراقبة وضعيتها القانونية، فإن إجراء تسجيل السفينة زيادة على ذلك، يعد سببا في إحداث أثار لا تترتب مباشرة عنه إلا بعد القيام به، حيث يعتبر سجل السفينة الأداة الوحيدة لشهر الحقوق الواردة على السفينة عن طريق قيدها فيه، سواء تعلق الأمر بحقوق عينية أصلية كحق الملكية أو تبعية كالرهن، و من جهة أخرى فان القيام بإجراء تسجيل السفينة في السجل الجزائري للسفن يترتب عليه إلزامية التأمين البحري عليها لدى شركات التأمين باعتباره

ضرورة من ضرورات الملاحة البحرية، خاصة و أن السفينة تمثل ثروة كبيرة تجوب أعالي البحار.[1]

المطلب الثاني : جزأرة السفينة:

نصت المادة الأولى من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر على الآتي: " تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة تسمى (وثيقة الجزأرة) التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية و تسمح لها برفع العلم الوطني و الاستفادة من الحقوق التابعة بذلك.

تحمل وثيقة الجزأرة اسم الباخرة و نوعها و صفاتها الرئيسية و كذلك اسم صاحبها و مجهزها و مكان تسجيلها و كل المعلومات الموجودة في بطاقة التسجيل الخاصة بالباخرة و المذكورة في المادة 35 من القانون البحري".[2]

نظم المشرع الجزائري إجراءات منح جنسية السفينة (الجزأرة) بموجب القرار السالف الذكر،الذي يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر، والملاحظ أن المشرع استعمل مصطلح باخرة بدل سفينة، و هي ترجمة غير مقبولة نسبيا و لا تتماشى مع مصطلح سفينة المستعمل في النصوص القانونية.

وفقا لما سبق ذكره ، قمنا بدراسة هذا العنصر و قسمناه إلى فرعين ،، في الفرع الأول خصصناه لشروط و إجراءات الجزارة ، أما الفرع الثاني تمحور حول الإعفاء و فقدان حق الجزأرة.

[1] حامي حياة، نظام تسجيل السفن و أثاره في القانون الجزائري،ب حث مقدم لنيل شهادة الماجستير ،فرع العقود و المسؤولية ، معهد الحقوق و العلوم الاقتصادية ،جامعة الجزائر، السنة الجامعية 1996، صفحة 19،20،27،28،62-67،69-76،77-82،88-92،96.

[2] قرار مؤرخ في 17 ماي 1980 يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر، الجريدة الرسمية عدد 22 لسنة 1980، المؤرخة في 27 مايو سنة 1980 ، المادة الأولى الصفحة 901.

الفرع الأول: شروط و اجراءات الجزأرة:

لقد تطرق المشرع الجزائري في القرار المذكور أعلاه إلى شروط و إجراءات الحصول على وثيقة الجزأرة.

أولا: شروط الجزأرة:

نصت المادة 05 من ذات القرار على ضرورة أن تكون السفينة مملوكة على الأقل بنسبة 51% لأشخاص طبيعيين أو معنويين، يحملون الجنسية الجزائرية، بالرغم من أن هذا الشرط تم إلغائه بموجب القانون الصادر سنة 1998 مما يستوجب ضرورة إلغاء هذا النص، و جعله يتماشى مع النص الجديد الذي يؤكد على ضرورة الملكية الكاملة للسفينة.

كما أن هذه المادة فرضت على صاحب الباخرة أو مجهزها، إثبات جنسيته الجزائرية علما بأن المجهز ليس بالضرورة مالكا للسفينة، و بالتالي يمكن أن يكون أجنبيا.

ثانيا: إجراءات الجزأرة:

أورد المشرع في القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر المذكور آنفا، مختلف الوثائق التي يجب أن ترفق مع الطلب و هي في مجملها وثائق تخص هوية مالك و أفراد الطاقم البحري، و وثائق تتعلق بالسفينة ذاتها.

أما طلب الإيداع و استلام الوثائق، فإن المشرع وزع الاختصاصات بين السلطة المحلية و السلطة المركزية، و ذلك بناءا على حمولة السفينة عملا بأحكام المادة 29 من القانون البحري،المعدل و المتمم، كما تنص المادة 03 من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 على أنه: تكون السلطة الإدارية البحرية المرخص لها بتسليم وثيقة الجزأرة نفس السلطة الموجودة بمكان تسجيل الباخرة و هي حسب الحالة:

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

2- مدير الولاية المكلف بالنقل و الصيد البحري بالنسبة للبواخر ذات حمولة إجمالية تقل عن 100 طنة.[1]

بالنسبة للوثائق التي يجب على طالب الجزأرة أن يرفقها مع طلبه، فلقد نصت عليها المادة 6 من القرار سالف الذكر المتعلق بالجزأرة على ما يلي : "يجب أن يرفق طلب وثيقة الجزأرة بالأوراق التالية:

- شهادة امتلاك الباخرة.
- إسم صاحب الباخرة أو مجهزها و إذا وجد عدة ممتلكين مشتركين ذكر أسمائهم و عدد حصصهم.
- شهادة حمولة الباخرة.
- قائمة رجال الطاقم.
- علامة هيكل السفينة.
- جرد عتاد التجهيز.
- شهادة شرف يتعهد فيها صاحب الباخرة أو مجهزها بعدم الغش بوثيقة الجزأرة و عدم تسليمها و بيعها و عدم إعارتها و تسليمها للسلطة الإدارية البحرية في حالة عدم استجابة الباخرة لمواصفات الجزأرة.
-إعفاء من الجمارك الوطنية".

بالإضافة لذلك، تجدد وثيقة الجزأرة في حالة تغيير إحدى المعلومات المبينة في الفقرة الثانية من المادة الأولى من نفس القرار، و هي معلومات تتعلق بهوية السفينة ذاتها و هوية أصحابها في مجملها.

الفرع الثاني: الإعفاء و فقدان حق الجزأرة:

طبقا لنص المادة الثانية من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980، فإنه تعفى من إجراء الجزأرة سفن البحرية الوطنية، و القوارب، و الزوارق الملحقة بالبواخر المجزأرة، و كذا القوارب و الزوارق ذات حمولة أقل أو تساوي 6 طنات.

[1] زعرور عبد السلام ،المرجع السابق، الصفحة 271.

كما يقع فقدان حق الجزأرة طبقا للمادة 9 التي تنص على: "تفقد حق الجزأرة و الجنسية و رفع العلم كل باخرة لم تتوفر فيها شروط الجنسية المطلوبة أو بيعت في الخارج، و ذلك طبقا للأحكام الموجودة في الفقرتين (د) و (و) من المادة 37 من القانون البحري الجزائري ،المعدل و المتمم.[1]

وفي مضمون المادة 37 من القانون البحري ،المعدل و المتمم نجد الحالات التي عددها المشرع الجزائري و التي تفقد السفينة حق الجزأرة حيث نصت على ما يلي: " تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

أ- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
هـ- إذا فقدت خاصية السفينة.
و- إذا بيعت إلى الخارج".

[1] راجع القرار مؤرخ في 17 ماي 1980 ،السابق ذكره ، المواد 8،6،2-9 الصفحة 901 و 902 .

ملخص الفصل الأول :

تناولنا في هذا الفصل الآليات القانونية التي كرسها المشرع الجزائري لاكتساب السفن للجنسية الجزائرية من خلال مبحثين ، حيث خصصنا المبحث الأول للشروط العامة لاكتساب الجنسية ، والتي لا تخرج عن شرطين الاول يتمثل في الملكية الوطنية بالنسبة للأشخاص الطبيعيين و الاشخاص الاعتبارية ، أما الشرط الثاني فيتمثل في الطاقم الوطني للسفينة مع استبعاد المشرع الجزائري لشرط البناء الوطني في منح الجنسية ، أما المبحث الثاني فتطرقنا للشروط الإدارية لمنح السفينة الجنسية الجزائرية و النظام المعتمد لتسجيل السفن و قيدها و إلى إجراءات و اثار قيد السفن وتسجيلها ، كما تعرضنا بالتفصيل و الدراسة لنظام جزأرة السفن ومنح الجنسية الجزائرية معتمدين في تحليلنا على النصوص القانونية التي جاء بها القانون البحري و تارة أخرى استندنا على ما جاء في قرار الجزأرة المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر.

الفصل الثاني

آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني: آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري :

من خلال ما سبق ذكره نلاحظ أن المشرع الجزائري قد كرس آليات قانونية لاكتساب السفن للجنسية الجزائرية ، كما أوجب أحكام تنظيمية أخرى تتعلق بوسائل إثبات الجنسية الجزائرية للسفينة (المبحث الأول) ، و ما ينتج عنه من أثار عند اكتسابها للجنسية الجزائرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: وسائل اثبات الجنسية الجزائرية للسفينة:

يتم التحقيق من جنسية السفينة عن طريق الأوراق أو المستندات الموجودة على متنها، فعلى كل سفينة تحمل علم دولة ما وتتمتع بجنسيتها أن تحمل عدد من الوثائق تختلف باختلاف السفن ومهما تكون نوع الملاحة التي تقوم بها سواء كانت ملاحة بحرية تجارية أو ملاحة صيد أو ملاحة نزهة ، كما يلزم القانون ربان السفينة أن يحتفظ على ظهر السفينة بأوراق ومستندات وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها، وتسهيل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تخللها .[1]

مما سبق قوله، تثبت السفينة جنسيتها إذا طلب منها تحديد جنسيتها ، بإحدى الوسيلتين يتم بطريقين ، الأولى رفعها العلم الجزائري أعلى ساريتها (المطلب الأول) والطريقة الثانية بواسطة الشهادات و الأوراق التي تمنحها السلطة الإدارية البحرية المختصة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الراية الوطنية (العلم الجزائري) :

يعد علم السفينة أبرز علاقة مادية تفصح عن جنسيتها ،فالعلم الذي ترفعه يثبت جنسيتها ، و هنا يجب التمييز بين علم الجنسية الحقيقي (الفرع الأول) و علم المجاملة الذي ترفعه السفن (الفرع الثاني) و هذا ما سوف نتطرق إليه كالآتي :

1 بطوش كهينة ، الملاحة البحرية بين الحرية و التقييد ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري – تيزي وزو ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، السنة الجامعية 2017 ، الصفحة 167.

الفرع الأول: العلم الحقيقي (الرابطة الحقيقية بين دولة العلم والسفينة):

علم السفينة يعتبر الدليل المادي الواضح على أنها تخضع لسيادة دولة معينة ،حيث ترفع السفينة علم الدولة التي تنتسب إليها فوق أعلى ساريتها، و هذا ما يكفل لها الحماية المقررة في القوانين الوطنية و الدولية ، فالسفينة التي لا ترفع علما تعتبر خارجة عن القانون وتعتبر قرصانا ، ويحق لأي سفينة حربية تصادفها أن تطلب منها بيان جنسيتها و عليها أن تبادر على رفع العلم مباشرة ، و إن لم تفعل ذلك أصبحت محل مطاردة و القبض عليها.[1]

كما العلم هو الوسيلة المادية التي تثبت هوية السفينة في المجتمع الدولي، لأن تمتع السفينة بجنسية دولة معينة هو الذي يمنح لها الحق في رفع علم تلك الدولة، وبهذا الخصوص و تفاديا لكل لبس في تحديد جنسية السفينة ورد في نص المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وجوب رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة و هذا لا يتأتى إلا بالتسجيل حيث لا بد للدول من مسك دفتر لتسجيل السفن. وتطبيقا للمبدأ الذي إستقر عليه دوليا على أن جنسية السفينة هي جنسية الدولة التي ترفع علمها فقد جاء في نص المادة 27 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، على أنه : " الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية " ، و يترتب على هذا النص أن الجزائر لا تسمح للسفن الأجنبية أن ترفع علمها و لو كانت مسجلة في مينائها.و بذلك يكون العلم يعبر حقيقة عن جنسية السفينة و لذلك نسميه العلم الحقيقي.[2]

و لهذا تقضي المادة 25 و 26 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، بأنه ينبغي رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية.كما تحدد بمرسوم الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع الرايات الوطنية و كذلك إلتزامات السفن الأجنبية في هذا المجال ، و تنص المادة 504 من القانون البحري ،المعدل و المتمم ، على أن يعاقب بالحبس من 06 ستة أشهر إلى 05 خمس

---

[1] علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، السفينة ، ملكيتها ، و نظامها القانوني الخاص ، أشخاصها ،الرحلة البحرية: النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية ، التصادم ، الإنقاذ ، الخسارات العمومية، الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية جلال حزى وشركائه ، طبعة 1975، الصفحة 60.

[2] بن عيسى حياة، المرجع السابق، الصفحة 37-50، الصفحة 40.

سنوات و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان سفينة جزائرية لا يضع أو لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا.[1]

غير أن العلم هو مجرد قرينة بسيطة للسفينة على تبعيتها لدولة معينة ،أي يمكن اثبات عكسها ،فقد ترفع السفينة علما غير علمها لسبب أو لأخر كما لو تعمد الربان حمل علم دولة أخرى تحقيقا لأغراض معينة، فيتعرض ربان السفينة للعقوبات المقررة في قانون بلده.[2]

الفرع الثاني: أعلام المجاملة (انعدام الرابطة الحقيقة بين دولة العلم و السفينة):

الأصل أن السفينة لا تحمل إلا علم الدولة التي تحمل جنسيتهان إلا أن بعض الدول تسمح برفع علمها بدون أي شرط، وإنما تكتفي برفع السفينة لعلم تسجيلها في أحد موانئها بغض النظر عن جنسية ملاك هذه السفينة أو الطاقم الذي يعمل على متنها. وقد أطلق على العلم الذي ترفعه هذه السفن علم المجاملة ، لعدم وجود رابطة حقيقية بين هذه السفن و الدولة التي ترفع علمها، و إنما يتم ذلك مقابل رسوم محددة أو لاعتبارات المجاملة بين الدولة و مجهز السفينة.[3]

كما أن هذه الأعلام ، قد يتم رفعها لأسباب مشروعة مثل العلم الذي ترفعه السفن الأجنبية عند دخولها إلى المياه الإقليمية و موانئ الدولة المضيفة مجاملة له في إطار الأعراف البحرية السارية المفعول وهي ترفعه إلى جانب علم جنسيتها والذي تنزله بمجرد مغادرتها لإقليم الدولة المضيفة ، كما أنه قد يتم رفعها لأسباب غير مشروعة فالسفن التي ترفع هذا النوع من الأعلام ، لا تحترم الأحكام المتعلقة بالطاقم وظروف العمل التي يشتغل بها ، وتسعى للحصول على التسهيلات فيما يخص الضرائب و سلامة أمن السفن و الخدمات الاجتماعية.

