

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران ألسانيا
كلية الحقوق

مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن تحت عنوان :

النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري

لجنة المناقشة :

الأستاذة : بوخاتي فاطمة الزهراء رئيسا
الأستاذ : حبار محمد (الابن) مقرر
الأستاذ : اخلف عبد القادر عضو مناقش
الأستاذة : زعنون فتيحة عضو مناقش

تحت إشراف الأستاذ:

حبار محمد (الابن)

من إعداد الطالبة:

بوخميس وناسة

2012/2011

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلُوكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ "

صدق الله العظيم

الآية 31 سورة لقمان.

الإهداء

إلى روح والدي،

إلى أمّي،

إلى إخوتي.

شكر خاص لـ :

الأستاذ حبار محمد (الإبن)،

صديقتي كريمة غربي

شكرا

قائمة الاختصارات باللغة العربية

- ج ر: الجريدة الرسمية.
د.م.ج. : ديوان المطبوعات الجامعية.
د. و. اش. ت : الديوان الوطني للأشغال التربوية
ص: صفحة.
ق.ب.ج. : القانون البحري الجزائري.
ق.م.ج. : القانون المدني الجزائري.
م : مادة.
قائمة الاختصارات باللغة الفرنسية :

- art : article.
C.I.D.M. : comité international de droit maritime.
éd : édition.
encyc D : encyclopédie dalloz.
E.P.E. : entreprise publique économique.
Fasc n° : fascicule numéro.
Ibid : ibidem (pareil).
Infra : ci-dessous.
j.c.p : juris classeur périodique.
L.G.D.J. : librairie générale de droit et de jurisprudence.
lib : librairie .
MARPOL : Marine Pollution.
Mél : Mélange.
Mod : modifié.
N : numéro.
O.M.C.I : Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.
op cit : option citée.
p : page.
Préc : précité.
p.u.f : presse universitaire de France.
Rev : revue.
Th : thèse.

s : suivant .

SOLAS : Safety Of Live At Sea.

S.P.A. : société par action.

STCW : Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers.

Supra : ci-dessus.

T : tome.

T.I.D.M. : tribunal international de droit maritime.

V: voir.

Vol : volume.

المقدمة:

إن دراسة النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري يجب أن يتم من خلال بعدين متكاملين:

أولا البعد الداخلي الذي ينظمه أساسا القانون البحري بما يتميز به من خصائص دون سواه من القوانين الأخرى مع الأخذ بعين الاعتبار علاقته بهذه الأخيرة وتأثره بأطراف العلاقة القانونية سواء تعلق الأمر بالأفراد أو بالسلطة وهو يخضع في تطبيقه لسلطان الدولة. وثانيا البعد الدولي الذي ينظم السفينة في ظل الاتفاقيات الدولية وأحكام القضاء الدولي وبالتالي يخضع لأحكام القانون الدولي العام.

وأهم ما في الموضوع هو التوفيق بين البعدين وإن كان فيه من الصعوبة ما يحول دون ذلك في بعض الجوانب، إلا أن الاتجاه العالمي عموما ممثلا بهيئة الأمم المتحدة و مختلف الأجهزة التي تنشط تحت غطاءها أو بصفة مستقلة تتجه نحو وحدة الرؤية الدولية للنظام القانوني للسفينة من خلال ما يُستقرأ من نصوص الاتفاقيات، إذ يلزم إيجاد نوع من التنسيق في بلورة قواعد تخص السفينة حتى تتم الحيلولة دون أي تنازع سواء سلبي أو إيجابي تكون موضوعه السفينة بوجه عام.

ففيما يخص البعد الأول أي القانون البحري فهو قانون لا يتحدد بنوع قواعده كالقانون التجاري أو القانون الجنائي مثلا، وإنما بمكان تطبيقه فهو القانون الذي يطبق في البحر¹. وعلى هذا الأساس لا بد من توضيح بإيجاز ماهية القانون البحري، فهو قانون قديم تعود نواته الأولى إلى آلاف السنين قبل الميلاد حيث أثبتت الوثائق التاريخية ظهور هذا القانون لدى المصريين القدماء والفينيقيين والإغريق وصولا إلى الرومان² والعرب المسلمين³.

¹ - حمدي الغنيمي: «محاضرات في القانون البحري الجزائري»: د. م. ج. الجزائر 1983م، ص 03.

² - جلال وفاء محمددين: «قانون التجارة البحرية»: المكتبة القانونية، مصر 1997م، ص 06.

³ - Fatima Boukhatmi: «Quelques réflexions sur le droit maritime musulman»: à partir du manuscrit de Abou El Kassam Khallaf xiv siècle: revue le phare n° 19; 2000.

et: www.stratics.org

ومن خلال هذه الرحلة عبر الزمن كانت قواعد القانون البحري تتطور وتتكيف وفقا للمستجدات والمتطلبات متأثرا برواسب الحضارات المتعاقبة التي تصب كلها في إثراءه بمختلف التجارب الملموسة.

والى جانب قدم القانون البحري فهو يمتاز بأنه قانون عرفي في أصله ، حيث نشأت أعراف وعادات بحرية إثر ازدهار الملاحة البحرية في العصور الوسطى بفضل الاتصال بين الشرق والغرب عقب الحروب الصليبية خصوصا في المدن والموانئ الإيطالية. وقد توضحت صورة هذه العادات والأعراف عندما تم تدوينها في مجموعات تحتوي على الأعراف البحرية التي كانت سائدة في غرب أوربا ودول بحر الشمال وبحر البلطيق . وأهم هذه المجموعات:

1-مجموعة أوليرون : وهي ترجع إلى القرن الثاني عشر الميلادي وسميت كذلك نسبة إلى جزيرة أوليرون التي كانت بها محكمة بحرية، حيث قام أحد موثقيها بتدوين العادات والأعراف التي كانت متمثلة في أحكام قضائية. ويذهب الفقه إلى أن هذه المجموعة كان لها أثر كبير في التشريعات البحرية الحديثة⁴.

2-مجموعة قنصلية البحر: أطلق عليها هذا الاسم نسبة إلى محكمة بحرية تحمل نفس الاسم في برشلونة في القرن الرابع عشر الميلادي على الرأي الراجح، وهي تضم العادات البحرية المتبعة في غرب حوض البحر الأبيض المتوسط آنذاك⁵.

3-مجموعة مرشد البحر: وضعت هذه المجموعة في روان (Rouen) شمال فرنسا في القرن السادس عشر وأبرز ما جاءت به قواعد التأمين البحري⁶.

وعلى الرغم من أن معظم قواعد القانون البحري نشأت عرفية، أي في صورة عادات وأعراف درج المشتغلون بالملاحة البحرية على إتباعها في مختلف البلاد والموانئ، فإن هذه النظرية بدأت تختفي في العصور الوسطى التي تميزت بظهور التقنيات والتشريعات التي تتواكب مع نمو الملاحة البحرية وازدهارها. وأول التقنيات البحرية ظهرت في فرنسا في عهد لويس الرابع عشر عام 1681 م.

⁴ - جلال وفاء محمدين : المرجع السابق. ص07.

⁵ - هاني دويدار: « الوجيز في القانون البحري »، الجزء الأول: السفينة، مكتبة ومطبعة الإشعاع، 1993م. ص28.

⁶ - جلال وفاء محمدين : نفس المرجع.

كما أن ارتباط القانون البحري بمصالح معينة قد يكون أصحابها أفراد أو دول وكون أدوات تطبيق القانون البحري أي السفن تعبر مناطق بحرية تخضع لنظام قانوني غير نظام السفينة وكذا مواجهتها لنفس المخاطر بحكم تشابه الظروف التي تتم فيها الملاحة البحرية؛ كل هذه الأسباب خلقت انقساماً وسط الفقهاء حول ذاتية القانون البحري من عدمها، فظهر اتجاهان :

أ-الاتجاه المؤيد لذاتية القانون البحري:

يرى أنصار هذا الرأي أن هذه الذاتية لها خصائص معينة تميز هذا الفرع من القانون عن غيره، وهي العمومية أو الوحدة والثبات والنشأة العرفية. فالقانون البحري يتميز بالعمومية والاستقلالية عن قواعد القوانين الأخرى فالعلاقات التي يحكمها لا تختلف من مكان إلى آخر أو من دولة إلى أخرى. ويترتب على ذلك أن القواعد المنظمة لها لا يجب أن تختلف باختلاف المكان أو الدولة.

ب-الاتجاه المعارض لذاتية القانون البحري:

ويرتكز فكر أصحاب هذا الاتجاه على أساس أن القانون البحري ما هو إلا فرع من فروع القانون الخاص⁷، والدعوة بذاتيته تهدف إلى عزله عما هو سائد في المجتمع من نظم أخلاقية وسياسية. إن قواعد القانون البحري منذ أن نشأت إنما تدور حول وسيلة وغاية. الوسيلة هي السفينة ، والغاية هي أن تتم الرحلة البحرية في سلام. وتطور قواعد القانون البحري وتغيرها يتأثران في المحل الأول بمدى ما يحدث من تطور في هذه الوسيلة وتلك الغاية⁸.

إن الجزائر اهتمت منذ استقلالها سنة 1962م بهذا الفرع من القانون كونه الركيزة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني بحكم أنه مبني بالدرجة الأولى على تصدير المحروقات. وإن كانت الجزائر تتوفر من الجانب المادي على أدوات تطبيق القانون البحري من واجهة بحرية معتبرة و ورشات بناء سفن بمقاييس دولية

⁷- لدرجة أنّ الفقيه Bonnecase سماه بالقانون التجاري البحري واعتبره جزءاً من القانون التجاري العام. انظر عباس حلمي :

« القانون البحري »، د.م.ج : الجزائر، 1983م، ص04.

⁸ - حمدي الغنيمي : المرجع السابق، ص04.

غير أنّ هذه الورشات تهم خصوصا ببناء سفن الصيد ذات أحجام متوسطة ومتواضعة نسبيا كما أنّ برامج البناء بهذه الورشات موجهة أساسا لبناء الهياكل والتجهيزات ذات الأهمية الثانوية.

والملاحظ أنّ مشكل تقنية البناء مطروح بخصوص الهياكل المصنوعة من الفولاذ التي يصعب إنشاءها نظرا لأهمية هذا النوع من الصناعة، إلى جانب كلفتها إذ يبلغ كلفة الهيكل الفولاذي حوالي 40% إلى 50% من القيمة الإجمالية للسفينة.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا بد لورشات بناء السفن بالجزائر إدراج الهياكل الفولاذية ضمن نشاطاتها لمواكبة التطورات الحاصلة، إذ يبق النشاط الرئيسي لهذه الورشات صيانة وتصليح السفن.⁹

أما فيما يتعلق بالبعد الدولي، ففضلا عن اهتمام التشريعات الداخلية بتنظيم موضوع السفينة،

فإن النظام الدولي الحديث بدأ يهتم بالسفينة من خلال إنشاء منظمات و مؤسسات دولية تختص بشؤون الملاحة البحرية بصفة عامة بما فيها موضوع السفن، حيث عملت هيئة الأمم المتحدة بعد أن وضعت الحرب أوزارها سنة 1945م على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، وبعدها ركزت جهودها في البداية على تقنين مبادئ القانون الدولي، كوّنت لجنة القانون الدولي والتي كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار. وفعلا قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة تمخض عنها إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام 1958م وقد انصبت إحدى هذه الاتفاقيات على أعالي البحار.

ولعل أهم هذه المنظمات "المنظمة الدولية البحرية"¹⁰ التي أبرمت عدة اتفاقيات وأصدرت عددا معتبرا من التوصيات والتقارير تخص موضوع السفينة وكل ماله علاقة بها. وقد تبلورت جهود المنظمة الدولية بإقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الشاملة لعام 1982م التي جاءت بمثابة دستور للعلاقات الدولية البحرية.

⁹ - Djaafar Abdallah: « La construction navale en Algérie », École de formation technique de pêche d'Oran.1991; p80.

¹⁰ - أنشأت بموجب الاتفاقية المعتمدة عام 1948م من قبل المؤتمر البحري للأمم المتحدة، ودخلت حيز التنفيذ عام 1958م. وكانت تحمل اسم «المنظمة الدولية الاسـتـمشـارية للبحار» وذلك إلى غاية 1982م مقرها بلندن.

(O.M.C.I) Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

إلى جانب المنظمة الدولية البحرية توجد غرفة الملاحة الدولية التي تهتم بالأمر القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية .

كما اهتمت الأمم المتحدة من خلال لجنة القانون الدولي بموضوع السفينة وهو ما يبرز من خلال نصوص اتفاقيات هامة كاتفاقية هامبورغ المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، الممضاة بمأمورغ بتاريخ 30 مارس 1978م، واتفاقية جنيف الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الموقعة بتاريخ 24 ماي 1980م. وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن بتاريخ 27 فيفري 1986م .

و بالرجوع إلى التشريع الجزائري فإن القضاء كان يفصل في القضايا قبل 05/07/1975م وفقا لأحكام الكتاب الثاني من قانون التجارة الفرنسي تطبيقا للأمر 62/157 الصادر سنة 1962م والذي يقضي بتمديد العمل بالقوانين الفرنسية إلا ما يتعارض منها مع السيادة الوطنية. أما بعد هذا التاريخ لم يجد القاضي الجزائري نص يطبقه على المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري إلى غاية 1977م تاريخ نشر القانون البحري الجزائري فصدر الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري¹¹، ومنذ ذلك اجتهد المشرع الجزائري في مواكبة الحركة القانونية الدولية في هذا المجال وجاء قانون 98-05 المعدل والمتمم للأمر 76-80 حيث وردت أحكامه متناسقة مع البعد الدولي المتمثل في التنسيق مع نص الاتفاقيات التي انضمت إليها الجزائر أو صادقت عليها¹².

وبخصوص النظام القانوني للسفينة تحديدا حاول المشرع الجزائري تنظيمه بأكثر دقة ممكنة بحيث يكون النشاط البحري أكثر انفتاحا على الاستثمار الخارجي وفي نفس الوقت لا يمكنه الإفلات من الرقابة الوطنية نظرا لأهمية الأسطول البحري في إضفاء هيبة وقوة على الدولة.

فبين مطرقة الاتفاقيات الدولية وسندان المصلحة الوطنية صدر القانون البحري الجزائري الجديد بأحكام مؤطرة قدر المستطاع وبإجراءات صارمة لحماية حقوق الأطراف نظرا لما يشوب النشاط البحري من مخاطر.

¹¹ - مؤرخ في 23 أكتوبر 1976م يتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976م.

¹² - Mohamed Salah et Farha Zéraoui Salah : « L'actualité législative et réglementaire de droit économique pour les années 1997 à 2000 » Revue « entreprise et commerce ». n° 01-2005. p157,158.

وتبرز أهمية النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري في كون السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الوقائع والقانون الواجب التطبيق، وخصوصا القانون البحري الذي يتميز بأحكام صارمة قد تسبب ضررا للأطراف إذا أسيء تطبيقه كما يضم أحكاما أكثر مرونة واستثناءات عن القواعد العامة تدفع بالمتحايين إلى الاختباء وراءها للتنصل من مسؤولياتهم.

لذا كان لزاما على المشرع الجزائري الاهتمام بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة وتنظم هذا الكيان في إطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات والحفاظ على الحقوق و اجتنابا لأي نزاع محتمل، ولا يتأتى ذلك إلا بتطبيق القانون المناسب خصوصا في ظل العولمة والدعوة إلى خلق قانون بحري عالمي موحد.

فالسؤال المطروح هنا هو : هل للسفينة في القانون البحري الجزائري نظام قانوني خاص؟

وإن وجد فما مدى جديته و فعاليته؟.

للإجابة على هذا السؤال تتطرق هذه الدراسة إلى إظهار موقع السفينة في النصوص القانونية الجزائرية

وعلى وجه الخصوص القانون البحري الجزائري وفق الخطة التالية :

الفصل التمهيدي: ماهية السفينة

المبحث الأول: مفهوم السفينة

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

المبحث الثالث: زوال وصف السفينة

الباب الأول: النظام الإداري للسفينة

الفصل الأول: وحدانية السفينة

المبحث الأول: اسم السفينة

المبحث الثاني: الحمولة

المبحث الثالث: الموطن

الفصل الثاني: الأمن البحري

المبحث الأول: تصنيف السفن

المبحث الثاني: أوراق السفينة والعلامات الخارجية

المبحث الثالث: ضوابط الملاحة البحرية

الباب الثاني: النظام الدولي للسفينة

الفصل الأول: جنسية السفينة

المبحث الأول: الأسس العامة لاكتساب الجنسية

المبحث الثاني: جزأرة السفينة

المبحث الثالث: إثبات الجنسية

الفصل الثاني: نطاق الجنسية

المبحث الأول: الأهمية القانونية للجنسية

المبحث الثاني: آثار الجنسية

المبحث الثالث: تطبيقات خاصة لنطاق الجنسية

الفصل التمهيدي: ماهية السفينة

إنّ تسمية "سفينة" رغم ما في الكلمة من بدهاءة ترتبط بالمنشأة التي تجوب البحر أصبحت في الوقت الراهن أمرا يتطلب تعريفا محددًا ودقيقًا نتيجة التطور الذي يعرفه هذا المجال الواسع والذي لا يزال يتسع نظرا لعدد المسائل التي يطرحها والتي تنتظر الإجابة في الأفق. إذ أن علاقة هذه المنشأة بعدة أطراف وميادين يستدعي وحدة في المفهوم باعتبارها نقطة ارتكاز في علاقة قانونية تجمع في العديد من الأحيان وجوبا بين القانون الداخلي بمختلف فروعها والقانون الدولي سواء كانا يتفقان أو يختلفان في تنظيم العلاقة القانونية، وهنا يستحسن الاتفاق الذي لا يتأتى إلا بالاتفاق ابتداء على مفهوم السفينة.

غير أنه وإن لم يحصل بعد إلا أنّ جهودا حثيثة تمضي في هذا الاتجاه تترجمها مختلف الاتفاقيات التي تبرم على الصعيد الدولي. وعليه سيعرض الفصل التمهيدي مفهوم السفينة في الفقه والتشريع الدولي متبوعا بموقف المشرع الجزائري في ما يخص هذا الموضوع.

المبحث الأول: مفهوم السفينة

إنّ مفهوم السفينة بات أمراً يتطلب من الدقة والتحديد ما يلزم لحصر نطاق تطبيق قانون العلم أو القانون المناسب، إذ بتحديد مفهوم السفينة يتحدد القانون الواجب التطبيق خصوصاً وأنّ تطبيق القانون البحري يرتب التزامات في غاية الأهمية.

لذا كان من الضروري بل من الواجب وضع تعريف للسفينة لحماية حقوق المتعاملين في مجال الملاحة البحرية. وفي هذا الصدد اهتمت بعض التشريعات بتعريف السفينة فيما تركت البعض الأخرى هذه المهمة للفقهاء. غير أن معظم الفقهاء الذين تعرضوا لموضوع السفينة يدركون أنّ وضع تعريف جامع مانع لها من الصعوبة بما كان نظراً لظهور منشآت جديدة وإن كانت تقوم مقام السفينة إلا أنّها غريبة عن الوصف المتعارف عليه للسفينة .

المطلب الأول: اكتساب وصف السفينة:

إنّ تعريف السفينة أمر حديث العهد والظهور إذا ما قارناه بظهور السفينة ذاتها إلى الوجود، فالسفينة بالمفهوم الكلاسيكي وفق ما يتبادر للأذهان من أول وهلة هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص أو بضائع أو كلاهما معاً.

غير أنّ الثورة الصناعية في أواخر القرن 16م وما تلاها من ثورة علمية وتكنولوجية وظهور طاقات جديدة أفرغ المفهوم الكلاسيكي من محتواه، إذ ظهرت منشآت جديدة تختلف اختلافاً جوهرياً عن السفينة المتعارف عليها من حيث الشكل والطاقة المستعملة والقدرة على أداء وظائف أخرى غير التنقل على المساحات المائية، و أمام هذا التحول الكبير في المفاهيم يكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شغوراً في كثير من التشريعات البحرية الداخلية، تاركاً المهمة للفقهاء والقضاء، غير أنّ معظم الفقهاء لم يعن هو الآخر بوضع تعريف لها قدر عنايته ببيان عناصرها القانونية¹³ وذلك استناداً إلى ما ورد بهذا الخصوص في التشريعات الداخلية أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الصدد أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء

¹³ - لحضر زازة : « الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة. دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار». رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران، 1999م، ص 26.

و الأموال، أو بالتفرقة بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفن الوطنية و السفن الأجنبية، ويعتبر الفقيهان Ripert و Donjon مثالا لهذا النوع من الفقه¹⁴، وعليه سوف يتم التطرق للعناصر القانونية للسفينة بعد سرد مختلف التعريفات.

الفرع الأول : العناصر المحددة لتعريف السفينة في الفقه والقضاء

لقد اتفق الفقهاء على أن "السفينة هي كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"¹⁵، والقول بأن هناك اتفاق حول هذا التعريف لا يمنع من وجود اختلافات تصب في إثراء التعريف السابق بغرض تحديد تعريف السفينة بدقة، حيث ورد أن: "السفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"¹⁶.

والملاحظ في التعريف الثاني إضافة عنصر الاعتياد إذ بحسب هذا الرأي لا يكفي أن تكون السفينة منشأة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية بل يجب أن تقوم بهذه الملاحة على وجه الاعتياد.

وهناك جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا، إنما أضاف عنصرا جديدا بقوله: "السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية"¹⁷.

وهنا يظهر جليا أن التعرض لمخاطر البحر عند هذا الجانب من الفقه يشكل عنصرا أساسيا في تمييز السفينة عن المنشأة البحرية الأخرى حتى ولو توفر العنصران الأولان من تخصيص للملاحة البحرية وبصفة اعتيادية، ففي نظر هذا التيار لا تعتبر المنشأة سفينة إلا إذا كانت قادرة على مواجهة أخطار البحر¹⁸.

وعلى الرغم من أن غالبية الفقهاء من اعتمدوا العنصرين الأولين، واعتبروهما كافيين لتحديد مدلول مصطلح السفينة، فإن العنصر الثالث إنما هو تحصيل حاصل من العنصر الأول وهو التخصيص للملاحة البحرية والتي يعتبر التعرض لمخاطرها أحد أركانها، بالإضافة إلى كون الخطر يبقى خطرا بطبيعته سواء كانت الملاحة

¹⁴ - René Rodière. Droit maritime "le navire", éd Dalloz 1980 .p 03.

¹⁵ - Encyclopédie juridique Dalloz .répertoire de droit commercial. tome 4 «franchise à navire» avril 2004. p 02.

¹⁶ - إبراهيم عناني : « قانون البحار ». الجزء الأول، دار الفكر العربي، 1975م، القاهرة. ص 78 .

¹⁷ - Antoine Vialard «Droit maritime»; éd PUF 1997. P274. et René Rodière Emmanuel De Pontavice : «Droit maritime»; 12 éd .précis Dalloz 1997. n°33

¹⁸ -Pierre Bonassier et Christian Scapel : «Traité de Droit maritime». éd L.G.D.J. 2006 .p 09.

النهرية أقل خطورة أو العكس، كما أنّ التسليم بهذا العنصر من شأنه أن يضيف صفة السفينة على بعض الأشياء العائمة كونها معرضة للخطر كما هو الشأن بالنسبة للمنارات والعلامات العائمة المخصصة لإرشاد السفن في الممرات البحرية واستقبالها¹⁹.

وبناء على ما سبق يتضح أنّ هناك شبه إجماع عند الفقهاء حول العناصر الأساسية المحددة لتعريف السفينة، والتي تتمثل في :

أولاً- التخصيص للملاحة البحرية:

لا يصدق على السفينة وصفها إلاّ إذا كانت مخصصة أصلاً للقيام بالملاحة البحرية. غير أنه إذا كان هناك اتفاق بين الفقهاء حول ضرورة الملاحة البحرية كعنصر أساسي لإضفاء وصف السفينة، إلاّ أنه ظهرت عدة معايير لتحديدتها تمثل أساساً في معيارين :

أ- قدرة السفينة ذاتها على الملاحة البحرية :

فالمنشآت الغير قادرة على القيام بمثل هذه الملاحة لا تأخذ صفة السفينة²⁰، مما يعني أن السفينة المقطورة بسفينة أخرى لا تتمتع بهذه الصفة لأنّها غير قادرة على القيام بالملاحة البحرية. ويقتضي قيامها بالملاحة البحرية بوسائلها الذاتية بناءها بشكل يجعلها قادرة على مواجهة مخاطر البحر²¹، فيراعى في بناءها قدرتها على عبور البحر ولا يهم إن كانت الملاحة رئيسية أو تبعية، ساحلية أو في أعالي البحار، وهو ما ينادي به الفقيه .Beurier

¹⁹- لخضر زازة: المرجع السابق، ص 29.

²⁰ - «Droit maritime» collective sous la direction de Jean-Pierre Beurier; éd Dalloz action : 2006; p321.

²¹- عطا الله غريبي : « توقيع الحجز التحفظي على السفن في القانون البحري الجزائري »، ماجستير تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية، جامعة وهران، الجزائر. 2008-2009م، ص85.

ب-المكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية :

وهنا العبرة أساسا بالبحر والمحيطات، إلا أنّ بعض التشريعات الداخلية ألحقت بها الأنهار والبحيرات لتوفر هذه الدول على هذا النوع من المسطحات المائية فقامت بتنظيم الملاحة فيها. وعليه يختلف تقسيم الملاحة من قطر إلى آخر حسب الاقتضاء، فظهرت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة في البحر أو المحيط، والملاحة النهرية وهي التي تقوم بها السفينة في النهر أو البحيرة، وكذا الملاحة المختلطة التي يكون جزء منها في البحر وجزء منها في النهر. وعلى هذا الأساس تم التفريق بين المنشآت التي تقوم بالملاحة في المسطحات المائية السالفة الذكر، بأن اعتبرت سفينة كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر أو المحيط بينما المنشأة التي تقوم بالملاحة في النهر أو البحيرة تأخذ صفة **مركب**، وهو الرأي الذي يذهب إليه كل من الفقهاء **Donjon** و **Ripert** وعلّة ذلك عدم تعرضها لمخاطر البحر²². وهذا ما أيّده محكمة النقض الفرنسية²³، بأن اعتبرت سفينة كل منشأة تتعرض لمخاطر البحر وهذه المخاطر موجودة خصيصا في عرض البحر. غير أنه حسب جانب آخر من الفقه تبقى سفينة المنشأة التي تقوم بالملاحة المختلطة لكن أساسا ملاحة بحرية²⁴.

ثانيا- الاعتياد:

إن التخصيص للملاحة البحرية وفق ما تم توضيحه في العنصر السابق لمرة واحدة لا يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة، بل لابد من القيام بهذه الملاحة بصفة متكررة أي اعتيادية، ولا يهم في هذا الصدد إن كانت منتظمة أو متقطعة، أي من وقت لآخر مع وجود فارق زمني بين كل رحلة وأخرى. وعليه لا يمكن اعتبار مراكب القطر النهري التي تتزل إلى عرض البحر سفينة، لأن هذا التزل إلى عرض البحر هو نزول استثنائي²⁵، فكونه مركب نهرى يعني أنه لا يخصص للملاحة البحرية وعليه لا يتوفر عنصر الاعتياد، إذ أنّ مثل هذه المواقف الاستثنائية لا يصح أن تبني عليها قواعد قانونية وعلى العكس من ذلك تبقى السفينة تحتفظ بهذه

²² - Antoine Vialard. op cit. p 276.

²³ -Arrêt de la cour de cassation le 20 février 1844, S,1, page 97.

« un navire est non pas construit pour les affronter, mais qu'enfait il les affronte réellement. »

²⁴ - Antoine Vialard. op cit. p 277. et René Rodière Emmanuel De Pontavice. précis.

²⁵ - Pierre Bonassiers et Christian Scapel. op cit, n°150.

الصفة وإن قامت بملاحة نهرية سواء مرة واحدة، أو عدة مرات للإيصال بينهما²⁶، وهذا ما يعرف عند الفقهاء بالملاحة المختلطة بشرط ألا تكون الملاحة النهرية هي النشاط الأساسي للسفينة وإنما تتم اضطراراً أو استثناءً.

ثالثاً- التعرض لمخاطر البحر:

كما هو الشأن بالنسبة للملاحة البحرية فإن كان هناك اتفاق من جانب الفقهاء حول أن مواجهة مخاطر البحر عنصر أساسي في إضفاء صفة السفينة، فلم يسلم هذا الاتفاق من الاختلاف حول مفهوم خطر البحر بل اكتفى بعض منهم بذكره دون الخوض في مفهومه.

وفي هذا الموضوع بين الفقيه Beurier²⁷ أن مخاطر البحر تظهر جلياً في النصوص المتعلقة بنقل البضائع، والمصطلحات الأكثر تداولاً هي (الخطر وحوادث البحر) وفعل الله²⁸، وتعتبر السفينة كل شيء قادر على مواجهتها، وعليه فإنه يعرف السفينة على النحو التالي:

" الشيء المخصص لرحلة في البحر وبواسطة قدراته الخاصة يجعل هذه الوظيفة ممكنة"²⁹.

ومن خلال استقراء هذا التعريف يتضح أن الفقيه Beurier لا يكتفي بأن تكون السفينة قادرة على مواجهة أخطار البحر بل يجب أن تقوم بذلك بواسطة وسائلها الخاصة أي بدون أي تدخل، وهذا ما يفسر موقفه من اتخاذ معيار قدرة السفينة ذاتها على الملاحة البحرية عنصراً في تحديد مفهوم السفينة. وبغرض توافر عنصر مواجهة مخاطر البحر فإنه لا بد ألا يكون ظرفياً³⁰ وهنا يظهر التكامل مع عنصر الاعتياد في تحديد تعريف السفينة.

هذا وقد نادى بعض الفقه الداخلي إلى اشتراط عناصر أخرى عند تعريفه للسفينة مثلما ورد في الفقه المصري بأن أقر بأن السفينة هي: « كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية

²⁶- لخضر زازة : المرجع السابق، ص 28.

²⁷ - «Droit maritime» collective sous la direction de Jean-Pierre Beurier .préc.

²⁸ - René Rodière, Emmanuel De Pontavice, préc . et Pierre Bonassiers et Christian Scapel. préc.

²⁹- «Droit maritime» collective sous la direction de Jean-Pierre Beurier, n° 3217.

³⁰ - René Rodière. op cit, n°05.

ولو لم تهدف إلى الربح»³¹، هنا أقحم معيار السعي إلى تحقيق ربح، وإن كان تخلفه ضئيل التصور بحكم التكاليف التي تتطلبها السفينة مما يدفع بالتفكير في تحقيق الربح عند كل استعمال لهذه المنشأة. ولا يكون غير ذلك إلا نادرا.

أما في التشريع الفرنسي فقد وردت عبارة غير صالحة للطفو في تعريف حطام السفينة في القانون الفرنسي بموجب مرسوم 03 أوت 1978 المعدل للمادة الأولى من مرسوم 26 ديسمبر 1961م، الذي يعرف حطام السفينة على النحو التالي:

« السفن التي تكون في غير حالة الطفو والتي تكون مهملة من طرف الطاقم الذي لا يؤمن لها الحراسة والمراقبة وكذلك تموينها وممولتها»³².

من التعريف يظهر شرط عدم الطفو معيارا لتعريف حطام السفن، وعلى هذا الأساس وبمفهوم المخالفة استنبط الفقه الفرنسي ضرورة توفر المنشأة البحرية على خاصية الطفو لإضفاء صفة السفينة عليها. بينما في التشريع الجزائري ورد ذكر خاصية الطفو كشرط من شروط سلامة الملاحة البحرية بموجب المادة 223 من القانون البحري الجزائري التي جاءت على ذكر أنه:

«لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة، خاصة فيما يلي:
أ- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.