أما فيما يخص الجزائر فإن القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم ،واضح في هذه المسألة ، حيث قيد ملكية السفينة وتسجيلها بجملة من الضوابط يكاد يستحيل معها أن تتسلل سفن أعلام المجاملة إلى الأسطول الوطني ، فقد نصت المادة 28 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، على أنه :" لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا

[1] العربي بوكعبان ، المرجع السابق. الصفحة 87.

[2] علي البارودي ، المرجع السابق، الصفحة 61.

[3] فائز ذنون جاسم ،مبادئ القانون البحري ، دار أمجد للنشر و التوزيع، عمان 2017، الصفحة 74.

لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري...." وتضيف في الفقرة الثالثة : " تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشروط المذكورة في هذه المادة "، فالحق في رفع العلم الوطني الجزائري على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية وهذا حسب نص المادة 27 من نفس القانون، فمجمل النصوص تقي من تغلغل أعلام المجاملة إلى الاسطول الجزائري .

كما أن المشرع الجزائري قام بتشديد العقوبات المتعلقة برفع العلم في مجموعة من المواد في القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، في القسم الثالث أحكام جزائية الفقرة الثانية 2-2 المساس بنظام الملاحة البحرية في المواد 501من إلى المادة 507.

المطلب الثاني : شهادات الملاحة المخصصة للسفينة (أوراق السفينة):

أوراق السفينة أو كما يسميها المشرع الجزائري شهادات الملاحة فهي عبارة عن مجوعة من الوثائق و المستندات التي يجب أن توجد على ظهر السفينة ، فهي تساعد على تحديد ذاتيتها و مالكها ، ومن جهة أخرى فهي إلزامية لاستيفاء أحكام القانون البحري أو نظم الملاحة البحرية ، و قد أكد القانون البحري الجزائري على التزام الربان بأن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون . وهذه الشهادات أو الوثائق متنوعة و تختلف أهميتها (الفرع الأول)، أما فيما يخص الأوراق أو الشهادات التي تثبت الجنسية الجزائرية للسفينة فقد خصص لها المشرع الجزائري وعاء قانوني يستشف بعد قراءة نصوص و مواد القانون البحري الجزائري وأحكامه التفصيلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أنواع الشهادات و أهميتها:

لا يمكن لأي سفينة أن تقوم بالإبحار إذا لم تكن تحمل على متنها شهادات، وهذه الأخيرة تكون مخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها، ولقد أوجبها المشرع الجزائري لما لها من أهمية ، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال هذين العنصرين.

أولا : أنواع شهادات الملاحة:

رفع العلم غير كاف لاعتبار السفينة تتمتع بجنسية دولة معينة، ذلك أنه قد ترفع السفينة علما لها الحق في رفعه ،كما أنه قد تطلب الإذن من رفع علم دولة أجنبية ، و لما كانت السفينة تنتقل عبر موانئ دول متعددة في العالم وجب إضافة وسائل أخرى لتحديد جنسيتها داخل المجتمع الدولي ألا و هي أوراق السفينة، و لا يكون إثبات جنسية السفينة إلا بالسند الذي تصدره السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها السفينة عد تسجيلها في سجل السفن الوطنية .[1]

حيث يجب على كل سفينة أن تحتفظ على متنها بالأوراق الرسمية التي تثبت جنسيتها و لكل دولة الحق في تحديد بيان عدد هذه الأوراق أو طبيعتها أو شكلها ، و قد أوجب المشرع الجزائري أن يحتفظ ربان السفينة على ظهرها بالأوراق الرسمية الخاصة و ذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها و تسهيل تحديد جنسيتهما وهذه الأوراق نوعين إما أن تكون شهادات متعلقة بالملاحة أو شهادات متعلقة بالسلامة.

01- **الشهادات المخصصة للملاحة** : فقد حددتها المادة 189 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، التي أوجبت على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها ، وهذه الشهادات تكون مسلمة من قبل السلطات الادارية البحرية وهي: شهادة الجنسية ، دفتر البحارة و رخصة أو بطاقة المرور.

و تضيف المادة 190 من نفس القانون أنه لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بها.

كما تلزم المادة 200 ق.ب.ج،المعدل و المتمم، يتعين على السفن إضافة إلى الوثائق المذكورة في المادة السابقة أن تحمل معها وثائق أخرى وهي:

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة، أو شهادة الصلاحية للملاحة،
- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا،

[1] مصطفى كمال طه ، القانون البحري، (مقدمة–السفينة –أشخاص الملاحة البحرية–إيجار السفينة و النقل البحري–الحوادث البحرية–التأمين البحري) ، دون ذكر تاريخ الطبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الصفحة 59.

- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة،
- دفتر السفينة[1]،
- يوميات الماكينة[2] والراديو،
- الوثائق الجمركية والصحية،
- وجميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

وقد نص القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، في المادة 197 على مدة صلاحية شهادة الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية عند تجهيز السفينة بسنة واحدة ويجب تجديدها عند انتهائها باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعينة لملاحة الارتفاق،وتضيف المادة 199 منه على أنه يعلق تسليم وتجديد شهادة الملاحة على دفع رسوم الملاحة و التي تتحدد شروطها بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية، و تعفى من مسك دفاتر السفينة حسب المادة 209 القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم ،السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية فقط و بصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها الإجمالية عن 30 طنا.

02- **الشهادات المخصصة للسلامة** : فعملا بنص المادة 246 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، فإنه: " يجب أن تزود كل سفينة طبقا للشروط التي تحدد بقرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية، برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق بسلامة السفن التي تنقل المسافرين و بناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات اللاسلكية لسفن الحمولة ". وتضيف المادة 255 منه على تزويد السفينة بوثيقة السلامة (دفاتر المحاضر الخاصة بتفتيش سلامة السفن).

وقد نص القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، في المادة 248 على مدة صلاحية شهادات السلامة حيث لا يمكن أن تتعدى سنة واحدة لرخصة الملاحة، خمس سنوات لشهادة الحريم، سنتان لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة، سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات

[1] أنظر الملحق رقم 07.

[2] أنظر الملحق رقم 09.

الهاتفية اللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية، و تنقضي شهادة السلامة عند إنتهاء مدة صلاحيتها عند تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها وهذا ما ورد في نص المادة 249 القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم،وتضيف المادة 250 منه على أنه تجدد شهادة السلامة عند إنتهاء مدة صلاحيتها بنفس الشروط التي سلمت فيها. ولا يجوز أن تفوق مدة صلاحية شهادة الاعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها حسب نص المادة 248 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم.

و يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة في نص المادة 246 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم ، شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها وتمنح شهادة الاعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق والصادر من اللجنة المحلية للتفتيش.

ثانيا: أهمية شهادات الملاحة:

تناول القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، في المادة 195 منه أهداف شهادة الملاحة كما منح للبيانات المدرجة في شهادات الملاحة قوة ثبوتية أمام القضاء حيث تتمثل أهميتها و أهدافها فيما يأتي ذكره:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بجميع أعمال الملاحة البحرية المعينة لها،
- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع الملاحة الممارسة،
- كما يتم بموجب هذه الشهادة التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا وهذا بالنسبة للسفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد.
- التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال وكل الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.

للإشارة هنا ، على الرغم من أهمية الشهادات التي تصدرها السلطات المختصة ، لاحظنا خلال دراستنا لهذه الوثائق أن بعضها مازال يكتب باليد كدفتر البحارة و شهادة الجنسية الأقل من 100 طنة ، فرقمنة القطاع تساعد على ربح الوقت و التحكم في المعلومات .

الفرع الثاني: الشهادات التي تثبت الجنسية:

كما ذكرنا سابقا اتبع المشرع الجزائري التشريعات الأخرى فيما يخص الشهادات المخصصة للسلامة ، فقد انضمت الجزائر الى أغلب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة في إشراف الدولة على سفنها من حيث السلامة و الرقابة الصحية و كذلك بالنسبة لتنظيم علاقات العمل على ظهر السفينة ،فاشترط حصول السفينة على الوثائق اللازمة لإثبات صلاحيتها وسلامتها.

أما فيما يخص اثبات الجنسية الجزائرية للسفينة فقد خصص لها المشرع الجزائري وعاء قانوني يستشف من قراءة المواد القانونية التي تتناول شهادات الملاحة ووثاق السفينة المحمولة على متنها،فهي تصلح دليلا لإثبات جنسية السفينة و ملكيتها كما أنه لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار ما لم تكن مزودة بها السفينة حسب المادة 190 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم ، وهي الأوراق الرسمية المذكورة في المادة 189 القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم،التي تصدر من قبل السلطة الإدارة البحرية، بالإضافة إلى شهادة التسجيل التي لها قوة الإثبات إتجاه الغير حيث تصدرها السلطة الإدارية البحرية بعد التحقق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية و هذا ما نستشفه من نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم.[1] والجدير بالذكر هنا أن هذه الشهادات تحمل شعار الدولة الجزائرية المتمثل في " الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية " ، زيادة على ذلك تحتوي على أختام السلطات البحرية الجزائرية المختصة ، فهو قرينة قاطعة على تبعية السفينة للسلطات الجزائرية وبالتالي تبعيتها للدولة الجزائرية.

وللإشارة هنا لو قمنا بإسقاط ما جاء في نص المادة 91 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار المتعلقة بجنسية السفن التي تكرس حق كل دولة في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيل السفن في اقليمها و للحق في رفع علمها وقيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة إضافة

[1] محمود شحماط ، المرجع السابق، الصفحة 25.

على إصدارها للوثائق الدالة على ذلك ، نجد أن المشرع الجزائري قد تكفل بهذا الوعاء القانوني الدولي، وهذا من خلال ما سيتم ذكره فيما يلي :

أولا: شهادة الجنسية[1]:

تمنح هذه الشهادة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة ، إذ يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتمائها للدولة التي تحمل علمها. و قد نص القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم في المادة 29 منه على أن السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة هي التي لها صلاحية منح شهادة الجنسية. ويدرج على هذه الأخيرة حسب المادة 30 القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم،مجموعة من البيانات وهي :(إسم و نوع و مواصفات السفينة الرئيسية و اسم صاحبها و مجهزها و مكان تسجيلها) و كذلك جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة و هي : (رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة ، عناصر شخصية السفينة ، تاريخ و مكان انشاء السفينة و اسم المنشئ ، اسم مالك السفينة و محل اقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة ، و إذا وجد عدة مالكين شركاء ، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة ،سند ملكية السفينة و السند المتضمن اسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير ملكها،التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها ، و كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة ، نوع التخلي عن الحقوق في كل سفينة أو في جزء منها ، سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل) . [2] وتجدد شهادة الجنسية في حالة تبديل أحد المعلومات المذكورة آنفا.[3]

كما تختص السلطة القنصلية الجزائرية في الخارج بمنح شهادة جنسية مؤقتة لحساب كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري لحين وصول السفينة إلى ميناء جزائري على أن لا تتجاوز مدة سنة واحدة.[4]

---

[1] أنظر الملحقين رقم 03 و 04.

[2] راجع المادة 35 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

[3] راجع المادة 31 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

[4] راجع المادة 32 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

أما فيما يخص كيفيات منح شهادة الجنسية ، فقد أصدر المشرع الجزائري قرار مؤرخ في 17 ماي 1980 يتعلق بكيفيات تسليم وثيق الجزأرة لبواخره، و حسب المادة الأولى منه تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى وثيقة الجزأرة التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية و تسمح لها برفع العلم الوطني و الإستفادة من الحقوق التابعة لذلك.

و نلاحظ أن المشرع الجزائري يولي أهمية بالغة لموضوع عقد الجنسية و ذلك من خلال تشديد العقوبات المتعلقة به، وهذا ما ذكره في القسم الثالث أحكام جزائية الفقرة الثانية 2-2 المساس بنظام الملاحة البحرية في المادة 510 حيث يعاقب بالسجن من 10 عشر سنوات إلى 20 عشرين سنة ،كل شخص يقدم وثاق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته ،كما يتعرض لنفس العقوبة كل شريك في هذا العمل ،يوجب أن حكم العقوبة بمصادرة هذه السفينة مع مراعاة حقوق الغير.

ثانيا: دفتر البحارة[1]:

جاء تعريف هذا الدفتر في المادة 192 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، على أنه هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر، وهذه السفن هي المخصصة للملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين و الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد و القطر و الأسعاف و الإنقاذ و الصندل البحري و السبر و كذلك البحث العلمي في البحرو ملاحة الصيد حسب المادة 162 منه ، وتخضع أيضا السفن التي تقوم بملاحة النزهة و يوجد على متنها رجال البحر بمسك دفتر البحارة حسب المادة 192 منه، و يتضح من نص المادتين 191 و 192 أن دفتر البحارة هو شهادة تسلم للسفن التي يوجد على متنها رجال البحر الذين يمتهنون هذه العمل. ولا يكتسب دفتر البحارة صفة شهادة الملاحة إلا بعد التأشير عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية .[2]

و يحتوي دفتر البحارة أو سجل الطاقم أو دفتر طاقم السفينة كما يسميه المشرع البحري الجزائري على أسماء البحارة الذين يعملون على متن السفينة و شروط عقد العمل لكل واحد

[1] أنظر الملحق رقم 07

[2] راجع المادة 196 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

منهم ، ومهام كل واحد منهم و جميع المعلومات الخاصة بهم كتاريخ و مكان الميلاد و جنسية البحار و الفحوص الطبية المتعلقة بهم.

و قد أورد المشرع الجزائري عقوبات صارمة عن عدم تقديم دفتر الطاقم أو عدم حيازته، وهذا ما ذكره في القانون البحري الجزائري ،المعدل و المتمم، القسم الثالث أحكام جزائية الفقرة الثانية 2-2 المساس بنظام الملاحة البحرية في المادة 515 حيث يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج لا يقدم في غير الحالات القاهرة قائمة الطاقم خلال 48 ساعة التي تلي وصوله الى ميناء جزائري أو إلى الممثلية القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي. ،كما يتعرض للعقوبة حسب نص المادة 517 القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم، كل شخص يمارس الملاحة البحرية دون أن يكون حائزا على سجل الطاقم أو لا يستظهر به عند أول تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالرقابة حسب الحالة بغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها الخام 25 طنا ، ومن 5.000 دج إلى 20.000 دج بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الخام عن 25 طنا أو تعادلها، كما تفرض عقوبة الحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر ،إذا تسلم المذنب رخصة أو بطاقة عوض سجل الطاقم أو إذا ابحر بوثائق انقضت صلاحيتها، و في جميع الحالات ينبغي أن تحجز السفينة من قبل العون المحضر في الميناء إلى أن تتم تسوية و ضعيتها الإدارية، و تكون تكالف حراسة السفينة على عاتق مرتكب المخالفة.

ثالثا: رخصة أو بطاقة المرور:

أ- رخصة المرور: هي شهادة ملاحة تمنحها السلطة الإدارية البحرية إلى السفن التي تقوم بالملاحة الإرتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.[1]

[1] راجع المادة 193 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

ب- بطاقة المرور: هي شهادة ملاحة تمنحها السلطة الإدارية البحرية إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور ، وقد تكون البطاقة فردية أو جماعية.[1]

و من الناحية العملية هناك **رخصة المراقبة بالخروج من موانئ الجزائر** ، فخلال سنة 2021 بسبب سوء التسيير وعدم المراقبة للشركات التجارية المالكة للسفن الجزائرية تم حجز السفن التجارية الجزائرية في بعض الموانئ الاوروبية ، وتعود أسباب الحجز، إلى خلل تقني و أسباب متعلقة بالوضعية المالية للشركات التي لم تتمكن من إبقاء السفن صالحة للإبحار، و نقلا عن **وكالة الأنباء الجزائرية** فقد تقرر عدم السماح بخروج أي سفينة لا تحوز على رخصة المراقبة من موانئ الجزائر الى الخارج ، إلى جانب وضع مخطط استعجالي للنهوض بالشركات التجارية المالكة لهذه السفن، قصد تأهيلها وجعلها مطابقة للمعايير الدولية ، كما أن الشركات المالكة لها ملزمة بالحصول على هذه الرخصة للتمكن من متابعة نشاطها[2].

رابعا: شهادة التسجيل:

يعتمد المشرع الجزائري على التسجيل لإثبات الجنسية للسفينة حيث نص في المادة 29 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم، على أن منح شهادة الجنسية يتم من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة و هذا بمكان تسجيل السفينة، كما ربط تجديد شهادة الجنسية في حالة تبديل أحد البيانات المقيدة في دفتر التسجيل و هذا طبقا للمادة 31 منه.كما نص بوجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري و الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة، حيث ورد في نص المادة 46 منه على أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه الأخيرة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل الشطب منه و لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية في دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن، فسند التسجيل هو شهادة التسجيل الجزائرية التي لها قوة الإثبات إتجاه الغير

---

[1] راجع المادة 194 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

[2] نقلا عن وكالة الأنباء الجزائرية مقال نشر يوم الخميس 24 فيفري 2022 تحت :"عنوان السفن الجزائرية ملزمة بالحصول على رخص المراقبة لمغادرة الميناء"، تاريخ الإطلاع عليه يوم الإثنين 08 ماي 2023 على الساعة العاشرة صباحا 10:00.

تصدرها السلطات الإدارية البحرية و هذا بعد التحقق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون لإكتساب السفينة الجنسية الجزائرية.

كما حصر المشرع الجزائري الحالات التي تتعرض فيها السفينة للشطب من سجل السفن الجزائري و ذلك حتى يضع حدا لكل الحالات التي يمكن أن تشكل غموضا حول جنسية السفينة ، فحسب المادة 37 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية : إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت ، إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة ، إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح ، إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية ، إذا فقدت خاصية سفينة و أخيرا إذا بيعت إلى الخارج.

و نلاحظ هنا كذلك أن المشرع الجزائري أعطى أهمية بالغة لموضوع شهادة التسجيل و ذلك من خلال تشديد العقوبات المتعلقة به، وهذا ما ذكره في القسم الثالث أحكام جزائية الفقرة الثانية 2-2 المساس بنظام الملاحة البحرية في المادة 511 حيث يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج ، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسهى بوجه خاص على : " تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها ، تقديم البيانات و الوثائق المطلوبة اترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم ، إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها " .

إذن فشهادة التسجيل تعتبر كدليل اثبات جنسية السفينة و تحديد ذاتيتها ، فهي سجل لحالتها المدنية، كما أن شهادة التسجيل تعد دليلا على ملكية السفينة و التي ترفق بطلب التسجيل.

المبحث الثاني: المزايا الممنوحة للسفن الوطنية:

يترتب على اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية عدة آثار، أهمها هو تخصيص السفن الجزائرية ببعض المزايا لا تتمتع بها السفن الأجنبية ، وهذا من عدة نواحي سواء السياسية أو الاقتصادية أو القانونية ، كما يترتب عنه خضوع هذه السفن لرقابة الدولة و اشرافها فيما يتعلق بصلاحيتها للملاحة و تنظيم العمل على متنها ، كما أن هذا الإكتساب له أهمية كبرى

في موضوع حل تنازع القوانين و تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع و التصرفات التي تحدث على متنها.

و لدراسة هذه الآثار قمنا بتقسيم المبحث إلى مطلبين، جمعنا في المطلب الأول كل من الجوانب السياسية و الاقتصادية لتعلق هذين العنصرين ببعضهما البعض، أما المطلب الثاني فخصصناه للناحية القانونية لما له من أهمية وتأثير على الصعيد القانوني الدولي و تعرضنا له بجانب من التفصيل.

المطلب الأول : المزايا الممنوحة للسفن الوطنية من الناحية السياسية و الاقتصادية :

تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية يمنحها مزايا من الناحية السياسية و الاقتصادية وهذا ما سوف نتطرق إليه من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول: المزايا السياسية:

على اعتبار السفينة جزء من سيادة الدولة على إقليمها ، فإن حصول السفينة على الجنسية الجزائرية يمنحها مزايا سياسية تقررها الدولة الجزائرية باعتبارها وصية على هذه السفن وهذا على المستوى الوطني و الخارجي .

أولا : على المستوى الوطني:

يترتب عن اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية هو تمييزها عن غيرها من السفن الأجنبية ومنحها مجموعة من الحقوق تخصها قصد تشجيعها و تمكينها من الإستمرار في تأدية مهامها، فلهذه السفينة صفة في توقيف أي سفينة أخرى تهدد الأمن و السلامة البحرية في المياه التابعة لسيادة الدولة الجزائرية صاحبة العلم ،كما أنها تتمتع بحماية من الدولة الجزائرية و تخضع في الوقت ذاته لرقابة الدولة وإشرافها.[1] و كذلك تتمثل في حصول السفينة على حماية الدولة من الأخطار حيث تمتد إلى الحيز الجوي و فوق البحر الإقليمي، بحيث لا يجوز التحليق في البحر الإقليمي أو المرور به إلا بموافقة الدولة الجزائرية .

[1] علي البارودي ، المرجع السابق، الصفحة 61.

و فضلا عن ذلك ، فإن الجنسية تمثل رابطة سياسية بين الدولة والسفينة، فهذه الأخيرة تعبر عن ولاءها للدولة الجزائرية التي تحمل جنسيتها و ما يترتب عن هذا الولاء من واجبات ، و حقوق متبادلة بينهما كإعطائها صبغة تبعيتها للأسطول البحري الجزائري ، كما أن الجنسية الجزائرية تحدد السفينة وتميزها بارتباطها بوحدة سياسية ألا و هي الدولة الجزائرية.

ويترتب كذلك على هذا الاكتساب للجنسية الجزائرية في حصول السفينة على حماية الدولة من خطر انعدام الجنسية المتمثل في التعرض للاستيلاء من قبل سفن قرصنة في أعالي البحار، و الحماية في المياه الإقليمية للدولة التابعة لها، و كذلك في الدولة الأجنبية من قبل قنصل دولتها ، وفي زمن الحلاب تحتمي السفينة المحايدة بعلمها من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة بحرية عند وجودها في أعالي البحار ، ولذلك يعتبر رفع العلم هو القرينة على الجنسية و حق للسفينة حسب المادة 27 القانون البحري الجزائري ،المعدل و المتمم ، و التزام في نفس الوقت حسب المادة 25 منه، و عدم رفع العلم في عرض البحر يعرض السفينة لمعاملتها كسفينة قرصنة وهي جريمة دولية.[1]

ثانيا :على المستوى الدولي:

إن اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية يحدد لنا ضابط الإسناد في تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع و التصرفات التي تحدث على متن السفن الجزائرية و الطقم العاملة على متنها.

كما تتمتع السفن الجزائرية بحماية الدولة باعتبارها صاحبة العلم التي منحتها جنسيتها ، سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب ، و تظهر هذه الحماية في زمن الحرب على وجه الخصوص ،عندما تكون السفن تابعة لدولة محايدة ، بحيث أنه قد جرت العادة على أن يصرح لها بالتجارة ما لم تكن تجارتها في المهربات الحربية وفقا لما يعرف في القانون الدولي العام بمبدأ " العلم يحمي البضائع المعادية من المصادرة "[2]، بالإضافة إلى ما تتمتع به السفينة

[1] روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، السنة الجامعية 2013-2014، كلية الحقوق و العلوم السياسة ،جامعة سطيف 2 محمد الأمين دباغين، الصفحة 39.

[2] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الثانية ، ديوان مطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1988، الصفحة 20.

من حماية دولة العلم الدبلوماسية و القنصلية في الخارج، بحيث أنه في حالة تعرض السفينة لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول ،فإن لدولة العلم الحق في الاحتجاج لدى الدولة المخالفة تطبيقا لنظام الحماية الدبلوماسية ، بل و قد يصل الأمر إلى قيام دولة العلم في اتخاذ أعمال قسرية ضد الدولة المخالفة للقانون[1].

الفرع الثاني : المزايا الاقتصادية:

إضافة لما تقدم ذكره ، فحصول السفينة على الجنسية الجزائرية يعطيها كذلك مزايا اقتصادية ، و التي تقررها الدولة الجزائرية باعتبارها وصية على هذه السفن، وهذا ما سنتناوله حسب الأتي:

أولا: المزايا الملاحية:

حماية للأسطول البحري الجزائري، نجد أن المشرع الجزائري قد حصر ملاحة صيد الأسماك لرجال البحر و السفن الجزائرية في حدود المياه الإقليمية ،ما عدا في حالة الحصول على رخصة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية طبقا للاتفاقيات المتبادلة والخاصة بالسفن الاجنبية[2] ، زد على ذلك قام بتخصيص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية [3] ، في حين أجاز تخصيص الملاحة البحرية بين الموانئ الجزائرية و موانئ البلاد الأخرى للراية الجزائرية أو راية هذه البلاد و ذلك بموجب اتفاقية مشتركة [4]، و في هذا الصدد نذكر الاتفاقية الموقعة بين الدولة الجزائرية و دولة الكويت الموقعة بتاريخ 12 أكتوبر 2010 حول النقل البحري التجاري والموانئ بين الدولتين .

ويذهب المشرع الجزائري إلى أبعد من ذلك وهو تخصيص الملاحة البحرية في حدود المياه الاقليمية للراية الوطنية حيث خصص كل من الملاحة المساعدة (الخاصة بالإرشاد و القطر والإسعاف و الانقاذ والصندل البحري والجرف و السبر و كذلك البحث العلمية) و كذلك ملاحة

---

[1] زازة لخضر ،الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق ، جامعة وهران ،2010/2009، الصفحة 158.

[2] راجع المادة 169 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

[3] راجع المادة 166 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

[4] راجع المادة 168 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم.

الارتفاق (الممارسة في البحر و الموانئ و الفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عموميه باستثناء السفن الحربية و سفن البحرية الوطنية و سفن حراسة الشواطئ) للراية الوطنية، حيث نص في المادة 167 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، على أنه : " تعتبر أيضا منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية ، الملاحة المساعدة ، وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الاقليمية ".[1]

ثانيا: المزايا المالية:

في مجال النقل البحري تلعب السفن الجزائرية دورا ايجابيا في المجال الاقتصادي وهذا لما تحققه من فوائد مالية ومساهمتها الفعالة في العمليات الاقتصادية كالتصدير و الاستيراد، كما تساهم كذلك في تحقيق فوائد اجتماعية لما توفره من مناصب شغل للمواطنين و التقليل من البطالة، و يلعب الاسطول البحري التجاري الجزائري دورا مهما في عملية النمو الاقتصادي، ويعتبر من أهم الركائز لتسهيل عملية التجارة الدولية ، لدى فالدولة الجزائرية تسعى باستمرار لتحسين و تطوير اسطولها باستمرار من خلال امتيازات و مزايا تخص بها السفن الوطنية دون الأجنبية ، حيث تقدم الدولة لسفنها **الإعانات أو الإعفاءات المختلفة** ، فنجد المشرع الجزائري في المادة 209 من القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم ، يعفى من مسك دفاتر السفينة ، السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية فقط و بصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها الاجمالية عن 30 طنا.[2]

و لمواجهة المنافسة الأجنبية نجد أن المشرع الجزائري وضع نظام قانوني خاص يتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة في مجال النقل البحري حيث جعله ملكية عامة ، كما يمكن أن يكون موضوع امتياز وهذا الاخير يمنح على أساس دفتر شروط [3]، كما خص استغلال خدمات النقل البحري للأشخاص الطبيعيون من جنسية جزائرية أو مؤسسات عمومية جزائرية أو أشخاص اعتباريين خاضعون للقانون الجزائري و لهم صفة مجهزي السفن ، و يوجد المركز الرئيسي لنشاطهم في القطر الجزائري.

---

[1] حمدي الغنيمي، نفس المرجع السابق ، الصفحة 20 .

[2] حمدي الغنيمي، نفس المرجع السابق ، الصفحة 21 .

[3] راجع المادة 571 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

كما انتهج المشرع الجزائري سياسة تهدف إلى تشجيع الاسطول البحري الجزائري و تقويته بإدماج القطاع الخاص في مجال الاستثمارات و تنمية التجارة البحرية ، وقام بإدماج المؤسسات الصغيرة و المتوسطة و كذا الشركات المبتكرة و الناشئة ، للمشاركة في تطوير النسيج الإقتصادي و الصناعي للبلاد في المجال البحري ،و و هذا بخلق ديناميكية لتطوير الصناعات المحلية و تشجيع المؤسسات الجزائرية لتوطين صناعة المعدات و قطع الغيار و بناء السفن.