ب- الطفو والثبات وخطوط الشحن.

ج- أجزاء الدفع والقيادة.

د- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم .

ه- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار.»

³¹ - د . عبد الفتاح مراد : «أصول القانون البحري»، دار الكتب والوثائق المصرية، ط1، سنة 1993م. ص73.

32 - « Les navires en état de non-flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage qui n'en assure plus la garde ou la surveillance ainsi que leur approvisionnements est leur cargaison ». Antoine Vialard, op cit. p 246.

وهنا يجب التقيّد بهذا العنصر كشرط سلامة بمعاينته والتأكد من مطابقته من خلال التفتيش التقني الذي تخضع له السفن بصفة دورية لاستصدار شهادة السلامة. إذ أن الفقرة «هـ» بنصها على الشروط الأخرى المطلوبة تكون قد فتحت قائمة الشروط الخاصة بالسلامة وعليه يكون شرط الطفو صدر على سبيل المثال لا الحصر. وعليه لا تشترط حالة الطفو لإضفاء صفة السفينة على المنشأة في التشريع الجزائري. غير أنّ الملاحظ رغم تعدد وتنوع الشروط من فقه لأخر فإن الشرطين الأولين بقيا مستقرين في كل الكتابات الفقهية.

الفرع الثاني: مفهوم السفينة في ظل قواعد القانون الدولي :

إنّ المتمعن في النصوص القانونية الدولية المتعلقة بموضوع الملاحة البحرية بشكل عام وبموضوع السفينة بشكل خاص يستخلص أنّ الاتفاقيات العامة وفي مقدمتها اتفاقية جنيف لعام 1958م واتفاقية قانون البحار لسنة 1982م سكتت عن تنظيم موضوع السفينة، بل اكتفت بالإحالة الصريحة للتشريعات الداخلية لتقوم بهذه المهمة تبعا لما تقتضيه مصالحها واقتصادياتها. ولم يكن بد من أن يحشر القانون الدولي نفسه في هذه الخصوصيات التي لا تعنيه إلا عندما تلتقي هذه التشريعات من خلال السفينة وتصطدم ببعضها البعض مشكلة بذلك نقطة تنازع ترتقي إلى المستوى الدولي. ونتيجة ذلك فإن القانون الدولي سوف يعالج موضوع السفينة في تعريفها بإحلالها في إطار الموضوع الذي يقوم هو بتنظيم أحكامه، فيسعى بذلك إلى تفرقتها عن غيرها من المنشآت تبعا لمدى انطباق أحكامه في ذلك الموضوع بالذات مراعى طبيعة السفينة وطبيعة التفاعلات حول الموضوع، تماما كما هو الحال في تعريفات القوانين الداخلية وقضاءها في مراعاتهما لمضمون القانون الخاص. وعليه يتصور أنّ تعاريف القانون الدولي للسفينة سوف تختلف تبعا للمواضيع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها لدرجة أنه يعترف بوصف السفينة على منشآت في موضوع ما ويرفض الاعتراف به في موضوع آخر³³.

³³ - لخضر زازة : المرجع السابق، ص 107.

وتعتبر أوّل وأهم اتفاقية في هذا المجال هي الاتفاقية العامة لعام 1982م ومن قبلها اتفاقية جنيف لعام 1958م التي تطرقت لموضوع السفن الحربية بالتعريف³⁴ وخصتها بأحكام خاصة دون السفن الأخرى متأثرة بالبعد الدولي الذي تمثله هذه السفن وما يمكن أن ينجر عنها من نزاعات محتملة .

وعلى هذا النحو سارت العديد من الاتفاقيات رغم أهميتها، فجاءت بأحكام تطبق على السفينة من دون أن تعرّف أو تحدد معنى هذه الأخيرة. ومن بين هذه الاتفاقيات على سبيل المثال اتفاقية 09 افريل 1965م المتعلقة بتسيير المواصلات البحرية الدولية، اتفاقية 01 نوفمبر 1974م المتعلقة بحماية البشر في البحر واتفاقية 07 جويلية 1978م المتعلقة بقواعد تكوين رجال البحر وتسليم الشهادات³⁵ .

في المقابل فقد تطرقت بعض الاتفاقيات لتعريف السفينة وإن كانت في معظمها تعريفات غير دقيقة تتسم بكونها فضفاضة وذلك حتى يتسنى لهذه الاتفاقيات توسيع نطاقها على العديد من المنشآت التي تقوم بمهام مماثلة لما تقوم به السفينة. فيوجد مثلا اتفاقية العمل رقم 22 الخاصة بعقود التزام البحارة المؤرخة عام 1926م التي تعرّف السفينة كالآتي :

"كل منشأة مهما كانت طبيعتها وسواء كانت ملكية عامة أو خاصة تقوم عادة بالملاحة البحرية".

وما يلاحظ أنه تعريف يقترب من التعريفات الواردة في الفقه والتشريع الداخليين بحيث ينص على تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية، وبديهي أن يكون التعريفان مماثلان في كل من الاتفاقية والتشريع الداخلي بالنظر إلى اعتبار أن تشريع العمل ينحصر ضمن فئة القانون الخاص³⁶ .

³⁴ - حيث نصت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982م في مادتها 29 على ما يلي :

" لأغراض هذه الاتفاقية، تعني السفينة الحربية سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو في ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية ."

³⁵ - وقد تم إحصاء ما يزيد عن 20 اتفاقية تخص السفينة سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة دون أن تعرفها .

³⁶ - لخضر زازة : نفس المرجع .

إلى جانب ذلك يوجد اتفاقية لندن المؤرخة في 28 افريل 1989م حول المساعدة في البحر إذ أوردت التعريف التالي :

"تعتبر سفينة كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبة قادرة على الملاحة".

وهو في الحقيقة تعريف ينسجم مع أهداف الاتفاقية التي ترمي إلى تقديم المساعدة في عرض البحر.

أما اتفاقية لندن حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر المؤرخة في 20 أكتوبر 1970م فقد واجهت هذا الإشكال بالتعريف التالي : "يقصد بالسفينة كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي". وهذه الاتفاقية هي الوحيدة التي تعرضت للسفن ذات الوسائد الهوائية حيث أنها يمكن أن تتسبب في حوادث بحرية، وهي سفن أقصيت من نصوص الكثير من الاتفاقيات نظرا لطبيعتها الخاصة. كما عرفت اتفاقية MARPOL³⁷ لسنة 1973م في مادتها الثانية السفينة أنها :

"أي سفينة تجوب البحر من أي نوع كان، وكذلك أي مركب كان باستثناء المنشآت والأجهزة المخصصة لاستكشاف البحر واستثمار موارد قيعان البحر".

وفي نفس السياق كان قد ورد سنة 1954م تعريف لجنة القانون الدولي للسفينة على النحو التالي: « هي كل آلية قابلة للتحرك بذاتها بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات البحرية عدا الفضاء الجوي، قصد انجاز خدمات الصناعة المستخدمة في إطارها»³⁸.

وهو تعريف يتماشى أكثر مع البعد الدولي كون السفينة تتحرك في مجالات بحرية دولية مختلفة بغض النظر عن طبيعتها أو نوعها أو حجمها أو تخصيصها للملاحة البحرية من عدمه³⁹.

³⁷ - MARPOL : Marine Pollution.

³⁸ - « un navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l'industrie à laquelle il est employé.»

³⁹ - لخضر زازة : « الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي»، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار. أطروحة لنيل الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران. 2009م، ص 113.

أما في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة بروتروم بتاريخ 23 سبتمبر 2009م فقد ورد تعريف السفينة كالاتي :

« السفينة تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا».

والملاحظ في هذا التعريف اقتصره على المركب الذي ينقل البضائع كون الاتفاقية تتعلق بموضوع نقل البضائع فقط.

غير أنه ما يستنتج مما سبق أن الاتفاقيات الدولية التي تعرضت لتعريف السفينة لم يكن هدفها وضع تعريف تجريدي محض بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها. لذا لم تكن هذه الاتفاقيات منسجمة فيما بينها بل كانت متناقضة أحيانا مما أثر سلبا على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.

المطلب الثاني: تعريف السفينة في التشريع الجزائري

إن اتجاه المشرع الجزائري نحو تجنيس مختلف النصوص القانونية الدولية يظهر واضحا عند تعرضه لموضوع السفينة في التشريع الداخلي الجزائري. فجاء هذا الأخير على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، وإن كان من البديهي خضوع التشريع الوطني لما تملبه القوانين الدولية بحكم سموها عليه، إلا أنه في هذا الموضوع توجب على المشرع توخي الحذر حتى لا يقع في التناقض والميوعة التي تحيط بموضوع السفينة.

ضف إلى ما سبق التباين بين الفقهاء في تعريف السفينة وما نتج عنه عمليا من أحكام قضائية مؤيدة أحيانا ومناقضة أحيانا أخرى بسبب عدم اعتناء النصوص القانونية الداخلية بتعريف السفينة، كل ذلك دفع بالمشرع الجزائري إلى وضع تعريف محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة، حيث نص في المادة 13 من القانون البحري الجزائري⁴⁰ :

⁴⁰ - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976م يتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976م، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998م الصادر في الجريدة الرسمية عدد 47 سنة 1998م.

"تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية

إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"⁴¹.

ومن خلال هذا التعريف يتضح أن المشرع الجزائري تمادى في بسط مجال التعريف ليشمل أكبر عدد ممكن من المنشآت، وبما أنه ذكر الآلية العائمة منفصلة عن العمارة البحرية فقد يفهم ضمناً أن العمارة البحرية قد تكون غير عائمة أي لا تطفو على سطح الماء كغواصة مثلاً. كما أنه لم يشترط وسيلة دفع ذاتية بل ذهب إلى أبعد من ذلك بنصه أنها تبقى سفينة المنشأة التي يتم قطرها بواسطة سفينة أخرى، بعبارة أخرى لم يأخذ بشرط القدرة على مواجهة أخطار البحر.

أولاً-القيام بالملاحة البحرية:

فيما يتعلق بهذا العنصر فقد ذكر المشرع الجزائري في عبارتين منفصلتين:

"تقوم بالملاحة البحرية...أو مخصصة لمثل هذه الملاحة..."⁴².

وقد فصل بين العبارتين بـ "أو" وهو ما يدل على الاختيار بصفة منفصلة لا بالجمع بينهما، وعليه فإن القيام بالملاحة البحرية غير التخصيص للملاحة البحرية، وإن كان يفهم من الأولى عدم الانتظام والمداومة على هذا النشاط، فإنه يفهم من العبارة الثانية القيام بالملاحة البحرية على وجه منتظم وبصفة مستمرة وهو ما يقابل مفهوم الاعتياد عند الفقهاء.

والنتيجة هي أنه تعتبر سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية سواء بصفة اعتيادية أو لا، وعليه تعتبر سفينة المنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية لمرة واحدة فقط، ولا يهم أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية باستعمال وسائلها الذاتية أو أن تستعين بسفينة أخرى لقطرها. ويترتب على ذلك استبعاد وصف السفينة على المنشآت والآليات العائمة الغير قادرة على القيام بالملاحة البحرية كالقوارب الصغيرة وزوارق الغطاسين والرياضيين وتجهيزات المسافنة والرافعات العائمة والآليات التي تستخدم في الموانئ لنقل الركاب من

⁴¹ - Art 13 du C.M.A : " Aux fins du présent code, est considéré comme navire tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation."

⁴² - المادة 13 ف.ب.ج.

الميناء إلى السفينة أو العكس⁴³. إلا أنه إذا تم قطر هذه الوسائل والتجهيزات البحرية العائمة من طرف سفينة فإنها تكتسب وصف السفينة تبعاً لاكتساب السفينة القاطرة لهذا الوصف ولا يعتد بعدم صلاحيتها الذاتية للملاحة البحرية.

أما فيما يتعلق بمفهوم الملاحة البحرية، فقد جاء في الفصل الثالث من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري تعريف الملاحة البحرية في نص المادة 161 على النحو التالي:

"الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون."

إن قول المشرع أن الملاحة البحرية هي التي تمارس بواسطة السفن المحددة في المادة 13 في الحقيقة لا يعطي فكرة واضحة عن مفهوم الملاحة البحرية، إضافة إلى نصه على الملاحة التي تتم في المياه الداخلية بصفة منفردة، وإن كانت في حقيقة الأمر لا تختلف جذرياً عن الملاحة في البحر من حيث الحيز الجغرافي كما أرادت أن توحى إليه المادة. إذ بالرجوع إلى نص المادة السابعة في فقرتها الثالثة من نفس القانون نجد أنها تنص على:

"المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية. وهي تضم

الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي."⁴⁴.

ولا يُفسر هذا الفصل في النطاقين الجغرافيين إلا بالرجوع إلى ظروف وملابسات صدور القانون الذي جاء في معظمه مقتبس من التشريع الفرنسي الذي ينص بدوره على هذا النوع من الملاحة والتي تنصرف إلى الأنهار والبحيرات لتوفر القطر الفرنسي على هذه المسطحات المائية.

43 - عطا الله غريبي : نفس المرجع.

44 - وهو تعريف موافق لما ورد بهذا الخصوص في اتفاقية قانون البحار في مادتها الثامنة التي تنص :
«...تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة...».

وبما أن تحديد مفهوم السفينة مقترن بممارستها للملاحة البحرية، فقد أسهب المشرع الجزائري في إبراز مفهوم الملاحة البحرية من حيث نوعها ومكان ممارستها كما سيتم إظهاره.

وللتفصيل أكثر في أنواع الملاحة البحرية نصت المادة 162 على أنه: «تتضمن الملاحة البحرية ما يلي:

-الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين.

-الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنديل البحري والجرف

والسير وكذلك البحث العلمي في البحر.

-الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل

ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة.

-ملاحة الترفيه بقصد الترفيه.

-ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة

عمومية، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ".

وهنا يجدر الانتباه إلى الخطأ المادي الوارد في النص المتعلق بالاستثناء المنصوص عليه والذي يخص السفن

الحربية التابعة للبحرية الوطنية وليس السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية، إذ وردت الصياغة الصحيحة للمادة

في النسخة الفرنسية حيث ورد⁴⁵:

«...à l'exclusion des navires de guerre de la marine nationale et de garde-côtes».

وفيما يخص مكان ممارسة الملاحة بمختلف أنواعها المذكورة سابقا ، سواء ملاحة تجارية أو ملاحة الصيد

البحري أو ملاحة نزهة فقد اهتم المشرع بتوضيحها في المواد 163 و164 من القانون البحري الجزائري ،

فذكر أنه يمكن ممارسة الملاحة التجارية في مختلف المناطق الملاحية الآتية :

-الملاحة قرب السواحل.

-الملاحة المحدودة .

45 - محاضرات غير منشورة : الأستاذ حبار محمد (الابن) : مدرسة الدكتوراه، الموسم الجامعي 2006/2007م، كلية الحقوق بجامعة السانبا.

وهران.

-الملاحة غير المحدودة.⁴⁶

بينما يمكن ممارسة الملاحة الخاصة بالصيد في المناطق الآتية :

-ملاحة الصيد الساحلي

-ملاحة الصيد في عرض البحر

-ملاحة الصيد على نطاق واسع⁴⁷.

كما قام بتحديد المناطق المختلفة للملاحة المذكورة في المادتين على وجه الدقة في المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 أبريل 2002م الذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها⁴⁸.

خلاصة القول يعتبر شرط الملاحة البحرية متوافرا في حالتين :

(أ)- إذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية أيا كان نوعها وكان ذلك على وجه الاعتقاد، أي مخصصة

لذلك أو لا، كأن تقوم بها بصفة غير منتظمة.

(ب)- كما يعد الشرط متوافرا أيضا وإن لم تقم بالملاحة البحرية فعلا، بأن يقصد مستغل السفينة

أو مالكها رصدها وتشغيلها في البحر⁴⁹ وبهذا تكتسب المنشأة بعد الانتهاء من بنائها وصف السفينة، فيجوز رهنها وبيعها والتأمين عليها بهذه الصفة⁵⁰.

للإشارة فإن الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن الموقعة في 05 أبريل 1966م والتي انضمت إليها

الجزائر⁵¹ اعتمدت على معيار الملاحة البحرية الدولية لتقسيم السفن⁵².

46 - المادة 163 ق.ب.ج .

47 - المادة 164 ق.ب.ج.

48 - ج. ر عدد 29 سنة 2004م.

49 - محمد بن عمار : «مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري» ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، عدد 01 سنة

1993م، الجزائر. ص 107.

50 - العربي بوكعبان : «الوجيز في القانون البحري الجزائري»، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002 م، الجزائر. ص 45.

51 - بموجب المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 2000/12/23م. ج. ر عدد 3 سنة 2000م.

52- Art 2 de la convention:

« 5-l'expression **navire de pêche** désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses, ou autres ressources vivantes de la mer.

والجدير بالملاحظة هنا هو أن المشرع الجزائري يشير في بعض النصوص إلى فكرة "الملاحة" من غير تحديد لنوع هذه الأخيرة، والراجح أن المشرع الجزائري قد عمد إلى ذلك عن قصد حيث يمكن معرفة ذلك من خلال استقراء نص المادة الثانية من القانون 01-11 المؤرخ في 03 مارس 2001م المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁵³، إذ نصت هذه المادة بأن: " سفينة الصيد هي كل عمارة أو آلة عائمة موجهة للصيد أو لتربية المائيات تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق جررها بسفينة أخرى مجهزة لهذا الغرض". و واضح من النص أن كلمة "ملاحة" لم تقترن بكلمة "بحرية" وهذا بديهي بالنسبة لسفن الصيد لإمكانية مزاوله هذا النشاط في مساحات مائية غير البحار والمحيطات، إذ أنه في الجزائر يمارس الصيد في البحيرات والسدود إلى جانب ممارسته في البحر. مما يقود إلى القول أن المشرع الجزائري تعمد الإشارة إلى أن الملاحة البحرية شرط لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية وبالتالي يكون قد تعرض لشرط التعرض لمخاطر البحر بصفة ضمنية، وإن كان يفهم أنه أراد من خلال هذا التمييز التعامل مع ما خص به سفن المنشآت التي تمارس الصيد أو تربية المائيات في المساحات المائية غير البحر أي البحرات والسدود كمنشآت عادية لا تخضع في تنظيمها لقواعد القانون البحري.

ثانيا-القدرة على مواجهة أخطار البحر:

لم يهتم المشرع الجزائري بهذا العنصر لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية عكس الكثير من التشريعات. فبالرغم من أهميته في إضفاء المصدقية والجدية على الأسطول الوطني فقد تم استبعاده من مفهوم السفينة مما دفع بالمشرع الجزائري إلى اعتبار المنشأة التي هي قيد البناء سفينة فنص في المادة 53 من القانون البحري الجزائري على أنه:

"تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية.

6- l'expression **navire neuf** désigne un navire dont la quille est posé ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent à la date postérieure à la date d'entré en vigueur de la présente convention pour chaque gouvernement contractant.

7- l'expression **navire existant** désigne un navire qui n'est pas un navire neuf. »

53 - الصادر بالجريدة الرسمية عدد 36 لسنة 2001م.

كما نص في المادة 56 المتعلقة بالرهون البحرية على أنه :

"تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة، وتكون قابلة للرهن. ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء....".

وبما أن التعرض لمخاطر البحر لم يرد كعنصر في تعريف السفينة بصفة صريحة، فإنه تعد سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة سواء بوسيلة دفعها الخاصة أو بقطرها بسفينة أخرى تقوم أو تخصص للملاحة البحرية بأنواعها الثلاثة المذكورة في المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المذكورة أعلاه، فتأخذ المنشأة صفة السفينة⁵⁴.

ويمكن تفسير التغاضي في اشتراط هذا العنصر بالإجراءات الصارمة التي تفرضها القوانين الجزائية فيما يتعلق بنوعية السفن وإجراءات السلامة والأمن المفروضة عليها والتي سيتم التطرق لها لاحقاً.

المطلب الثالث : المنشآت البحرية المختلفة

إن كانت التشريعات والفقهاء قد اجتهدوا لوضع تعريف للسفينة إلا أنه في آخر المطاف لم يكن هذا التعريف حلاً كافياً كونه لم يغط أنواعاً مختلفة من المراكب حديثة الظهور التي وإن اختلفت في الأشكال وتقنيات المحرك إلا أنها تؤدي نفس الغرض ألا وهو التنقل عبر البحر، غير أن هذه المركبات لقيت معاملة مختلفة سواء من قبل التشريعات أو من قبل الفقهاء وحتى المعاهدات الدولية.

⁵⁴ - المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 06 افريل 2004م الذي يحدد الشهادات وشهادات الملاحة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها. ج ر عدد 29 سنة 2004م.

الفرع الأول: السفن ذات الوسائد الهوائية⁵⁵ (Aéroglisseur)

وهي مركبة تنتقل على دعامة هوائية ترفعها عن السطح سواء كان هذا الأخير ماء أو يابسة⁵⁶. ويجب عدم الخلط بينها وبين الطائرة العائمة Hydravion وهي مركبة وإن اختلفت من حيث التقنية عن السفينة فهي تنتقل على سطح الماء وتلامس الماء وهي حسب الفقيه Rodière تعد سفينة.

ونظرا لطبيعة السفن ذات الوسائد الهوائية المختلطة كونها قابلة للتنقل على سطح الماء وعلى سطح

اليابسة جعل تصنيفها يواجه صعوبات. كما أنها لا تخضع لأحكام إرشاد السفن، إذ أن مؤسسة

Hoverlloyd البريطانية وهي مؤسسة مهمة تشرف عليها بطاقم جوي وهذا بلا شك لأن تجربتها علمتها أن الضباط الجويين أكفأ من الضباط البحريين⁵⁷ لقيادة هذا النوع من المركبات.

على الصعيد الدولي ورد في الاتفاقية الدولية للطيران المدني OACI تعريف للطائرات يقضي من

مضمونه هذا المفهوم وذلك سنة 1967م، وهو نفس موقف اتفاقية 1976م حول تحديد مسؤولية مالك

السفينة، خارج نطاق هاتين الاتفاقيتين هناك اتفاقيات دولية بحرية أخذت بعين الاعتبار السفن ذات الوسائد

الهوائية، لكن الأمر يتعلق باتفاقيات لم تبادر حقيقة بتعريف السفينة أو السفن ذات الوسائد الهوائية، ولكنها

تشير فقط إذا كان هذا المركب يدخل أو لا في نطاق تطبيقها، وعلى الرغم من ذلك بعض الفقهاء يستندون

على هذه الاتفاقيات لتحديد الطبيعة القانونية للسفن ذات الوسائد الهوائية⁵⁸.

إلى جانب ما سبق ذكره هناك اتفاقيات دولية تتعامل مع السفن ذات الوسائد الهوائية كأنها سفينة

فتجعلها مشابهة في نظامها القانوني للسفينة وهذا ما نجده في اتفاقية لندن لسنة 1972م المتعلقة بقواعد الحماية

55 - ترجمة عن نص معاهدة لندن 1976م لتحديد مسؤولية مالك السفينة، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127

المؤرخ في 19 ابريل 2004م. ج ر عدد 26 سنة 2004م.

المادة 15 فقرة 5 من المعاهدة تنص :

"لا تنطبق هذه الاتفاقية على :

أ - السفن ذات الوسائد الهوائية.

ب- المنصات العائمة المبنية بغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر أو تربته التحتية."

56 - René Rodière. op cit, p 08.

57 - René Rodière. op cit, p 10.

58- Yannick Joseph : « *Les aéroglisseurs* »; mémoire de D.E.S.S en droit option droit maritime et des transports; centre de droit maritime et des transports faculté de droit et des sciences politiques, Université d'Aix – Marseille III, 2000 – 2001, p64-65.

Voir: www.cdmtdroit.u-3.fr

من التصادم في البحر⁵⁹، وفي اتفاقية لندن المؤرخة في 02 نوفمبر 1973م المتعلقة بالحماية ضد التلوث بسبب السفن المعدلة بروتوكول 1978م وكذلك الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنقاذ حياة البشر في البحر في تعديلها لسنة 1977م تضمنت قواعد الأمن الخاصة بالمراكب البحرية السريعة، أين تم أخذ السفن ذات الوسائد الهوائية بعين الاعتبار⁶⁰، أما في التشريع الجزائري فإن القانون البحري الجزائري لم يعن بشكل خاص بهذا النوع من المراكب.

وعليه حتى تعتبر السفن ذات الوسائد الهوائية سفينة بالمعنى القانوني المذكور في القانون البحري الجزائري يجب أن تتوفر على الشروط السابقة الذكر. لذا متى قامت بالملاحة البحرية اعتبرت سفينة.

الفرع الثاني : المنصات الثابتة والمنصات العائمة

هي منصات لم يرد بشأنها تعريف محدد، إذ وضعياتها المختلفة بين عائمة، ثابتة، راسية، متحركة ذاتيا أو بقطرها تجعل وضع تعريف لها أمر صعب. بالإضافة إلى وظائفها المتعددة الموجهة للإنتاج، الاستغلال، دعم المصانع والنفادق. وعليه إخضاعها لنظام السفينة لا يشمل كل الوضعيات والوظائف مما دفع إلى التفكير بتطبيق القانون الذي يناسب كل وضعية على حدة⁶¹، بالتالي قد تكون عرضة لتطبيق قوانين متناقضة تعالج نفس الموضوع⁶².

المنصات العائمة مقصاة من نص اتفاقية جنيف 1976م المتعلقة بمسؤولية معايير الأمان (المادة 4/1) المحددة باتفاقية أوسلو 1972م⁶³، وكذلك معاهدة 1976م لتحديد مسؤولية مالك السفينة في الفقرة الخامسة من المادة 15.

⁵⁹ - Yannick Joseph : « *Les aéroglisseurs* »; op cit, p66.

⁶⁰ - المادة (a - 3) من الاتفاقية.

⁶¹ - « *lorsque la troisième conférence de la mer a organisé le statut de la mer en trois dimension, il a été précisé que les engins offshore et les îles artificielles subiraient une réglementation en fonction de leur situation et que leur statut serait différent de celui des Navires.* ». Gildas Rostain : « *le déplacement des plates-formes de forage* »; thèse 1987, PARIS II, p43. et Pierre-Jean Bordahandy : " *le statut juridique des plates formes pétrolières* "; Faculté de droit et des sciences politiques d'Aix – Marseille, 1997-1998, p 39. Voir : www.cdmt.droit.u-3.fr

⁶² - Pierre-Jean Bordahandy. op cit, p 54.

⁶³ - René Rodière. op cit. p8.

أما في التشريع الجزائري فقد صادقت الجزائر على اتفاقية 10 مارس 1988م⁶⁴ المتضمنة بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري المعتمد بروما، والذي جاء في نص المادة 01 فقرة 03 منه ما يلي:

"ولأغراض هذا البروتوكول يشير تعبير "المنصة الثابتة" إلى جزيرة اصطناعية أو منشأة أو هيكل مما قد ثبت تشبيها دائما بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى".⁶⁵

وإن حاولت هذه الاتفاقية وضع تعريف للمنصة إلا أنها لم تخضعها لقواعد القانون البحري. للإشارة فإن اتفاقية قانون البحار أجازت للدول الساحلية دون غيرها في المنطقة الاقتصادية الخالصة حق إقامة وتنظيم وتشغيل:

- الجزر الاصطناعية.

- المنشآت والتركيبات الاقتصادية الخاصة بالتنقيب والاستغلال.

- المنشآت والتركيبات التي قد تعوق ممارسة الدول الساحلية لحقوقها في المنطقة⁶⁶.

وتكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والمجرة.

الفرع الثالث: الفنادق والمصانع العائمة

إنّ المصانع والفنادق العائمة أصبحت منتشرة بسبب كون هذه المصانع والفنادق لا يمكن أن تعمل إلا وسط البحر أو بسبب تفضيل إنشائها بعيدا عن مناطق مأهولة بالسكان. والسؤال الذي يثور هنا هو لماذا هذا اللجوء نحو هذا النوع من المنشآت؟.

الجواب هو تفادي مشكلة النقل، حيث أن المصنع العائم هو مصنع متنقل وبالتالي يمكن تشغيله في أكثر من مكان سواء بصفة دائمة كمولدات الكهرباء، مولدات الطاقة النووية أو في الصناعة. كما يمكن

⁶⁴ - بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06/135 المؤرخ في 10/04/2006م، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 23 سنة 2006م.

⁶⁵ - للإشارة نص الاتفاقية لم يشر إلى هذا النوع من المنشآت.

⁶⁶ - المادة 60 من الاتفاقية.

تشغيله بصفة مؤقتة كوحدة تحلية مياه البحر التي تنتقل من مكان إلى آخر لملا الخزانات. في حين إذا أنشأت هذه المصانع على الأرض ووجدت مستقرة في مكان ثابت لواجهت مشكلة نقل المنتج. كذلك الحال بالنسبة لناقلات البترول التي يوجد على متنها مصانع توليد الطاقة الكهربائية⁶⁷.

FRANCE وفيما يخص الفنادق العائمة فهي عادة ما تخصص للترفيه والسياحة، مثل سفينة التي حولت إلى فندق عائم، والسفينة النووية السلمية التي حولت إلى متحف عائم. كما قد تكون مخصصة لإيواء العمال والطواقم التي تعمل على المنصات العائمة.

في ظل غياب نصوص قانونية سواء داخلية أو دولية تنظم مثل هذه المنشآت، ارتأى الفقه إخضاعها إلى نظامين قانونيين يتفقان مع وضعية المنشأة :

1- حالة نقل المنشأة وتنقلها : يمكن تصور هذه الحالة عند نقل المنشأة من ورشة البناء إلى المكان المخصص لاستغلالها، أو عند تنقلها أثناء استغلالها لممارسة النشاط في أماكن مختلفة، وهي تنقلات وإن حدثت تكون نادرة فهنا أوجب الفقه إخضاعها لنظام السفينة باعتبارها تمارس ملاحية بحرية وتتعرض لمخاطر البحر.

2- حالة تثبيت المنشأة : هنا تنتفي صفة السفينة عن المصنع أو الفندق العائم وبالتالي يتحول إلى عقار مما يؤدي إلى تطبيق قانون العقار عليه، إلا أن تحديد قانون العقار الواجب التطبيق يبقى مرهونا بمكان تثبيت المنشأة⁶⁸.

وأخيرا وأمام هذا التوافق أحيانا والتباعد أحيانا أخرى في وجهات النظر حول اعتبار بعض المراكب سفنا أو لا، بعض الفقهاء ارتأى ضرورة النظر إلى جانب مفهوم السفينة إلى تصور جديد ألا وهو العمارات البحرية⁶⁹.

حيث أنه وإلى وقت غير بعيد كانت تسمية سفينة وعمارة عائمة تعдан مترادفان إلا أن التقدم العلمي وضع في البحر مراكب هي عمارات بحرية غير أنها لا تمت بصلة للسفينة التقليدية لا من حيث الشكل ولا من حيث الغاية من استعمالها⁷⁰.

⁶⁷ - René Rodière, préc.

⁶⁸ - ibid.

⁶⁹ - E. du Pontavice et P. Cordier « *Navire et autres bâtiments de mer* », J.C.P.1991, fascicule 1045.p 37.

⁷⁰ -Antoine Vialard .op cit, p238.

المطلب الرابع: أنواع السفن

يمكن تقسيم السفن إلى عدة أنواع بالنظر إلى المعيار الذي يؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم، ومن بين المعايير المعتمدة في التقسيم نجد :

الفرع الأول: تقسيم السفن من حيث أنواع الملاحة الممارسة:

فيتم التقسيم على أساس السفن التي تمارس الملاحة في أعالي البحار أو سفن تمارس الملاحة الساحلية، وهو التقسيم الذي اعتمده المشرع الجزائري حيث حدد لكل نوع من الملاحة نطاق جغرافي محدد بدقة وذلك لأغراض إدارية خصوصا فيما يتعلق بإصدار شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية لذا خص كل نوع من الملاحة بنطاق جغرافي خاص يتناسب مع أغراض الملاحة.