المطلب الثاني : المزايا الممنوحة للسفن الوطنية من الناحية القانونية:

تخضع السفن الحاصلة على الجنسية الجزائرية لإشراف و رقابة الدولة من حيث صلاحيتها للملاحة و توفر شروط الجنسية في بحارتها و تنظيم العمل على متنها (الفرع الأول) ، وفضلا عن ذلك للجنسية دور و أهمية بارزين في حل تنازع القوانين في المواد البحرية ويتعين التمييز في هذا الشأن بين المواد المدنية و المواد الجزائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: رقابة الدولة صاحبة العلم:

إن منح الدولة الجزائرية لجنسيتها للسفن و إن كان له مزايا مختلفة ، فإنه بالمقابل تخضع السفينة لمراقبة و إشراف الدولة من حيث السلامة و الصحة و الملاحة ، وكذلك بالنسبة لتنظيم علاقات العمل على ظهر السفينة ، وقد أتبع المشرع الجزائري التشريعات البحرية الأخرى و هذا بناء على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. حيث تمارس الدولة الجزائرية ولايتها و رقابتها ممارسة فعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها. وهذا ما أستقر عليها المجتمع الدولي، حيث تنص المادة 94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الممارسة الفعلية للدول لرقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية و الاجتماعية على علمها السفن التي ترفع.

أولا: الرقابة الإدارية:

تخضع السفن الحاملة للجنسية الجزائرية لنظام إداري و الهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن و الملاحة البحرية بحسبان أن سلامة السفينة أمر مهم تتكفل به الدولة[1]، وذلك من

[1] محمود شحماط ، المرجع السابق، الصفحة 26 .

خلال تنظيمها للحالة المدنية الخاصة للسفينة و كذا جنسيتها ، و هذا بوضع اجراءات و شروط لتسجيل السفن و الوثائق التي يتوجب أن تحملها السفينة على متنها دائما ، فعملية التسجيل تهدف إلى إحصاء السفن وكذلك تحديد الجنسية ، مما يمكن الدولة من فعالية و كفاءة المراقبة و الاشراف الاداري عليها، حيث فرض المشرع الجزائري كغيره من قوانين سائر الدول ضرورة أن تحمل السفينة مجموعة من الوثائق تختلف باختلاف أنواع السفن حينما تكون معدة للملاحة التجارية أو الصيد البحري أو النزهة ، بعض هذه الاوراق تفرضه ضرورة اثبات الحالة المدنية للسفينة و تحديد ذاتيتها و البعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة و التجارة البحرية وهذا التزاما بضرورة مطابقة السفن الجزائرية لمعايير السلامة المعمول بها دوليا. كما أن أحكام القانون البحري،المعدل و المتمم المتعلقة بسلامة السفن تقضي بوجوب حصول هذه الاخيرة على شهادات تسلم من قبل سلطات ادارية مختصة قبل ان تبدأ السفينة في الابحار ، اذ أنه حرصا على سلامة الارواح على السفينة تعمد الدولة الى ممارسة الرقابة الادارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن و سلامة الملاحة البحرية.[1]

و يمتد حق الرقابة إلى مجال الصيد البحري و مختلف النشاطات التي تقوم بها السفينة، فالدولة في المجال البحري تقوم بمراقبة و محاربة كل ما يتعلق بالتجارة غير المشروعة للمخدرات أو التهريب أو تجارة الأسلحة أو الاتجار بالبشر، كذلك من واجب الدولة أن تمارس الاشراف و الرقابة على السفن، و من واجبها أيضا السهر على ضمان صلاحية السفن للملاحة البحرية، فلها السلطة في سحب جنسيتها ، كما للدولة حق تسخير السفن التي تتمتع بجنسيتها بهدف حماية مصالحها الاقتصادية و المالية و السياسية و حتى العسكرية إن اقتضى الامر ذلك.

كما تمارس أيضا السلطات القنصلية الجزائرية في الخارج حقوق المراقبة و التفتيش المنصوص عليها في التشريع الوطني على البواخر المسجلة بالجزائر ، وكذا وطاقمها ، كما يقدم المساعدة للسفن و البواخر الجزائرية ، وهذا ما أقره القانون البحري،المعدل و المتمم في المادة 04 بقوله:" إن المهام الادارية البحرية في الخارج تتبع لاختصاص السلطات القنصلية الجزائرية ".[2]

---

[1] محمود شحماط ، المرجع السابق، الصفحة 36 .

[2] إسحاق صايب ، خصوصية التنظيم الإداري للوظيفة الدبلوماسية و القنصلية بالجزائر،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون إداري،جامعة الشهيد حمه لخضر ، الوادي ، كلية الحقوقو العلوم السياسية ، قسم الحقوق ، السنة الجامعية 2017-2018 ، الصفحة 35.

و هناك رقابة تقوم بها أجهزة خاصة تابعة للدولة الجزائرية ، و المتمثلة في الجمارك الجزائرية فلها دور فعال في حماية الاقتصاد الوطني ، وتعتبر ركيزة و دعامة أساسية لرقابة الدولة على السفن ، فهي تتأكد من وثائق السفن و تقوم بالتأشير على وثائق الشحن ، و مراقبة عمليات التموين المختلفة المتعلقة بتزويد السفن بالوقود أو المواد الغذائية الضرورية لطاقم السفينة ووضع الأختام على البضائع التي لا يتم إخراجها[1].

ثانيا : الرقابة التقنية:

تنظيم جنسية السفينة و وضع شروط و ضوابط لتسجيلها و كذا تحرير وثائق تلتزم بحملها ، لا يكفي لاعتبار السفينة تتوفر على السلامة بل يقع على عاتق دولة العلم أيضا مراقبة سفنها والسهر على احترامها للجوانب التقنية، وقد انظمت الجزائر الى عدة اتفاقيات دولية ، التزاما بضرورة مطابقة سفنها لمعايير السلامة المعمول بها دوليا و على جميع السفن بمختلف انواعها.

حيث تخضع كل سفينة رافعة للعلم الجزائري الى عمليات تفتيش لجوانب التجهيز و أجهزة الأمن و تأهيل الطاقم و النظافة و صلاحية الاقامة على متن السفن ، و قد خص المشرع الجزائري السفن الرافعة العلم الجزائري بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم أما السفن الرافعة للعلم الاجنبي في الموانئ الوطنية الى عمليات التفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء، وما يهمنا هنا الرقابة على السفن الحاملة للعلم الجزائري، فتخضع السفن التجارية لمعاينات و عمليات تفتيش (المعاينات الاولية أو معاينة الوضع في الخدمة ، المعاينة السنوية،المعاينة الوسيطة ، المعاينة الدورية ، معاينة التجديد ، المعاينة الاضافية و تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة)، و تتم هذه المعاينات من طرف الهيئات الادارية البحرية المختصة ، كما يمكن أن تسند معاينات التفتيش الاتية على شركات التصنيف المعتمدة (المعاينة الأولية ، الوسيطة ، حادث سفينة أو عيب على متن السفينة يضر بأمن الوجه الخارجي لقعر السفينة و العناصر المرتبطة بها).[2]

---

[1] بن سالم ابراهيم ، الرقابة الجمركية عند توقف السفينة و حساباتها الانتقالية على ضوء التطورات التشريعية و التنظيمية الجديدة ،المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 7، الصفحة 381.

[2] مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 09 مايو سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ، الجريدة الرسمية العدد 33 المؤرخة في 12 مايو سنة 2002.

والجزائر على غرار الكثير من الدول سعت مبكرا إلى طلب خدمات شركات التصنيف البحرية ، و ذلك من أجل مسايرة الحركة التشريعية الدولي في مجال السلامة و أمن الملاحة البحرية ، إذ يعد المرسوم 72-196 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية[1]، الإطار العام للاعتراف بهذه الشركات ، أما الإطار الخاص بالإعتراف لمجموعة من شركات التصنيف فإننا نجد القرارين الوزاريين المشتركين المؤرخين في 19 سبتمبر 1977 و في 22 أكتوبر 1977 المتعلقين باعتماد كل من شركة LOOYDD S REGISTER و شركة AMERICAN BUREAU SHIPPING على التوالي ، وقرار وزارة النقل المؤرخ في 01 جوان 1988 (جريدة رسمية عدد 41 لسنة 1988) المتضمن اعتماد الشركة المختلطة VERITAL و التي تمارس مهامها في مراقبة السفن كممثل لمكتب VERITAS عن طريق مديريتها " سفن في الخدمة " . كم أن القانون البحري الجزائري،المعدل و المتمم و من خلال المادة 244 منه فقد أقر صراحة بامكانية اعتماد شركات التصنيف في مجال التفتيشات المخصصة لمعاينة سلامة السفن التي تحمل العلم الجزائري في حدود المهام المقررة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية و القرار الخاص باعتماد هذه الشركات.[2]

و تختلف مهام شركات التصنيف وفق ما تقتضيه كل اتفاقية على حدى، إذ نجد مثلا الاتفاقية الدولية الدولية لسلامة الأرواح في البحار(SAFETY OF LIFE AT SEA) و التي تعرف ب SOLAS تركز على ثلاث شهادات، الأولى تتعلق بسلامة الأجهزة اللاسلكية، و الثانية تتعلق بسلامة مواد التجهيز، و الثالثة تتعلق بسلامة البناء، أما الاتفاقية المتعلقة بخطوط الشحن INTERNATIONAL LOAD LINES والتي تعرف ب ILL فإنها تركز على مسألة استقرار السفينة من خلال قوة البناء و متانة الهيكل[3]، في حين أن القواعد الدولية لإدارة السلامة

[1] المرسوم 72-196 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية ، جريدة رسمية رقم 86 المؤرخة في 27 أكتوبر 1972.

[2] دالع سعيد، النظام القانوني لشركات التصنيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 06 ، الصفحة 124.

[3] أنظر الملحق رقم 08.

(INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT) والتي تعرف ب ISM تركز على جانب الأمن في تسيير السفن و حماية البحر من التلوث.[1]

و من أجل رقابة دقيقة و صارمة على السفن و لضمان سلامة الملاحة و سلامة الارواح في البحر والصحة و صلاحية السكن و ظروف العمل على متن السفينة أنشأت لجنة مركزية للسلامة إلى جانب لجان محلية للتفتيش.[2]

ثالثا : الرقابة الاجتماعية :

تراقب الدولة السفن من حيث أهلية القائمين بالعمل على ظهرها فتشترط توافر مواصفات معينة في الطاقم البحري ، و قد أورد القانون البحري،المعدل و المتمم أحكاما تفصيلية في هذا الصدد ، تناولت ممارسة مهنة البحارة وشروط توظيفهم وتسجيلهم في المواد من 386 إلى 398.

وبالنسبة للمشرع الجزائري بغض النظر عن الأجرة فإنه يهتم بوضع اشتراطات خاصة بإطعام البحارة (القسم الثالث تموين رجال البحر على متن السفينة المواد من 433 إلى 438)، و إيواء البحارة (القسم الرابع ، سكن البحارة من المواد 439 إلى 446) ما دام على متن السفينة، وكذلك التكفل بجميع العلاجات الضرورة للبحارة وإعادته إلى الوطن ، حيث تقوم إدارة التفتيش البحري بمعاينة أماكن المعيشة.

وتقتضي طبيعة العمل في البحر، أن تبقى السفينة لمدة قد تطول أو تقصر بعيدا عن اليابسة و لمسافات طويلة ، وهو ما يستدعي تنظيم خدمة صحية و طبية على متن السفينة سواء كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو كانت مخصصة لنقل البضائع.[3]

كما تجدر الإشارة أنه يجب أن تحتوي صيدليات السفن و صناديق الأدوية على دفتر التعليمات الطبية أو دليل طبي توافق عليه قانونا مصلحة الصحة، كما تخضع مشتملات صيدليات السفن و صناديق الأدوية لمراقبة دورية و يراعى في مراجعتها التقدم المحرز

[1] دالع سعيد، نفس المرجع السابق ، الصفحة 123.

[2] محمود شحماط ، المرجع السابق، الصفحة 37.

[3] مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجيستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ،2015، الصفحة 76.

في الميدان الطبي و يشترك مفتشو الملاحة البحرية و أطباء رجال البحر في التفتيش السنوي لمشتملات صيدليات السفن و صناديق الأدوية و في صيانتها و المحافظة عليها.[1]

الفرع الثاني: دور جنسية السفينة في حل تنازع القوانين:

لتحديد جنسية السفينة أهمية كبرى في حل تنازع القوانين الذي ينشأ بمناسبة استغلالها و ملاحتها، فهي تساعد في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات أو ما يقع عليها من جرائم خاصة عندما توجد السفينة في أعالي البحار و لا تقع تحت سيادة دولة معينة، و هنا يجب التمييز بين المواد المدنية و المواد الجنائية، ولخصوصية التصادم البحري للسفن من خصوصية لاحتوائه على اختصاصين مدني وجزائي قمنا بدراسته منفصلا.

أولا: في المواد المدنية:

لما كانت السفينة تنتقل عبر موانئ دول متعددة في العالم،وهذا التحرك وخروجها عن حدود سيادة الدولة التي تحمل علمها ، وملاحتها أو دخولها إلى إقليم بحري خاضع لسيادة دولة أخرى، قمنا بتقسيم هذا الاختصاص تبعا للمناطق التي توجد بها السفينة لمعرفة القانون الواجب التطبيق كالآتي:

01-الاختصاص في منطقة أعالي البحار:

عند وجود السفينة **في عرض البحر** فلا شك في تطبيق قانون علم السفينة على الوقائع و التصرفات القانونية التي تحصل على ظهرها وإذا كانت السفينة في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية فيثور التنازع بين قانون دولة العلم و القانون الإقليمي، و يتوقف حل هذا التنازع في الواقع على فحص كل حالة على حدة و تحديد صفة القانون الواجب التطبيق و الغرض منه.[2]

---

[1] اسماء حريز،حماية صحة البحارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 051، 2017، الصفحة 47.

[2] حمدي الغنيمي، نفس المرجع السابق ، الصفحة 24.