الفرع الثاني : تقسيم السفن من حيث نوع التخصيص

إذ هناك سفن تخصص للتجارة وسفن تخصص للترهة وأخرى للصيد، وهذا النوع من التقسيم يطرح إشكالا فيما يخص نطاق تطبيق القانون البحري على السفن الغير مخصصة لأغراض تجارية⁷¹. وهنا تقسم السفن المخصصة لأغراض تجارية إلى نوعين: سفن مخصصة لنقل الأشخاص (Paquebot) وسفن مخصصة لنقل البضائع (Cargo) وسفن تنقل الأشخاص والبضائع معا وهي ما تسمى بالسفن المختلطة⁷².

الفرع الثالث: تقسيم السفن من حيث وسيلة الدفع

أول ما ظهرت السفينة اعتمد الإنسان على الطاقة الهوائية لتحريكها، فكانت الرياح هي المحرك الأساسي للسفن التي زودت بالأشرعة لاستغلال هذه الطاقة الطبيعية، ولهذا أطلق على السفن التي تعتمد على هذا النوع من الطاقة بالسفن الشراعية، إذ عندما تخبو الرياح أو تنعدم كان الإنسان يلجأ إلى التجديف.

⁷¹ - Encyclopédie juridique Dalloz .op cit, n° 19.

⁷² - op cit, n° 20.

وبقي الحال على هاته الصورة إلى غاية منتصف القرن 19م حيث حلت السفن البخارية محل السفن الشراعية، وكان استخدام البخار كأداة محرّكة في السفن سببا في تغيرات أخرى في كيفية بناء السفن وأبعادها وسرعتها بل وفي الاستثمار البحري ذاته⁷³.

وفي النصف الثاني من القرن العشرين استقبل العالم طلائع ثورة جديدة في الملاحة البحرية، إذ انطلقت سفن تسير بالطاقة الذرية مباشرة بالعصر الذري الجديد، وظهرت السفن الذرية التي تنطوي على أخطار جديدة لا بد من مواجهتها بقواعد قانونية ملائمة خاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن استغلال هذا النوع من السفن الذرية، وعليه تم التوقيع على المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية في 25 ماي 1962م ببروكسل من طرف 38 دولة غير مالكة لهذا النوع من السفن، وهي المعاهدة المولود موعودة إذ لم تدخل هذه المعاهدة حيز التنفيذ إذ تقضي المادة 1/24 من نص المعاهدة على أن تنفذ بعد التصديق عليها من دولتين تكون إحداهما على الأقل دولة مرخصة⁷⁴.

الفرع الرابع : تقسيم السفن من حيث غرض استخدامها

وهنا نجد السفن الخاصة والسفن العامة، أما السفن الخاصة فهي التي تستعمل لأغراض غير حكومية وتتعلق عموما بالتجارة. وفيما يخص السفن العامة فهناك نوعان، سفن حربية تتمتع بحصانة دولية⁷⁵، أما السفن العامة الغير حربية فقد نظمت الاتفاقية الدولية الموقعة ببروكسل في 10 ابريل 1926م توحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة المستعملة لأغراض حكومية غير تجارية، إلا أن الجزائر لم تنظم إليها.

هناك من التشريعات من يضيف معيار الحمولة، والسفن العسكرية والسفن المدنية. وتختلف التقسيمات من تشريع لآخر بحسب ما تمليه الظروف والمصالح الاقتصادية والسياسية و بحسب المشرع الذي يولي اهتماما بمعيار ما دون آخر، فعلى سبيل المثال نجد أن المشرعين اللبناني والسنغالي أحدا بعين

⁷³ - مصطفى كمال طه : « التوحيد الدولي للقانون البحري »، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م، ص 61.

⁷⁴ - مصطفى كمال طه : المرجع السابق، ص 63 .

⁷⁵ - المادة 90 من الاتفاقية.

الاعتبار الحجم، فيصنفان السفن بحسب حجمها، إذ السفن التي لا يتجاوز حجمها حدا معيناً تكون معفاة من القيادة الإجبارية، أو كذلك السفن التي تجاوز حمولتها حدا معيناً تكون قابلة للرهن⁷⁶.

⁷⁶- René Rodière : « Le navire » .op cit, P 07 .

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

إنّ تحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفة من الطوائف القانونية (أشخاص أو أموال- أموال منقولة أو عقارية).

والملاحظ أنّ الفقه اختلف في تكييف الطبيعة القانونية للسفينة، فمنهم من قال أنّها مال منقول ومنهم من قال أنّها مال عقار. أما الفريق الثالث فقال بالطبيعة الخاصة بالسفينة، وإن كان اتجاه ثالث يضيف عليها مميزات الشخص الطبيعي إلا أنه لم يرق للمطالبة بإصباغ هذا الوصف عليها.

المطلب الأول: السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة

يرى بعض الفقهاء أنّ السفينة ما هي إلاّ مالا منقولاً استناداً إلى تعريف المنقول على أنه مال غير مستقر في حركة وغير ثابت ويمكن نقله من مكان إلى آخر دون أن يصيبه تلف⁷⁷. وانتقد هذا الرأي على أساس أنّ هذا التكييف ليس صحيحاً على إطلاقه ذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولاً لا تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات إذ أنّها لا تخضع لقاعدة هامة وهي الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية⁷⁸. كما يجوز رهن السفينة رهناً رسمياً، وهو رهن لا يقع إلا على عقار، بالإضافة إلى وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات عن طريق شهرها في سجل خاص⁷⁹ وتقرير حقوق امتياز على السفينة يترتب بموجبها للدائن صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة.

ولهذا سماها الفقيه *Bonnecasse* بعقار البحر، وسماها الفقيه *Ripert* بالشخص الطبيعي، وانتهى المطاف إلى اعتبارها منشأة ذات طبيعة خاصة وهو موضع وسيط بين المنقول والعقار⁸⁰. ونظراً لأهمية السفن فقد أجمع الفقهاء على أنّها منقول بطبيعته يختلف عن بقية المنقولات بطبيعتها، إذ أنّ السفن خاضعة للقيود وهو إجراء يشكل فرقا جوهرياً في التفرقة بين المنقول والعقار مما يجعل السفن منقولات ذات طبيعة خاصة.

⁷⁷ - وهذا ما تبناه المشرع الجزائري في المادة 683 من ق. م. ج.

⁷⁸ - العربي بوكعبان : المرجع السابق، ص 48.

⁷⁹ - وهو دفتر تسجيل السفن الذي ينظمه المشرع الجزائري في المواد من 34 إلى 49 من ق. ب. ج .

⁸⁰ - العربي بوكعبان : المرجع السابق، ص 50.

في التشريع الجزائري فقد نص المشرع صراحة في المادة 56 من القانون البحري المعدلة بالمادة 11 من القانون رقم 98-05 على أنه:

«تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة وتكون قابلة للرهن ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء. ولا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف. ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن. بيد انه لا يجوز رهن السفن و العمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية.»

آخذاً نفس الموقف في قانون 76-80، وهو ما أيده الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها رقم 171793 المؤرخ في 08/12/1998م⁸¹.
أهمية التفرقة بين المنقول والعقار :

إن التفرقة بين الأموال المنقولة والأموال العقارية لها أهمية كبيرة لما يترتب على ذلك من آثار تمس بهذه الأموال كل حسب طبيعته وعليه تنتج حقوق تخص فئة دون الأخرى⁸². فعلى سبيل المثال هناك حقوق لا يتصور أن تقع إلا على العقار بفضل ما يتميز به من مقر ثابت، من ذلك حق السكن وحق الارتفاق وحق الحكر والاختصاص فضلا عن حق الرهن الرسمي.

كذلك الأمر بالنسبة لحق الشفعة بسبب الجوار تفترض أن كلا من المشفوع فيه والمشفوع به ملاصق للآخر وهذا لا يكون إلا في العقار بفضل مقره الثابت. كما أن العقار يخضع لإجراءات التسجيل والقيود لأن له مقرا ثابتا كذلك، أما المنقول فتسري عليه قواعد الحيابة.

في قانون المرافعات، تكون المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي المحكمة التي يوجد في دائرتها العقار، أما المنقول فليس له مقر ثابت لذا تختص بشأنه المحكمة التي يكون في دائرتها موطن المدعي عليه، أما في ما يخص السفينة هنا فإنه طبقا لقانون 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و بنص المادة 32

81 - المنشور بالجملة القضائية عدد 02 سنة 1999م، انظر ملحق رقم 01.

82 - الوسيط في شرح القانون المدني عبد الرزاق السنهوري، حق الملكية، الجزء 8 : دار إحياء التراث العربي لبنان، سنة 1967م. ص 16.

Jean Carbonnier ; « Droit civil » (Les obligations), 2^{ème} éd PUF, 2004, p1869.

François Terré Philippe Simler ; « Droit civil » (Les biens), 7^{ème} éd Dalloz, 2006. p45.

منه تختص الأقطاب القضائية المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم دون سواها بالنظر في المنازعات البحرية والنقل البحري. كذلك في القانون الدولي الخاص القانون الواجب التطبيق بالنسبة للعقار واحد لا يتغير وهو قانون موقعه أما بالنسبة للمنقول فإن القانون الواجب التطبيق يتغير بتغير الجهة التي يوجد فيها المنقول.

غير أنه إذا كان من الممكن إدراج السفينة ضمن طائفة الأموال المنقولة باعتبارها تدخل في التعامل بطبيعتها وتصلح بالتالي أن تكون محلا للحقوق المالية، فإنه لا يمكن أن يتم تجاهل ما بينها وما بين طائفة الأشخاص من تشابه بخصائص تقرها من الشخص القانوني كما سوف يتم التعرض إليه، تحمل اسما معيناً ويجب أن يكون لها موطن وجنسية⁸³.

المطلب الثاني : أدوات وعدة السفن

إن القول بأن السفينة مال منقول يقود إلى اعتبار كل ما يوجد عليها أشياء منقولة، القانون المدني يعترف بما اصطلاح عليه عقار بالتخصيص وهو المنقول الذي يخصص لخدمة عقار، غير أن الوضع هنا مغاير إذ المعدات الموجودة على متن السفينة هي منقولات مخصصة لخدمة منقول أي أن المنقول بالتخصيص لا وجود له قانوناً وعليه وجب إيجاد وضع قانوني للمنقولات المخصصة لخدمة السفينة.

ومن بين المعدات ما يمكن فصله عن السفينة كأجهزة الراديو، ومنها ما هو ضروري للملاحة كالصواري والمحركات والمرساة والبوصلة.

وهذا النوع الثاني من المعدات التي هي ضرورية للملاحة هو ما اصطلاح عليه اسم الأدوات وعدة السفينة إذ تعتبر جزءاً لا يتجزأ من السفينة وتشملها العمليات المتعلقة بنقل ملكية السفينة أو رهنها، وبالتالي السفينة هي كيان قانوني لا يشمل فقط الهيكل والمحرك وإنما جميع الأدوات والمعدات الضرورية للملاحة البحرية⁸⁴.

وهذا الموقف تبناه المشرع الجزائري وأقره بنصه على أن نقل ملكية السفينة يشمل الأدوات وعدة السفينة⁸⁵، كما أشار إلى أن الرهن البحري المترتب على السفينة سواء كان كلياً أو جزئياً يشمل هيكل

⁸³ - العربي بوكعبان : نفس المرجع.

⁸⁴ - René Rodière; précis. Emmanuel Du Pontavice; op cit, n°34. et Bonassie. op cit. p111.

⁸⁵ - المادة 52 ق. ب. ج.

السفينة وتوابعها باستثناء الحمولة ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك⁸⁶.

المطلب الثالث: الحقوق التي ترد على السفينة:

إن السفينة كونها مال منقول ذو طبيعة خاصة كما سبق الإشارة إليه، يجعلها محل حقوق كبقية الأموال المنقولة الأخرى غير أن الطبيعة الخاصة المضفية عليها استدعت تنظيم هذه الحقوق بأحكام خاصة إلى جانب الأحكام العامة التي تحكم الأموال المنقولة.

وفي هذا الصدد يظهر جليا اختلاف موقف المشرع الجزائري في التعديل الصادر بموجب قانون 05-98 عن موقفه السابق في الأمر 76-80، حيث أقر بأحكام أكثر مرونة تساهم في مساندة التحول الأيديولوجي في المسار الاشتراكي إلى مسار السوق الحر، وتكون متناسقة مع المادة 17 من الدستور الجزائري⁸⁷ وأوضح مثال على ذلك نص المادة 56 التي ورد فيها قبل التعديل:

"...بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية أو المؤسسات الاشتراكية".

أما في التعديل فقد نصت على أنه:

"بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية".

الفرع الأول: حق الملكية

لقد أولى المشرع الجزائري ملكية السفن اهتماما كبيرا بأن جعلها شرطا أساسيا في اكتساب الجنسية كما سيتم التطرق له لاحقا، إذ اشترط لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية أن تكون السفينة ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، وهو شرط واجه انتقادات شديدة كون أن القيمة المالية الضخمة للسفينة

86 - المادة 58 ق. ب. ج .

87 - نص المادة 17 من الدستور الجزائري على:

« الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية وتشمل باطن الأرض و المناجم والمقالع والموارد الطبيعية والحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية والبحرية والمياه والغابات. كما تشمل النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والجوي والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية أملاكا أخرى محددة في القانون.»

تجعل من الاستحالة أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي واحد. وكان يستحسن النص إلى جانب ذلك على تتطلب الملكية المشتركة لشخصين طبيعيين أو أكثر و هو وضع لم ينظمه المشرع الجزائري، وفي المقابل نظم ملكية الشركات التجارية للسفن بشكل لا يشوبه أي لبس حفاظا لهذا المال وما يمثله من ثروة وطنية. وقد وردت إجراءات إنشاء أو إسقاط حق الملكية في المواد من 50 إلى 54 مكرر من القانون البحري ، وأهم ما يميز ملكية السفن هو:

أولا - وجوب إثبات كافة العقود المنشأة أو المسقطه لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينة الأخرى بسند رسمي وإلا كان التصرف باطلا⁸⁸.

ثانيا- لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة⁸⁹.

ثالثا - تعد توابع السفينة جزء منها⁹⁰ وبالتالي يشملها عقد البيع.

رابعا- إمكانية تسخير السفن من طرف السلطات المختصة عند الاقتضاء⁹¹.

الفرع الثاني: الرهون البحرية

ورد في نص المادة 55 من القانون البحري الجزائري :

" يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة".

وعليه فإن مصدر الرهن البحري هو اتفاق الأطراف بما لا يخالف التشريع المعمول به، غير أنه لا يمكن رهن السفن المملوكة للدولة والجماعات المحلية⁹². ويشترط لصحة الرهن أن يكون رسميا وأن يصدر عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن⁹³.

⁸⁸ - المادة 50 ق. ب. ج.

⁸⁹ - المادة 51 ق. ب. ج. وينتج عن ذلك فقدان الجنسية الجزائرية وجوبا، انظر أدناه.

⁹⁰ - المادة 52 ق. ب. ج.

⁹¹ - المادة 54 مكرر ق. ب. ج.

⁹² - المادة 56 من القانون البحري و المادة 689 من القانون المدني الجزائريان.

⁹³ - المادة 57 ق. ب. ج.

ويكون محل الرهن السفينة هيكلها وتوابعها التي يستحيل استغلال السفينة من دونها (المادة 58)، سواء كانت السفينة جاهزة أو قيد الإنشاء، وفي حالة الملكية المشتركة يشترط لصحة الرهن موافقة أكثرية المالكين الشركاء (المادة 59). ونظرا للمخاطر التي تواجهها السفينة أثناء رحلتها فقد تطرق المشرع الجزائري إلى احتمال فقدان السفينة كلياً أو جزئياً، فحول للدائنين إمكانية ممارسة حقوقهم على التعويضات والمبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها وهي محصورة في المادة 62 من القانون البحري الجزائري.

وحماية للدائنين فإن المشرع الجزائري إضافة إلى نصه على إجراءات صارمة فيما يتعلق بعملية الرهن، فقد اعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية⁹⁴.

الفرع الثالث: الامتيازات البحرية

الامتياز على السفينة حسب ما عرفته المادة 72 من القانون البحري هو:

"تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه".

وطبيعة الدين المذكورة في المادة السابقة حددها المشرع بصفة حصرية في المادة 73 من القانون البحري الجزائري كما حدد تاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري كل حسب طبيعته في المادة 81 فيما أوضحت المادة 80 ترتيب هذه الديون وفق معيار زمني يتحدد بالرحلة البحرية.

وفيما يتعلق بحق الأفضلية فقد خص المشرع الجزائري بعض الديون الممتازة فقط بحق الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً فيما تأتي الامتيازات المتبقية في المرتبة الثالثة حسب نص المادة 75.

و بخصوص حق التتبع فهو مضمون بنص المادة 82، أما انقضاء الامتياز البحري فهو يختلف حسب اختلاف طبيعة الدين.

هذا وقد حاول المشرع الجزائري في تنظيمه أحكام الرهون والامتيازات البحرية مراعاة نص الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 أبريل 1926⁹⁵.

⁹⁴ - المادة 71 ق.ب.ج.

⁹⁵ - المصادق عليها المرسوم الرئاسي رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964م.

المطلب الرابع : التنفيذ على السفن

إنّ التسليم بأن السفينة مال منقول أي أنّها محل حق فهي بالتالي معرضة للتنفيذ عليها لاستيفاء حقوق الدائنين، لذا نظم المشرع الجزائري الحجز على السفن في القسم السادس من الفصل الأول المتعلق بالسفينة، وجاء هذا القسم بعنوان الحجز على السفن.

الفرع الأول : الحجز التحفظي

الجدير بالذكر هنا هو أنّ المشرع الجزائري في أمره 76-80 تعرض فقط للحجز التحفظي على السفينة الذي ربطه بطبيعة الدين فاشترط لممارسته أن يكون الدين بحريا⁹⁶، وذلك على غرار ما نصت عليه الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م والتي انضمت إليها الجزائر⁹⁷ وتأثير هذه الاتفاقية على النص القانوني يظهر جليا في النقاط التالية:

- 1 - طبيعة الدين الذي يلزم أن يكون بحريا.
- 2 - إمكانية الحجز حتى لو كانت السفينة على وشك الإبحار⁹⁸.
- 3 - إمكانية حجز سفينة أخرى مملوكة للمدين غير السفينة التي يتعلق بها الدين.
- 4 - إيداع كفالة أو ضمان يسمح برفع الحجز عن السفينة⁹⁹.
- 5 - مسؤولية الحاجز متى ظهر أن الحجز كان لسبب غير مشروع¹⁰⁰.

وفي التشريع الجزائري طلب الحجز التحفظي يوقع عليه بأمر على ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة إقليميا¹⁰¹.

⁹⁶ - م 150 ق.ب.ج.

⁹⁷ - بموجب أمر 64-73 المؤرخ في 08 جوان 1964م الصادر بالجريدة الرسمية عدد 58 سنة 1964م.

⁹⁸ - م 150 ق.ب.ج.

⁹⁹ - م 155 ق.ب.ج.

¹⁰⁰ - م 158 ق.ب.ج.

¹⁰¹ - Revue de droit maritime français: « les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien»; Fatima Boukhatmi; n°610 déc 2000, éd moreaux SA. p1043.

ولعدم الإخلال بحقوق الطرفين يوجد في الجزائر نظامان يتعلقان بطبيعة الدين :

النظام الأول : إذا كانت السفينة المطلوب حجزها حجرا تحفظيا تحمل راية دولة موقعة على الاتفاقية

السابقة الذكر فإنه لا يجوز حجزها إلا وفق الديون البحرية المذكورة في نص المادة الأولى من الاتفاقية.

النظام الثاني : إذا كانت السفينة المطلوب حجزها حجرا تحفظيا تحمل راية دولة غير موقعة على الاتفاقية

فإنه لا يجوز حجزها إلا بخصوص الديون البحرية الواردة في المادة 2/151 من القانون البحري الجزائري¹⁰².

غير أن جانبا من الفقه يرى أن الديون المذكورة في نص الاتفاقية وردت على سبيل المثال لا الحصر لذا

يمكن الاجتهاد بإضافة ديون تعد بحرية كأقساط التامين مثلا¹⁰³.

الفرع الثاني:الحجز التنفيذي

إن إجراء الحجز التنفيذي بقي قانونيا يخضع للأحكام العامة أي أحكام القانون المدني، إذ أنه عمليا

لم يكن في ظل النظام الاشتراكي يتصور حجز السفن التي كان قطاع كبير منها ملك للدولة إلى أن صدر

قانون 05-98 الذي نظم الحجز التنفيذي في المواد من 1-160 إلى 8-160 من القانون البحري الجزائري.

فنص في المادة 1-160: « إذا لم يسدد الدين في أجل إقصاء عشرون يوما من الإلزام بالدفع يقوم

الحاجز برفع دعوى، ضد السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على

السفينة».

كما نظم مختلف الإجراءات المتعلقة بالتبليغ في المادة 2-160، أما فيما يتعلق بالسفن التي تحمل علما

أجنبيا تبلغ نسخة من قرار الحجز للممثلة القنصلية التابعة لدولة العلم (المادة 3-160). كما يسجل أمر

الحجز بالنسبة لهذه السفن في دفتر خاص تحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم(المادة 4-160).

إلى جانب ذلك يعتبر كل تصرف قانوني ناقل للملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها بذمة

المالك أثناء مدة الحجز غير قابل للاحتجاج به في مواجهة الدائن الحاجز (المادة 5-160). ويحدد الثمن

المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة بموجب أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة.

¹⁰² - Mankour Neffous : « la saisie conservatoire des navires, droit et pratique dans les ports algériens »; in mél: « problèmes récurrents du droit maritime algérien ». O.P.U. 2006. p 54.

¹⁰³ - Ibid.

وبالرجوع إلى المادة 56 من القانون البحري نجد أنها تنص على أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية، وعليه لا يشملها الحجز.

المطلب الخامس: التأمين على السفن

إن أهمية السفينة وقيمتها المعبرة التي تؤثر في الاقتصاد عموماً وذمة مالكيها ومجموعة الدائنين خصوصاً دفعت بالمشروع الجزائري إلى إلزام التأمين على السفينة بموجب الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات¹⁰⁴، ويشمل التأمين على السفينة هيكلها والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما، في ذلك تمويلها والأشياء الموضوعة خارجها¹⁰⁵. أي أن التأمين على السفينة يشمل الهيكل والآلات المحركة وتوابعها لا تتمثل فقط في الزوارق والحبال ومختلف الأدوات المستعملة، ولكن في كل ما يستخدمه المجهز في الملاحة وكل ما يضعه على ظهرها مثل الفحم والوقود وغيره وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز¹⁰⁶.

زيادة على ذلك فإن التأمين على السفينة يغطي أيضاً الالتزامات والنفقات الأخرى من بينها الخسائر المشتركة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، وبشكل عام كل المصاريف الضرورية والمعقولة المنفعة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره¹⁰⁷.

هذه الإسهامات أو التعويضات أو النفقات تستخدم لحماية السفينة أي أنها تصب في صالح المؤمن الذي من مصلحته أن يحتفظ بجزء من المال المؤمن عليه أو أن يحدد مبلغاً التعويضات التي يلزم بدفعها وكما سبق ذكره فإن التأمين على السفينة يشمل أيضاً مصاريف التجهيز¹⁰⁸.

104 - المؤرخ في 25 جانفي 1995م الصادر بـ ج ر عدد 13 سنة 1995م.

105 - م 128 من الأمر.

106 - حيتالة معمر: « الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري »، مذكرة ماجستير قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران،

2004-2005م. ص 36.

107 - م 101 من الأمر.

108 - حيتالة معمر: المرجع السابق، ص 38.

والتأمين على هيكل السفينة نوعان، تأمين على رحلة أو على عدة رحلات، وتأمين لزمين معين¹⁰⁹.
وقد نظم المشرع الجزائري هذه الأنواع من التأمين في الأمر 95-09 تاركاً حرية الأطراف في اختيار النوع المناسب حسب الحاجة والمصلحة¹¹⁰.

للإشارة فإن الدولة الجزائرية وعلى غرار احتكار ملكية السفن في ظل النظام الاشتراكي، فقد شرعت لاحتكار نشاط التأمين البحري¹¹¹، غير أنه تماشياً مع الوضع الحالي فتحت المجال للخاص للتأمين على السفن.

¹⁰⁹ - م 122 من الأمر.

¹¹⁰ - لقد أصدرت الشركة الجزائرية للتأمينات النقل CAAT في ظل القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09/08/1980م المتعلق بالتأمينات الملقى بالأمر 95-07 وثيقتين للتأمين على السفن، الأولى وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها بتاريخ 20/03/1985م تحت تأشيرة وزارة المالية بالأحرف DA والثانية وثيقة التأمين لسفن الصيد بتاريخ 02/09/1987م تحت تأشيرة DCA، وفي ظل التشريع الحالي الأمر 95-07 أصدرت وثيقتين بتاريخ 16/03/1998م: وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة بكل أنواعها ما عدا سفن الصيد والترهة تحت تأشيرة MF رقم 16. ووثيقة التأمين على البضائع تحت تأشيرة MF رقم 15. ووثيقة التأمين البحري على هيكل سفن الصيد تحت تأشيرة MF 17.

¹¹¹ - مرسوم 85-82 المتعلق بإنشاء الشركة CAAT للتأمينات البحرية وتحديد سلطاتها. ج.ر عدد 19 سنة 1985م. أمر 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980م المتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 33 سنة 1980م. ص 856.

المبحث الثالث: زوال وصف السفينة

إذا كان اكتساب صفة السفينة يتطلب توافر عناصر وشروط تحول دون الخلط بين سفينة ومنشأة أخرى، فإنه يتصور أنه بانحسار هذه العناصر يزول وصف السفينة. غير أن أهمية هذا المال وضخامة حجمه وإمكانية تأثيره على البيئة ومحيط الملاحة البحرية استلزم تنظيمه حتى وإن فقد صفة السفينة أي صار حطاما.

المطلب الأول: مفهوم حطام السفن

إن مفهوم الحطام مرتبط ارتباطا وثيقا بمفهوم السفينة، إذ هما ضدان متى انتقى أحدهما تحقق الآخر، وبالتالي يتحقق مفهوم الحطام بانحسار مفهوم السفينة أي متى فقدت السفينة شروط قيامها صارت حطاما.

واستنادا إلى هذا المنطق فإن كل مفهوم يرسم معالم الآخر، وهذا ما حدث في التشريع الفرنسي كما سبق قوله، إذ أن المشرع الفرنسي عرف حطام السفن¹¹²، في حين أغفل تعريف السفينة مما جعل الفقهاء يستنبطون تعريف السفينة من خلال استقراء تعريف الحطام، والنتيجة هي أنه في التشريع الفرنسي السفينة تعتبر حطاما إذا لم تتمكن من أن تطفو على سطح الماء وأهملت من قبل طاقمها، وعليه فإن السفينة بمفهوم المخالفة هي المنشأة التي تطفو على سطح الماء ويشرف عليها طاقم من البحارة.

أما في التشريع الجزائري فقد ورد تعريف حطام السفن صراحة في القانون الجزائري ضمن الفصل الرابع من الباب الأول المتعلق بحوادث البحر، فجاء القسم الرابع منه تحت عنوان إنقاذ حطام السفن، وإن كان العنوان ينص على حطام السفن فإن المواد المنضوية تحته تعرضت للحطام البحري بصفة عامة، وجاء التعريف في المادة 358 بنصها:

"تعد حطاما بموجب هذا القانون:

- أ- السفن والأجهزة أو المنشآت التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وكذا حمولتها ومؤونتها.
- ب- الآلات وعتاد الرسو والسلاسل، وعتاد الصيد البحري المهملة وشظايا السفن والطائرات.
- ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدتها المالك أو تخلى عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق

¹¹² - Jean-Pierre Beurier, op cit. n° 325-51.

مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو خرجت من أعماق أعالي البحر وأعيدت إلى المياه الإقليمية ا والى الشاطئ.

ولا تعد حطاما، الآليات والمواد المذكورة في المادة السالفة والتي أهملت طوعا أو ألقيت في البحر، أو على الشاطئ بما يخالف التشريع المعمول به".

وما يهم في هذا التعريف على الخصوص هو ما ورد في الفقرة «أ» حيث يلاحظ أن دخول السفينة في حيز الحطام غير مرتبط بفقدان شروط إضفاء وصف السفينة. وإنما بمدى تجهيزها وإحضارها للحراسة والمراقبة، وليس بمدى قدرتها على القيام بالملاحة البحرية. ويمكن تصور وجود السفينة على هذه الحالة بصفة مؤقتة. وعليه هل يمكن للسفينة استرجاع وصفها بعد أن كانت حطاما؟.

في الحقيقة يبقى هذا الأمر متروكا لتقدير السلطة بواسطة مؤسسات التصنيف التي متى رأت صلاحيتها للملاحة أجازت ذلك.

المطلب الثاني: نظام حطام السفن في التشريع الجزائري

في نظام حطام السفن يوجد دائما ثلاث أطراف أو فئات، المنقذ، المالك والسلطة البحرية، ويتعلق الأمر بتوافق المصالح المحققة. فهذا التوافق يمكن أن يأخذ الشكل التقليدي أو ينفذ وفق القواعد الجديدة المطورة¹¹³ خاصة المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري المادة 26 منه.

أ - الإدارة البحرية:

ومالها من سلطة مباشر إجراءات تبليغ المالك إذا عُرف¹¹⁴ وتسليمه الحطام ودفع المكافأة المناسبة للقائمين بالإنقاذ، إذ تعتبر الإدارة البحرية همزة الوصل بين المنقذ والمالك إذا وجد وإذا لم يُعرف المالك تتخذ على عاتقها إجراءات الإنقاذ، خاصة إذا كان الحطام ينطوي على فائدة تاريخية أو أثرية أو فنية أو علمية¹¹⁵ كما تشرف على تطبيق أحكام القانون في هذا الصدد.

¹¹³ - René Rodière; Emmanuel Du Pontavice, op cit. p 285.

¹¹⁴ - م 364 ق.ب.ج.

¹¹⁵ - م 381 ق.ب.ج.

ب - المنقذ:

تقع عليه التزامات كما يتمتع بحقوق، فأول التزام يقع على عاتقه هو التصريح عن الحطام المكتشف أو المنقذ خلال 48 ساعة من الاكتشاف لدى السلطة الإدارية البحرية¹¹⁶. كما يحق له طلب مكافأة عن اكتشافه أو إنقاذه الحطام وهذه المكافأة تحسب بشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري¹¹⁷.

كما يحق له طلب المصاريف التي تحملها جراء عملية الإنقاذ (المادة 372 ق.ب.ج.) ولضمان هذه الحقوق أقر المشرع الجزائري امتيازاً بحرياً لمنقذي الحطام بحكم القانون فتأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى (المادة 373 ق.ب.ج.).

ج- مالك الحطام:

وقد يكون معروفاً أو لا . وفي الحالة الأولى يقع عليه التزام رفع الحطام أو إنهاء هذه الأشغال إذ كانت قد بدأت أو تسلمه إذا كان قد تم رفعه. كما يلتزم بتسديد مصاريف رفع الحطام للقائمين بالإنقاذ، ودفع المكافأة المناسبة للمنقذين، كما يجب عليه تبرير حقه في استعادة الحطام البحري (المادة 366 ق.ب.ج.). وبالرغم من أن المشرع الجزائري أوضح كل الجوانب المتعلقة بعملية الإنقاذ البحري، إلا أنه لم يتعرض للحطام البحري الذي يشكل خطراً سواء على البيئة أو على المحيط.