02- الاختصاص في المياه الإقليمية أو في الموانئ الأجنبية:

أما إذا كانت السفينة في **ميناء أجنبي أو في المياه الاقليمية لدولة أجنبية** ، يحل التنازع الذي يقوم بين قانون العلم و القانون الاقليمي فيغلب أحدهما على الآخر فإنه ينبغي الرجوع إلى قواعد القانون الدولي الخاص , لكن في المسائل المتعلّقة بطاقم السفينة ,فالاتجاه العام يرجح تطبيق قانون علم السفينة ,مثلا على عقد العمل البحري و لو أبرم في ميناء أجنبي ,و الرّهن و إخضاع حقوق الامتياز البحري و انقضائها كذلك لقانون علم السفينة.[1]

ويذهب الاتجاه الغالب في الفقه بالنسبة للطائرات و السفن **إلى عدم الاعتداد بمكان وجودها الفعلي و إخضاعها لقانون العلم** ، أي لقانون الدولة التي قيدت فيها و ترفع علمها، ويسود هذا الحل في غالبية دول العالم ، و تخضع أيضا المنقولات الموجودة على ظهر السفينة أو الطائرة لنفس القانون الذي تخضع له وسيلة النقل المحمولة على ظهرها و هو قانون العلم. [2]

ثانيا: في المواد الجزائية:

تحرك السفينة و انتقالها من مكان لآخر خاضع لسيادة دولة أخرى يجعلها عرضة لجزاءات و عقوبات مختلفة قد تؤدي إلى نزاع بين دولتين ، إذ يجب على السفينة التي تعتبر أجنبية أن تحترم و تتقيد بجملة من القواعد القانونية التي تضعها الدولة التي تحمل علمها أو الدولة التي تعتبر أجنبية ، على هذا الأساس قمنا بتقسيم هذا الاختصاص تبعا للمناطق التي توجد بها السفينة لمعرفة القانون الواجب التطبيق كالآتي:

01-الاختصاص الجنائي في منطقة أعالي البحار:

فكل دولة ورغم أن منطقة أعالي البحار منطقة محايدة تتمتع بالسيادة بالنسبة لسفنها ورعاياها، متى كانت تتمتع بالجنسية، وبالنسبة للجزائر وأخذا بنص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية فإن القانون الجزائري أخضع كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة

---

[1] حمدي الغنيمي، نفس المرجع السابق ، الصفحة 24.

[2] اعراب بلقاسم،القانون الدولي الخاص الجزائري ، تنازع القوانين، دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر ، طبعة 2002، الصفحة 284.

التي تحمل الراية الجزائرية للقضاء الجزائري باعتبار السفينة وهي في أعالي البحار امتداد للإقليم الوطني دون النظر لجنسية مرتكبها ، وسواء كانت السفينة ملكا للدولة أو الخواص ، وقد حّددت المواد 455-456 قانون بحري جزائري سلطات الربان حالة وقوع جرائم على ظهر السفينة بأعالي البحار، ما يعني انتقال سلطات الدولة القضائية إليه باعتباره قائد السفينة وفقا لنص المادة 453 : " يتعين على الربان أّن يؤمن النظام والأمن على متن لسفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي يشرع فيها، ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية المنصوص عليها في الأحكام التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل" . وعليه أن يسجل في دفتر السفينة كل الوقائع والحوادث التي يكون الربان قد استخدم فيها سلطاته وفقا لنص المادة 458 قانون بحري جزائري.

02- الاختصاص الجزائي في المياه الإقليمية والموانئ الأجنبية:

فالمبدأ العام في القانون الجنائي هو أن كل دولة تطبق قانونها على الجرائم المرتكبة في الإقليم الخاضع لسيادتها دون تمييز سواء كان الجاني مواطنا أو أجنبيا، وعليه فلا يجوز للقاضي الجزائي أن يطبق قانونا جزائيا غير قانون دولته على عكس القاضي المدني في حالة ما إذا وجد نزاع بين القوانين وأحالت قاعدة الإسناد الوطنية تطبيق القانون الأجنبي. وهذا المبدأ نّصت عليه المادة 03 من قانون العقوبات بقولها أن قانون العقوبات يطبق على كافة الجرائم التي ترتكب على أراضي الجمهورية ويقصد بأراضي الجمهورية كل الأراضي التابعة لسيادة الدولة (الإقليم البري ،البحري والجوي).[1]

و يفرق في هذا الشأن كذلك بين السفن العامة و السفن الخاصة :

أ- **فبالنسبة للسفن الملاحة العامة** : سواء كانت سفن حربية أو سفن الدولة المخصصة لخدمات عامة كمستشفى أو مختبر للبحوث العلمية وبالتالي فهي لا تشمل سفن الدولة المخصصة لأغراض تجارية، فالسفن العامة فإنها تمثل سيادة الدولة التي تحمل جنسيتها فيطبق بصددها في **المواد الجنائية** قاعدة القانون والاختصاص القضائي لدولة العلم **أينما وجدت**،فما يقع عليها

[1] بن عيسى حياة، المرجع السابق، الصفحة 42.

من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها و لاختصاص محاكمها الجنائية سواء كانت السفينة في عرض البحر أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى.[1]

ب- و أما بالنسبة لسفن الملاحة الخاصة : و تشمل السفن التجارية و سفن الصيد و اليخوت، وهي تخضع لقانون الدولة التي تتبعها وترفع علمها و يطبق عليها في **المسائل المدنية والجنائية إذا كانت في أعالي البحار** قانون جنسية السفينة واختصاص محكمة العلم، وإذا كانت السفينة في **ميناء أجنبي أو في المياه إقليمية لدولة أجنبية** ففي **المسائل الجنائية نلاحظ أن المشرع الجزائري في القانون الداخلي (قانون الإجراءات الجزائية)** لم يبين في حالة ما إذا تم ارتكاب جرائم على ظهر سفن تحمل الراية الجزائرية في المياه الاقليمية لدولة أجنبية أو كانت راسية في موانئ اجنبية وهذا ما يثير صعوبة في تحديد القضاء المختص بالفصل في هذه الجرائم باعتبار أن القانون الداخلي لم يحدد الجهة القضائية المختصة المتمثلة في القضاء الجزائري استنادا إلى جنسية السفينة أو قضاء الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها أو في موانئها.و بما أن هذه المسألة تثير تنازع الاختصاص ، فيكمن حل هذا التنازع في إطار الاتفاقيات الدولية وما استقر عليه القضاء.[2]

ثالثا:الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري:

يعتبر التصادم البحري من أخطر وأبرز الحوادث البحرية التي كانت سببا في هلاك الأرواح والأموال في البحر، وكذا تلويث البيئة البحرية، وقد تناوله المشرع الجزائري من خلال القانون البحري بالتفصيل حيث عرفته المادة 27 قانون بحري جزائري،المعدل و المتمم بأنّه : " كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم "، أما فيما يخص دعوى التصادم فلها شقين اولها الاختصاص المدني والثاني هو الاختصاص الجزائي وهذا ما سوف نتطرق له كالآتي:

[1] حمدي الغنيمي، المرجع السابق ، الصفحة 23

[2] صحراوي نور الدين ، المرجع السابق،الصفحة 134.

01- الإختصاص المدني :

للطرف المتضرر من التصادم له الحق في أن يرفع دعوى للمطالبة بالتعويض أمام المحكمة المختصة بالفصل في المنازعات المتعلقة بالتصادم البحري ، وقد حددت المادة 287 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم ، القانون الواجب التطبيق في الدعاوي المدنية في هذا النوع من الحوادث البحرية بالنص على ما يلي : " تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار :

أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلا في المياه الإقليمية الجزائرية ،

ب-لقانون المحكمة المختصة في النزاع ، إذا وقع التصادم في عرض البحر،

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".[1]

أما بالنسبة لتحديد المحكمة المختصة بالفصل في الدعاوي المدنية المتعلقة بالتعويض في مادة التصادم البحري ، فقد نصت المادة 290 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، على أنه : يمكن للمدعى رفع دعوى التعويض عن الضرار الناجمة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيما يلي:

أ- المحكمة الموجودة في المكان الذي يسكن فيه المدعى عليه أو أحد مقرات استغلاله.

ب- المحكمة الموجودة في المكان الذي جري فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه و ذلك في حالة ما إذا تم الترخيص بهذا الحجز، أو المكان الذي يمكن أن يقع فيه الحجز و الذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو ضمانا آخر.

ج- المحكمة الموجودة في المكان الذي وقع فيه التصادم و ذلك في حالة حصوله في الموانئ والفرض و كذلك في المياه الداخلية [2]."

---

[1] العربي بوكعبان ، المرجع السابق، الصفحة 138 .

[2] العربي بوكعبان ، المرجع السابق، الصفحة 138 و 139 .

02-الإختصاص الجزائي:

أما في جانب الاختصاص الجزائي فقد ترك القانون البحري الاختصاص لقانون علم السفينة ، حيث نصت المادة 294 من القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم ، على أنه في حالة وقوع تصادم بين السفن في البحار و الذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة ، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية و الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند و قوع التصادم، غير أنه إذا وقع التصادم في المياه الداخلية الجزائرية أو في المياه الأقليمية الجزائرية ، تكون السلطات القضائية و الإدارية الجزائرية هي المختصة حسب الفقرة 01 من المادة 297 القانون البحري الجزائري ، المعدل و المتمم.[1]

[1] العربي بوكعبان ، المرجع السابق، الصفحة 141 .

ملخص الفصل الثاني :

تناولنا في هذا الفصل الآثار المترتبة عن إكتساب هذه السفينة للجنسية الجزائرية ،حيث تطرقنا في المبحث الأول إلى وسائل إثبات الجنسية الجزائرية للسفينة ولحق الدولة في منح جنسيتها للسفن التي ترفع العلم الجزائري باعتباره رمزا لجنسيتها ،مع استبعاد المشرع الجزائري للسفن التي تنعدم الرابطة الحقيقية بينها وبين الدولة الجزائرية ، أما في المبحث الثاني فقد تناولنا بالدراسة المزايا الممنوحة للسفن التي التمتع بالجنسية الجزائرية ووضحناه من خلال عدة أوجه سياسية ، إقتصادية و قانونية هذا من جهة السفينة ، و من جهة أخرى في مواجهة الدولة و ما لهذه الأخيرة من حق يسمح لها بممارسة ولايتها و رقابتها ممارسة فعلية في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها ، كما قمنا بتسليط الضوء حول مسألة دور جنسية السفينة في حل تنازع القوانين، و تحديد القانون الواجب التطبيق على السفن التي تحمل الجنسية الجزائرية.

خـــــاتـــمـــــة

خاتمة :

من خلال ما سبق معالجته فيما يتعلق بموضوع جنسية السفينة في القانون البحري الجزائري ، معتمدين على نصوصه القانونية ، و ما اشتملت عليه من أحكام تفصيلية ، و بيان سياسة المشرع الجزائري في وضع الأسس و الضوابط لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية، والتي كرست اتجاه المجتمع الدولي الذي قرر من خلال الاتفاقيات الدولية الحق لكل دولة في تنظيم جنسية السفن بما تراه ملائما لها ، مع اختلاف الضوابط التي تمنح على أساسها الدولة جنسيتها للسفن من دولة الى أخرى كما رأيناه سابقا ، فالمشرع الجزائري قد قرر للسفينة أحكام ترسم في مجملها نظامها القانوني الخاص بها وذلك من خلال تحديد مجموع العناصر التي تحدد حالتها المدنية و شخصيتها الذاتية و من بين هاته العناصر و أهمها الجنسية ، و قد وضع المشرع الجزائري آليات قانونية لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية كما ذكرناه سابقا .

كما اشتملت الدراسة نظرة المشرع الجزائري في القانون البحري،المعدل و المتمم ، حول الرابطة القانونية والسياسية التي تربطه بالسفينة، كما بينا أن هذه الرابطة تتمحور حول فكرة ولاء السفينة للدولة التي تحمل جنسيتها و ما يترتب عن هذا الولاء من واجبات و حقوق متبادلة بينهما، وما ينتج عنه كذلك من تحديد لشخصيتها الذاتية و تمييزها عن باقي السفن و إعطاءها مركزها القانوني على الصعيد الداخلي و الخارجي، ما يضمن لها حماية الدولة ، و في هذا الخصوص سلطنا الضوء حول حرص المشرع الجزائري على تحديد وسائل لإثبات الجنسية للسفن الجزائرية ، وبالمقابل ما ينتج عنه من أثار بعد حصولها على الجنسية .

وكخلاصة للبحث فإن المشرع الجزائري قد قام بضبط أحكام الجنسية في القانون البحري الجزائري بأحكام تفصيلية ، مع اعتماده على المعاهدات و الاتفاقيات المبرمة المتعلقة بالشؤون البحرية باعتبارها مصدر من مصادر القانون البحري الجزائري كذلك ، كما أن هذه الأحكام تعتبر المصدر الوحيد في القوانين الداخلية التي تنظم موضوع جنسية السفينة على غرار تنظيم جنسية الشخص الطبيعي من خلال قانون الجنسية الجزائرية.

خاتمة

وفي الأخير ، يمكننا تقديم التوصيات التالية:

1-عصرنة القطاع بإدخال نظام الرقمنة لإدارة المعطيات المتعلقة بآليات تنظيم جنسية السفن و الوثائق الإدارية بما فيها استبدال الوثائق الورقية ببطاقية وطنية.

2-إعادة ضبط المصطلحات الخاصة بالسفينة في القرار المؤرخ في 17 ماي 1980 المتعلق بكيفية تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر.

3-إدراج المشرع الجزائري لفكرة منح الجنسية للأشياء كالسفن و الطائرات في الأمر رقم 86-70 المؤرخ في 15 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية المعدل والمتمم.

4- تشجيع الإستثمار الأجنبي بالشراكة الوطنية، وذلك لإكتساب الخبرات في مجال بناء و صناعة السفن و البواخر محليا،مما يمكن الدولة في المستقبل إعتماد شرط البناء الوطني لمنح الجنسية للسفن.

الـــــمـــــلاحـــــــق

الملحق رقم 01: ترخيص باقتناء سفينة:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المصلحـــة الوطنية لحرس السواحـل
دائـــــرة الشـــؤون البحـــــرية
الدائـــــرة البحـــريـــة بعنابـــة
المحطة البحرية الرئيسية بسكيكـــدة
رقم: [redacted] م . بح . ر/ سكيكدة

ترخيص باقتناء سفينة

- بناءا على الأمر رقم: 76/30 المؤرخ في: 29 شوال 1396 الموافق لـ : 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم المتضمن القانون البحري، لا سيما المواد 13 و 50.
- بناءا على طلب المعني المؤرخ في: [redacted]

يرخص رئيس المحطة البحرية الرئيسية بسكيكدة للسيد (للسادة):

الاسم و اللقب : [redacted]
الجنسية : جزائرية .
العنوان : [redacted]

باقتنـاء سفينة من نوع : [redacted] عن طريق :البناء

مواصفـــــات السفينة :

- الإسم: [redacted]
- الطـــــول: [redacted] م، العرض: [redacted] م . العمق : [redacted]
- المجهزة بمحرك من نوع: [redacted] بقـــوة : [redacted] كيلواط الرقم التسلسلي : /
- تاريخ و مكان البنـــــاء : إسبانيا ([redacted]) .

هذا الترخيص شخصي و غير قابل للتنازل وصالح لمدة [redacted] يوم ابتداءا من تاريخ توقيعه.