¹¹⁶ - م 359 ق.ب.ج.

¹¹⁷ - المواد 370-371 ق. ب. ج .

الباب الأول: النظام الإداري للسفينة

الفصل الأول: وحدانية السفينة

« تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية »¹¹⁸.

في هذا الفصل تتمحور الدراسة حول عناصر وحدانية السفينة المتمثلة أساسا في الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية المنصوص عليها صراحة في المادة 14 من القانون البحري الجزائري. غير أن الأهمية التي تحيط بعنصر الجنسية دون سواها من العناصر الأخرى، وما تتطلبه دراستها من توضيح وتدقيق أوجب إفراد فصل كامل لها حتى يتسنى إحاطتها من كل جوانبها .

بناءا عليه سوف يتم التعرض في هذا الفصل فقط للاسم والحمولة وميناء التسجيل.

¹¹⁸ - المادة 14 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الأول: اسم السفينة

اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح الاسم للسفينة وإجراءات استصدار هذا الاسم بشكل لا يترك أي مجال للبس كما سيبينه هذا المبحث.

المطلب الأول: شروط منح الاسم للسفينة

لقد تعرض المشرع الجزائري إلى اسم السفينة في المادتين 16-17 من القانون البحري، وخصه بشيء من التوضيح في القرار المؤرخ في 05-04-1989م الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها¹¹⁹، فنص في المادة 16 منه على أنه :

"يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى و يختص مالك السفينة باختيار اسمها. يخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. كما أن شروط منح الاسم وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

وإن كان يظهر من نص المادة حرية المالك في اختيار اسم السفينة ، إلا أنه بالرجوع إلى القرار المحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها تتضح أن هذه الحرية ليست مطلقة، وإلى جانب خضوع المالك لموافقة السلطة المختصة فإنه لا بد أن يكون الاسم المختار لم يتم استعماله قبلا من طرف سفينة أخرى بنص المادة 9 من نفس القرار. فيما نصت المادة 10 على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص من أسماء شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبيرة للتاريخ الجزائري، الجبال الجزائرية، المناجم الجزائرية، الوديان الجزائرية، المدن الجزائرية.

وإلى جانب الاسم الذي يميز سفينة عن أخرى فقد قصر المشرع الجزائري وجوب حمل اسم للسفن التي تكون حمولتها الإجمالية مساوية العشر طنات أو تفوقها، في حين ألزم السفن التي تتجاوز حمولتها الإجمالية

119 - قرار مؤرخ في 05-04-1989م يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج.ر عدد 20 سرق 1989م.

العشر طنات أن تحمل رقما يُعرف بهويتها إلى جانب الاسم الذي يمكن أن تمنح اسما ضمن الشروط المحددة قانونا¹²⁰.

المطلب الثاني : إجراءات منح الاسم

بالنسبة لقيّد اسم السفينة يكون في دفتر التسجيل الجزائري المسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة بنص المادة 03 من القرار. إلا أنه إجرائيا يفرق المشرع الجزائري بين فئتين من السفن، الفئة الأولى وهي السفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طنة أو تفوقها فمالك السفينة في هذه الحالة يقدم التصريح إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أما بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طنة فالمالك يقدم التصريح للإدارة البحرية المحلية وفق المادة 04 من القرار وفي كلا الحالتين يرفق الطلب بكل من عقد ملكية السفينة وعقد بناءها إضافة إلى وثيقة تثبت مميزات السفينة¹²¹.

وكما أن اختيار الاسم خاضع لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة فكذلك الأمر بالنسبة لتغييره. وبعد الحصول على الاسم ضمن الشروط القانونية، أُلزم المشرع الجزائري إشهاره بأن نص في المادة 17 ق.ب.ج:

" يجب أن يوضع الاسم السفينة على مقدمة السفينة وعلى كل طرف منه ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها "

ويكون ميناء تسجيل السفينة هو ميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه وحرصا منه على إشهار هوية السفينة بشكل لا يتخلله أي لبس فقد أوجب المشرع الجزائري في المادة 15 من القانون البحري الجزائري مايلي: **" أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية ولاينية على السفينة "**.

¹²⁰ - المادة 02 من القرار.

¹²¹ - المادة 05 من القرار.

المبحث الثاني: حمولة السفينة

تعتبر حمولة السفينة عنصر مهم في بعض التقسيمات خصوصا منها الإدارية التي اعتمدها المشرع الجزائري لذلك سيتم التعرض للقواعد المنظمة للحمولة ثم أهميتها وكذا العوامل التي تؤثر على تحديدها.

المطلب الأول: القواعد المنظمة للحمولة

لكل سفينة حمولة معينة تتوقف عليها طاقتها الداخلية وسعتها ويجري تقديرها بوحدة القياس المعروفة بطريقة "مرسوم Morsoum" وتقاس بالبرميل ويصطلح عليها "الطن الحجمي Tonneau" الذي يختلف عن "الطن الوزني Tonne" بحيث يبلغ الأول ما يعادل 2.83 متر مكعب أي 100 قدم مكعب¹²².

وتعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديد شخصيتها وهو ما نصت عليه المادة 18 من القانون البحري الجزائري بقولها:

"حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصر من شخصيتها".

وفي هذا الصدد يجب التفرقة بين نوعين من الحمولة، حمولات تقاس بالوزن وحمولات تقاس بالحجم.

الفرع الأول: الحمولات التي تقاس بالوزن

أ - الإزاحة الكاملة: وهي وزن السفينة حينما تكون شاحنة حتى خط شحنها الموسمي. وتشمل وزن هيكل السفينة والآلات والتجهيزات وقطع الغيار وجميع المعدات الدائمة في السفينة، مضافا إليها وزن البضائع والوقود والمياه والمخازن والطاقم¹²³.

ب - الإزاحة الخفيفة: هي مجموع أوزان هيكل السفينة والآلات والتجهيزات وقطع الغيار وجميع المعدات الدائمة¹²⁴.

122 - لخضر زازة: المرجع السابق، ص36.

123 - ريان مدحت خلوصي: « السفينة والقانون البحري »، الشنهابي للطباعة والنشر، 1993م، ص 08.

124 - نفس المرجع.

ت - الحمولة الوزنية: هي الفرق بين الإزاحة الكاملة والإزاحة الخفيفة. وعلى ذلك فالحمولة الوزنية تشمل وزن البضائع والوقود والمياه والمخازن.

الفرع الثاني: الحمولات التي تقاس بالحجم

أ - حمولة تحت السطح: يقصد بها مجموع حمولات الفراغ تحت السطح الذي هو أعلى سطح مستمر في السفينة التي تقل أسطحها المستمرة عن واحد، أو السطح المستمر الثاني محسوبا من القاع وذلك في السفن التي بها أكثر من سطحين¹²⁵.

ب - الحمولة الكلية: أي مجموع فراغات السفينة الداخلية وتشمل حمولة السطح الكلية وحمولة الفراغ بين السطح الثاني والسطح العلوي، وحمولة الفراغ المخصصة لخدمة السفينة دون وضع البضائع فيها¹²⁶.

ت - الحمولة الصافية: وهي الحمولة الكلية مطروحا منها الأحجام و الفراغات التي لا تدر ربحا أو إيرادا للسفينة¹²⁷.

المطلب الثاني: أهمية الحمولة

تظهر أهمية الحمولة في اتخاذها معيارا في تحديد الكثير من المسائل فقد سبق الإشارة إلى منح اسم للسفينة الذي يكون إلزاميا متى كانت حمولة السفينة تفوق أو مساوية 10 طنة.

كذلك الأمر بالنسبة لتقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانئ كرسوم الدخول إلى الموانئ والأرضية وتحديد مسؤولية المالك وحساب المهل الإضافية لعقد إيجار السفينة¹²⁸، ويهدف التوحيد الدولي للقواعد المتعلقة لحمولة السفن تم التوقيع على اتفاقية لندن في 23 جوان 1969م التي حلت محل اتفاقية أوسلو المؤرخة في 10 أكتوبر 1947م، وتنص هذه الاتفاقية على توحيد حساب الحمولة ومجالات اتخاذها كمعيار في مسائل

¹²⁵ - ربان مدحت خلوصي : المرجع السابق. ص 09 .

¹²⁶ - نفس المرجع.

¹²⁷ - لحضر زازة: المرجع السابق، ص 36 وما يليها. Antonie Vialard; op cit. p 259.

¹²⁸ - المواد 104-105-664 ق.ب.ج.

النقل البحري بين الدول الموقعة على هذه الاتفاقية، غير أن الجزائر لم تنظم إليها إنما أسند المشرع الجزائري مهمة معايرة السفن وتحديد حمولتها بموجب قراراتين وزاريتين مؤرخين في (19-09-1977م) و(22-10-1977م) إلى كل من مؤسستي التصنيف "American Bureau Of shipping" و"lloyd Register Of shiffer" على التوالي¹²⁹، وذلك لإجراء عمليات المعايرة وإصدار شهادات الحمولة للسفن التي تحمل الراية الجزائرية التي تودع نسخة رسمية منها لدى مكتب تسجيل السفن.

كما يؤخذ بمعيار حمولة السفينة في تحديد الغرامة الواجبة التطبيق في حالة مخالفة السفينة لقواعد وشروط المحافظة على الأملاك المينائية والاستغلال وفق نص المادة 948 من القانون البحري الجزائري كما تحدد حمولة السفينة رتبة من تجب عليه قيادتها إذ لكل حد معين من الحمولة يجب تعيين ضابط بحري برتبة تناسب الحمولة وهو ما حدده المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 02-143¹³⁰ الذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها.

المطلب الثالث:العوامل التي تؤثر على تحديد حمولات السفن

هناك عوامل تؤثر على اختيار مالك السفينة لحمولة معينة أو السفينة من حمولة معينة منها:

أ - **خط السير:** إذ كلما زادت حمولة السفينة زاد غطسها وبالتالي لابد لها من الإبحار في مياه ذات عمق مناسب.

ب - **عوامل بيئية:** كحفر قناة السويس تسبب في تخفيض حمولات السفن حتى يمكنها عبور القناة.

ت - **عوامل اقتصادية:** الناقلون عبر رأس الرجاء الصالح يفضلون السفن ذات الحمولة الكبيرة حتى تتمكن من تحقيق أكبر قدر ممكن من الربح وتعويض النفقات الناشئة عن طول مدة الإبحار.

وأخيرا تجدر الإشارة إلى ضرورة عدم الخلط بين حمولة السفينة ووزن حمولتها *Portée en lourd* وهو الوزن الصافي الذي يمكن للسفينة حمله ويقاس بالطن الوزني. وعادة ما يتم ذكره على السفن المتخصصة في نقل بضاعة محددة مثل ناقلات البترول أو الفحم.

¹²⁹ - « Code maritime et portuaire » : Touafek Rabah, éd HOUMA .2006, p1005.

المبحث الثالث: الموطن

يعتبر موطن السفينة المرجعية القانونية في العلاقات القانونية التي تكون السفينة موضوعا لها، وبناءا عليه فإن موطن السفينة تحكمه قواعد صريحة توضحه على وجه الدقة.

المطلب الأول: القواعد المنظمة للموطن

وهو ما يُعرف كذلك بميناء القيد، بينما فضل المشرع الجزائري تسمية ميناء التسجيل، كما أنه لم يفصل كثيرا في هذا المجال إلا أنه أحال إلى تسجيل السفن الذي يمكن من خلاله استقراء القواعد التي تحكم ميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه.

وبناءا عليه و بالرجوع إلى أحكام تسجيل السفن يمكن استخلاص ما يلي:

حتى يتم تسجيل السفينة في موانئ جزائرية لا بد أن تكون خاضعة لنظام الجنسية الجزائرية وفق القواعد المنصوص عليها في القانون، أي وفق شروط اكتساب الجنسية التي سيتم التطرق إليها لاحقا¹³¹.

كما يحظر بموجب القانون جمع السفينة بين ميناءي تسجيل أحدهما وطني والآخر أجنبي¹³². إذ لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن¹³³ والعكس صحيح¹³⁴.

ونتيجة ذلك أنه لا يمكن تسجيل سفن تحمل راية أجنبية بالموانئ الجزائرية، إلا أنه عمليا يمكن لهاته السفن ممارسة نشاطها بهذه الموانئ إذ يعتبر الميناء في هذه الحالة ميناء استغلال أو ميناء تجهيز وليس ميناء تسجيل، فليس بالضرورة أن تمارس السفينة نشاطها في ميناء تسجيلها وإنما أن تكون مسجلة في ميناء وتمارس نشاطها في ميناء آخر¹³⁵.

131 - المواد 34 و37 من ق.ب.ج.

132 - م 46 ق.ب.ج.

133 - م 47 ق.ب.ج.

134 - م 46 ق.ب.ج.

135 - Bonassiers et Scapel, op cit, n° 165.

ويرجع اختيار ميناء تسجيل السفينة إلى مالكتها، إذ غالبا ما يتم هذا الاختيار بالنظر إلى القوانين الجبائية التي تحدد الأعباء التي سوف تتحملها السفينة جراء هذا التسجيل¹³⁶.

ونظرا لأهمية ميناء التسجيل كونه هو الموطن القانوني للسفينة فإنه توجه التبليغات القضائية ومحاكمه يعود الاختصاص للفصل في المنازعات، فقد ألزم المشرع الجزائري إشهاره وذلك بكتابته تحت اسم السفينة الوارد في مقدمتها وعلى كل طرف منها (م17)، إذ يعتبر ميناء القيد من العلامات الخارجية للسفينة¹³⁷.

كما حدد المشرع الجزائري بدقة كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات بموجب قرار وزاري مؤرخ في 20 أكتوبر 1988م¹³⁸.

المطلب الثاني: أهمية الموطن

وإلى جانب الأهمية القانونية والاقتصادية لميناء التسجيل فإنه على الصعيد السياسي وخاصة أثناء الحروب ظهرت عدة معايير لتصنيف سفن العدو ونذكر منها:

أ - معيار الجنسية: إذ القائلون بهذا المعيار يعتبرون السفينة التي تحمل راية بلد عدو هي سفينة عدوة، غير أنهم واجهوا مشكلة السفن التي تحمل راية البلد العدو ولكنها مملوكة لشخص من جنسية مختلفة ومسجلة في ميناء غير ميناء بلد العلم.

ب - معيار الملكية: وهو أنه متى كان مالك السفينة ينتمي إلى البلد العدو فتصبح السفينة عدو، غير أن هذا المعيار واجه عراقيل.

ت - معيار ميناء القيد: وهو المعيار الأكثر ملائمة إذ أنصاره يعتبرون أنه متى كانت السفينة مسجلة في ميناء دولة العدو فهي تساهم في جباية البلد وبالتالي ازدهاره، إذن تعتبر في هذه الحالة عدو وبغض النظر عن جنسيتها أو جنسية مالكتها¹³⁹.

136 - هاني دويدار : المرجع السابق، ص66.

137 - René Rodière; op cit, n°23.

138 - ج.ر عدد 47 سنة 1988م.

139- Hada Bekkouche :«L'évolution du droit de la propriété dans l'ordre international »: éd O.P.U; 1992, p 505.

ث - معيار البضاعة المشحونة: أي متى كانت البضاعة المشحونة على متن السفينة موجهة للدولة العدو فيجب إيقافها مهما كانت جنسيتها أو جنسية مالكيها وحتى ميناء تسجيلها¹⁴⁰.

الفصل الثاني: الأمن البحري

إنّ الغرض من استغلال السفينة في البحر هو تحقيق منافع في مختلف الميادين، ولإدراك ذلك لابد أن تتم الرحلة البحرية بسلام للوصول إلى الهدف المنشود دون التعرض لخسائر سواء مادية أو بشرية. وسعياً لذلك أقدم المجتمع الدولي على الالتفاف حول تنظيم قواعد الأمن البحري باعتباره هدفاً مشتركاً، وأثمر ذلك عن شيئين أساسيين يتعلق الأول بالسفينة ذاتها ألا وهو الاعتراف بمؤسسات التصنيف، والشئ الثاني يتعلق بسلامة الملاحة البحرية وهو وضع ضوابط لهذه الأخيرة.

المبحث الأول: تصنيف السفن

إنّ تصنيف السفن يقضي بإعطاء السفينة درجة متعارف عليها في التجارة البحرية كأن تكون درجة أولى أو ثانية أو ثالثة وهكذا، وتحسب درجة السفينة تبعاً لمئانتها، قدمها، نوع الوقود المستخدم في تشغيلها¹⁴¹، وهذه الدرجة تعبر عن قيمة السفينة وهذه القيمة لا تترجم مالياً وإنما تعكس مدى الثقة التي يمكن منحها للسفينة¹⁴². وتقوم بتصنيف السفن مؤسسات مختصة تتمتع بثقة عالية في هذا المجال.

المطلب الأول: مؤسسات التصنيف

تعمل على منح هذه الدرجة مؤسسات خاصة معروفة عالمياً تدعى مؤسسات التصنيف¹⁴³، وهي تتمتع بسمعة جيدة وكفاءة احترافية ونزاهة لدرجة تمنحها نوعاً من الاعتراف الرسمي¹⁴⁴. وأكبر مؤسسات التصنيف اليوم تجتمع ضمن الجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف¹⁴⁵ التي تسهر على نوعية خدمات هذه المؤسسات وتعمل على توحيد قواعدها وتنظيماتها، وهذا ما يمنع المنافسة غير المشروعة بين أعضائها. كما لها

¹⁴¹ - لطيف جبر كورمان : « القانون البحري »، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996م، ص 37.

¹⁴² - René Rodière; op cit, p 60.

¹⁴³ - Les sociétés de classification les plus importantes sont : lloyds register of shipping : Londres, Royaume Uni. Germanisher Lloyds : Hambourg, Allemagne. American bureau of shipping : New York, USA. Nippon Kaiji Kyokai : Tokyo, Japon. Bureau Veritas : Paris, France. Registro italiano : Bureau Italien. Nordisk bureau : Bureau Scandinave. In le phare : n°101 sep 2007.éd KGN multimédia. p11.

¹⁴⁴ - Antoine Vialard; op cit, p52.

¹⁴⁵ - I.A.C.S. l' Association Internationale des Sociétés de Classification.

وظيفة الحماية الاقتصادية لأعضائها في مواجهة ما يعرف بمؤسسات المجاملة¹⁴⁶. كما أن الجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف تشغل منصب عضو استشاري في المنظمة الدولية البحرية.

إن مهام مؤسسات التصنيف أخذت تتنوع بتطور التكنولوجيا من جهة، ومن جهة أخرى بسبب تدخل الحكومات في الأمن البحري بخلق اتفاقيات دولية مختلفة طيلة القرن العشرين¹⁴⁷.

تكون هذه المؤسسات حاضرة أثناء عملية البناء من خلال المصادقة على مخطط السفينة وتفتيش ورشة البناء ومراقبتها. كما تكون حاضرة أثناء عمليات التجريب، وهي تصدر شهادات الأمان المطابقة للمعايير المحددة عن طريق الاتفاقية الدولية لإنقاذ حياة البشر في البحر (SOLAS)¹⁴⁸.

كما تلزم السفن بالتقدم لإجراء معانيه لمعايير الأمان بصفة دورية حتى يتمكن الخبراء من وضع تقرير عن قيمة السفينة¹⁴⁹.

ويعبر عن درجة السفينة بأرقام وحروف ورموز حسب تقدير كل مؤسسة، وتبرز أهمية حصول السفينة على شهادة تبين درجتها في أن هذه الشهادة :

1. دليل على صلاحية السفينة للملاحة وهو لا يعتبر دليلا قطعيا إنما يمكن الطعن فيه على أنه يقع على الطاعن أن يثبت ما يدعيه.

2. تختلف أجور النقل حسب درجة السفينة ومقدرتها على مواجهة أخطار البحر ومدى الأمان على الأشخاص والبضائع¹⁵⁰.

3. كسب ثقة المؤمنين لتأمين السفينة من مخاطر البحر إذ كلما حصلت السفينة على درجة عالية لم تواجه صعوبات في الحصول على تأمين بحري¹⁵¹.

¹⁴⁶ - Zavoreo Zeljana : « Le rôle des sociétés de classification (exemple bureau veritas) »; mémoire pour le D.E.S.S de droit maritime et des transports, université de droit d'économie d'Aix Marseille; 2004. p96.

¹⁴⁷ - Zavoreo Zeljana, préc.

¹⁴⁸ - Revue le Phare, préc et Zavoreo Zeljana; op cit, p121.

¹⁴⁹ - Antoine Vialard, préc.

150 - لطيف جبر كوماتي : المرجع السابق . ص 38.

¹⁵¹ - Revue Le phare; préc. Et Antoine Vialard, préc.

4. انخفاض أقساط التأمين عليها نظرا لضآلة المخاطر التي تتعرض لها¹⁵².

تنقسم مهام مؤسسات التصنيف أساسا إلى قسمين :

أولاً: الخدمات الخاصة : وفي هذا النوع من الخدمات يكون الزبون شخصا طبيعيا أو معنويا غير الدولة، حيث تتصرف مؤسسة التصنيف باسمها لمعاينة المطابقة لقواعدها الخاصة الموضحة في اللوائح.

ثانياً: الخدمات التأسيسية : ففي هذه الحالة الزبون هو الدولة التي تعترف بمؤسسة التصنيف كتنظيم مؤهل لمراقبة السفن التي ترفع علمها. هنا مؤسسة التصنيف تعمل باسم الدولة فهي تمارس مهامها بتفويض من الدولة، وعليه تطبق التنظيم الوطني والدولي¹⁵³.

والسؤال الذي يثور حول المؤسسات التصنيف يدور حول طبيعة المسؤولية التي تقع على هاته المؤسسات في حالة التقدير الغير صحيح لدرجة السفينة الذي ينتج عنه إلحاق ضرر بالبضائع أو الأشخاص في حالة ما حصلت السفينة على درجة تفوق قيمتها الفعلية. هنا قسم الفقه المسؤولية إلى نوعين حسب الأطراف المتضررين إذ هناك أطراف متعاقدة مع المؤسسة وأطراف غير متعاقدة معها، وعلى هذا الأساس يقع على عاتق المؤسسة مسؤولية تعاقدية ومسؤولية تقصيرية.

أ - المسؤولية التعاقدية:

وهي التي تنتج عن العلاقة بين شركة التصنيف ومالك السفينة بناء على العقد المبرم بينهما لتصنيف السفينة الذي يكون المرجع في حالة حدوث إهمال من جانب الشركة في إجراء عملية التقدير وتحديد درجة السفينة مع مراعاة أن التزام الشركة لا يعدو أن يكون التزاما بوسيلة ويجوز لهذه المؤسسات أن تضع شروطا لإعفائها من المسؤولية وفقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية وتؤدي هذه الشروط إلى الإعفاء إلا في حالة إثبات الغش أو الخطأ الجسيم¹⁵⁴.

¹⁵² - محمود مختار بربري : « قانون التجارة البحرية »، دار النهضة العربية، 1999م، ص 06.

¹⁵³ - Zavoreo Zeljana ; op cit, p 129.

¹⁵⁴ - محمود مختار أحمد بربري : المرجع السابق. ص 65.

ب- المسؤولية التقصيرية:

أي المسؤولية اتجاه الغير المتضرر جراء إخلال مؤسسة التصنيف بمهامها، كالجهاز، المستأجر، شركة التأمين... في هذه الحالة يجب مراعاة عدم حجية شروط الإعفاء من المسؤولية في مواجهة الغير إن كان منصوص عليها في العقد. وهنا يقع عبء اثبات الخطأ على الضحية، وكذلك الضرر والعلاقة السببية بينهما. وإن كان العميد Ripert يرى أن إدراج مثل هذه الشروط يعتبر إنذارا عن مصداقية التصنيف. وأخيرا تجدر الإشارة إلى أنه في إطار الخدمات التأسيسية الدولة تمارس دعوى الرجوع على المؤسسة¹⁵⁵.

المطلب الثاني: تصنيف السفن في التشريع الجزائري

لقد نص المشرع على درجة السفينة في مواضع متعددة من القانون البحري مما يعكس اهتمامه بجودة الأسطول التجاري الوطني، حيث نص في المادة 200 على أنه يتعين على السفينة أن تحمل على متنها «...شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة» ، وهي ما يعادل درجة السفينة التي أسند إصدارها إلى أحد أكبر المكاتب المختصة عالميا ويتعلق الأمر بشركة فريتال (Vérital) التي أنشأت بموجب قرار عن وزارة النقل مؤرخ في 01 جوان 1989م يتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال" التي تحولت لاحقا إلى مؤسسة عمومية اقتصادية شركة بالأسهم E.P.E S.P.A الدولة ممثلة فيها بوزارة النقل¹⁵⁶.

وإلى جانب مهام المراقبة المنوطة بهذه الشركة في ميدان الطيران والصناعات فإنه في المجال البحري تمارس الشركة مهامها كممثل لمكتب فريتاس Bureau Véritas عن طريق مديريته " سفن في الخدمة " وحسابه الخاص بصفته مكتب خيرة لمتابعة بناء السفن الجديدة، المساعدة التقنية، إجراء الخبرة إلى جانب نشاطاته خارج التصنيف. هذه المديرية مكلفة بالقيام لحساب مكتب فريتاس كما لصالح مؤسسات تصنيف أخرى بزيارات خاصة وسائطية، سنوية، دورية، ظرفية أو غيرها في إطار تصنيف السفن.

¹⁵⁵ - Zavoreo Zeljana, op cit, p129.

¹⁵⁶ - Voir : www.verital.dz

كما تقوم بموجب قانونها الأساسي ولحساب هيئات بحرية أخرى بزيارات ومهام تفتيش مرتبطة بالاتفاقيات مع المنظمات الدولية البحرية، أو مرتبطة بالاتفاقيات مع المكتب الدولي للعمل، أو مرتبطة باتفاقيات جديدة تستوجب التدخل.

إلى جانب مهمة التصنيف تقوم الشركة بمتابعة البناءات الجديدة ، المساعدة التقنية للمجهزين ، تقديم الخبرة التقنية، التكوين البحري الداخلي والخارجي، السهر على تطبيق الأحكام المتعلقة بالنشاط البحري وتقديم النصائح في المجال البحري.

المبحث الثاني : أوراق السفينة والعلامات الخارجية

حرصا من المشرع الجزائري على إبقاء رقابته مستمرة على السفينة حتى وإن كانت في عرض البحر ، سواء من طرفه أو من طرف كل من يحق له ذلك¹⁵⁷ أوجب حمل وثائق خاصة بالسفينة، إلى جانب ذلك ألزم السفن الجزائرية بوضع علامات خارجية مميزة حتى يتسنى تمييز السفن عن بعضها البعض.

المطلب الأول : أوراق السفينة

نص المشرع الجزائري على ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز وثائق تسمح للربان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على الصعيد الوطني والدولي. ومن بين هذه الوثائق ما يخص الحالة المدنية للسفينة¹⁵⁸ حيث ورد في نص المادة 189 ق. ب. ج :

« كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية ، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية.

وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ- شهادة الجنسية .

ب- دفتر البحارة¹⁵⁹ .

ج- رخصة أو بطاقة المرور.».

ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة¹⁶⁰ . وينصرف هدف شهادة

الملاحة إلى:

1. السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام القانون البحري الجزائري والنصوص المتخذة لتطبيقه،

بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.

2. إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع ووصف الملاحة الممارسة.

¹⁵⁷ - انظر أدناه.

¹⁵⁸ - Antoine Vialard; op cit, p 272.

¹⁵⁹ - والأصح هو دفتر الطاقم، انظر الصياغة باللغة الفرنسية.

¹⁶⁰ - م 190 ق. ب. ج.

3. التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 من القانون البحري الجزائري .

4. التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية¹⁶¹ .

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء¹⁶² . كما يجب أن تقدم شهادة الملاحة عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعوان المراقبة في البحر أو في الميناء، ويجب أن يؤشر عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية عند كل محطة توقف¹⁶³ ، كما على السفينة حمل الوثائق الخاصة بالطاقم والبحارة العاملين على متنها لإثبات هوياتهم ووثائق متعلقة بالبضاعة المشحونة كعقد النقل، سند الشحن وشهادة التأمين¹⁶⁴ .

وإلى جانب الوثائق المذكورة سابقا تلتزم السفن الجزائرية بأن تحمل على متنها : شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافر، الشهادة النظامية للمعاينات المفروضة ، دفتر السفينة ، يوميات الماكينة والراديو ، الوثائق الجمركية والصحية و جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة¹⁶⁵ .

المطلب الثاني : العلامات الخارجية

إن أبرز علامة خارجية على الإطلاق هي الراية الوطنية التي تلتزم كل سفينة حصلت على الجنسية الجزائرية وفق القانون أن ترفعها، غير أن الحالات التي عرفتها الحياة العملية والتي يمكن أن تتفقت فيها السفن من رفع الراية التي تطابق جنسيتها الفعلية دفعت إلى تبني علامات خارجية أخرى تهدف إلى إظهار هوية السفينة الحقيقية. وحرصا من المشرع الجزائري على إظهار هوية السفينة بشكل لا لبس فيه نص على ضرورة

¹⁶¹ - م 195 ق. ب. ج .

¹⁶² - م 195 ق. ب. ج .

¹⁶³ - م 196 ق. ب. ج .

¹⁶⁴ --Antoine Vialard, préc.

¹⁶⁵ - م 200 ق. ب. ج .

وضع العلامات الخارجية بأحرف عربية ولاتينية¹⁶⁶. وتتمثل هذه العلامات أساسا في الاسم الذي يجب أن يوضع على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه، وذلك لتمييز كل سفينة من الأخرى، ولا مجال هنا لتشابه الأسماء إذ أنه من شروط منح الاسم ألا يكون قد سبق منحه. إلى جانب الاسم يكون ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها، إذ بمعرفة ميناء التسجيل تتحدد دائرة الاختصاص القضائي. كما يمكن لكل من يهمله الأمر الاطلاع على سجل السفينة في ميناء التسجيل.

بالإضافة نص المشرع على أنه كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها¹⁶⁷.

¹⁶⁶ - م 15 ق. ب. ج.

¹⁶⁷ - م 24 ق. ب. ج.

المبحث الثالث: ضوابط الملاحة البحرية

إنّ الإجماع على وجوب قيام المنشأة بالملاحة البحرية لإصباح صفة السفينة عليها يخضع لضوابط اعتنت المنظمة البحرية الدولية بتقريرها وتأطيرها من خلال لجنتين أساسيتين هما لجنة السلامة البحرية ولجنة البيئة البحرية وكل منهما وضعت ضوابط للملاحة البحرية.

المطلب الأول: ضوابط الملاحة البحرية الخاصة السلامة البحرية

وهي عبارة عن جملة من التدابير التي تجب مراعاتها سواء من السفينة نفسها أو من قبل دولة العلم من خلال الواجبات الملقاة على عاتقها. وتتضمن أساسا موضوع مراقبة صحة وسلامة وبناء السفن، ويمكن حصر هذه الضوابط في كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والحفاظة على الأرواح ومنع التصادم البحري مع ما يقتضي ذلك من مؤهلات لربابنة السفن وأطقمها. وهذا الاهتمام يظهر جليا معاهدة 02 جانفي 1914م المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري إثر حادثة غرق سفينة TITANIC سنة 1912م وتلتها معاهدة لندن سنة 1929م المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار، وتبعتها معاهدة 10 جوان 1948م ومعاهدة 17 جوان 1960م لنفس الغرض¹⁶⁸، وكلها تصب في موضوع أمن السفن وكل ما يتعلق ببنائها واستقرارها ومختلف الاختبارات الواقعة عليها وأجهزتها وقواعد السلامة ووسائل الإنذار وخدمات الأرصاد الجوية وغير ذلك من أحكام السفينة¹⁶⁹.

وبقيت الأحكام تتطور وفق تطور تقنيات البناء واستغلال السفن وما يتبع ذلك من تعديلات على الاتفاقيات إلى غاية سنة 1974م أين تمكنت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية من اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار « SOLAS سولاس » في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974م ودخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1980م وتعتبر أهم اتفاقية تتضمن قواعد إلزامية في هذا المجال. والجدير بالذكر أيضا أنّ موضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي أوردته معاهدة "سولاس" قد لقي بدوره تعديلات عديدة سواء بإضافة أحكام أخرى للمعاهدة نفسها جاءت في ملحقين هما:

¹⁶⁸ - صادقت عليهما الجزائر عليهما بموجب المرسوم رقم 63-345 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م الصادر بـ ج.ر عدد 66 سنة 1963م.

¹⁶⁹ - لخضر زازة: «الوضع القانوني السفن في منطقة البحر الاقليمي»، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة السانية وهران. 2009-2010. ص 126.

الملحق الأول بلندن بتاريخ 17 فيفري 1978م، والملحق المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 11 نوفمبر 1988م¹⁷⁰ أو في شكل جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها اتفاقية "سولاس" سالفه الذكر.

ومن هذه الاتفاقيات يمكن ذكر كل من: الاتفاقيات الدولية المؤرخة في 27 افريل 1979م الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بامبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية "Immarsat" الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976م، الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (sarsat/cospas) الموقع بباريس بتاريخ 01 جويلية 1988م، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ 10 مارس 1988م، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997م¹⁷¹.

ولعل أهم إنجاز حققته المنظمة البحرية الدولية من خلال مؤتمرها سنة 2002 هو إصدار المدونة

الدولية لتسيير سلامة السفن و الموانئ ISPS code

The International Ship and Port facility Security code

يهدف أساسا إلى ضمان التأمين التام لسلامة السفن و الموانئ و الملاحة ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها والمقاييس الواجب اتخاذها لمواجهة كل حالة على حدا. والجديد في هذا التدوين الذي دخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 2004م أنه يركز على مبدأ الاحتياط قبل وقوع الجرم وليس على مبدأ القمع والتدخل بعد وقوع الحادث.

إلى جانب ما سبق اهتمت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982م بكفاءة الضباط في تأمين الملاحة البحرية و تطبيق ضوابط و شروط السلامة بأن أوجبت على دولة العلم تكوينهم وتأهيلهم بالصورة التي تمكنهم من تأدية مهامهم على أكمل وجه¹⁷².

فضلا عن سحب الاختصاص في مجال التشريع المتعلقة بمؤهلات الربانية و ضباط السفن و وطاقمها من التشريع الداخلي وتدويله بموجب المادة 27 من الاتفاقية بعد عدة اتفاقيات تنظم مختلف جوانب الموضوع.

¹⁷⁰ - المصادق عليهما من طرف الجزائر على التوالي: الأول بموجب المرسوم 510-83 المؤرخ في 27 أوت 1983م: ج. ر. عدد 36 سنة 1983م. والثاني بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 م: ج. ر. عدد 03 سنة 2000م.

¹⁷¹ - وهي كلها اتفاقيات صادقت عليها الجزائر على التوالي.

¹⁷² - المادة 3/94/ب/4. ج من نص الاتفاقية.

وبهذا الخصوص اهتم المشرع الجزائري برابنة السفن من حيث شروط التحاقهم بالمهنة وتكوينهم والسلطات المخولة لهم، إذ يتولى الربان السلطة على كافة الأشخاص البحريين على متن السفينة¹⁷³. كما يتعين على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها، ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمنصوص عليها قانونا¹⁷⁴. بالإضافة فإن الربان مؤهل لبحث ومعاينة المخالفات المرتكبة على متن السفينة التي يشرف عليها¹⁷⁵.

ولقد كان لكارثة « Amoco cadys » أثرا بالغا على عدد من المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية يعتبر موضوع القيادة أهمها، ففي 16 مارس 1978م جنحت ناقلة البترول العملاقة «Amoco cadys» على السواحل الفرنسية متسببة في كارثة بيئية بسبب إرهاب الطاقم، مما دفع بالحكومة الفرنسية إلى استدعاء 13 حكومة أوروبية إلى جانب المنظمة الدولية البحرية الاستشارية و منظمة العمل الدولية لعقد مؤتمر دولي يبحث في أسباب الكارثة، و خلص إلى إصدار توصيات بزيادة الكفاءة في التحكم والإشراف، ثم تلاه وضع مذكرة تفاهم خاصة بنظام رقابة الدولة على الميناء إلى أن وُضعت الاتفاقية الدولية بهذا الخصوص و يتعلق الأمر باتفاقية لندن سنة 1978م المعروفة بـ STCW¹⁷⁶ التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 24 افريل 1984م.

المطلب الثاني : ضوابط منع المصادمات البحرية و حماية البيئة البحرية

إنّ منع التصادم البحري يركز أساسا على مدى التزام إشارات وقواعد السير في البحر ، ومتى كانت هذه الأخيرة واضحة ومتفق عليها تحققت سلامة الرحلة البحرية ، بما أنّ الأمن البحري ذو طبيعة عالمية حيث لا يعقل أن يسمح لكل دولة أن تعتمد لنفسها إشارات و قواعد للسير في البحار تختلف عن باقي الإشارات والقواعد التي تستعملها بقية الدول ، لذلك اقتضت الضرورة توحيد القواعد التي تحكم السير في البحار منعا للفوضى وتفاديا للمصادمات، فتم إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر سنة 1910م المعدلة عام 1929م ثم معاهدة منع التصادم في البحر لعام 1948م تلتها معاهدة لندن بتاريخ 17 جوان 1960م.

173 - المادة 452 ق.ب.ج.

174 - المادة 453 ق.ب.ج.

175 - المادة 557 ق.ب.ج.

176 - Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers.

وقد بادرت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية بدورها في الفترة الممتدة بين 04 و 20 أكتوبر سنة 1972م إلى عقد مؤتمر دولي ضم 46 دولة بوفود رسمية و مراقبين عن المنظمات الحكومية وغير الحكومية بغرض تعديل القواعد التي تضمنتها معاهدة منع المصادمات لعام 1960م وانتهى المؤتمر بإبرام معاهدة 01 جانفي 1972م بخصوص منع التصادم في البحر وهي تتضمن 38 قاعدة موزعة على 5 أجزاء.

أما ما يخص منع التلوث البحري فقد حظي هذا الموضوع باهتمام كبير سواء من قبل التشريعات الداخلية أو من طرف القانون الدولي العام بصفة عامة وقانون البحار بصفة خاصة، إضافة إلى الاتفاقيات العامة التي أولت اهتماما خاصا بموضوع تلوث البيئة.

وتوج هذا الاهتمام بإبرام أشمل وأوسع اتفاقية في الميدان ويتعلق الأمر باتفاقية «MARPOL» ماريبول» في لندن بتاريخ 08 أكتوبر 1973م بمبادرة من المنظمة الدولية البحرية نقحت لاحقا بروتوكول سنة 1978م وبروتوكول سنة 1997م. وجاءت هذه الاتفاقية عقب مسار حافل بمحاولات التقنين و التوحيد الدولي لقواعد منع التلوث البحري تعود إلى العشرينيات من القرن الماضي بدعوة من الولايات المتحدة الأمريكية لعقد المؤتمر الدولي لمنع تلويث البحار بواشنطن عام 1926م. إذ كان يهدف إلى تقريب وجهات النظر بالنسبة لبعض المسائل التقنية ، حيث أن مصادر التلوث التي كانت معروفة في ذلك الوقت هي السفن والمنشآت الأرضية وأرصفت الشحن و التفريغ في الموانئ ، مضاف إليها مصادر التلوث من البحر وكانت عادة ما تتكفل بها التشريعات الوطنية كل على حدة.

وإن لم يتمكن المؤتمر من توحيد وجهات نظر الدول المجتمعة ، فقد اقتصر على معالجة تلويث البيئة البحرية بالزيت من طرف السفن ، وانتهى بإبرام معاهدة عام 1962م التي وإن لم يكتب لها الدخول حيز النفاذ إلا أنها نبهت إلى مثل هذه المشكلة وتفاقمها وضرورة مكافحتها، كما أنذ بعض ناقلات البترول التزمت اختياريا بما جاء بمشروع هذه الاتفاقية، وبدأت الدعوات توجه من قبل ملاك السفن في عدد من الدول لاتباع قواعدها.

وبالرغم من المحاولات التي تلت معاهدة 1926م و التي لم تدخل حيز التنفيذ أصلاً، ويذكر منها كلا من مشروع معاهدة تناولته الجمعية العامة لهيئة الأمم عام 1935م بناء على ما قدمته لجنة خبراء متخصصة ، إلا أن هذه المحاولات لم تقدم نتيجة تذكر ، وانتظر حتى تم إبرام اتفاقية منع تلويث البحر بالزيت في لندن بتاريخ 12 ماي 1954م ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 26 جويلية 1956م، كما شكلت الثمانية مبادئ جوهرية في مسار الحماية الدولية للبيئة لا سيما من التلوث الناجم عن السفن.

وبالنظر إلى العدد المحدود من الدول التي انضمت إلى معاهدة 1954م والتي لم تتجاوز 12 دولة لم يبلغ حجم حمولة سفنها سوى نصف حمولات الناقلات العالمية ، فقد بدا من الراجح أيضاً التفكير في مبادرة أخرى لتباحث هذا الموضوع، وكان مؤتمر كوبن هاجن لعام 1959م تجسيدا لها.

وقد قامت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية ، على إثر تأييد أعمالها من طرف مؤتمر كوبن هاجن لعام 1959م بالدعوة إلى عقد مؤتمر آخر ينظر في موضوع تلويث السفن للبحر بالزيت ، و انعقد هذا الأخير في لندن بين 26 مارس إلى 13 ابريل 1962م وتوصل إلى إجراء تعديلات على معاهدة 1959م تتضمن جملة من الأحكام خاصة ما تعلق منها من ناقلات الزيوت و مخلفاتها المتجمعة الثقيلة¹⁷⁷.

وبالرغم من الجهود الدولية الأخرى التي سمحت بإجراء تعديلات على اتفاقية 1954م، إلا أن هذه الجهود كلها بقيت في شكل تعديلات ، واعتبرت بالتالي معاهدة 1954م العمود الفقري لكل الجهود العالمية التي عنيت بمجال تلوث البيئة البحرية.

وقد استمرت الجهود الدولية على هذا المنوال حيث انعقد مؤتمر بروكسيل لعام 1969م وحضرته 48 دولة منها دولتان عربيتان هما مصر و سوريا، وأسفر هذا المؤتمر على اتفاقيتين هما :

- الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت.
- والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار بزيوت البترول.

¹⁷⁷ - لخصر زازة : المرجع السابق. ص 128.

وقد شكلت الاتفاقيتين معا نظاما منسجما مع اتفاقية 1954م بتعديلات استلهمت منها الدول معظم فحوى نصوصها الداخلية التي يتعين على السفن الناقلة أن تراعيها سواء ما تعلق منها ببناها أو من طريقة ملاحتها¹⁷⁸.

178 - لخضر زازة: نفس المرجع.

الباب الثاني : النظام الدولي للسفينة

يُقصد بالجنسية العلاقة القانونية في إطار القانون العام التي تربط بين الدولة وشخص طبيعي على أساس رابطة الولاء، وتنشأ بينهما مجموعة من الحقوق والواجبات المتبادلة التي تحتفظ الدولة بتنظيمها. وعلى غرار هذه العلاقة تنشأ رابطة بين السفينة والدولة التي تحمل علمها شرط ألا تكون هذه المقاربة بين الجنسية والعلم جبرية أو صورية.

وقد اعتبر بعض الفقهاء أنّ الجنسية تطبق مجازاً على السفن، إذ حسب رأيهم يتعلق الأمر بـ "جنسية مستعارة" باعتبارها لا تعبر حقيقة عن العلاقة القانونية القائمة¹⁷⁹، فيما تمسك آخرون بضرورة حصول كل سفينة على جنسية¹⁸⁰ إذ يشبهون جنسية السفينة بجنسية الأشخاص، ويفسرون موقفهم بفكرة أنّ: «كل تصرف إنساني يمارس تحت رقابة دولة معينة، وفي هذا الصدد يجب التفرقة بين تصرفات المواطنين وتصرفات الأجانب».

وإن كان الفقه عامة يلجأ إلى هذه المقاربة بين جنسية الأشخاص وجنسية السفن، فإنه لا بدّ من مراعاة خصوصيات السفن في اكتساب الجنسية التي يكتسبها الأشخاص بالميلاد أو بالتجنس.

وعلى هذا الأساس نصت المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982م والمستوحاة من نص المادة 05 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار الموقعة سنة 1958م على أنه:

- 1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيلها في إقليمها وللحق في رفع علمها. ويكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.
- 2- وتصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.»

وهذا النص يؤكد مبدأً أساسياً مؤداه أنّ لكل دولة بتشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها بإقليمها وإعطائها الحق في رفع علمها.

¹⁷⁹ - Pinto : «Les pavillons de complaisance». J.D.I. 1960. p 351.

¹⁸⁰ - Martine Rémond Gouillond : «Droit maritime»; éd Pedon, Paris. 1988. p53.

وهذا المبدأ غير متنازع عليه، إذ سبق أن أعلنه القضاء الدولي وذلك في حكم التحكيم الذي أصدرته محكمة التحكيم الدائمة في لاهاي بتاريخ 05 أوت 1905م والذي أقر بأن لكل دولة أن تقرر لمن تمنح الحق في رفع علمها وتحديد القواعد التي يخضع لها منح هذا الحق¹⁸¹.

وإن كان يبدو من الإشكال تنظيم العلاقة القانونية الحقيقية بين السفينة ودولة العلم رغم كل الاهتمام الذي عنيت به هذه المسألة، فإن المعضلة تكمن في تنظيم العلاقة بين السفن التي تربطها بدولة العلم علاقة صورية، خصوصا فيما يعرف بظاهرة **أعلام المجاملة**. وكذلك العلاقة القانونية التي تربط السفن بمنظمات وهيئات دولية مستقلة عن الدول غير أنها ليست لها سيادة ترقى إلى سيادة الدول.

¹⁸¹ - Maurice-René Simonnet ; « *La convention sur la haute mer* »; Paris, L.G.D.J. 1966. p59.

الفصل الأول : نظام جنسية السفينة

يتم دراسة الأسس العامة لاكتساب الجنسية ثم جنسية السفينة في التشريع الجزائري.

المبحث الأول: الأسس العامة لاكتساب الجنسية

تختلف الدول في المعيار الذي بمقتضاه تمنح للسفينة الجنسية، فإن كان الظاهر أنّ للدولة مطلق الحرية في تحديد شروط اكتساب السفن لجنسيتها، فهذه الحرية لا تخرج عن دائرة تحقيق المصالح الوطنية وفقا لما هو متوافر من معطيات اقتصادية، سياسية أو اجتماعية. وإن كانت الدولة استقرت على معيار معين لمنح الجنسية وفق ما تفرضه المعطيات، فهذا الاستقرار ليس أبديا إنما تغير المعطيات التي أدت إلى اعتماد هذا المعيار تؤدي حتما إلى تبني معيار جديد يتوافق مع الظروف الجديد. وعلى هذا الأساس ظهرت عدة ضوابط لمنح الجنسية للسفينة أهمها:

ضابط البناء الوطني، ضابط الطاقم الوطني، ضابط الملكية الوطنية.

المطلب الأول : ضابط البناء الوطني

ومفاد هذا الضابط أنّ الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، أي أن تكون هذه الدولة قد أحرزت تقدما في مجال صناعة السفن¹⁸²، أما إذا كانت الدولة لا تتوفر على مثل هذه الصناعة أو كانت صناعة السفن في مهدها فلا يتصور أن تمنح الدولة جنسيتها بناء على ضابط البناء الوطني، وإلا أدى ذلك إلى تقلص عدد السفن التي تحمل جنسيتها¹⁸³.

إنّ هذا المعيار كما هو واضح لا تشترطه سوى الدول التي تقدمت فيها صناعات السفن إلى درجة تغطية حاجاتها فعمدت بذلك إلى حماية تلك الصناعات و جعلها بمنأى عن المنافسة الخارجية ومن ثم فإنّ هذا المعيار لا علاقة له بالجوانب القانونية المترتبة عن الجنسية فهو معيار ذو بعد اقتصادي يهدف إلى تعزيز الحماية لاقتصادها و تجارتها.

182 - حمدي الغنيمي : المرجع السابق. ص 14.

183 - جلال وفاء محمددين: المرجع السابق. ص 57.

و معظم الدول تتفاوت في أخذها بهذا المعيار كما سلفت الإشارة بالقول تبعا لحاجاتها لأساطيل بحرية من عدمه، فإذا أخذنا المادة 46 من القانون البحري الجزائري مثلا وهي التي تنص على أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه، سنلاحظ أنّ المشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني فهو يقبل السفن التي بنيت خارج إقليمه وبمنحها الجنسية الجزائرية مراعيًا بذلك حاجة الجزائر إلى أسطول بحري تجاري.

ومن أهم التشريعات التي كانت تأخذ بشرط البناء الوطني التشريع الانجليزي عام 1660م إلى غاية صدور قانون الملاحة البحرية سنة 1894م. وكذلك التشريع الفرنسي سنة 1793م حتى سنة 1866م¹⁸⁴. كما أنّ القانون الأمريكي كان يشترط أن تكون السفينة قد تم بناؤها في الولايات المتحدة الأمريكية إلى غاية صدور قانون 1912م الذي أجاز تسجيل السفينة ذات البناء الأجنبي تحت العلم الأمريكي متى كان عمرها خمس سنوات على الأقل، وتم تعديل هذا الوضع بقانون عام 1914م الذي لم يجعل لمكان بناء السفينة أهمية في اكتساب الجنسية¹⁸⁵.

ومن مزايا شرط البناء الوطني كأساس لمنح الجنسية أنه يساعد على تشغيل عدد كبير من العمال الوطنيين والقضاء على البطالة بينهم. بل إنّ بعض الدول البحرية كانت تفرض على ترسانتها البحرية عدم مساعدة الأجانب في بناء السفن رغبة منها في الحفاظ على الأسرار وإضعافا للمنافسة الأجنبية في ميدان الملاحة البحرية.

كما أنّ بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية تحرص على أن يكون بناء السفن بالطريقة التي يسهل بها تحويلها إلى سفن حربية في أوقات الأزمات والحروب.

وأخيرا فإن هذا الشرط أصبح في أفول في العصر الحديث بعد أن قامت الكثير من الدول ومنها الصناعية بالعدول عنه، فالدول البحرية تقوم بتشجيع شراء السفن الأجنبية لكي يتسع نطاق أسطولها التجاري بما يسمح بزيادة نفوذها التجاري في العالم¹⁸⁶.

184 - علي البارودي: "القانون البحري"، الدار الجامعية، بيروت 1988. ص74.

185 - جلال وفاء محمددين: المرجع السابق. ص58.

186 - جلال وفاء محمددين: نفس المرجع.

المطلب الثاني: ضابط الطاقم الوطني

وهو الضابط الذي بمقتضاه تفرض الدولة ضرورة تمتع طاقم السفينة بجنسيتها أي الربان والضباط ونسبة كبيرة من الملاحين، لأن هؤلاء هم الذين يعهد إليهم بإدارة السفينة والمحافظة على سائر المصالح التي تمتلها. وهو الشرط الذي تتمثل فيه رابطة الولاء البشري للسفينة في أعالي البحار¹⁸⁷.

لذلك لا تتردد الدولة في اشتراط هذا الشرط متى توفر لديها ما يكفي من الرجال المدربين على إدارة السفن والقيام بأعمال البحر. وهنا تظهر فائدته العملية في تشغيل عدد كبير من المواطنين في مجال الأعمال البحرية.

غير أن الفقيه Rodière يرى أنه : « لا يجب القول بأن السفينة تكون فرنسية إذا كان طاقمها فرنسيا، وإنما إذا كانت فرنسية فلا يجب أن يكون طاقمها إلا فرنسيا »¹⁸⁸.

أما الدول الناشئة التي لا تتوفر على رجال البحرية المدربين سواء عددا أو كفاءة، فقد تشترط على الأقل نسبة معينة يترك تحديدها للوزير المختص حتى يمكن تعديلها تبعا لتغير ظروف الدولة وإمكاناتها البشرية. وتحرص جميع الدول على أن يكون الربان والضباط البحريين بوصفهم القيادة الحقيقية للسفينة من المتمتعين بجنسيتها، أما البحارة فإنّ الدول تكون أقرب إلى التسامح في نسبة الأجانب منهم¹⁸⁹ أو حتى إغفال هذه النسبة مطلقا¹⁹⁰.

¹⁸⁷ - علي البارودي : المرجع السابق، ص75. وحمدي الغنيمي: المرجع السابق. ص 17.

¹⁸⁸ - « Il ne faut pas dire que le navire est français s'il est monté par un équipage français; mais que s'il est francisé il doit être monté par un équipage français », René Rodière; op cit , p53.

¹⁸⁹ - المواد 413 و414 ق.ب.ج .

¹⁹⁰ - جلال وفاء محمددين : المرجع السابق، ص59.

المطلب الثالث: ضابط الملكية الوطنية

الملكية هي مناط السلطة الحقيقية التي تباشر على السفينة وتحدد مصيرها وكيفية استغلالها، لذا كثير من الدول تشترط لمنح السفينة جنسيتها أن تكون مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها، وذلك حتى تضمن رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية¹⁹¹، إذ شرط الملكية الوطنية يضمن التبعية الاقتصادية للسفينة لدولة الجنسية. فالسفينة تشكل ثروة قومية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها¹⁹².

وغالبية القوانين الحديثة تشترط الملكية الوطنية للسفينة كأساس لمنح الجنسية. فعلى سبيل المثال القانون الفرنسي الصادر سنة 1948م يشترط أن تكون السفن الفرنسية مملوكة في نصفها على الأقل لفرنسيين. وإذا تعلق الأمر بشركة تضامن وجب أن يكون 50% من رأس مالها مملوكا لفرنسيين. أما الأنواع الأخرى من الشركات فيشترط أن يكون مجلس الإدارة أو المراقبة مكونا أغلبيته من فرنسيين وأن يكون رئيس مجلس الإدارة أو المدير العام إن وجد من الفرنسيين¹⁹³.

أمّا في بريطانيا فقد اشترط قانون الملاحة لعام 1894م أن تكون السفينة البريطانية مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد أو بالتجنس، وإذا كان المالك شركة فيجب أن يكون مركزها الرئيسي داخلا في نطاق الممتلكات البريطانية¹⁹⁴.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية يشترط القانون الصادر سنة 1914م أن تكون السفينة الأمريكية مملوكة بأكملها لأمريكيين سواء بالميلاد أو بالتجنس.

كما أن معظم التشريعات العربية تتطلب أن تكون السفينة مملوكة في جزء كبير منها للوطنيين¹⁹⁵.

غير أن بعض الدول النامية التي تحتاج إلى استغلال رؤوس الأموال الأجنبية لنقص في ثروتها القومية، قد تسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها ولكنها تحرص حينئذ على أن تشرف على استغلال هذه السفن لتحقيق من أن هذا الاستغلال لا يتعارض مع مصالحها الاقتصادية.

191 - علي البارودي : المرجع السابق، ص75.

192 - جلال وفاء محمددين: المرجع السابق، ص59.

193 - عباس حلمي : المرجع السابق، ص11.

194 - نفس المرجع، ص12

195 - جلال وفاء محمددين: المرجع السابق، ص60.

المبحث الثاني: جزارة السفن

لقد مرت جزارة السفن في الجزائر بثلاث مراحل مختلفة ، الأولى قبل صدور القانون البحري بموجب المرسوم 81-63¹⁹⁶ الخاص بجزارة السفن، وفرّق هذا المرسوم من جهة بين شركات الأموال التي اشترط أن تتخذ مركزها الرئيسي في الجزائر، وأن يكون مديرها ورئيس مجلس إدارتها وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة جزائريين. ومن جهة أخرى شركات الأشخاص التي ألحق بها الشركات ذات المسؤولية المحدودة إذ اشترط بخصوصها إضافة إلى ما تقدم أن يكون نصف رأس مالها على الأقل مملوكا للدولة وللهيئات العامة الجزائرية أو المواطنين الجزائريين، على أنه يمكن الإعفاء من هذا الشرط بمرسوم يصدر بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.

كما اشترط المرسوم إضافة إلى ما سبق أن تكون نسبة 75 % من أفراد طاقم السفينة من الجزائريين، وإن كان قد أجاز للسلطة البحرية أن تقرر إعفاء من هذا الشرط حين يتعذر استيفاء هذه النسبة المطلوبة من الوطنيين¹⁹⁷.

وتميزت المرحلة الثانية بصدور القانون البحري الجزائري بموجب أمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، وما يميز هذه المرحلة فيما يخص جزارة السفن هو تكريس النهج الاشتراكي في مضمون النص القانوني حيث أخذ المشرع بمعيار الملكية بما يتوافق مع السياسة العامة للدولة مدعما إياها -أي الملكية - بطاقم وطني ابتداء، حيث نص في المادة 28 من الأمر :

" للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51 %

من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، وأن تكون نسبة البحارة الجزائريين في عداد طاقم السفينة مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر "

والجدير بالملاحظة هنا أن شرط ملكية السفينة بنسبة 51 % يفترض وجود ملكية مشتركة على السفينة. في حين لم ينظم المشرع في الأمر قواعد خاصة بهذا النوع من الملكية رغم أهميته، كذلك لم يتعرض الأمر لتحديد جنسية الشخص المعنوي في القانون الخاص، إذ أن المادة 50 من القانون المدني الجزائري والمادة

¹⁹⁶ - المؤرخ في 05 مارس 1963 الصادر بـ: ج. ر عدد 13 سنة 1963م.

¹⁹⁷ - العربي بوكعبان : المرجع السابق. ص 60

547 من القانون التجاري الجزائري التي تخضع الشركات التي تمارس نشاطها في الجزائر للقانون الجزائري لا تنظم جنسية هذه الشركات¹⁹⁸.

بالنسبة للطاغم يجوز تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة السفينة من طرف الوزير المكلف بالتجارة البحرية¹⁹⁹.

أمّا في المرحلة الثالثة فقد تم تعديل الأمر 76-80 بالقانون رقم 98-05 الذي يعتبر أكثر انفتاحا وتداركا للنقائص ودقة في هذا الموضوع بتطرقه للسفن المملوكة للشركات المحدثة بعد صدور الأمر. وهي المرحلة التي ستدرس بالتفصيل في هذا المبحث.

المطلب الأول: الشرط الأساسي للجزارة: الملكية الوطنية

إنّ الادبيولوجيات والمعطيات التي تؤثر على الأخذ بمعيار دون الآخر يظهر جليا في موقف المشرع الجزائري المتباين بصفة واضحة قبل وبعد تعديل القانون البحري الجزائري سنة 1998م إذ أنّ التأثير بالنظام الاشتراكي انعكس على المنظومة القانونية آنذاك فاشتراط المشرع الجزائري في المادة 28 من القانون البحري قبل تعديلها على مايلي :

" للحصول على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 51 % على الأقل لأشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية " .

غير أنّ هذا الموقف عرف تعديلا في النص الجديد الصادر سنة 1998م فيما يتعلق بشروط منح الجنسية الجزائرية :

¹⁹⁸ - Antoine Vialard : «Le code maritime algérien»; Revue Le droit maritime, n° 13. 1980, France. p 241.

¹⁹⁹ - انظر المادة 28 والمادة 413 من الأمر.

الفرع الأول: الأشخاص الطبيعيون

جاء في نص المادة 1/28 من القانون البحري الجزائري المعدلة :

"لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية".

بعبارة أخرى فإن المشرع يجعل منح الجنسية الجزائرية أمرا مستحيلا للسفن المملوكة للأشخاص الطبيعيين الأجانب. وإن كان الواقع في الجزائر أن الدولة وحدها هي المالكة لكل السفن التجارية.

الفرع الثاني : الأشخاص المعنويون

لم يكتف المشرع الجزائري بالنص على ضرورة خضوع الشخص الاعتباري للقانون الجزائري²⁰⁰ كشرط أساسي في منح الجنسية للسفينة، بل أبرز بالتفصيل من هم الأشخاص الطبيعيون المكونون للأشخاص المعنوية الذين يجب عليهم التمتع بالجنسية الجزائرية، حيث يجب أن يتمتع بالجنسية الجزائرية :

- بالنسبة لشركات الأشخاص: الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة للشركات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة : الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات: المسيرين و مجمل الأعضاء المنخرطون²⁰¹.

والملاحظ أن هذه المادة أخذت بعين الاعتبار الشركات التي لم يكن منصوص عليها قبل التعديل، غير أن هذا غير كاف إذ يبقى هناك فراغ قانوني فيما يتعلق بالشركات المختلطة التي تملك سفن والتي مساهمة

²⁰⁰ - هذه العبارة "الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري" تشكل فرقا جوهريا في النص الجديد 98-05 مقارنة مع العبارة الواردة في النص السابق "شخص معنوي من جنسية جزائرية"، وهو ما يثبت استدراك المشرع الجزائري لتنظيم الكيان المعنوي وتصحيح كل المفاهيم التي تخصه.

²⁰¹ - المادة 28 ق. ب. ج.

الدولة الجزائرية فيها ليست بالأغلبية، مثال ذلك الشركة الموريتانية للملاحة البحرية²⁰²، ونفس الشيء بالنسبة للشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري²⁰³ أين نجد أنّ مساهمة كل من الجزائر وليبيا في رأس مال هذه الشركة هو بالتساوي أي بنسبة 50% لكل طرف²⁰⁴.

وبخصوص خضوع الشركات للقانون الجزائري فقد ورد في نص المادة 10 من القانون المدني الجزائري : «...أما الأشخاص الاعتبارية الأجنبية من شركات، وجمعيات، ومؤسسات، وغيرها التي تمارس نشاطا في الجزائر فإنها تخضع للقانون الجزائري.».

وإلى جانب المادة 50²⁰⁵ «...موطن وهو المكان الذي يوجد فيه مركز إدارتها، الشركات التي يكون مركزها الرئيسي في الخارج ولها نشاط في الجزائر، يعتبر مركزها في نظر القانون الداخلي في الجزائر...».

ويظهر من نص المواد أنّ المشرع الجزائري إعمالا لقرار ميثاق حقوق الدول وواجباتها الاقتصادية الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1974م²⁰⁶ و الذي يقضي في الفقرة (ج) من المادة الثانية بإخضاع النزاع بين الدولة و الشركة الأجنبية للتشريع و القضاء الداخلي فإن اتخذ المشرع من " الموطن" ضابط إسناد ليحيل إلى القانون الوطني خلاف الفقرة الأولى من المادة 10 التي تعتمد ضابط الجنسية بخصوص الحالة المدنية للأشخاص الطبيعيين وأهليتهم²⁰⁷. وبهذا يكون قد عمل معيار النشاط جنب إلى جنب مع معيار الرقابة بالنظر لشروط خضوع الشركات للقانون الوطني²⁰⁸.

²⁰² - أمر رقم 74-22 المؤرخ في 4 فبراير 1974م يتضمن المصادقة على الاتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية والمتضمنة إحداث الشركة الموريتانية للملاحة البحرية والموقعة بنواكشوط في 01 نوفمبر 1973م (أمر منشور بالجريدة الرسمية عدد 23 سنة 1974م).

²⁰³ - أمر رقم 74-109 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974م يتعلق بالمصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية العربية الليبية الموقعة بمدينة الجزائر في 10 أكتوبر 1973م (أمر منشور بالجريدة الرسمية عدد 06 سنة 1975م).

²⁰⁴ - Neffous Mohamed Mankour : « le nouveau code maritime algérien »; mémoire pour le D.E.S.S en droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2000, p13.