حرر بسكيكدة في: [redacted]
- رئيس المحطة البحرية الرئيسية بسكيكدة-

[redacted]

الملحق رقم 02: شهادة بناء السفينة:

DAMEN

CHANTIERS NAVALS DAMEN GORINCHEM

CERTIFICAT DE CONSTRUCTION
ORIGINAL

Nous soussignés, DAMEN SHIPYARDS, Avelingen West 20, Boîte Postale 1, 4200 AA Gorinchem, Pays-Bas, déclarons par le présent certificat, que nous avons construit sur nos chantiers navals à Gorinchem, Pays-Bas, en 2007 par ordre et pour le compte de:

[redacted]

Un	[redacted] remorqueur en acier
Type	[redacted]
Numéro de construction	[redacted]
Nom	[redacted]
Classification	Bureau Veritas
Notation	[redacted]
Longueur hors-tout	[redacted] m
Largeur hors-tout	[redacted] m
Creux latéral	[redacted] m
Tonnage brut	[redacted] gt
Tonnage net	[redacted] nt
Propulsion	[redacted]
Type de moteurs	[redacted]
Numéros de série	[redacted]

CHAMBRE DE COMMERCE: [redacted]

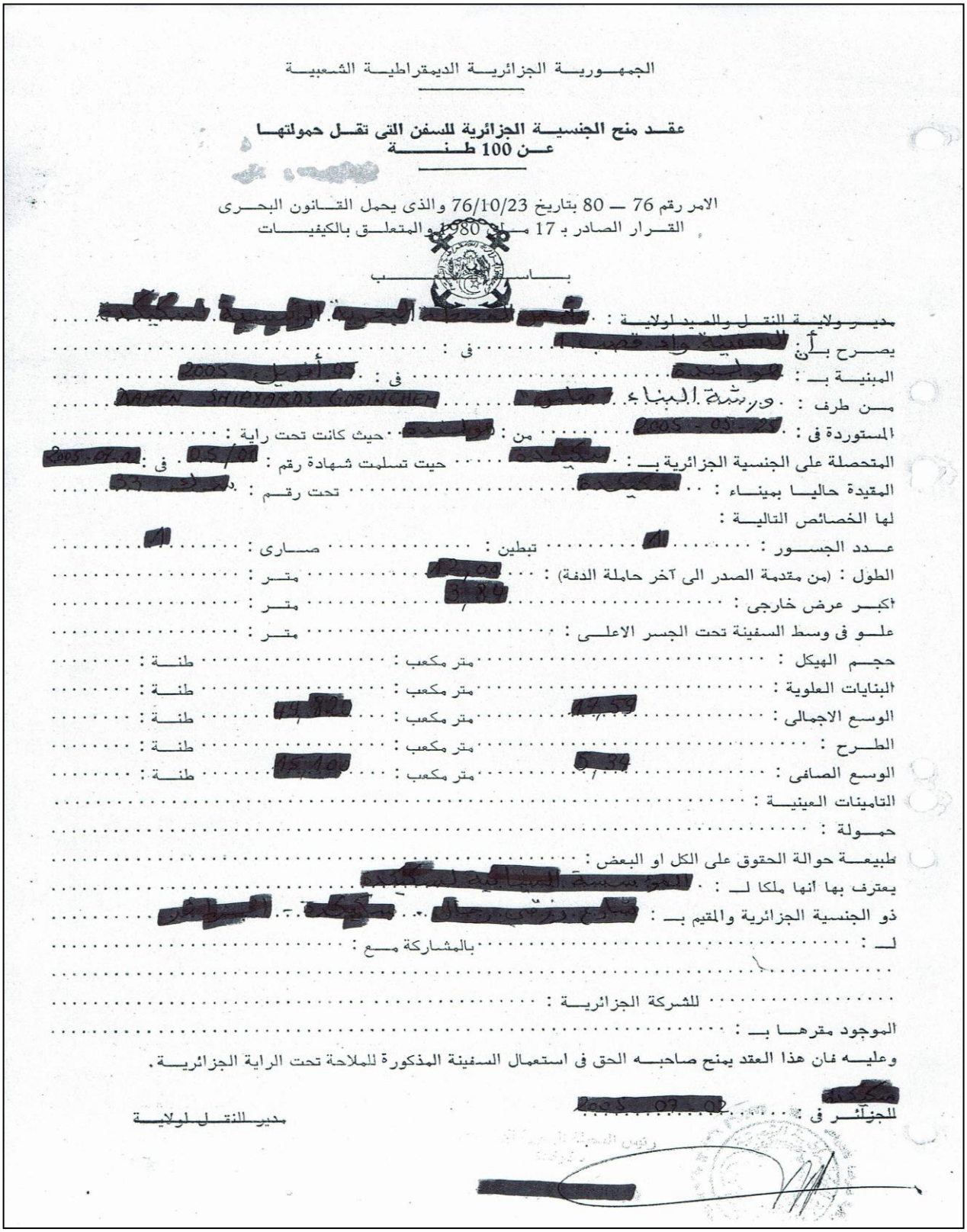
DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM:

DAMEN

DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM
Industrieterrein Avelingen West 20 ■ info@damen.nl
P.O. Box 1 ■ 4200 AA Gorinchem ■ The Netherlands

[redacted]

الملحق رقم 03: عقد منح الجنسية الجزائرية للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طنة:



الجمهـــوريـــة الجزائريـــة الديمقراطيـــة الشعبيـــة

عقـــد منح الجنسيـــة الجزائرية للسفن التى تقـــل حمولتهـــا عـــن 100 طـــنـــــة

الامر رقم 76 — 80 بتاريخ 76/10/23 والذى يحمل القـــانون البحـــرى
القـــرار الصادر بـ 17 مـــاى 1980 والمتعلـــق بالكيفيـــات

بـــاســـم الشـــعب

مديـــر ولايـــة للنقـــل والمعـــدات الولايـــة : ....
يصـــرح بـــأن ....
المبنيـــة بـــ : ....
مـــن طرف : ....
المستوردة فى : ....
المتحصلة على الجنسية الجزائرية بـــ : ....
المقيدة حاليـــا بميناء : ....
لها الخصائص التاليـــة :
عـــدد الجســـور : ....
الطول : (من مقدمة الصدر الى آخر حاملة الدفة) : ....
اكبـــر عرض خارجى : ....
علـــو فى وسط السفينة تحت الجسر الاعلـــى : ....
حجـــم الهيكل : ....
البنايات العلوية : ....
الوسع الاجمالى : ....
الطـــرح : ....
الوسع الصافى : ....
التامينات العينيـــة : ....
حمـــولة : ....
طبيعـــة حوالة الحقوق على الكل او البعض : ....
يعترف بها أنها ملكا لـــ : ....
ذو الجنسية الجزائرية والمقيم بـــ : ....
لـــ : ....
بالمشاركة مـــع : ....
للشركة الجزائريـــة : ....
الموجود مقرهـــا بـــ : ....

وعليـــه فان هذا العقد يمنح صاحبـــه الحق فى استعمال السفينة المذكورة للملاحة تحت الراية الجزائريـــة.

للجزائـــر فى : ....

مديـــر النقـــل الولايـــة

الملحق رقم 04: عقد الجنسية الجزائرية:

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

ACTE DE NATIONALITE ALGÉRIENNE

AU NOM DU PEUPLE

Le Ministre chargé de la Marine Marchande déclare, **Algérianisé**, le navire :

.....

Présentant les caractéristiques au verso, appartenant à .....

.....

.....

.....

En foi de quoi, le présent acte confère au navire.....

Le droit d'arborer le **Pavillon Algérien** et de jouir des droits et privilèges qui s'y rattachent.

ALGER, le .....

مكلف بتسيير شؤون المديرية
البحرية التجارية و النوانسي

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

عقد الجنسية الجزائرية

باسم الشعب

الوزير المكلف بالملاحة البحرية يصرح بجزاءة الباخرة

.....

التي تحمل المميزات الموجودة في الخلف مملوكة من طرف.....

.....

.....

.....

إثباتا لذلك فإن هذا العقد يسمح للباخرة.....

بأن ترفع العلم الجزائري و تتمتع بالحقوق و الامتيازات التي يحددها القانون الجزائري.

السجل التجاري رقم .....

ع/ وزير الأشغال العمومية و النقل

وزارة الأشغال العمومية

3-2

CARACTERISTIQUES

المميزات

Nom antérieurs ...../.....

الأسماء السابقة ...../.....

Construit le [redacted] à [redacted] Pays [redacted]

مصنوعة في ...[redacted] البلد [redacted]

Importé de..Hollande.. Pavillon antérieur ..... /.. .....

العلم السابق...../..... مستوردة من [redacted]

Port d'attache ..... [redacted] .....

ميناء [redacted]

Lieu d'immatriculation [redacted] . N° d'immatriculation ... [redacted]

مكان التسجيل ..... [redacted] ..... رقم التسجيل [redacted]

Armé à la navigation .... Auxiliaire .....

مجهزة للملاحة [redacted]

Signal distinctif ..... [redacted] .....

علامة التمييز [redacted]

Certificat de jauge établi le [redacted] Par Bureau Veritas .....

شهادة الحمولة المسلمة في... [redacted] من طرف .. [redacted]

Navire en (Matériau) ..... Acier .....

الباخرة (عتاد) [redacted]

Nombre de ponts ... ./..... Mats ..... /.....

عدد الجسور..../ ..... صارى الباخرة [redacted]

Longueur ..... [redacted] ...Mètres

الطول ..... [redacted] بالمتر

Plus grande largeur extérieure ..... [redacted] .....Mètres

أكبر عرض خارجي ..... [redacted] بالمتر

Hauteur au milieu du navire sous le P.s ..... Mètres

ارتفاع في وسط الباخرة تحت الجسر العلوي ..... بالمتر

Jauge brute ..... [redacted] ....

السعة الإجمالية ..... [redacted] .....

Déductions ..... /.....

طرح ..... /...

Jauge nette ..... [redacted] .....

السعة الصافية ..... [redacted] .....

Appareils moteurs:

جهاز المحرك:

Marque.. [redacted] ...Type... [redacted] ...Puissance.... [redacted] ...

صنف... [redacted] طراز.... [redacted] قوة..... [redacted]

الملحق رقم 05: دفتر البحارة:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة النقل
MINISTERE DES TRANSPORTS

ADHERENT	CLE
N°.....	.....

REFERENCES
aux conditions générales
de l'engagement

البحرية التجارية
MARINE MARCHANDE

DESARME

A ..... le .....

N° .....

RÔLE D'EQUIPAGE

- Loi n° 98-05 du Aouel Rabie El Aouel 1419 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

- Arrêté du 2 décembre 1989, relatif aux titres de navigation délivrés aux navires pratiquant une navigation maritime professionnelle ou une navigation de plaisance sans équipage salarié.

NAVIRE

L (1) [redacted] > 3000 K.W

Immatriculé à [redacted], N° /

Construit en 19.... à ..../...., de < 500 tonneaux de jauge brute, de ..../..... Porté en lourd et de ..../..... tonneaux de jauge nette, signal distinctif ..../....., muni d'une machine de > 3000 K.W chevaux,

appartenant à : [redacted]

armé par : [redacted]

adresse : [redacted]

pour une durée de [redacted]

Navire assuré auprès de [redacted] date et n° de la police d'assurance ...../.....

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل

République Algérienne Démocratique et Populaire

MINISTERE DES TRANSPORT

ADHERENT	CLE
N° ……..	……..

البحرية التجارية
MARINE MARCHANDE

RÉFÉRENCES aux conditions générales de l'engagement

DESARME
A……Le……
N° ……

RÔLE D'EQUIPAGE

- Loi n° 98-05 du Aouel Rabie El Aouel 1419 Correspondants au 25 juin 1998 modifiant Et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octibre 1976 portant code maritime
- Arrêté n° 2 décembre1989 relatif aux titres de navigationdélivrés aux navires pratiquant une navigation maritime professionnelle ou une navigation de plaisance sans équipage salarié

NAVIRE

L (01) … R/C REMORQUAGE "< 3000 KW"

Immatricule a SKIKDA N° : /

Construit en……/……a……/…… de……< 500…… tonneaux de jauge

Brut, de ……/…… Portee en lourd et de ……/…… tonneaux de jauge nette, signal

Distinctif……/……, muni d'une machine de……/…… chevaux"< 3000 KW"

Appartenant a : ENTREPRISE PORTUAIRE SPA DE SKIKDA

Armé par : SES SOINS

Adresse : BP 65 P.Z .1 PRES EMB .O.S / SKIKDA

Pour une durée de : DOUZE(12) MOIS

AREMEMENT : NPL

En date du : 06/06/2022 N° 006/2022

(01) Nom et espéce du navire ou bateau

الملحق رقم 06: شهادة الملاحة:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

PERMIS DE NAVIGATION

N° [redacted] /[redacted]/SMP[redacted]

Ordonnance N : 76 - 80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée par la **Loi** N : 98 – 05 du : 25 juin 1998 portant **Code Maritime**.

Vu la demande présentée le: [redacted]

Par. [redacted].

A l'effet d'obtenir un permis de navigation pour son navire, d'une Jauge brute de: [redacted]

Vu l'article : **189** de l'ordonnance précité

Vu le procès verbal de visite Annuelle N° : [redacted]/SMP [redacted] en date du [redacted]

De la commission instituée par l'article : **235** de la même ordonnance.

Il est délivré au navire remorqueur : [redacted]

Un permis de navigation; Valable pour [redacted]

présent permis doit être renouvelé au premier port où fonctionne la commission de visite prévue à l'article : **235** de l'ordonnance lorsque **huit mois et dix neuf jours** se sont écoulés depuis le : [redacted] date ce la dernière visite jusqu'à le [redacted], Sauf prorogation ou suspension dans les cas vises aux articles: **251** et **252** de l'Ordonnance

[redacted] **le :** [redacted]

Station Maritime Principale [redacted]

[redacted]

الملحق رقم 07: دفتر السفينة:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MARINE MARCHANDE

البحرية التجارية

يوميـة السفينـة

LIVRE DE BORD

Organisme : ..... : الهيئة

Nom du Navire : ..... : اسم السفينة

Commencé le : ..... : فتح يوم

Fini le : ..... : ختم يوم

وضعت يومية السفينة ه ذه طبقا لنصوص الأمر 80.76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن البحر . لاسيما مواده 200 فقرة (ث) 202 و 203

Ce livre de bord est tenu conformément aux disposition 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 .....

.....