²⁰⁵ - معدلة بموجب قانون 10-05 المؤرخ في 20 جوان 2005م الصادر بـ : ج.ر عدد 44 سنة 2005م.

²⁰⁶ - مؤرخ في 12 ديسمبر 1974م.

²⁰⁷ - حيث تنص : « تسري القوانين المتعلقة بالحالة المدنية للأشخاص وأهليتهم على الجزائريين ولو كانوا مقيمين في بلاد أجنبية».

²⁰⁸ - لخضر زازة : نفس المرجع ، ص 152.

المطلب الثاني: الشرط التدعيمي للجزارة : الطاقم الوطني

إن المادة 28 من القانون البحري الجزائري تشترط إلى جانب الملكية الوطنية مايلي :

"كما ينبغي أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة

413 من هذا الأمر".

ويعني أحد أفراد الطاقم وفق الفقرة ب من المادة 384 من القانون البحري الجزائري كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم، وهو دفتر يجب على كل سفينة تمارس الملاحة البحرية أن تحمله على متنها إلى جانب شهادة الجنسية ورخصة أو بطاقة المرور²⁰⁹. ويتعلق الأمر بالمادة 413 من الأمر 76-80 والتي أعيد إدراجها ضمن التعديل في القانون 98-05 والتي تنص :

" يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

هذا التمكين لبحارة أجنبية من الإبحار لخدمة سفن جزائرية كان ضروريا بعد الاستقلال حيث كانت البحرية التجارية الجزائرية تفتقر إلى ضباط، والطاقم المتوفر آنذاك كان يتكون من بحارة يمارسون وظائفهم بصفة تابعة لأطقم السفن الفرنسية. وفي المقابل صدر قرار ينظم خدمة رجال بحر يحملون جنسية جزائرية على متن سفن ترفع راية أجنبية²¹⁰.

وبعد إنشاء المعهد العالي لبوسماعيل عدد الضباط الجزائريين أصبح في تزايد بصفة معتبرة والمشرع ارتأى عدم ضرورة الاستعانة ببحارة أجنبية غير أن التصريح لهم بإمكانية الإبحار على متن السفن الجزائرية يكون ممكنا بناء على قرار وزاري يحدد نسبة البحارة الأجنبي غير أنه إلى يومنا هذا لم يصدر قرار بهذا الصدد²¹¹.

209 - ودفتر الطاقم من الوثائق الإجبارية التي يجب على السفينة حملها أثناء الرحلة حسب نص المادة 189 ق.ب.ج وقد ورد خطأ في الصياغة العربية التي تنص على دفتر البحارة بينما الأصح دفتر الطاقم، وهو ما استدرسته الصياغة بالغة الفرنسية. إذ أن دفتر البحارة خاص بالبحار وهو كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر حسب المادة 384/1 ق.ب.ج.

210 - قرار مؤرخ في 06/10/1973م صادر بـ: ج ر عدد 86 سنة 1973م.

211 - Neffous Mohamed Mankour ; op cit, p14.

غير أن السؤال الذي يعيد طرح نفسه كما هو الشأن بالنسبة لشرط الملكية هو:

ما مصير شرط الطاقم الوطني بالنسبة للشركات المختلطة؟²¹².

في الحقيقة هذا الشرط مستبعد من مثل هذه الشركات وهذا ما يدل على أن قواعد القانون البحري الجزائري بعيدة نوعا ما عن التطبيق على أرض الواقع إذ في مثل هذه الاتفاقيات المنشأة للشركات المختلطة ترجح الجزائر كفة المصالح لتطوير التبادل التجاري من جهة وضمان الاستقلالية في مواجهة المجهزين الأجانب من جهة أخرى ولو كان هذا الترجيح على حساب تطبيق القانون²¹³.

يبقى في الأخير ذكر الفائدة العملية لشرط الطاقم الوطني والتي تتمثل في ضمان وظائف للبحارة الوطنيين وبالتالي المساهمة في امتصاص البطالة.

المطلب الثالث: عقد الجزارة

نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلق بجزارة السفن في القرار المؤرخ في 17 ماي 1980م المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر. والملاحظ في هذا النص أن المشرع في الترجمة إلى اللغة العربية استعمل مصطلح **باخرة** بدل **سفينة** وهي ترجمة غير مقبولة نسبيا إذ لا تتماشى مع مصطلح سفينة المستعمل في النصوص الأخرى التي تصب في نفس المجال.

وفي هذا القرار تطرق المشرع إلى شروط وإجراءات الحصول على عقد الجزارة، كما تعرض للآثار المترتبة على جزارة السفن، وكذا الإعفاءات الواردة في هذا المجال.

أ/ شروط الجزارة :

ورد ذكرها في المادة الخامسة من القرار، غير أن الأمر يستدعي إعادة النظر في محتوى هذه المادة التي لم تعد تتماشى مع التعديل الجديد، إذ لا تزال تنص على شرط الملكية بمفهومه القديم أين كان يشترط أن تكون السفينة مملوكة على الأقل بنسبة 51% لأشخاص طبيعيين أو معنويين يحملون الجنسية الجزائرية.

²¹² - الليبية والموريتانية السابق ذكرهما.

²¹³ - Neffous Mohamed Mankour; op cit, p15.

بالإضافة إلى أن هذه المادة وفي فقرتها الثانية أوجبت على صاحب الباخرة أو تجهزها إثبات جنسيته الجزائرية، علما أن المجهز ليس بالضرورة مالكا للسفينة وبالتالي يمكن أن يكون أجنبيا²¹⁴.

ب /إجراءات الجزارة :

فيما يتعلق بالإجراءات فقد أورد المشرع الجزائري في القرار قائمة الوثائق التي يجب أن ترفق طلب الجزارة، وهي في مجملها وثائق تخص هوية المالك وأفراد الطاقم البحري، ووثائق تتعلق بالسفينة ذاتها. أما فيما يخص إيداع الطلب واستلام الوثيقة، اعتمد المشرع توزيع الاختصاصات بين السلطات المحلية والمركزية بناء على حمولة السفينة، فنص في المادة 03 من القرار على أنه :

"تكون السلطة الإدارية البحرية المرخص لها بتسليم وثيقة الجزارة .. نفس السلطة الموجودة بمكان تسجيل الباخرة وهي حسب الحالة إما:

- الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للبوأخر ذات حمولة إجمالية لا تقل عن 100 طنة.
 - مدير الولاية المكلف بالنقل والصيد البحري بالنسبة للبوأخر ذات حمولة إجمالية تقل عن 100 طنة.²¹⁵
- كما يجب تجديد وثيقة الجزارة في حالة تغيير إحدى المعلومات المبينة عليه²¹⁶.

ج /آثار الجزارة :

أهم وأول أثر لوثيقة الجزارة هو منح الجنسية الجزائرية، إذ أنه تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجزارة التي تمنحها صفة الباخرة الجزائرية وتسمح لها برفع العلم الوطني والاستفادة من الحقوق التابعة له في جميع الميادين، سواء اقتصادية سياسية أو دبلوماسية²¹⁷ وهي آثار سوف يتم التعرض لها لاحقا بالتفصيل. وتحمل وثيقة الجزارة اسم الباخرة ونوعها وصفاتها الرئيسية، وكذلك اسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها، وكل المعلومات الموجودة في بطاقة التسجيل الخاصة بالباخرة والمذكورة في المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

²¹⁴ - المادة 572 ق. ب. ج .

²¹⁵ - انظر ملحق رقم 02.

²¹⁶ - المادة 08 من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980م المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبوأخر.

²¹⁷ - المادة 01 من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980م المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبوأخر.

كما يجب أن تكون هذه الوثيقة على متن الباخرة سواء كانت في البحر أو في الخارج وتودع لدى السلطة الإدارية المختصة عند وصول الباخرة لميناء جزائري وتسحب عند الذهاب إذا زاد الإرساء على 48 ساعة.

د/الإعفاء من الجزارة :

نص المشرع بالقرار المؤرخ في 17 ماي 1980م المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر على أنه تسلم لكل باخرة تجارية أو باخرة صيد أو نزهة شهادة الجزارة. ولا تخضع للجزارة سفن الحرية الوطنية، القوارب والزوارق الملحقة بالبواخر الجزارة، القوارب ذات حمولة أقل أو تساوي 06 طنات.

المطلب الرابع: فقدان الجنسية

إذا كان اكتساب الجنسية الجزائرية ممكنا بتوفر شرطي الملكية والطاقم الوطنين، فإنه بمفهوم المخالفة السفينة تفقد الجنسية الجزائرية إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة أو إذا بيعت إلى الخارج²¹⁸.

وفي الحالة الثانية فإن البيع إلى الخارج يتسبب بإضرار حقوق الدائنين المرتهنين، ولأجل حماية الدائنين المرتهنين فقد نص المشرع الجزائري في المادة 71 من القانون البحري الجزائري على أنه :

"تعتبر باطلة وعدمية الأثر، كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان الجنسية الجزائرية".

أما على الصعيد الدولي فإنه طبقا للمادة 2/92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص على أنه :

"2 - لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما

أو إياها وفقا لاعتبارات الملازمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى،

ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية".

²¹⁸ - المادة 09 من القرار المؤرخ في 17 ماي 1980م المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر. ج ر عدد 22 سنة 1980م.

إذ أنّ استعمال جنسيات متعددة ينتج عنه فقدان الجنسية تلقائيا. وهنا السفينة تجد نفسها في وضعية عديمة الجنسية، ففي هذه الحالة تكون مشاهجة لسفينة قرصنة مما يؤدي إلى اعتبارها "عدو مشترك"²¹⁹.

وعليه يمكن أن تخضع لحق الزيارة الذي يحق لكل سفينة أن تمارسه شريطة أن تكون تابعة لدولة طرف في بروتوكول 12 ديسمبر 2000م المتعلق بالتجارة غير المشروعة للمهاجرين عبر البحر إذا كان لهذه الدولة أسباب معقولة تؤدي إلى الشك أنّ هذه السفينة منخرطة في هذا النوع من التجارة²²⁰.

المبحث الثالث : إثبات الجنسية

إنّ إثبات الجنسية السفينة يكون مبدئيا بالعلم المرفوع عليها الذي يشير إلى الدولة المانحة للجنسية، غير أنّ هذا يعتبر قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بالنظر إلى السفن التي ترفع علما لا يعكس جنسيتها الحقيقية في إطار ما يعرف بأعلام المجاملة.

بناءا عليه يعول كثيرا على تسجيل السفن في إثبات جنسيتها بحكم أنّ التسجيل يمثل العلاقة القانونية التي تربط بين السفينة ودولة العلم.

المطلب الأول : العلم

من المعروف أنّ جنسية السفينة تطابق العلم المرفوع عليها، إذ أنّ العلم هو العلامة الظاهرة لجنسية السفينة ولتعريفها وحتى لوحدها²²¹، إلا أنّ رفع العلم وحده لا يثبت بالضرورة وبصفة مضمونة الجنسية الحقيقية للسفينة. ورغم سعي الدول لوضع إجراءات صارمة لفرض الرقابة الإدارية على سفنها، لم تتمكن من القضاء نهائيا على ظاهرة أعلام المجاملة التي ترفع بموجبها السفن أعلام غير جنسيتها، أو كذلك السفن التي ترفع علم دولة لم تحصل بعد على جنسيتها²²². بهذا الخصوص وتفاديا لكل لبس في تحديد جنسية

219 - René Rodière ; et E. du Pontavice; op cit, p54.

220 - art 08/1 du protocole.

221 - Maurice Kamto : « La nationalité des navires en droit internationale»; in mël «la mer et son droit», Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd A. Pédone. 2003, p357.

222 - Maurice Kamto; préc.

السفينة ورد في نص المادة 91 من اتفاقية قانون البحار وجوب وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة²²³. وهذا لا يتأتى إلا بالتسجيل حيث لا بدّ للدول من مسك دفتر لتسجيل السفن.

المطلب الثاني : التسجيل

إنّ شهادة تسجيل السفينة تعتبر أول إثبات باعتبار التسجيل شرط ودليل الجنسية، وهذا ما يفهم من نص الفقرة الثانية من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار:

" تصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك."

وفي تعليقها على هذه الفقرة كتبت اللجنة الدولية للقانون البحري: *" الفقرة الثانية أضيفت حتى يمكن إظهار جنسية السفينة في حالة الشك"*²²⁴.

وفي نفس السياق تم في 08 فبراير 1986م إنشاء معاهدة دولية حول شروط تسجيل السفن من طرف لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED²²⁵.

في التشريع الجزائري يعتمد المشرع على التسجيل لإثبات الجنسية للسفينة حيث نص بوجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة²²⁶، وفي المقابل تشطب السفينة من دفتر التسجيل إذا لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية المطلوبة. كما يلعب التسجيل دورا هاما في عملية إشهار ما يرد على السفينة من التصرفات وما يثقلها من رهون وحجوز وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 45 بقوله:

"إنّ كل بيان خاضع للتقيد قي دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله".

²²³ - أنظر أعلاه.

²²⁴ - Voir : www.comitemaritime.org

²²⁵ - Voir : www.unctad.org

²²⁶ - المادة 34 ق.ب.ج.

- كما حصر المشرع الجزائري الحالات التي قد تتعرض فيها السفينة للشطب من سجل السفن وهي²²⁷:
- أ - إذا غرقت السفينة أو تحطمت أو تلفت .
 - ب- إذا فقدت السفينة أو اعتبرت مفقودة .
 - ج - إذا كانت غير قابلة للتصليح أو كانت نفقات إصلاحها باهضة.
 - د - إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوب.
 - هـ- إذا فقدت خاصية السفينة.
 - و- إذا بيعت إلى الخارج.

موقف القضاء الدولي من إثبات الجنسية:

لقد أثرت مسألة إثبات الجنسية أمام القضاء الدولي بخصوص النزاع الذي ثار حول انتخاب أعضاء لجنة الأمن البحري، فمن بين الأجهزة التي تشكل منها المنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية لجنة الأمن البحري، وبمقتضى المادة 28 فقرة 01²²⁸ من الاتفاقية الملحقة بالوثيقة النهائية للمؤتمر البحري للأمم المتحدة الموقعة في 06 مارس 1948م والتي أنشأت هذه المنظمة يتم تشكيل لجنة الأمن البحري من 14 عضوا²²⁹ يتم اختيارهم بواسطة الجمعية من بين الأعضاء الذين لهم مصلحة هامة في مسائل الأمن البحري، من بينهم ثمانية على الأقل يمتلكون أهم الأساطيل البحرية²³⁰.

وعندما قامت الجمعية لأول مرة باختيار أعضاء لجنة الأمن البحري في 10 يناير 1959م لم تختار من بين أعضائها ليبيريا وبما رغم أنهما تدخلان في عداد الثمانية دول أعضاء المنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية التي تمتلك أكبر الأساطيل التجارية.

²²⁷ - المادة 37 ق. ب. ج.

²²⁸ - Art 28/1 : « Le comité de la sécurité maritime se compose de 16 membres élus par l'assemblée parmi les membres gouvernements des pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime. Huit au moins de ces pays doivent être ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes, l'élection des autres doit assurer une représentation adéquate d'une part aux membres gouvernements des autres pays qui ont un important dans les questions de sécurité maritime ».

²²⁹ - أصبح حاليا عددهم 16.

²³⁰ - ابراهيم عناني: المرجع السابق، ص 84.

وأحيل الموضوع إلى محكمة العدل الدولية بقرار صدر بتاريخ 19 يناير 1959م من الجمعية لإصدار رأي استشاري حول ما إذا كانت لجنة الأمن البحري قد تم تشكيلها وفقا لنص المادة 1/28 من الاتفاقية المؤسسة للمنظمة أم لا.

أصدرت المحكمة رأيها في 08 جوان 1960م حيث قررت أنه :

"إنّ عدم انتخاب بنما وليبيريا في لجنة الأمن البحري رغم أهمها بالنظر إلى سفنهما المسجلة تعتبران من بين الثماني دول المالكة لأهم الأساطيل التجارية، يعني أنّ الجمعية لم تعمل وفقا للمادة 1/28 من الاتفاقية المؤسسة للمنظمة، التي يجب تفسيرها بأن تحديد الدول المالكة لأهم الأساطيل التجارية يجب أن يكون على أساس السفن المسجلة.

لكل هذا ترى المحكمة أنّ تشكيل لجنة الأمن البحري لم يتم وفقا للاتفاقية".

ويتضح من ذلك أنّ المنظمة لم تضع في اعتبارها لتحديد الدول المالكة للأساطيل التجارية الأكثر أهمية إلاّ عنصر التسجيل لدى الدولة دون البحث في وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة أو عدم وجودها، سواء من حيث وجوب أن تكون السفن مملوكة للدولة نفسها أو لرعاياها²³¹.

²³¹ - نفس المرجع ، ص 85.

الفصل الثاني : نطاق الجنسية

المبحث الأول : الأهمية القانونية للجنسية

تبدو أهمية الجنسية من خلال تنظيم العلاقة القانونية بين السفينة والدولة صاحبة العلم سواء فيما يتعلق بوحدة العلم والاستثناءات التي تلحق بها أو من خلال اختصاص دولة العلم.

المطلب الأول : وحدة العلم

ظهر مبدأ وحدة العلم على يد مؤسسة القانون الدولي في أواخر القرن التاسع عشر خلال دورته بفيينا سنة 1896م، وتم تقنين هذا المبدأ في المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م التي تنص :

"1 - تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية. ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل.

2 - لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علم دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياها أو إياها وفقاً لاعتبارات الملازمة أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم سفينة عديمة الجنسية."

الملاحظ هنا أن المادة تشير إلى العلم وليس الجنسية، إذ بغض النظر عن حالات استثنائية العلم والجنسية يكونان متطابقان²³².

فعلى سبيل المثال حدث وأن كانت السفينة آسيا تحمل مهاجرين يهود بقصد تهريبهم بطريق غير مشروع إلى فلسطين سنة 1948م فأبصرت مدمرة بريطانية في البحر العلم فاستفسرت منها عن وجهتها ولكن السفينة لم تجب، وكانت السفينة لا ترفع علماً ثم رفعت العلم التركي فلما صعد فريق من المدمرة

²³² - Maurice Kamto; op cit, p354.

البريطانية على سطح السفينة أنزلت العلم التركي ورفعت علما صهيونيا، وقد احتج ضد مصادرة السفينة على أساس أن التصرف يخالف القانون العام ورفض المجلس البريطاني الخاص الادعاء²³³.

ومع ذلك فإن وجوب رفع السفينة لعلم واحد لا يعني عدم إمكانية تغيير علمها. ولكن هذا التغيير ممكن بشرط أن يكون فعليا وليس وهميا وذلك بأن يكون التغيير مبني على نقل حقيقي للملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها²³⁴. وهذا المبدأ تعززه المادة 04 من اتفاقية 1986م لتسجيل السفن بنصها في الفقرة الثالثة :

" كل سفينة تبهر تحت علم دولة واحدة "

وفي الفقرة الرابعة تنص على استحالة تسجيل سفينة في أكثر من سجل لأكثر من دولة. وبمفهوم المخالفة لا تحصل السفينة إلا على جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها، أي هناك علاقة ترابط بين الجنسية ودولة التسجيل.

غير أن هذا المبدأ وردت عليه استثناءات لم تنص عليها لا اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م ولا اتفاقية 1986م لتسجيل السفن، وإنما تمخضت فقط عن ممارسات الاجتهاد القضائي الذي سجل ثلاث استثناءات تتعلق عموما بـ: إعاره العلم، السفن التي تمارس خدمة عامة في الخارج والبيع القضائي²³⁵.

الفرع الأول : إعاره العلم

إن إعاره العلم يعني أن الدولة تعطي لسفينة في حالة خطر حق رفع علمها إلى حين زوال الخطر. وهذه العملية تجد تطبيقها في أمثلة قديمة نسبيا تهدف فقط لإسعاف سفينة في خطر. في هذه الحالة رفع العلم الذي تمت إعارته لا يعني فقدان الجنسية الفعلية للسفينة، بل يمنحها جنسية ظاهرة لسد حاجيات الإسعاف بصورة مؤقتة، وبالتالي العلم هنا لا يعكس الجنسية الحقيقية للسفينة.

²³³ - حمدي غنيمي: المرجع السابق، ص 19.

²³⁴ - Maurice Kamto : op cit, p354 . 92 - ابراهيم عناني نفس المرجع، ص

²³⁵ - Maurice Kamto, préc.

الفرع الثاني : السفن التي تمارس خدمة عامة في الخارج

قد يحصل أن تقوم سفينة بممارسة خدمة عامة في الخارج بمناسبة تنفيذ بنود عقد تنازل تلزمها رفع علم الدولة المتنازل لها، وهي كما الحال في إعارة العلم وضعية مؤقتة حيث يكون للسفينة جنسية مزدوجة، واحدة حقيقية والأخرى ظاهرة أو مؤقتة.

وفي هذا الصدد صدر قرار محكمة الاستئناف الفرنسية المؤرخ في 19 ديسمبر 1888م في قضية شركة Bessège ضد شركة Movèlle²³⁶، حيث أنّ سفينتين مرهونتين للشركة الأولى كانتا ترفعان العلم الهاييتي نظرا لشروط عقد التنازل. ففي هذا القرار أقر القضاء الفرنسي أنه دون المساس بالقواعد المتعلقة بنقل الملكية، فإن رفع السفينة علم آخر في إطار شروط تعاقدية لا يقصي وجود الجنسية الحقيقية²³⁷.

الفرع الثالث : البيع القضائي

هذا الاستثناء يجد مصدره في الاتفاقيات الدولية الثنائية المتعلقة بالتجارة والملاحة البحرية، كما هو الشأن في الاتفاق الموقع بين ألبانيا وإيطاليا والذي ينص على عدم ضرورة سحب الجنسية للسفينة عند حصولها على جنسية الدولة الطرف.

وبالتالي هذا النوع من الاتفاقيات يدخل في الاستثناءات المنصوص عليها في المادة 92 فقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنصها :

«1 - تبهر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط ، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي

البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.»

²³⁶ - Voir : www.courdecassation.fr

²³⁷ - Maurice Kamto, préc.

المطلب الثاني : اختصاص دولة العلم

من المبادئ المستقرة في قانون البحار خضوع السفينة لولاية دولة العلم، وأن هذا الخضوع قد ترد عليه بعض القيود أو الاستثناءات التي ترجع إما لوجود السفينة في منطقة بحرية خاضعة لولاية إقليمية لدولة ساحلية أجنبية، وإما إلى قيود أقرتها اتفاقية دولية²³⁸.

الفرع الأول : مجالات اختصاص دولة العلم

تعتبر قاعدة خضوع السفينة للولاية الخالصة لدولة العلم من المقتضيات الأساسية لمبدأ حرية أعالي البحار. وهو ما سبق أن أشارت إليه لجنة القانون الدولي في تعليقها على مشروع المادة السادسة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، حيث قررت أنه من المكملات الضرورية لمبدأ حرية البحار هو أن ترفع السفينة علم دولة واحدة وأن تخضع لاختصاصها.

إن خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم يعني خضوعها لقوانين وسلطة هذه الدولة، فتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها وهي التي تطبق أيضا على الحوادث التي تقع على ظهرها وتؤدي إلى إحداث آثار قانونية.

تخضع السفينة لاختصاص دولة العلم، ولا يجوز كمبدأ اعتراضها بإجراءات تفتيش أو ضبط إلا من جانب السفن الحربية التي تحمل نفس جنسيتها²³⁹. هذا إلى جانب الاختصاص الجزائي المنصوص عليه في المادة 27 من اتفاقية قانون البحار للدولة الساحلية على السفن الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي وفق الحالات المنصوص عليها في المادة.

²³⁸ - ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص 93.

²³⁹ - ابراهيم عناني : نفس المرجع.

ومن جانب الاختصاص المدني و الجنائي فقد أخضع المشرع الجزائري كل اختصاص لمعايير خاصة، حيث في الاختصاص المدني نص المشرع في المادة 287 من القانون البحري الجزائري على أنه تخضع التزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار :

- أ - للقانون الجزائري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية.
- ب - لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر.
- ت - لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم.

أمّا في الاختصاص الجزائي فقد أخضع المشرع منازعات التصادم السفن والذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائرية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم²⁴⁰.

غير أنه تستطيع السلطات القضائية والإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص والوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين وملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية لدولة أخرى²⁴¹، وهذا الإجراء جاء تماشيًا مع ما نصت عليه اتفاقية قانون البحار كما سيبين لاحقاً²⁴².

وفي هذا الصدد أوضحت المادة 94 من قانون البحار الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها، والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

- ممارسة ولاية فعلية على السفينة من خلال الرقابة الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفينة.
- مسك سجل خاص يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة.
- أن تضطلع بالولاية القانون الداخلي للسفينة التي ترفع علمها على ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

240 - المادة 294 ق. ب. ج.

241 - المادة 296 ق. ب. ج.

242 - المادة 1/97 من الاتفاقية.

- اتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار خصوصا فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار، وكذا تكوين طواقم السفن وتدريبهم وتوفير شروط العمل الخاصة بهم آخذة في عين الاعتبار الصكوك الدولية المطبقة في المجال.

وبالنظر إلى أن الضوابط السابقة التي قررها القانون الدولي للبحار لتمارس الدولة اختصاصها على السفن التي ترفع علمها، إنما تقرررت من أجل صالح الجماعة الدولية المتمثل في ملاحاة دولية آمنة وغير مشوبة بمخاطر تهدد سلامة الأرواح في البحر وحماية البيئة البحرية من التلوث. لذلك نجد أن الفقرة السادسة من المادة 94 من هذا القانون قد جعلت من كل دولة حاميا لهذه المصلحة الجماعية بأن منحتها الحق في تنبيه غيرها من الدول إلى جوانب القصور في مباشرتها لولايتها على سفينة معينة. فقد تقرر أنه يجوز لأي دولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية و الرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلى دولة العلم، وتتولى هذه الأخيرة عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة، وتتخذ إذا رأت ذلك مناسبا أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة²⁴³.

هذا وينظر إلى السفينة وما عليها ككل عند تطبيق اختصاص دولة العلم وبالتالي يكون كافة الأشخاص على ظهر السفينة حتى الأجانب منهم خاضعين للتشريع الذي تخضع له السفينة.

ويثور التساؤل بشأن الأساس القانوني لإعطاء الاختصاص لدولة العلم على السفينة وما عليها.

وللإجابة على هذا التساؤل ظهر اتجاهين فقهيين، الأول يرى أن الاختصاص يرجع إلى افتراض قانوني مؤداه أن السفينة تعتبر جزءا من إقليم الدولة التي ترفع علمها، فاختصاص الدولة هنا اختصاص إقليمي²⁴⁴.

غير أن هذا الاتجاه غير مؤيد اليوم لأنه يقوم على افتراض غير متفق عليه مع الواقع، فهناك

من الجرائم ما يقع في إقليم دولة ويخضع لاختصاص دولة أجنبية أخرى على أساس الاختصاص الشخصي²⁴⁵.

وهو الرأي المأخوذ به من غالبية الدول والمؤيد من الفقه إذ يرى أن اختصاص دولة العلم مبناه الولاء الشخصي باعتبار أن السفينة تمثل شخصا قانونيا خاضعا لاختصاص الدولة التي يتبعها²⁴⁶.

²⁴³ - ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص 99 .

²⁴⁴ - أيد هذا الرأي حكم التحكيم في قضية Costa-Rica packet وقضية Lotus أمام محكمة العدل الدولية.

²⁴⁵ - René Rodière; op cit, p 38.

²⁴⁶ - ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص100.

الفرع الثاني : اختصاص دولة العلم وتنازع القوانين

إنّ مبدأ خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم ليس مطلقا بل ترد عليه بعض الاستثناءات و القيود في حالة وجود السفينة في منطقة بحرية خاضعة للولاية الإقليمية لدولة أخرى، أو قد تحده بعض القيود التي يضعها قانون البحار من أجل تأمين سلامة الملاحة البحرية أو حماية مصلحة عامة للجماعة الدولية.

أولا: النظام القانوني للسفينة في المناطق البحرية الخاضعة لولاية إقليمية أخرى

يقصد هنا بالخصوص وضع السفينة في المياه الداخلية و البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أ- المياه الداخلية :

ينصرف اصطلاح المياه الداخلية إلى المساحات المائية الأكثر قربا والتصاقا بالساحل، أو بتحديد آخر هي تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي²⁴⁷. وقد ورد في اتفاقية قانون البحار في الفقرة الأولى من المادة الثامنة : " باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع²⁴⁸، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة".

ومن أهم المبادئ المستقرة أنّ المياه الداخلية تعد جزءا لا يتجزأ من إقليم الدولة تخضع لسلطانها واختصاصها الداخلي، فالدولة الساحلية تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية. ففي التشريع الجزائري تدخل المياه الداخلية ضمن الأملاك العمومية البحرية المنصوص عليها في المادة السابعة من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه:

"-المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، وهي تضم

الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة

²⁴⁷ - ابراهيم عناني: نفس المرجع.

²⁴⁸ - المادة 6 - 54 المتعلقة بالمياه الأرحيلية.

عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي".

إلا أن السعي نحو تيسير الاتصالات الدولية قد استلزم ضرورة فرض بعض القيود القانونية الخاصة على سلطان الدولة الساحلية واختصاصها، حتى سمح باستخدام مياهها الداخلية من جانب السفن الأجنبية. ويتضح هذا الاستخدام في ضوء هذه القيود في خصوص موانئ الدولة²⁴⁹، فيُعرف الميناء بأنه مكان خاص على ساحل الدولة مجهز لكي تقوم فيه السفن بتفريغ وشحن البضائع وأخذ وإنزال المسافرين. وتخضع الموانئ عموماً لنظام قانوني أقرته الدول في اتفاقية جماعية أبرمت في جنيف بتاريخ 09 ديسمبر 1923م، وذلك بهدف تيسير الملاحة الدولية²⁵⁰، كما ظهرت عدة اتفاقيات دولية عقدتها الدول لتحديد الوضع القانوني للسفن الأجنبية في الميناء ومن أبرزها الاتفاقية الخاصة بتسيير الملاحة البحرية الدولية الموقعة في لندن بتاريخ 09 أبريل 1960م²⁵¹.

وبهذا الخصوص يفرق الفقه بين نوعين من السفن، السفن الخاصة والسفن العامة.

*** السفن الخاصة** : لها الحق في دخول الموانئ الأجنبية البحرية، وقد نصت على هذا المبدأ المادة الثانية من نظام اتفاقية جنيف لعام 1923م، فلا يجوز لدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو بالصحة مثلاً، على أن يطبق الحظر على جميع السفن بما فيها الوطنية، وفي حالة تواجد السفن الأجنبية بالميناء الوطني تلتزم باحترام تشريعات دولة الميناء المتعلقة بالأمن والجمارك والصحة، ويستثنى من ذلك السفن التي تضطر لدخول الميناء لظروف قهرية.

*** السفن العامة** : يحق لدولة الميناء أن تنظم أو تمنع السفن العامة الأجنبية خاصة السفن الحربية من الدخول لموانئها، فلها أن تحدد مدة الإقامة وعدد السفن التي يمكن تواجدها في الميناء وشروط دخولها وغيرها من الإجراءات التنظيمية. وعادة تقوم دولة الميناء بحظر دخول السفن الحربية الأجنبية في أوقات الحروب.

²⁴⁹ - ابراهيم عناني: المرجع السابق، ص 109.

²⁵⁰ - Encyclopédie juridique Dalloz : international nav-z « navigation maritime »; tome 3, 2008, p 07.

²⁵¹ - Jean-Pierre Queneudec : « Le droit maritime international»; édition Pédone, Paris 1971, p 506.

كما أنه لا تخضع السفن العامة للاختصاص التشريعي أو القضائي لدولة الميناء بالنظر إلى كونها مظهرا من مظاهر سلطان دولة العلم مما يسبغ عليها صفة تمثيلية للدولة²⁵²، وإن كانت هذه السفن تلتزم احتراما لسيادة دولة الميناء بعدم الخروج على التشريعات المحلية المتعلقة بالأمن والصحة والملاحة²⁵³.

ب- البحر الإقليمي :

البحر الإقليمي فكرة قانونية أقرها الفقه والعمل الدولي، وهو مساحة من البحار المتاخمة لسواحل الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية. وبمعنى آخر هو رقعة من البحار تنحصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وأعالي البحار من جهة أخرى. البحر الإقليمي يخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية²⁵⁴ ولا يجد من هذه السيادة سوى قيد وحيد أقرته اتفاقية قانون البحار تيسيرا للملاحة الدولية وهو المرور البريء للسفن²⁵⁵.

ج- المنطقة المجاورة :

هي منطقة من أعالي البحار مجاورة للبحر الإقليمي تمارس عليها الدولة الساحل الرقابة الضرورية لمنع ومعاينة الخروج على أنظمتها الجمركية والمالية والصحية، وكذلك الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها أو مياهها الداخلية أو بجزرها الإقليمي.

ولقد أقر مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف سنة 1958م الأخذ بفكرة المنطقة المجاورة لمواجهة المطالب المتزايدة من جانب الدول الساحلية بأن تكون لها الحق في حماية بعض مصالحها الأساسية في مساحة من البحار المجاورة لسواحلها وتلي بجزرها الإقليمي.

وفي نفس الاتجاه نصت المادة 33 في فقرتها الأولى من اتفاقية قانون البحار على أنه للدولة الساحلية في المنطقة المجاورة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل :

252 - هذا المبدأ جسدهته المجموعة الدولية من خلال اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بحصانة لسفن العامة الموقعة بتاريخ 10 أبريل

1926م.

253 - ابراهيم عناني: نفس المرجع.

254 - المواد 27-28 من اتفاقية قانون البحار.

255 - المادة 17 وما يليها من الاتفاقية.

" منع حرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي .

المعاقبة على أي حرق للقوانين والأنظمة المذكورة سابقا حدث داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي".

وهذا يفيد أنّ من سلطة الدولة الساحلية أن توقف أو تحتجز أي سفينة أجنبية ترتكب أيا من المخالفات السابقة، بل وتطبيق العقوبات المناسبة إذا تبثت مسؤوليتها عن المخالفة.

د- المنطقة الاقتصادية الخالصة :

وإن كانت لا تخضع لولاية الدولة الساحلية، غير أنه بالنظر إلى الطابع الخاص لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية وما تخوله اتفاقية قانون البحار لهذه الدولة من الحق في أن تقيم وأن تجيز وتنظم إقامة وتشغيل واستخدام الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية وما قد تحتاج إليه من مناطق السلامة المعقولة حول هذه الجزر والمنشآت.

فقد فرضت الاتفاقية التزاما على كافة السفن في ممارستها لحرية الملاحة أن تحترم مناطق السلامة وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما فيما يتعلق بالملاحة البحرية في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة²⁵⁶، وبالتالي تخضع هذه السفن لاختصاص الدولة الساحلية فيما يتعلق بالأنظمة والقوانين التي اعتمدها هذه الدول لمباشرة حقوقها المستمدة من الاتفاقية على مناطقها الاقتصادية.

²⁵⁶ - م 77 من نص الاتفاقية.

ثانيا - الخروج على اختصاص دولة العلم لمصلحة عامة دولية:

في حالة التصادم البحري المبدأ المتفق عليه هو أن الاختصاص القضائي والإداري في مسائل التصادم البحري لا يكون إلا للدولة التي تحمل السفينة علمها وقت حدوث التصادم²⁵⁷، حيث ورد في نص المادة 1/97 من اتفاقية قانون البحار:

في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها لا يجوز أن تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها ...

لا يجوز لأي سلطة غير سلطة دولة العلم أن تصدر أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها حتى لو كان ذلك على ذمة التحقيق".

ومع ذلك فإنه فيما يتعلق بالمسألة التأديبية لم تعط الاتفاقية الاختصاص لدولة العلم وحدها وإنما أعطت الاختصاص كذلك للدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص بصرف النظر عن كونها دولة علم السفينة أو لا.

والمهم في هذا المبدأ هو أن الاختصاص في المسألة القضائية في حالة التصادم البحري والحوادث البحرية الأخرى لا يكون لدولة علم السفينة المضرورة وإنما لدولة علم السفينة المسؤولة عن الحادث.

²⁵⁷ - مؤتمر بروكسل 16 ماي 1952م المتعلق بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وغيره من الحوادث، (م 16 من اتفاقية جنيف لسنة 1958م، و م 97 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م).

المبحث الثاني: آثار الجنسية

إنَّ حصول السفينة على جنسية الدولة ينشأ مجموعة من الحقوق و الواجبات المتبادلة، وبما أنه في إطار هذه العلاقة التبادلية تشكل واجبات كل طرف حقوق الطرف الآخر، فسوف يتم التطرق فقط لحقوق كل طرف.

المطلب الأول: حقوق الدولة صاحبة الجنسية

الفرع الأول: حق فرض الدولة رقابتها على السفينة

إنَّ حق فرض الدولة رقابتها على السفن التي تحمل جنسيتها يشمل عدة مجالات، سواء فيما يتعلق بالرقابة الإدارية، التقنية والاجتماعية لضمان السلامة في البحر طبقاً للأحكام والقواعد الدولية المعمول بها. بل ذهب القانون الدولي إلى أبعد من ذلك بأن قرر لأي دولة لها أسباب واضحة للاعتقاد أنَّ الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع لدولة العلم، وتتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ إذا رأت مناسبة أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة²⁵⁸.

ويتمد حق الرقابة كذلك إلى مجال الصيد البحري ومختلف أنشطة السفينة خصوصا فيما يتعلق بالاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل²⁵⁹، وحظر تجارة الرقيق²⁶⁰ والهجرة غير الشرعية. الرقابة على السفينة في الجزائر تستند أساسا إلى مختلف الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في هذا المجال²⁶¹ مما يسمح لها باحترام التزاماتها الدولية و يمنح الأسطول الجزائري مصداقية خصوصا وأن السفن التي لا تحترم معايير الملاحة البحرية في انتشار واسع²⁶².

²⁵⁸ - المادة 6/94 من اتفاقية قانون البحار.

²⁵⁹ - المادة 2/108 من اتفاقية قانون البحار.

²⁶⁰ - المادة 99 من اتفاقية قانون البحار.

²⁶¹ - SOLAS (Safety Of Live At Sea) – MARPOL (Marine Pollution) – STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers).

²⁶² - Boukhatmi Fatima :« Nationalité du navire; qualité d'armateur; d'affréteur et de transporteur en droit algérien, quelques amalgams» in problèmes récurrents du droit maritime algérien; journée d'étude le 22 avril 2006. O.P.U, 2008. p80

الفرع الثاني : حق تسخير الدولة للسفن

هذا الحق من أهم الحقوق التي تتمتع بها الدولة في مواجهة السفن التي تتمتع بجنسيتها بهدف حماية مصالحها الاقتصادية والمالية والسياسية وحتى العسكرية إن اقتضى الأمر. إذ تبرز أهمية الأسطول البحري في مثل هذه المواقف التي تعكس مدى وعمق رابطة الولاء للدولة، مما يجعل السفينة أقرب إلى الأشخاص منها إلى الأموال. وبهذا الخصوص وحرصا منه على تفعيل دور السفن الجزائرية في خدمة الوطن، نص المشرع الجزائري على إمكانية تسخير السفن في الظروف الاستثنائية المرتبطة بالاقتصاد والدفاع الوطني²⁶³.

الفرع الثالث : حق فرض قانون الدولة على السفينة

سواء أكان الأمر يتعلق بدولة ساحلية، حبيسة أو متضررة جغرافيا، وذلك دون الإخلال بالقيود المنصوص عليها في القانون أو الجاري العمل بها في العرف الدولي²⁶⁴، إذ تعتبر الجنسية ضابط إسناد يحدد على أساسه القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تتم على ظهر السفينة .

المطلب الثاني: حقوق السفينة المتمتعة بالجنسية

الفرع الأول : الحقوق القانونية

أهم أثر للجنسية بالنسبة للسفينة هو إخضاعها لقانون الدولة وما يتبع هذا الإخضاع من تمتع بالامتيازات الواردة في هذا القانون دون السفن الأجنبية، بما فيها حرية الملاحة في المناطق البحرية التابعة لإقليم الدولة.

²⁶³ - المادة 54 مكرر ق.ب.ج.

²⁶⁴ - انظر أعلاه.

الفرع الثاني : الحقوق السياسية

إنّ أهم حق سياسي تتمتع به السفينة هو حق الحماية الذي يتجلى بصورة أوضح في أعالي البحار. باعتبار أنّ السفينة مظهر من مظاهر سلطان الدولة، بل أكثر من ذلك، فبهدف تحقيق ملاحه سليمة وبحماية من الدولة صاحبة العلم لهذه السفينة صفة لتوقيف في أعالي البحار أي سفينة تهدد الأمن والملاحه الآمنة²⁶⁵، والمقصود هنا السفن عديمه الجنسية بمفهومها الواسع سواء التي لا ترفع علم أو التي ترفع أكثر من علم. وهذا ما كرسته المادة 87 من اتفاقية قانون البحار. وتمتد هذه الحماية إلى المياه الإقليمية لدولة أجنبية، وبناءا عليه فان أي اعتداء على السفينة يعتبر اعتداء على الدولة ويمكن أن يؤدي إلى مشاكل دبلوماسية. كما أنه في المجال السياسي تبرز أهمية جنسية السفينة خصوصا أثناء الحرب، إذ يمكن عن طريقها تحديد مركز كل سفينة إن كانت من سفن دولة محاربة أو محايدة، بما يتبع ذلك من آثار مختلفة أهمها أنه بالنسبة للسفن التابعة للدولة المحاربة يجوز مصادرتها بما عليها من بضائع كغنيمة حرب. أما بالنسبة للسفن التابعة لدولة محايدة فلا يجوز التعرض لها²⁶⁶.

الفرع الثالث : الحقوق الاقتصادية

الأسطول البحري التجاري أهم مقوم من مقومات الاقتصاد الوطني لأي دولة، لذا فالدول تسعى باستمرار لتحسين وتطوير أسطولها باستمرار من خلال امتيازات ومزايا تخص بها السفن الوطنية دون الأجنبية. وقد تكون هذه الامتيازات مالية أو ملاحية.

فيما يخص الامتيازات المالية فهي تتمثل في الإعانات والقروض التي تقدمها الدولة للسفينة الوطنية دعما للبحرية الوطنية وعونا لها في مواجهة المنافسة الأجنبية²⁶⁷.

265 - Maurice Kimto; op cit, p 362.

266 - العربي بوكعبان: المرجع السابق، ص 58.

267 - العربي بوكعبان: المرجع السابق، ص 63.

أما الامتيازات الملاحية فتتمثل في قصر الملاحة الداخلية على السفن الوطنية، وهو نهج المشرع الجزائري الذي خص الملاحة الساحلية بين الموانئ الوطنية وملاحة الصيد في المياه الإقليمية للدولة على السفن الجزائرية²⁶⁸.

²⁶⁸ - المواد 166-167-169 ق.ب.ج.

المبحث الثالث: تطبيقات خاصة لجنسية السفينة

تتمثل التطبيقات الخاصة لجنسية السفينة في موقع الدول الحبيسة من الخريطة البحرية وحالة المنظمات الدولية وظاهرة أعلام المجاملة.

المطلب الأول : حالة الدول الحبيسة

الدول الحبيسة هي الدول التي ليس لها سواحل بحرية²⁶⁹، ومن المتفق عليه حالياً أنّ لهذه الأخيرة الحق في امتلاك سفن ترفع علمها رغم كونها بدون سواحل بحرية غير أنّ هذا الحق جاء بعد العديد من مطالب هاته الدول وإبرامها العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية يرجع أولها إلى سويسرا في القرن 19م بعد طلب من رعاياها إنشاء بحرية تجارية تحت العلم السويسري، هذا الطلب جسده المجلس الفدرالي سنة 1864م وتحصل على موافقة الجمعية الفدرالية لإنشاء بحرية تجارية بعد الاستشارة المسبقة للدول ذات الأساطيل البحرية الكبرى²⁷⁰.

فعمد المجلس الفدرالي السويسري آنذاك لإنشاء سفن تحمل الجنسية السويسرية وترفع أعلام دول أخرى إلى غاية الحادثة المتعلقة بإلقاء القبض على سفينة سويسرية ترفع العلم الألماني من طرف سفينة فرنسية أثناء الحرب الألمانية الفرنسية سنة 1870م لتتم بعد ذلك محاكمتها، وإزاء هذه الحالة طعن المجلس الفدرالي السويسري بخصوص محاكمة السفينة مشيراً إلى الضرورة التي دفعت سويسرا إلى اكتساب سفن تحمل جنسيتها مع حملها أعلام دول أخرى، منوها بما جاء في الوثيقة المسماة "القانون الدولي المقنن Bluntschli" على أنّ للدول التي لا تظل على البحر الحق في اكتساب بحرية وعلم خاص، إلا أنّ هذا الحق لا يمنح إلا للدول التي تقبل بمبادئ القانون الدولي²⁷¹.

وبقي الأمر كذلك إلى غاية اندلاع الحرب العالمية الأولى أين ظهرت دول حبيسة على الخريطة الأوروبية مثل النمسا و المجر و حتى يكون الاعتراف الرسمي لهذه الدول باكتساب سفن ترفع علمها

269 - المادة 124 من إتفاقية قانون البحار تنص : «لأغراض هذه الاتفاقية:

أ- تعني الدولة غير الساحلية " كل دولة ليس لها ساحل بحري».

270 - لخضر زارة : المرجع السابق . ص 48.

271 - المادة 273 من الوثيقة.

وهو ما نصت عليه معاهدة فرساي سنة 1919م في 28 جوان²⁷²، ثم كل من معاهدة Neuilly بتاريخ 27 نوفمبر 1919م، ومعاهدة سان جرمان Saint German بتاريخ 10 سبتمبر 1919م، ومعاهدة Trainon في 04 جوان 1920م.

على أن الاعتراف بهذا الحق أصبح عاما بعد تصريح 20 أبريل 1921م من قبل مؤتمر برشلونة الذي نص صراحة على اعتراف الدول بأعلام الدول التي ليس لها سواحل بحرية²⁷³، تم تأكيده في اتفاقية جنيف لأعالي البحار في 29 أبريل 1958م وهي القاعدة التي أقرتها المادة 90 من الاتفاقية العامة للأمم المتحدة حول قانون البحار²⁷⁴.

أما طريقة الوصول إلى البحر عن طريق الدولة الساحلية فقد نظمتها الاتفاقية بصورة عامة تاركة المجال للاتفاق بين الدولتين المعنيتين حسب الاقتضاء²⁷⁵.

تتمتع السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية للدولة الساحلية بنص المادة 131 من اتفاقية قانون البحار.

272 - ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص 86.

273 - المادة 125 اتفاقية قانون البحار.

274 - تنص المادة: "لكل دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار."

275 - م 125 تنص : 1- يكون للدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحر ومنه لغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بما فيها تلك المتعلقة بحرية أعالي البحار وبالتراث المشترك للإنسانية وتحقيقا لهذه الغاية تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل.

2- يتم الاتفاق على أحكام وصور ممارسة حرية المرور العابر بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر المعنية عن طريق اتفاقيات ثنائية أو إقليمية.

3- يكون لدول المرور العابر في ممارسة سيادتها الكاملة على أقاليمها الحق في اتخاذ ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الجزء للدول غير الساحلية لا تشكل بأي صورة كانت تعديا على مصالحها المشروعة.

المطلب الثاني: سفن المنظمات الدولية

يطرح التساؤل في الوقت الحاضر حول إمكانية امتلاك المنظمات الدولية أو تسييرها لسفن بحرية تحمل علمها الخاص.

لم تتعرض اتفاقية جنيف لأعالي البحار لهذه المشكلة وإن اقتصر على الإشارة إليها في المادة السابعة بقولها:

"الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم المنظمة."

والواقع أن أصل هذا النص يرجع إلى الصعوبات التي قابلتها منظمة الأمم المتحدة في بعض الظروف التي ظهر لها فيها ضرورة امتلاك سفن تحمل علمها الخاص وتعمل تحت تصرفها. ففي أعقاب الحرب الكورية أسست الأمم المتحدة وكالة للنهوض بكوريا وقامت هذه الوكالة ببناء عشر مراكب للصيد لحسابها في هونج كونج سلمت لرعايا كوريين للإبحار تحت علم الأمم المتحدة حيث سجلت لديها.

غير أنه إذا ما تم الرجوع إلى مناقشات لجنة القانون الدولي المنبثقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة أثناء دراستها لموضوع قانون البحار نجد أن مقررها الخاص قد أشار إلى الصعوبات التي يثيرها تسجيل السفن لدى الأمم المتحدة²⁷⁶، ومنها أنه إذا كان يمكن للأخيرة امتلاك سفن بحرية وتسييرها تحت علمها فإن المنظمة ليس لديها تشريع جنائي ومدني تطبقه عليها²⁷⁷.

كما أن النص الوارد في المادة السابعة من اتفاقية أعالي البحار والذي يعبر عما اتفق عليه في مؤتمر جنيف للبحار، لا يستبعد إمكانية وجود سفن بحرية تتبع منظمة دولية وترفع علم هذه المنظمة، غير أننا نلاحظ

²⁷⁶ - يطلب من لجنة القانون الدولي CDI المقرر الخاص لقانون البحار أصدر سنة 1956م قرار حول المسألة أين اقترح أربعة إجراءات دورية "Mesures Alternatives" واكتفت اللجنة بأخذ الملاحظة، وتمخض عن أشغال اللجنة لسنة 1956م أن هذه المسألة لا تدخل في إطار دراسة جنسية السفن.

Voir: C.D.I. report to general assembly, yearbook of the international law commition, 1956. vol 2. p279.

²⁷⁷ - لخضر زازة : نفس المرجع.

أن الاتفاقية الأخيرة لقانون البحار وإن أقرت في المادة 93 منها نفس القاعدة التي نصت عليها اتفاقية أعالي البحار المشار إليها، فإنها تختلف لعدم استخدام تعبير "المنظمات الحكومية" وهو تعبير عام وإنما قررت:

" لا تحمل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها

المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة"

وهو ما قد يوحي بعدم التسليم بأحقية غيرها من المنظمات في تسيير سفن في البحار ترفع علمها، وهي نتيجة غير معقولة لأن ما يسري على الأمم المتحدة ووكالاتها من أحكام يسري على غيرها من المنظمات الدولية مادامت توافرت لها الشخصية القانونية التي تؤهلها للقيام بما يحقق أغراضها من تصرفات ومنها تسيير السفن، خاصة إذا ما تعامت الدول وغيرها من أشخاص القانون الدولي معها على هذا الأساس²⁷⁸.

وبمراجعة العمل الدولي نجد أن المنظمات الدولية قد استخدمت سفنا بحرية عن طريق الإبحار، ومثال ذلك السفن التي استأجرتها الأمم المتحدة لنقل قوات الطوارئ الدولية إلى مصر عقب حرب السويس عام 1956م، فقد رفعت علم الأمم المتحدة واعترفت لها مصر بذلك وإن كانت هذه السفن لا تحمل جنسية المنظمة، ونفس الوضع كذلك بالنسبة للسفن التي باشرت عمليات تطهير قناة السويس تحت علم الأمم المتحدة.

278 - ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص91.

المطلب الثالث: ظاهرة أعلام المجاملة

الفرع الأول: نشأة ظاهرة أعلام المجاملة

ترجع نشأة هذه الظاهرة خلال الحرب العالمية الثانية سنة 1942م بمبادرة من الإدارة الأمريكية آنذاك سعياً لحماية سفنها ضد قوى المحور. إذ العديد من السفن التي تحمل العلم الأمريكي تخلت عنه ورفعت علم بنما أو الهندوراس، وخلال سنوات الخمسينات اتسعت الظاهرة بانضمام علم ليبريا، ومنذ ذلك الوقت العديد من الدول أصبحت تتساهل في السماح برفع علمها على متن سفن لا تربطها بها أي علاقة باقتصاد هذه الدول، إذ غالباً ما تكون هذه الدول ضمن الدول الحبيسة أو دول تسمح بتسجيل سفن مملوكة من طرف الأجانب كما أن إجراءات التسجيل ميسرة²⁷⁹.

إنّ منح أعلام المجاملة يتعلق بالسفن الغير مطابقة للمعايير وهذه الوضعية قرينة على انهيار أسطول دولة العلم وعلى عدم ممارستها واجباتها الدولية فيما يتعلق بممارسة فعالية لرقابتها وتطبيق قوانينها على السفن التي ترفع علمها²⁸⁰.

و إن كانت أسباب هذه الظاهرة معروفة ظاهرياً، إذ كان في الأصل لأسباب إستراتيجية ، فاليوم أسبابها اقتصادية، فالسفن التي ترفع هذا النوع من الأعلام لا تحترم القوانين المتعلقة بتكوين الطاقم، ظروف العمل، دفع رواتب الطاقم التي تفرضها الأنظمة المهتمة بالحماية كالتشريع الأمريكي مثلاً أو التشريع الفرنسي. كما أنّ من دواعي اللجوء إلى أعلام المجاملة ما هو سياسي يتمثل في طلب حماية دولة من الدول بسبب أزمة من الأزمات أو نتيجة ظروف سياسية معينة، فقد لجأت دول الخليج ولا سيما الكويت إلى رفع العلم الأمريكي و البريطاني على ناقلات بترونها خلال الحرب الإيرانية و العراقية بعد الإصابات البالغة التي تعرضت لها هذه الناقلات من قبل المدفعية العراقية و الإيرانية على السواء. كما لجأت مثل هذا العمل دول أخرى مثل جنوب إفريقيا نتيجة الخطر الذي فرض عليها بسبب التمييز العنصري، وإسرائيل بسبب المقاطعة و الحظر اللذين عمدت إليهما الدول العربية، و صربياً لبعض دواعي الحرب، و دول عربية كالعراق و ليبيا

²⁷⁹ - أكبر الدول في هذا المجال : ليبريا، النرويج، قبرص، باهاماس، مالطا، سنغفورة، هونغ كونغ، دانمارك، سان فانسان وقرونادين.

²⁸⁰ - Said Khenissa : «*Les pavillons de complaisance* »; revue le phare, n° 30, 2001. p 08.

و السودان نتيجة الحظر المفروض عليها من طرف مجلس الأمن، وتايوان قبل الاعتراف بها من طرف الغالبية من الدول²⁸¹.

ويتعلق الأمر أساسا بالسفن القديمة التي هي في حالة سيئة للملاحة نتيجة كثرة الاصطدام، وغير مطابقة للمعايير وغير خاضعة للصيانة والطاقم غير مؤهل موظف خصوصا من بلدان العالم الثالث بدون ضمان اجتماعي²⁸². وهذا ما يفسر التقدم العملي إذ حوالي 50% من الأسطول العالمي يبخر تحت أعلام المجاملة. هذه الظاهرة خلقت ردة فعل سواء في الأوساط البحرية إذ ارتفعت أصوات الاعتراض على هذه الظاهرة، وتمثل هذا الاعتراض في تنظيم إضرابات، محاولة منع التعامل مع السفن التي تحمل علم مجاملة، غير أن هذه الردود لم تنتج آثار²⁸³.

وقد أظهر تقرير أعدته أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة 1971م أن معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية و تبعية اقتصادية. وللحد من هذه الظاهرة اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 27 فبراير 1986م تضمنت عددا من البنود و الأحكام يؤدي تطبيقها الصارم إلى القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة تدريجيا. وقد تمكنت من حشد منضمين إليها بأكثر عدد مما يمكن من تطبيق أحكامها على نطاق واسع على صعيد العمل الدولي.

وحتى بالنسبة للدول التي صنفت بأن لديها أكبر معدلات سفن أعلام المجاملة فقد بدأت تتراجع عن سياستها في التعامل مع الظاهرة وانتهاج سياسات أكثر تشددا في التعامل مع ملكية و تسجيل السفن²⁸⁴.

281 - لخضر زازة : أطروحة الدكتوراه. المرجع السابق، ص172.

282 - Said Khenissa; préc.

283 - Droit maritime: Bonassies et scapel; op cit, p 121.

284 - ليبيريا مثلا ثاني دولة تملك أكبر سجل من حيث الحمولات بالنسبة لسجلات أعلام المجاملة، إذ يتكوّن أسطولها بما يفوق 1936 سفينة بحمولة تفوق 5,23 مليون طن، فقد بدأت تسير الاتجاهات الحديثة و تواجه أوجه القصور في أسطولها بفرض العديد من الشروط المتعلقة بتسجيل السفن بتحديد عمر السفينة التي تدخل سجلاتها بما لا يزيد عن 20 سنة.

و لمواجهة هذه الظاهرة خصوصا من الأمم البحرية التقليدية ظهرت خلال الثمانينات الأعلام الثانية pavillon bis بهدف إيقاف تراجع العلم الوطني بسبب لجوء الكثير من مواطنيها إلى الاستفادة من أعلام المجاملة. وتتميز الأعلام الثانية بإخضاع السفينة لأحكام أقل صرامة مما ينص عليه القانون الوطني، وأول من أصدر هذا النوع من الأعلام هي النرويج سنة 1987م pavillon mis ثم تبعتها دول أخرى²⁸⁵.

في المقابل فإنّ الدول التي تمنح علم المجاملة إذا لم تكن تراقب السفن التي تحمل علمها مباشرة فإنها تفوض هذا الالتزام بالمراقبة لمؤسسات التصنيف المعروفة، إذ أنّ بعض المجهزين للسفن التي تبخر تحت علم المجاملة يهمله أن تكون السفن في حالة جيدة.

أما فيما يتعلق بتكوين الطاقم المتعدد الجنسيات فإنه مقارنة بالطاقم النظامي يتميز بعدم التجانس وعدم التفاهم بين أفراد الطاقم مما قد يتسبب في مشاكل أثناء الملاحة²⁸⁶.

الفرع الثاني : المشاكل القانونية لظاهرة أعلام المجاملة

على الصعيد القانوني المجتمع الدولي اهتم بتحديد حرية الدول في منح علمها، إذ نصت معاهدة جنيف لأعالي البحار سنة 1958م على أنه: "كل دولة تحدد الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها للسفن" مع التأكيد على أنه:

« *Toutefois, aux fins de reconnaissance du caractère nationale du navire par les autres états, il doit exister un bien réel entre l'Etat et le navire* ».

هذا الموقف مستوحى من قرار محكمة العدل الدولية المتعلق بجنسية الأشخاص المدنيين²⁸⁷ على أنّ الدولة تستطيع رفض الاعتراف بالجنسية لسفينة لا تربطها علاقة حقيقية بدولة العلم. غير أنه عند التحرير النهائي استبعد هذا النص. والنص النهائي لاتفاقية 1958م يشترط ببساطة :

" يجب أن يكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".

²⁸⁵ -فرنسا أصدرت علم Kerguelen.الدانمرك Dis وألمانيا Gis.

²⁸⁶ - Droit maritime : Bonassies et Scapel; préc .

²⁸⁷ - Arrêt Nottebohn : (06 air, 1955, Recueil des arrêts, 1955).

وهو ما تبنته المادة 91 من اتفاقية 1982م كما تحدد التزامات الدولة اتجاه السفينة من مسك لسجل بحري، تطبيق قانونها الوطني على السفينة، اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان الأمن في عرض البحر خصوصا فيما يتعلق ببناء وتجهيز السفينة، تكوين وشروط عمل الطاقم.

والجدير بالملاحظة هنا أنه منذ مشروع اتفاقية 1958م إلى اتفاقية 1982م اختلف الأمر، إذ في البداية وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم كان شرطا لرفع العلم، غير أن هذه الرابطة أصبحت نتيجة، إذ الدولة التي تسمح لسفينة برفع علمها يجب عليها خلق علاقة حقيقية بمراقبة البناء، تجهيز واستغلال السفينة²⁸⁸. وهذا ما أقرته المحكمة الدولية لقانون البحار في قرار قضية Saiga²⁸⁹ وإلى غاية اليوم يبقى هذا هو الموقف المتخذ.

²⁸⁸ - Droit maritime: Bonassies et scapel. préc .

²⁸⁹ - القرار الصادر في 01 جويلية 1999م.

Voir : www.itlos.org

المطلب الرابع: السفن عديمة الجنسية

لقد درجت الأعراف الدولية على اعتبار أي سفينة لا تحمل علم دولة معينة على اعتبارها سفينة قرصنة، بل ذهبوا إلى اعتبارها كذلك إن كانت تحمل أكثر من علم. وذلك نظرا لخطورة هذه الظاهرة على المجتمع البحري والدولي معا التي تنطوي على جريمة القرصنة البحرية وهي من الجرائم ذات الطابع الدولي يعد مرتكبها مجرما ضد الإنسانية يستحق المحاكمة والعقاب، ويخضع للاختصاص القضائي الدولي. وإن كانت جريمة لا تختلف عن مثيلتها التي ترتكب على البر إلا أن ارتكابها وسط البحر بواسطة سفينة يضيف عليها طابعا خاصا بالنظر لحجم الخطورة التي تنتج عنها.

الفرع الأول : مفهوم القرصنة البحرية

لقد سعى المجتمع البحري منذ بواكر تنظيمه إلى محاربة الظاهرة والتصدي لها بكل الوسائل، فلقد كانت ومنذ عهود طويلة ينظر إليها العرف على أساس أنها نهباً للممتلكات واغتناما بحريا عدوانيا فحرمت على هذا أساس لمدة طويلة واعتبر القرصان عدو الجنس البشري، ثم جرمت في إطار تجريم النهب منذ تعليمات لاهاي سنة 1899م و اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة 1907م، إلا أن ذلك لم يكن تجريما دوليا لها لكون الاتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق ضيق وليس في إطار منظمة دولية، ولهذا يذهب فقهاء القانون الدولي إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958م هي البداية الأولى لتجريم القرصنة البحرية على أساس ونطاق دولي.

إلى جانب ذلك وقعت عدة اتفاقيات تناولت تجريم القرصنة البحرية يذكر منها : اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، اتفاقية روما الخاصة بالأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988م، اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المبرمة تحت مظلة المنظمة الدولية البحرية لسنة 2005م، ميثاق روما للمحكمة الجنائية الدولية لسنة 2002م، المعاهدات والاتفاقيات الدولية الثنائية المبرمة بين الدول بشأن تجريم أعمال الإرهاب الدولية، و التشريعات والقوانين البحرية الإقليمية والوطنية وقوانين العقوبات التي تصدرها الدول²⁹⁰.

²⁹⁰ - الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية : "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية"، تقدم الأستاذ بوزبوجة عبد الحكيم، كلية الحقوق جامعة وهران. 03 ماي 2009م.

وتجدر الملاحظة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة سنة 1982م والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1994م تعتبر أهم الاتفاقيات البحرية شأنًا وأوسعها نطاقًا، ولقد تضمنت في باب جريمة القرصنة البحرية تعريفًا مفصلاً لها وتبيانًا لشروطها وضوابطها وعناصرها ونطاقها المكاني وأقدمت على تجريم الاشتراك والمساعدة والتحريض عليها، متى كان ذلك عن عمد وعلم، كما أوردت النص على مبدأ الاختصاص القضائي العالمي لمحكمة مرتكبيها، بحيث جاء تعريف القرصنة البحرية في المادة 101 التي تنص على أن :

«أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها :

1- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة .

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب - أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج - أي عمل يجرى على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ و ب أو يسهل ارتكابهما .».