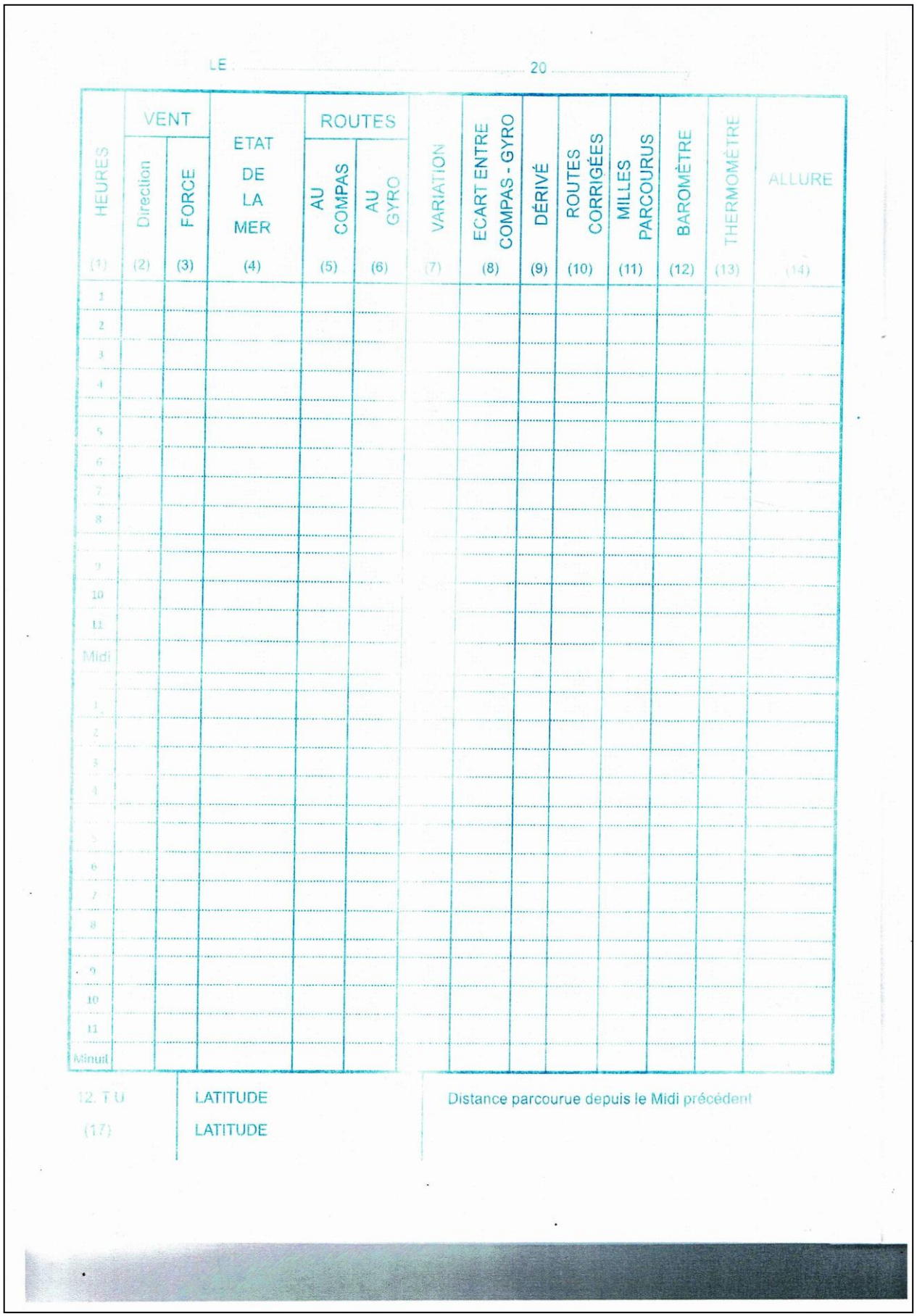
تحتوي يومية السفينة هد على 100 صفحة.

Vu, coté paraphé par Nous : .....

.....

Le président livre de bord contenant 100 feuillets.

Signature et Cachet



LE ..... 20 .....

HEURES	VENT		ETAT DE LA MER	ROUTES		VARIATION	ECART ENTRE COMPAS - GYRO	DÉRIVÉ	ROUTES CORRIGÉES	MILLES PARCOURUS	BAROMÈTRE	THERMOMÈTRE	ALLURE
	Direction	FORCE		AU COMPAS	AU GYRO								
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
Midi													
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
Minuit													

12. T U

(17)

LATITUDE

LATITUDE

Distance parcourue depuis le Midi précédent

DE : .... A : ....

RELÈVEMENT (15)	OBSERVATION (16)

Etat Sanitaire (18)	Visa du Capitaine (19)

الملحق رقم 08: شهادة متعلقة بخطوط التحميل:

Intérimaire : ☒
Conditionnel : ☐

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC BORD

No : [redacted]

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 5 Avril 1966, telle que modifiée par les Protocoles de1978/ 1988 y relatif, L'Ordonnance 76-80 du 23 Octobre 1976 portant Code Maritime modifiée et complétée, et le Décret Présidentiel 2000-448, portant ratification du protocole, fait à Londres le 11 Novembre 1988 relatif à la Convention Internationale de 1966 sur les Lignes de Charge,, par délégation de :

La Direction de la Marine Marchande et des Ports
Ministère des Travaux Publics et des Transports

Par**VERITAL Spa**

Nom du navire N° d'immatriculation : [redacted]	Numéro ou lettres distinctives	Port d'immatriculation	Longueur (L) mesuréeconformément aux dispositionsde l'art. 2 (8)	Numéro IMO
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Franc-bord assigné à titre de : [redacted]

Type du Navire [redacted]

	franc-bord mesuréà partir de la ligne de pont	Emplacement de la ligne de charge :
Tropical/*Tropical* :	mm (T)	-mm au-dessus de (E)
Eté :	[redacted] mm (E) le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau	
Hiver :	mm (H)	-mm au-dessous de (E)
Hiver dansl'Atlantique nord : *WinterNorth Atlantic*	mm (HAN)/(WNA)	-mm au-dessous de (E)
Bois tropical :	mm (BT)	-mm au-dessous de (BE)
Bois été :	mm (BE)	-mm au-dessous de (E)
Bois hiver :	mm (BH)	-mm au-dessous de (BE)
Bois hiver dansl'Atlantique nord :	mm (BHAN)	-mm au-dessous de (BE)

*Note:*Les franc-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être mentionnés sur le certificat.
Réduction en eau douce pour tous les franc-bords autres que les franc-bords pour transport de bois 65 mm. Pour les franc-bords pour ransport de bois - mm.
Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces franc-bords sont mesurés se trouve à 1058 mm du pont en abord.

[redacted]

Date de la visite initiale ou périodique : [redacted]
Il est certifié que ce navire a été visité et que les franc-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.
Le présent certificat est valable jusqu'au [redacted], sous réserve des inspections périodiques prévues à l'art. 14 1) c de la Convention.

Délivré à [redacted] le, [redacted]

VERITAL
Entreprise Publique Economique
Société Par Actions

VERITAL Spa
Par délégation du Directeur
[redacted]

VERITAL SPA EXPERT MARINE ALGER C03

VM

الملحق رقم 09: يوميات الماكينة.

NAVIRE A MOTEUR : .....

CAPITAINE : .....

JOURNAL DE LA MACHINE

DU : .....

AU : .....

Coté paraphé par nous : .....

.....

ésent registre contenant : .....

.....

Signature et Cachet,

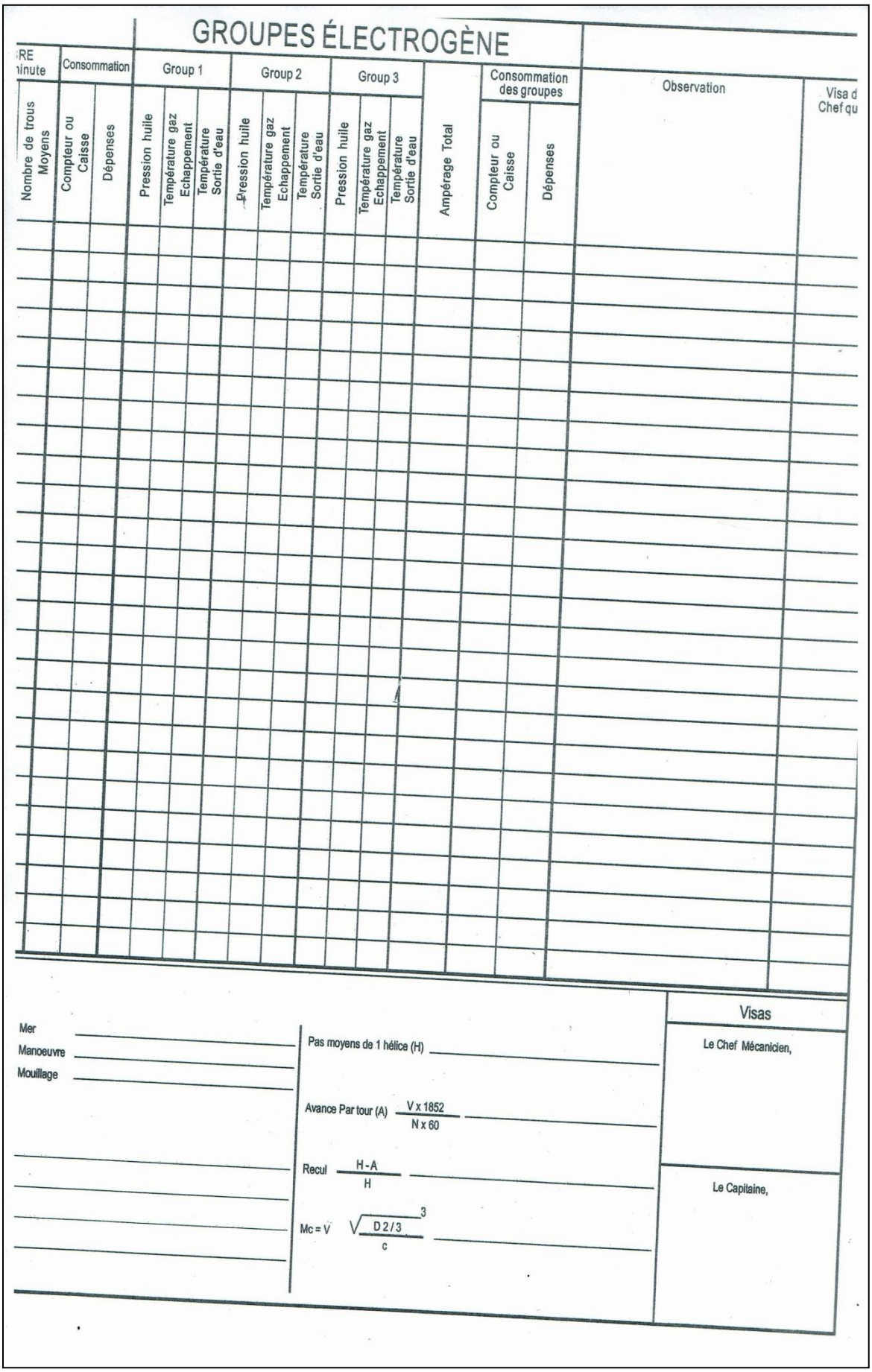
.... 20 ....

JOURNAL DE

MOTEURS PRINCIPAUX

		EAUX DE RÉFRIGÉRATION						Eau de Mer Température			HUILE										Gaz températur		
			Température Sortie Culasse									Température				Pression Filtre							
Cran du pétrole	Pression soufflante	Pression	Max	Cyl.	Min	Cyl.	Température Sortie Réfrigérant	Entrée Réfrigérant	Sortie Réfrigérant eau	Sortie Réfrigérant Huile	Température Sortie Réfrigérant	Max	Piston	Min	Piston	Entrée	Sortie	Pression entrée Piston	Pression réducteur	Pression fin de Graissage général	Maximum	Cylindre	Maximum

Matière	Existants à 0 h.	Consommation								Existants à 24 h.
		à la mer		Manoeuvres		Mouillage			Totales de la Journée	
		Mot princip.	Auxiliaire	Mot princip.	Auxiliaire	Group 1	Group 2	Group 3		
Mouvements										
Cylindre										
les Combustible										



GROUPES ÉLECTROGÈNE

RE inute	Consommation		Group 1			Group 2			Group 3				Consommation des groupes			
Nombre de trous Moyens	Compteur ou Caisse	Dépenses	Pression huile	Température gaz Echappement	Température Sortie d'eau	Pression huile	Température gaz Echappement	Température Sortie d'eau	Pression huile	Température gaz Echappement	Température Sortie d'eau	Ampérage Total	Compteur ou Caisse	Dépenses	Observation	Visa d Chef qu

Mer _____

Manoeuvre _____

Mouillage _____

Pas moyens de 1 hélice (H) _____

Avance Par tour (A) $\frac{V \times 1852}{N \times 60}$ _____

Recul $\frac{H-A}{H}$ _____

Mc = V $\sqrt[3]{\frac{D\,2/3}{c}}$ _____

Visas

Le Chef Mécanicien,

Le Capitaine,

قائمة المصادر و المراجع

أولا : قائمة المصادر :

01- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

02- النصوص القانونية و التنظيمية:

أ) الأوامر:

- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 (جريدة رسمية رقم 29 الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1977) ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 (جريدة رسمية رقم 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998) ، والمعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 (جريدة رسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18 اوت 2010) المتضمن القانون البحري الجزائري.

- أمر رقم 86-70 المؤرخ في 15 ديسمبر 1970 يتضمن قانون الجنسية الجزائرية (جريدة رسمية رقم 105 الصادرة بتاريخ 18 ديسمبر 1970) ، وإستدراك يتضمن قانون الجنسية الجزائرية (جريدة رسمية رقم 63 الصادرة بتاريخ 08 غشت1972) ،و المعدل و المتمم بالأمر رقم 01-05 المؤرخ في 27 فبراير سنة 2005 (جريدة رسمية رقم 15 الصادرة بتاريخ 27 فبراير 2005) ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-08 المؤرخ في 04 ماي 2005 (جريدة رسمية رقم 43 الصادرة بتاريخ 22 يونيو 2005) المتضمن قانون الجنسية الجزائرية.

ب) القوانين:

- قانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو 1998، يعدل و يتمم أمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري ،(جريدة رسمية رقم 47 الصادرة بتاريخ 27 يونيو 1998).

- قانون رقم 10-04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، يعدّل و يتمّم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري،(جريدة رسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18 غشت 2010).

ج) المراسيم التنفيذية:

- مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 09 مايو سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ،(جريدة رسمية رقم 33 الصادرة بتاريخ 12 مايو 2002).
- مرسوم تنفيذي رقم 02-261 مؤرخ في 08 جمادى الثانية عام 1423 الموافق 17 غشت سنة 2002 يعدل و يتمم مرسوم رقم 2000-81 المؤرخ في 04 محرم عام 1421 الموافق 09 أبريل سنة 2000 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كيفياته ،(جريدة رسمية رقم 56 الصادرة بتاريخ 18 غشت 2002).
- مرسوم تنفيذي رقم 04-418 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ،(جريدة رسمية رقم 82 الصادرة بتاريخ 22 ديسمبر 2004).
- مرسوم تنفيذي رقم 08-387 مؤرخ في 29 ذي القعدة عام 1429 الموافق 27 نوفمبر سنة 2008 يعدل و يتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 08 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 و المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها ،(جريدة رسمية رقم 69 الصادرة بتاريخ 07 ديسمبر 2008).

د) القرارات الوزارية المشتركة:

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 30 شوال عام 1422 الموافق 14 يناير سنة 2002 يعدل القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 14 ذي الحجة عام 1417 الموافق 21 أبريل سنة 1997 الذي يحدد الحدود الجغرافية و المقرات و الهياكل التنظيمية للدوائر البحرية و المحطات البحرية الرئيسية و المحطات البحرية ،(جريدة رسمية رقم 22 الصادرة بتاريخ 03 أبريل 2002).
- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1426 الموافق 16 يناير سنة 2006 يحدّد تعداد مستخدمي المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن و المنشآت المينائية ،(جريدة رسمية رقم 24 الصادرة بتاريخ 16 أبريل 2006).

– قرار وزاري مشترك مؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1430 الموافق 3 أبريل سنة 2009 يحدّد الحدود الجغرافية و المقرات و الهياكل التنظيمية للدوائر البحرية و المحطات البحرية الرئيسية و المحطات البحرية ،(جريدة رسمية رقم 42 الصادرة بتاريخ 19 يوليو 2009).

هـ) القرارات :

– قرار مؤرخ في 17 ماي 1980 يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزأرة للبواخر،(جريدة رسمية رقم 22 الصادرة بتاريخ 27 مايو 1980) .

– قرار مؤرخ في 03 شوال عام 1422 الموافق 18 ديسمبر سنة 2001 يعدل و يتمم القرار المؤرخ في 21 شعبان عام 1406 الموافق 30 أبريل سنة 1986 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، و ما تشتمل عليه ،(جريدة رسمية رقم 6 الصادرة بتاريخ 23 يناير 2002) .

– قرار مؤرخ في 5 ربيع الأوّل عام 1424 الموافق 7 مايو سنة 2003، يحدّد كيفيات تنظيم اللّجان المحلّية لتفتيش السّفن و سيرها ،(جريدة رسمية رقم 36 الصادرة بتاريخ 08 يونيو 2003).

– قرار مؤرخ في 14 ذي الحجة عام 1426 الموافق 14 يناير سنة 2006، يتضمّن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية و مكتب الأمن المينائي و سيرهما ، (جريدة رسمية رقم 23 الصادرة بتاريخ 12 أبريل 2006).

ثانيا : قائمة المراجع:

1) الكتب:

– العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري –مفهوم القانون البحري،مجال الملاحة البحرية وصورها السفينة،التأمين على السفينة،الحوادث البحرية،أشخاص الملاحة البحرية ،الاستغلال البحري، مسؤولية مالك السفينة و مجهزها ،البيوع البحرية،دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع ،الجزائر ،طبعة نوفمبر 2020.

– اعراب بلقاسم،القانون الدولي الخاص الجزائري ، تنازع القوانين، دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر ، طبعة 2002.

- اعراب بلقاسم، القانون الدولي الخاص الجزائري ، تنازع لاختصاص القضائي الدولي – الجنسية ، الجزء الثاني ، دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر ، الطبعة السادسة 2011.

- القانون البحري (Code maritime) في ضوء الممارسة القضائية النص الكامل للقانون وتعديلاته إلى غاية 31 ديسمبر 2020 ،مدعم بالإجتهاد القضائي ،الطبعة السادسة، برتي للنشر ،2021.

- بن عبيدة عبد الحفيظ ، الجنسية و مركز الأجانب في الفقه و التشريع الجزائري ، دار هومه دار هومه للطباعة والنشر و التوزيع –الجزائر ، الطبعة الثانية ، 2007.

- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، طبعة الثانية ، ديوان مطبوعات الجامعية ، الجزائر ،طبعة 1988.

- حسني موسى محمد رضوان ،القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون للنششر و التوزيع المنصورة ، الطبعة الأولى ، 2013.

- طالب حسن موسى، القانون البحري–السفينة–أشخاص السفينة–عقد النقل البحري–البيوع البحرية–الطوارئ البحرية –عقد التأمين البحري–العقود البحرية المساعدة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ،طبعة 2007 الإصدار الثاني.

- محمد بهجت عبد الله امين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الأول (السفينة،أشخاص الملاحة البحرية، الأشخاص البريون) الطبعة السابعة 2015 .

- محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى 2012، مكتبة القانون و الإقتصاد الرياض– المملكة العربية السعودية .

- محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري السفينة–ملكيةالسفينة–صور إيجار السفينة– مسؤولية مالك السفينة –رهن السفينة–حجز السفينة ،ملحق :إتفاقية دولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية ،دار الهدى – عين مليلة –الجزائر طبعة 2010.

- محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ،دار بلقيس للنشر – دار البيضاء – الجزائر طبعة 2014.

- مصطفى كمال طه ، القانون البحري، (مقدمة-السفينة -أشخاص الملاحةالبحرة-إيجار السفينة و النقل البحري-الحوادث البحرية-التأمين البحري) ، دون تاريخ الإصدار ، دار المطبوعات الجامعية،

- عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ،الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،الطبعة الأولى،الإصدار الأول 2009.

- علي علي سليمان ، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري لطلبة الفصلين الدراسيين السابع والثامن، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ،طبعة 2000.

- علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، السفينة ، ملكيتها ، و نظامها القانوني الخاص ، أشخاصها ،الرحلة البحرية: النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية ، التصادم ، الإنقاذ ، الخسارات العمومية.الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية جلال حزى وشركائه ،طبعة 1975.

- فائز ذنون جاسم ،مبادئ القانون البحري ، دار أمجد للنشر والتوزيع 2017، عمان.

- صلاح محمد عبد المجيد سليمة ، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقا للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية (المصري- والسعودي - والاماراتي) (الجزء الأول- صلاحية السفينة للملاحة البحرية)،الطبعة الأولى 2017، مكتبة القانون و الإقتصاد الرياض- المملكة العربية السعودية .

2) <u>الابحاث الجامعية الأكاديمية:</u>

أ) أطروحة الدكتوراه :

- زازة لخضر ،الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، السنة الجامعية 2010/2009.

ب)مذكرات الماجيستير :

-بوخميس وناسة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري ، مذكرة لنيل شهادة ماجيستير في قانون الأعمال المقارن ، كلية الحقوق ، جامعة السانيا ، وهران ، السنة الجامعية 2011-2012.

– بطوش كهينة ، الملاحة البحرية بين الحرية و التقييد ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون النشاطات البحرية و الساحلية، جامعة مولود معمري– تيزي وزو ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، السنة الجامعية 2017.

– حامي حياة، نظام تسجيل السفن و أثاره في القانون الجزائري،بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير ،فرع العقود و المسؤولية ، معهد الحقوق و العلوم الاقتصادية ،جامعة الجزائر،السنة الجامعية 1996.

–مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجيستير في القانون فرع قانون النشاطات البحرية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، السنة الجامعية 2015.

ج)مذكرات الماستر :

– إسحاق صايب ، خصوصية التنظيم الإداري للوظيفة الدبلوماسية و القنصلية بالجزائر، مذكرة تخرج لنيل شهلدة الماستر في الحقوق تخصص قانون إداري ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق ، جامعة الشهيد حمه لخضر –الوادي، السنة الجامعية 2018/2017.

– هروس اعدادة،حوانتي طاوس،الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري و النظم المقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ،تخصص المهن القانونية و القضائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،قسم القانون الخاص، السنة الجامعية 2020–2021.

-شعابنة شعبان،بن خري حمزة ،النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ،تخصص القانون العام للأعمال ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،قسم قانون العام للأعمال ،جامعة عبد الرحمن ميرة– بجاية، السنة الجامعية 2017 /2018.

د) <u>المحاضرات و المطبوعات الجامعية:</u>

– بشور فتيحة ،محاضرات القانون الدولي الخاص–تنازع القوانين ،محاضرات لطلبة السنة الثالثة ليسانس تخصص القانون الخاص ، السنة الجامعية 2016–2017 ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة أكلي محند أولحاج – البويرة.

- وكواك الشريف ،محاضرات في القانون البحري ،ألقيت على طلبة السنة الثالثة ل م د تخصص قانون خاص ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،قسم الحقوق ،جامعة الشهيد حمه لخضر-الوادي ،السنة الجامعية 2022/2021.
- فنطازي خير الدين، القانون البحري ،محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة قانون خاص، السنة الجامعية 2020-2021 ، كلية الحقوق و العلوم السياسة ،جامعة 8 ماي 1945 قالمة.
- روابح فريد، محاضرات في القانون البحري، السنة الجامعية 2013-2014، كلية الحقوق و العلوم السياسة ،جامعة سطيف 2 محمد الأمين دباغين .

هـ) الدوريات:

- أعراب كميلة، السفينة وفقا للتقنيين البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 08 ،الصفحة،189-201، 2018.
- اسماء حريز،حماية صحة البحارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 05 ،الصفحة 43-51، 2017.
- أريوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 07 ،الصفحة 358-379، 2018.
- بن عيسى حياة، جنسية السفينة و دورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل،العدد 04 ،الصفحة 37-50، 2016.
- دالع سعيد، النظام القانوني لشركات التصنيف، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 06 ،الصفحة 119-130، 2017.
- وناسة بوخميس،النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الإقتصادية ، معهد الحقوق ،المركز الجامعي لتامنغست ،العدد 01 ، الصفحة 69-95، جانفي 2012.

– زعرور عبد السلام ،عن شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري، مجلة أبحاث قانونية و سياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل،المجلد 06 ،العدد 02 ،الصفحة 261–273، ديسمبر 2021.

– مخلوف سامية، التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل ،العدد 07 ،الصفحة 189–201، 2018.

– فتيحة لعطر ،القانون الواجب التطبيق على السفينة و البضائع المحمولة فوقها، مجلة الندوة للدراسات القانونية ،العدد 12، الصفحة 3–23– 2017.

– صحراوي نور الدين ، بوزوينة محمد ياسين، جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل،المجلد 06 ،العدد 01 ، الصفحة 128–138، أكتوبر 2019.

– تيغلت فرحات كمال،جنسية السفينة و ظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية،المجلة النقدية للقانون و العلوم السياسية ،كلية الحقوق و العلوم السياسية – جامعة تيزي وزو،المجلد 16 ، العدد04، الصفحة 665–683، 2021.

– بن سالم ابراهيم ، الرقابة الجمركية عند توقف السفينة و حساباتها الانتقالية على ضوء التطورات التشريعية و التنظيمية الجديدة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان مخبر القانون البحري والنقل، ،العدد 07 ،الصفحة 380–406، 2018

3) المواقع الإلكترونية:

– موقع وكالة الأنباء الجزائرية (https://www.aps.dz/ar/economie/121908–46–31–15–24–02–2022) مقال أدرج يوم 24 فيفري 2022 تحت عنوان " السفن الجزائرية ملزمة بالحصول على رخص المراقبة لمغادرة الموانئ"، تاريخ الإطلاع عليه يوم الإثنين 08 ماي 2023 على الساعة العاشرة صباحا 10:00.

الـــــفـــــهـــــــرس

الفـــهـــرس

العـــنـــوان	الصفحة
مقدمة :	أ – هـ
الفصل الأول : شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري:	7-8
المبحث الأول: الشروط العامة لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية:	8
المطلب الأول: الملكية الوطنية:	9
الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:	9
الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص الاعتبارية:	9-10
المطلب الثاني: الطاقم الوطني:	10
الفرع الأول: تعريف طاقم السفينة:	10-11
الفرع الثاني: البحارة الجزائريين:	11
الفرع الثالث : البحارة الأجانب:	12
المطلب الثالث: البناء الوطني للسفينة:	12
الفرع الأول: البناء المباشر للسفينة	12
الفرع الثاني: البناء المباشر غير للسفينة	13
المبحث الثاني: الشروط الخاصة لمنح السفينة الجنسية الجزائرية:	13-14
المطلب الأول: نظام تسجيل السفينة في القانون الجزائري:	14
الفرع الأول: إجراءات التسجيل:	15-17
الفرع الثاني: آثار التسجيل:	17-19
المطلب الثاني : جزأرة السفينة :	19
الفرع الأول: شروط و إجراءات الجزأرة :	20-21
الفرع الثاني: الإعفاء وفقدان حق الجزأرة:	21-22
الفصل الثاني: آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري:	24-25
المبحث الأول : وسائل إثبات الجنسية الجزائرية للسفينة:	25
المطلب الأول:الراية الوطنية (العلم الجزائري):	25
الفرع الأول : العلم الحقيقي (الرابطة الحقيقة بين دولة العلم والسفينة):	26-27
الفرع الثاني: أعلام المجاملة (انعدام الرابطة الحقيقة بين دولة العلم و السفينة):	27-28

المطلب الثاني : شهادات الملاحة المخصصة للسفينة (أوراق السفينة):	**28**
الفرع الأول: أنواع الشهادات و أهميتها:	**32-28**
الفرع الثاني:الشهادات التي تثبت الجنسية:	**37-32**
المبحث الثاني: المزايا الممنوحة للسفن الوطنية :	**38-37**
المطلب الأول : المزايا الممنوحة للسفن الوطنية من الناحية السياسية و الإقتصادية :	**38**
الفرع الأول: المزايا السياسية:	**40-38**
الفرع الثاني: المزايا الاقتصادية:	**42-40**
المطلب الثاني: المزايا الممنوحة للسفن الوطنية من الناحية القانونية:	**42**
الفرع الأول: رقابة الدولة صاحبة العلم:	**47-42**
الفرع الثاني: دور جنسية السفينة في حل تنازع القوانين:	**52-47**
خاتمة:	**56-54**
الملاحق.	**57**
الملحق رقم 01: ترخيص باقتناء سفينة.	**58**
الملحق رقم 02: شهادة بناء السفينة.	**59**
الملحق رقم 03: عقد منح الجنسية الجزائرية للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طنة.	**60**
الملحق رقم 04: عقد الجنسية الجزائرية.	**62-61**
الملحق رقم 05: دفتر البحارة.	**64-63**
الملحق رقم 06: شهادة الملاحة.	**65**
الملحق رقم 07: دفتر السفينة.	**69-66**
الملحق رقم 08: شهادة متعلقة بخطوط التحميل.	**70**
الملحق رقم 09: يوميات الماكينة.	**74-71**
قائمة المصادر و المراجع.	**83-75**
الفهرس.	**86-84**