وتنص المادة 102 : « على أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة 101 سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة ، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.».

ثم أضافت المادة 103 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة بأنه :

« تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية يبنون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل .».

إن تعريف القرصنة البحرية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م هو التعريف المعتمد من المنظمة البحرية الدولية ويميل إليه أغلب فقهاء القانون الدولي. وفي التشريع الجزائري نص المشرع على القرصنة البحرية ضمن الجنايات البحرية التي تمس بنظام الملاحة البحرية فورد في المادة 519 من القانون البحري الجزائري أنه:

«...تعتبر أعمال قرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب أو الموجهة:
 - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.
 - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.
- كل مشاركة إدارية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة».

والملاحظ في التعريف مقارنة بما ورد في تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م أنه اكتفى بتعريف أعمال القرصنة بما يوافق نص الاتفاقية، إلا أنه لم يتعرض للتحريض على القرصنة البحرية، كذلك فيما يتعلق بالشروع بما أنّ الأمر يتعلق بجناية، إذ بما أنّ الجريمة ذات طابع دولي وبما أنّ الجزائر صادقت على الاتفاقية فلا بد من التناسق بين النص الداخلي ونص الاتفاقية التي تسمو عليه. أما تعريف سفينة القرصنة الذي سكت عنه المشرع فيرجع بخصوصه لنص الاتفاقية . ويرى جانب من الفقه²⁹¹ أنه لا يمكن وصف القرصنة البحرية بأنها جريمة في إطار القانون الدولي إلا إذا تضمنت الضوابط والشروط التالية :

- أن يكون الاحتجاز أو الاختطاف أو استخدام العنف غير مشروع، وعلى هذا الأساس إذا كان مشروعاً فلا يعد قرصنة مثل حالة الدفاع مثلاً.
- استعمال العنف والقوة سواء أكان مادياً أو معنوياً، بل يذهب فقهاء القانون الدولي إلى أبعد من ذلك وينظرون إلى استعمال الاحتيال الذي يؤدي إلى العنف، كالتسبب في اصطدام السفينة أو سقوط أحد ركبها في البحر واستغلال ذلك لإتمام عملية السطو ونهب الأموال كصورة من صور القرصنة ما دامت الغاية هي الاستيلاء على السفينة.

²⁹¹ - نفس المرجع .

- أن يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة كتحقيق كسب مادي مثلاً، أما إذا كان لهدف عام بمفهومه الواسع المتضمن مثلاً غاية سياسية أو دينية أو عسكرية فإنه لا يشكل قرصنة.
- أن يرتكب العمل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة أو تمرد من قبل طاقم سفينة حربية أو عامة.
- أن تكون أعمال القرصنة موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار أو في أي مياه لا تخضع لسيادة أي دولة.
- أن يسيطر القراصنة على السفينة سيطرة كاملة وفعالية.

الفرع الثاني: الجهود الدولية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية

لقد تطورت هذه الجريمة بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، وأصبحت في الفترة الأخيرة ملفتة للنظر وفي مناطق كثيرة في العالم²⁹²، حيث تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى انتشارها في بحر الصين ومضيق ملقا ومضيق عدن والمياه المقابلة لسواحل الصومال والمياه المحيطة بجزر شرق آسيا. لقد أخذت هذه الجريمة اتجاها مغايراً عن ذي قبل بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل البحري وأصبحت تهدداتها لا تتوقف عند تعريض الحركة التجارية البحرية الدولية وسلامتها للخطر، بل تتعداها إلى تزايد عمليات الابتزاز والإرهاب وتهديد سلامة الأطقم البحرية المدنية ورفع قيمة التأمين البحري على السفن التي تتخذ مسارات بحرية معينة، مما يزيد من عبء تكلفة نقل البضائع بأنواعها ويهدد سلامتها البحرية. بل إنه قد يؤدي إلى تراجع الأهمية الإستراتيجية لبعض المناطق نتيجة لجوء الدول إلى تجنبها باعتبارها

²⁹² - تشير آخر الإحصائيات إلى عدد الهجمات التالي :

- 2001- 252 هجوم .
- 2002- 341 هجوم .
- 2003- 445 هجوم .
- 2004- 329 هجوم .
- 2005- 276 هجوم .
- 2006- 239 هجوم .
- 2007- 263 هجوم .
- 2008- 293 هجوم .

الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية : "الأمن البحري"، تقدم الأستاذ عيساوي علي، كلية الحقوق جامعة وهران. 03 ماي 2009 م.

ممرات مهددة خطيرة، وهذا ما يمكن أن يؤثر سلبيًا على الدخل القومي لبعض الدول -العربية مثلًا - التي تكون القنوات البحرية هذه بمثابة الشريان لتنفس اقتصادها وأحد مواردها الأساسية، بل هناك خوف أكثر من احتمال ارتباط وتعاون القرصنة البحرية مع الإرهاب الدولي والجرائم المنظمة لأن القرصنة في حاجة إلى سلاح وعتاد وهو أمر يمكن أن توفره مثل هذه المنظمات والجماعات الإرهابية في ظل ازدياد ربحية القرصنة البحرية.

لأجل ذلك كله بذلت المنظمات الدولية جهودًا حثيثة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها

وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين، وتتمثل هذه الجهود خصوصًا فيما يلي:

جهود هيئة الأمم المتحدة :

عملت الهيئة الأمامية وبعد أن وضعت الحرب أوزارها سنة 1945م على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، وبعدما ركزت جهودها في البداية على تقنين مبادئ القانون الدولي، كوَّنت لجنة القانون الدولي والذي كان من أولياتها وضع قانون دولي للبحار.

وفعلا قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة تمخض عنها إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام 1958م وقد انصبت إحدى هذه الاتفاقيات على أعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية، ويعتبر ذلك أول تقنين دولي رسمي لمواجهة القرصنة البحرية والتي كلفت على أساس أنها الجريمة الدولية الثانية بعد جرائم الحرب العالمية الثانية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية إلى إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الشاملة لعام 1982م. وفي سنة 1988م ثم إقرار اتفاقية روما والتي ركزت أكثر على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة وتم تعديلها بعد ذلك في سنة 2005م.

جهود المنظمة البحرية الدولية :

تم إنشاء المنظمة البحرية في سنة 1958م بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد وأبدت اهتمامًا ملحوظًا بحوادث القرصنة منذ عام 1983م إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد بعدما وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، فأصدرت الجمعية العامة للمنظمة القرارات تلو الأخرى تدعو فيها جميع الحكومات إلى اتخاذ الإجراءات الحازمة لمكافحة القرصنة وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها وأنشأت لهذا الغرض سنة 1984م لجنة السلامة البحرية التي أصبحت

تصدر الإرشادات والتوجيهات والمنشورات اللازمة لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، كما تبنت نظاما من شأنه إلزام السفن بالتجهيز بنظام التحذير الأمني لإمكانية الاتصال بسهولة وبتقنية عالية .

جهود المكتب البحري الدولي :

تأسس هذا المكتب سنة 1981م وهو يتبع غرفة التجارة الدولية ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء بالتعاون مع الدول، ولقد ساعد في استرجاع بعض السفن التي تعرضت للقرصنة كما كان له الفضل في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا . كما ساهم المكتب عام 1998م وبمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى *بخدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة* والذي يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها .

جهود غرفة الملاحة الدولية :

تتم هذه الغرفة بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، ولقد أصدرت دليلا عن أماكن انتشار وحوادث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها

جهود الإتحاد الدولي لعمال النقل :

تأسس هذا التنظيم سنة 1897م وحظي بانتشار واسع حيث يضم 621 نقابة نقل تجارية ويمثل حاليا 138 دولة، ولهذا الإتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد من هذه الظاهرة أهمها اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية لمحاربة القرصنة، واقتراح إيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعدادا لمكافحة القرصنة البحرية.

جهود مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور :

اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي بمنطقة شرق آسيا لمكافحة القرصنة البحرية نظراً لانتشارها الكبير في تلك المنطقة، وتمت الموافقة على إنشائه سنة 1992م وهو يقوم الآن بدور فعال في مجال محاربة القرصنة عن طريق إصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة عبر السنة، فيقوم بتنبيه السفن لاتخاذ الحيلة والحذر كما يتولى إبلاغ الجهات المختصة ويساعدها على الضبط و التحري والتحقق عن طريق الخبراء والمتخصصين ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية أصبح هذا المركز بحق همزة وصل فعالة لا غنى عنها في مجال محاربة القرصنة.

تجدر الإشارة إلى أن جامعة الدول العربية كذلك اهتمت بهذا الموضوع من خلال الكثير من الجهود والمؤتمرات والندوات ولعل أهمها إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998م والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب وتخضع لحكم الاتفاقية .

في ظل الجدل الذي حظيت بشأنه ظاهرة القرصنة البحرية وخطورتها، فإن مجلس الأمن الدولي قد أصدر خلال عام 2008م ستة قرارات متعلقة بتطورات هذه الظاهرة في الصومال وهذا من خلال :
1-القرار رقم (1814) الصادر في 15 مايو 2008م الذي يعتبر قراراً تمهيدياً بالنسبة لموضوع القرصنة، حيث أكد على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي (ويبحث الدول والمنظمات الإقليمية أن تتخذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال، والأنشطة التي تآذن بها الأمم المتحدة)..

2- القرار رقم (1816) الصادر في 2 يونيو 2008م الذي جاء في سياق التأكيد أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال. إن هذا قرار يحمل أهمية قصوى باعتباره فتح الباب واسعاً للتدخل الدولي بصورة سافرة وتضمن بعض الإجراءات الجريئة منها :

أولاً: حث الدول التي تعمل سفنها الحربية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة سواحل الصومال، على تكثيف وتنسيق جهودها لردع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، وعلى تبادل

المعلومات بهذا الشأن وعلى تقديم المساعدة إلى السفن التي يهددها أو يعتدي عليها القراصنة أو مرتكبو السطو المسلح.

وثانياً: قرر أنه يجوز ولمدة ستة أشهر اعتباراً من تاريخه أن تقوم الدول بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي يسمح القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار. ويجوز لهذه الدول أيضاً استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح.

3- القرار رقم (1838) الصادر في 7 أكتوبر 2008م الذي عزز طبيعة التوجهات الدولية المرتبطة بموضوع مكافحة القرصنة، فأعطي غطاءً شرعياً لما سبق من تحركات ولم يتوقف عند هذا الحد بل أثنى كذلك (على ما يجري من تخطيط لعملية بحرية محتملة للاتحاد الأوروبي)، ويحدد هذا سابقة في تاريخ مجلس الأمن الذي يعطي شرعية لعمليات عسكرية يقول عرّها أنها محتملة.

4- القرار رقم (1844) الصادر في 20 نوفمبر 2008م الذي يُعرب عن بالغ القلق إزاء تصاعد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تتعرض لها السفن، مشيراً بذلك إلى الدور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة في تمويل انتهاكات الحظر من جانب الجماعات المسلحة. وبالتالي يبدو من محتويات هذا القرار وكأن موضوع القرصنة ليس سوى موضوعاً عرضياً، وأنّ هناك أهدافاً مستقبلية أخرى مرتبطة بعملية الترتيبات التي يمكن أن تتم في الصومال. فللقرار لم يأت بجديد سوى أنه أحيا ما سُمي لجنة حظر توريد الأسلحة إلى الصومال المنشأة بقرار مجلس الأمن رقم (751) لسنة 1992م.

5- القرار رقم (1846) الصادر في 2 ديسمبر 2008م الذي يرحب بالمبادرات التي اتخذها كل من الاتحاد الروسي وإسبانيا والدايمرك وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند وهولندا والولايات المتحدة، والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذا الترحيب كلاً من حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي. ولاشك أنّ هذا القرار بهذا الترحيب وباستعراض قائمة المشاركات، الفردية والجماعية، بقدر ما يعطي مزيداً من الشرعية لهذا التواجد، فإنه يفتح الباب لمشاركات أخرى وهذا من شأنه أن يؤدي إلى عسكرة المنطقة وقد يترتب عن ذلك الكثير من التوترات .

كذلك يلاحظ عن هذا القرار (1846) أنه أجاز ولمدة 12 شهراً من تاريخه، أن تقوم الدول والمنظمات التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، وذلك باستخدام جميع الوسائل اللازمة.

6- القرار رقم (1851) الصادر بتاريخ 16 ديسمبر 2008م الذي أجاز للدول والمنظمات باتخاذ جميع التدابير المناسبة في الصومال من أجل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح، والعمل على تقديم من يستخدمون أراضي الصومال لتدبير أو تسهيل أو ارتكاب جرائم القرصنة والسطو المسلح إلى العدالة. وفي هذا القرار يبدو أن هذا النص يمثل استباحة السيادة الصومالية بناءً على شرعية قانونية من قبل مجلس الأمن.

فمن خلال دراسة وتتبع هذه القرارات الستة التي جاء بها مجلس الأمن الدولي بشأن القرصنة بالصومال نكتشف أن مجلس الأمن طرح العديد من الجوانب المتعلقة بموضوع القرصنة ولكنه خطى ثلاث خطوات خطيرة ارتسمت كما يلي :

في المرحلة الأولى ساوى مجلس الأمن بين أعالي البحار وبين المياه الإقليمية الصومالية بالنسبة لحرية حركة السفن الحربية.

وفي المرحلة الثانية طلب مجلس الأمن من الدول والمنظمات المعنية بمكافحة القرصنة أن تعمل على تعقب القراصنة داخل المياه الإقليمية والسواحل والأجواء الصومالية.

وفي المرحلة الثالثة أجاز مجلس الأمن لتلك الدول والمنظمات الدخول إلى الأراضي الصومالية واتخاذ جميع التدابير المناسبة في تعقب القراصنة وتقديمهم للعدالة.

هذه القرارات والإجراءات وإن كانت جريئة في طرحها وتطبيقها، إلا أنه يتوجب على المجتمع الدولي عموماً والبحري خصوصاً التكتل لمواجهة كل خطر يحيط بالتجارة البحرية بصورة عقلانية تضمن سيادة كل الأطراف في ظل الاتفاقيات الدولية التي تحقق تقدماً ملحوظاً في الميدان بهدف تحقيق الأمن والسلم الذي يطمح إليه الجميع.

الخاتمة:

لقد أظهرت النصوص القانونية الصادرة منذ الإستقلال إلى يومنا هذا نية المشرع الجزائري في الارتقاء بالقانون البحري وإضفاء البعد العالمي على هذا الفرع من القانون. هذا الاهتمام بالقانون البحري عموما وبالنظام القانوني للسفينة خصوصا يعتبر ثمرة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر بغاية التنسيق بين مختلف الأنظمة القانونية أحيانا وتوحيد بعض الأحكام أحيانا أخرى، خصوصا أن الجزائر بموقعها الجغرافي على واجهة بحرية مهمة تقدر بـ 1200 كلم من البحر المتوسط وعلى اعتبار هذا الأخير منطقة عبور فقد أضحت تسطير قواعد تنظم بإحكام النشاط البحري أمر ملاحا.

فيما يتعلق بالنظام القانوني للسفينة فقد أورد المشرع الجزائري تعريفا للسفينة يشمل أي مركبة يمكن أن تنتقل في البحر وذلك بغض النظر عن حجمها، سعتها، وسيلة دفعها أو الغاية من إبحارها ، وهذا ما يتمخض عن نتيجة هامة ألا وهي تطبيق أحكام القانون البحري على المنشأة التي تأخذ صفة السفينة وفق منظور المشرع الجزائري.

كما اهتم هذا الأخير بالسفينة فنظمها من الجانب الإداري ومن الجانب الدولي، فمن الجانب الإداري خص كل سفينة باسم يميزها عن غيرها ونظم حمولة السفينة وفق المعايير المتعارف عليها دوليا. أما المواطن فقد أفرد له أحكاما خاصة نظرا لأهميته القانونية والاقتصادية وحتى السياسية.

إلى جانب ما سبق لم يفوت المشرع الجزائري حق الدولة في الرقابة على سفنها التي تتجسد في الدور الذي أسندته لمؤسسات التصنيف الدولي بالرقابة التقنية على السفن، إلى جانب إلزام حمل وثائق السفينة على متنها لإظهارها متى تطلبت الضرورة ووضع العلامات الخارجية لإبقائها تحت الرقابة.

أما عن الجانب الدولي فإن اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية وفق الشروط المحددة قانونا يتمخض عنه نتائج هامة من خضوع السفينة للقانون الوطني إلا في الحالات المنصوص عليها قانونا أو في المناطق الخاضعة لولاية قانونية أجنبية، وتمتع السفينة الجزائرية بحقوق في مواجهة الدولة والتزامها بواجبات اتجاهها والعكس كذلك بالنسبة للدولة، وثبت الجنسية الجزائرية على غرار معظم التشريعات بالتسجيل.

وفي الأخير فإنّ اختلاف التشريعات في العالم بخصوص مفهوم السفينة الذي لم يعد يشمل مراكب بحرية حديثة الظهور أحيانا ، ويشمل مراكب لا تصلح للملاحة البحرية خصوصا فيما يتعلق بمواجهة مخاطر البحر أحيانا أخرى، كما هو الحال بالنسبة للمشرع الجزائري هذا كله من جهة.

ومن جهة أخرى فإنّ بروز أطراف جديدة في المجتمع الدولي المتمثلة أساسا في الدول التي تظهر في العلاقة مع السفينة بصفة صورية في إطار ما يعرف بأعلام المجاملة ، والمنظمات الدولية التي تمنح علمها للسفن يجعل من الصعب تطبيق القانون البحري بل وقبل ذلك تحديد القانون الواجب التطبيق ، وهو الأمر الذي يتطلب مجهودا جبارا لمحاربة كل الظواهر الشاذة في هذا المجال وتنظيمه لتحقيق أمن الأشخاص والأموال.

ملف رقم 171793 قرار بتاريخ 1998/12/08

قضية: (ز غ) ضد: (ب ع)

أموال منقولة - الإختصاص المحلي - موطن المدعي عليه.

(المادتان 8 من قانون الإجراءات المدنية)

(56 من القانون البحري)

من المقرر قانونا أن "يكون الإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة المجلس لما اسندوا الإختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة بمينائها متجاهلين أحكام المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الأموال المنقولة وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الإختصاص للفصل فيه إلى موطن المدعي عليه أي محل إقامته وعليه فإنهم قد خالفوا أحكام المادة 8 من القانون الإجراءات المدنية.

ومتى كان كذلك استوجب لنقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأبيار الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه.

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257، وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ 1996/11/23 وعلى مذكرة الرد التي تقدم بها محامي المطعون ضده.

بعد الإستماع إلى السيد قريني أحمد المستشار مقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن (ز غ) طعن بطريق النقض بتاريخ 1996/11/23 بواسطة عريضة قدمها محاميه الأستاذ بو عبد الله مختار ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء سيدي بلعباس في 1996/06/22 القاضي بتأييد الحكم المستأنف الصادر عن محكمة بني صاف بتاريخ 1995/10/22 الذي قضى برفض المعارضة لعدم تأسيسها.

حيث أن الطاعن أسس طعنه على ثلاثة (03) أوجه طالبا نقض القرار. حيث أن المطعون ضده بن ميرة أحمد أودع مذكرة جواب بواسطة محاميه الأستاذ دالي يوسف عمار طالبا رفض الطعن.

حيث أن الطعن بالنقض إستوفى شروطه القانونية لذلك فهو مقبول شكلا. عن الوجه الأول: المأخوذ من مخالفة القانون والخطأ في التطبيق ويتفرع إلى فرعين. الفرع الأول: بدعوى أن محكمة بني صاف غير مختصة محليا والاختصاص يعود لمحكمة تيبازة حيث توجد الباخرة بميناء بوهارون طبقا للمادة 08 من القانون الإجراءات المدنية.

حيث ينبغي التذكير أن الاختصاص المجلس في المنازعات القضائية تحكمه المادة 08 من القانون الإجراءات المدنية التي تجعل الاختصاص لجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة مالم ينص فيها على إختصاص مجلس خاص.

وحيث أن النزاع المطروح محله باخرة يدعي المطعون ضده أنه شريك في إستغلالها.

حيث راجع شريكه أمام محكمة بني صاف متمسكا بإختصاصها على خلاف خصمه الطاعن الذي تمسك بإختصاص محكمة تيبازة على أساس أن الباخرة موجودة وسلطة الولاية تيبازة (ميناء بوهارون) وأن إقامته موجودة بالجزائر العاصمة.

حيث أن القرار المنتقد الذي أيد الحكم الابتدائي قد أعطى الإختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة في مينائها.

حيث ينبغي التذكير أيضا أن السفن أموال منقولة حسب المادة 56 من القانون

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

عقد منح الجنسية الجزائرية مؤقتا للسفن التي نقل حمولتها

على 100 طننة



ان مدير ولاية النقل والسيد لولاية
 يعلن بان الممنوعة من
 المبنية بـ : في :
 من طرف :
 المستوردة في : من : حيث كانت تحت راية :
 المنحسلة على الجنسية الجزائرية بـ : حيث تسلمت شهادة رقم : في :
 المقيدة حاليا ببناء : تحت رقم :
 لها الخصائص التالية :
 عدد الجسور : تبطين : صاري :
 الطول : (من متدبة الصدر الى آخر حايلة الدفة) : متر :
 اكبر عرض خارجي : متر :
 محلو في وسط السفينة تحت الجسر الاعلى : متر :
 حجم الهيكل : متر مكعب : طننة :
 البنائات العلوية : متر مكعب : طننة :
 الوسع الاجمالي : متر مكعب : طننة :
 الطرح : متر مكعب : طننة :
 الوسع الصافي : متر مكعب : طننة :
 التامينات العينية :
 حمولة :
 طبيعمة حوالة الحقوق على الكل او البعض :
 يعترف بها انها ملكا لـ :
 ذو الجنسية الجزائرية والمقيم بـ :
 لـ : بالمشاركة مع :

 للشركة الجزائرية :
 الموجود مقرها بـ :
 وعليه فان هذا العقد يمنح صاحبه الحق في استعمال السفينة المذكورة للملاحة تحت الراية الجزائرية.

مدير النقل لولاية

الجزائر في :

قائمة المصادر باللغة العربية:

1 الاتفاقيات و النصوص التشريعية والتنظيمية:

- اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بحصانة السفن العامة الموقعة بتاريخ 10/04/1926م.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 أبريل 1926م المصادق عليها بالمرسوم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964م.
- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م والتي انضمت إليها الجزائر بموجب أمر 64-73 المؤرخ في 08 جوان 1964م الصادر بالجريدة الرسمية عدد 58، سنة 1964م.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م.
- اتفاقية 1986م لتسجيل السفن.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن الموقعة بتاريخ 05 أبريل 1966م المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000. الصادر بالجريدة الرسمية عدد 03 سنة 2000م.
- بروتوكول 12 ديسمبر 2000م المتعلق بالتجارة غير المشروعة للمهاجرين عبر البحر.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة بروتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2009م.
- مرسوم 63-403 المحدد لنطاق المياه الإقليمية الجزائرية. الصادر بالجريدة الرسمية عدد 76 سنة 1963م.
- قرار مؤرخ في 05 أبريل 1989م يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 20 سنة 1989م.
- أمر رقم 74-22 المؤرخ في 04 فبراير 1974م يتضمن المصادقة على الاتفاقية المبرمة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإسلامية الموريتانية والمتضمنة إحداث الشركة الموريتانية للملاحة البحرية والموقعة بنواقشط في 01 نوفمبر 1973م (أمر منشور بالجريدة الرسمية عدد 23، سنة 1974م).

- أمر رقم 74-109 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974م يتعلق بالمصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية العربية الليبية الموقعة بمدينة الجزائر في 10 أكتوبر 1973م (أمر منشور بالجريدة الرسمية عدد 06 سنة 1975م).
- قرارين وزاريين مؤرخين في (19-09-1977م) و(22-10-1977م) يهدفان إلى اعتماد كل من مؤسستي التصنيف "American Bureau Of shiping" و"lloyd Register Of shiffer".
- قرار وزاري مؤرخ في 17 ماي 1980م يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 22 سنة 1980م.
- قرار وزاري مؤرخ في 20 أكتوبر 1988م يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 47 سنة 1988م.
- قرار وزارة النقل المؤرخ في 01 جوان 1989م يتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال"، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 41 سنة 1989م.
- القانون رقم 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980م المتعلق بالتأمينات. ج ر عدد 33 سنة 1980م.
- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995م الصادر بـ ج ر عدد 13، سنة 1995م.
- مرسوم 85-82 المتعلق بإنشاء الشركة CAAT للتأمينات البحرية وتحديد سلطاتها. ج.ر عدد 19، سنة 1985م.
- أمر 96-05 المتعلق بالمصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في 10 مارس 1982م بمونتيفيو، وزارتي مؤرخ عدد 03 سنة 1996م.
- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976م يتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976م المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998م الصادر في الجريدة الرسمية عدد 47 سنة 1998م.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 افريل 2002م الذي يحدد الشهادات وشهادات الملاحة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 2002م.
- المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المتضمن المصادقة على معاهدة لندن لسنة 1976م لتحديد مسؤولية مالك السفينة المؤرخ في 19 ابريل 2004م، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 26 سنة 2004م.

- القانون البحري الجزائري : طبعة 2007-2008م. منشورات بيرتي.
- قرار الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا رقم 171793 المؤرخ في 08 ديسمبر 1998م، المنشور بالمجلة القضائية عدد 02 سنة 1999م.
- قرار محكمة الاستئناف الفرنسية المؤرخ في 19 ديسمبر 1888م، في قضية شركة Bessège ضد شركة .Movèlle
- معاهدة 10 جوان 1948م، ومعاهدة 17 جوان 1960م المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار صادقت عليهما الجزائر عليهما. بموجب المرسوم رقم 63-345 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م الصادر بالجريدة الرسمية عدد 66، سنة 1963م.
- الاتفاقيات الدولية المؤرخة في 27 افريل 1979م الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بهامبورغ.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية " Immarsat " الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976م.
- الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (sarsat/cospas) الموقعة بباريس بتاريخ 01 جويلية 1988م.
- الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ 10 مارس 1988م.
- مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997م.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار « SOLAS سولاس » الموقعة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974م ودخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1980م، المعدلة بالملحقين، الملحق الأول بلندن بتاريخ 17 فيفري 1978م، والملحق الثاني المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 11 نوفمبر 1988م، المصادق عليهما من طرف الجزائر على التوالي : الأول بموجب المرسوم 510-83 المؤرخ في 27 أوت 1983م: الصادر بالجريدة الرسمية عدد 36 سنة 1983م. والثاني بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 م : الصادر بالجريدة الرسمية عدد 03 سنة 2000م.
- قرار مؤرخ في 06 أكتوبر 1973م الصادر بالجريدة الرسمية عدد 86 سنة 1973م الذي ينظم خدمة رجال بحر يحملون جنسية جزائرية على متن سفن ترفع راية أجنبية.

- القانون 01-11 المؤرخ في 03 مارس 2001م المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 36 لسنة 2001م.

- اتفاقية 10 مارس 1988م المتضمنة بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري المعتمد بروما ، مصادق عليها موجب المرسوم الرئاسي رقم 06/135 المؤرخ في 10 أبريل 2006م، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 23 سنة 2006م.

2- المراجع العامة:

- عبد الرزاق السنهوري : «الوسيط في شرح القانون المدني»، حق الملكية، الجزء 08، دار إحياء التراث العربي، لبنان 1967م.

- إبراهيم عناني : «قانون البحار»، الجزء الأول. دار الفكر العربي، القاهرة 1975م.

- هاني دويدار : «الوجيز في القانون البحري»، الجزء الأول: السفينة، مكتبة ومطبعة الإشعاع. 1993م.

- ربان مدحت خلوصي : «السفينة والقانون البحري»، الشنهابي للطباعة والنشر. مصر 1993م.

- لطيف جبر كوماتي : « القانون البحري»، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن 1996م.

- جلال وفاء محمددين : «قانون التجارة البحرية»، المكتبة القانونية. مصر 1997م.

- محمود مختار بربري : «قانون التجارة البحرية»، دار النهضة العربية. 1999م.

- بوكعبان العربي : «الوجيز في القانون البحري الجزائري»، دار الغرب للنشر والتوزيع. الجزائر 2002م.

- مصطفى كمال طه : «التوحيد الدولي للقانون البحري»، دار الفكر الجامعي. الإسكندرية 2007م.

- حمدي غنيمي : «محاضرات في القانون البحري الجزائري»، ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 1983م.

- عباس حلمي : « القانون البحري »، ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر 1983م.

- د . عبد الفتاح مراد : «أصول القانون البحري»، دار الكتب والوثائق المصرية، ط1، سنة 1993م.

- علي البارودي : "القانون البحري"، الدار الجامعية بيروت، 1988 م.

- محاضرات غير منشورة : الأستاذ جبار محمد (الابن) : مدرسة الدكتوراه، الموسم الجامعي 2006/2007م، جامعة السانبا. وهران.

3- المذكرات:

- لخضر زازة : «الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة»، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار. رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران. 1999م.
- لخضر زازة : «الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي»، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار. أطروحة لنيل الدكتوراه، كلية الحقوق جامعة وهران. 2009م.
- عطا الله غريبي : «توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري»، ماجستير تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية، كلية الحقوق جامعة وهران. 2008-2009م.
- حيتالة معمر: «الأموال المؤمن عليها في عقد التامين البحري»، ماجستير قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران. 2005م.

4- المقالات و المجلات :

- محمد بن عمار : «مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري»، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، الجزائر. عدد 01 سنة 1993م.
- قرار الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا رقم 171793 المؤرخ في 08 ديسمبر 1998م، المجلة القضائية، عدد 02 سنة 1998م المحكمة العليا. الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- المنتدى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية: "الأمن البحري" مداخلة من تقديم الأستاذ عيساوي علي كلية الحقوق جامعة وهران. 03 ماي 2009م.
- المنتدى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية : "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية" مداخلة من تقديم الأستاذ بوزبوجة عبد الحكيم، كلية الحقوق جامعة وهران. 03 ماي 2009م.

1-Les ouvrages généraux :

- Arrêt de la cour de cassation le 20 février 1844, S1, page 97.
- Djaafar Abdallah: « *La construction navale en Algérie* », École de formation technique de pêche d'Oran.1991; p80.
- Maurice-René Simonnet ;« *La convention sur la haute mer*»; Paris, L.G.D.J. 1966. p59.
- Martine Rémond-Gouilloud : «*Droit maritime*»; édition Pédone, Paris 1988.
- Pinto : «*Les pavillons de complaisance*». J.D.I. 1960. p 351.
- E. du Pontavice et P. Cordier : « Navire et autres bâtiments de mer » : juris classeurs périodique; fascicule 1045, 1991.
- Hada Bekkouche : «*L'évolution du droit de la propriété dans l'ordre international*»; édition O.P.U, 1992.
- Antoine Vialard :« *Droit maritime*»; édition PUF, 1997.
- René Rodière Emmanuel De Pontavice : «*droit maritime*»; 12^{ème} édition, précis DALLOZ, 1997.
- Maurice Kamto : « *La nationalité des navires en droit international*». In Mél : Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec : «*La mer et son droit*»; édition A.Pédone, 2003.
- Encyclopédie juridique Dalloz : « répertoire de droit commercial »; tome 4 "*franchise à navire*", avril 2004.
- Encyclopédie juridique Dalloz : international nav-z « navigation maritime »; tome 3, 2008.
- Jean Carbonnier : «*Droit civil, les obligations*»; 2^{ème} édition PUF, 2004.
- collective sous la direction de Jean-Pierre Beurier : «*Droit maritime*»; édition DALLOZ action, 2006.
- Pierre Bonassier et Christian Scapel : «*Traité de droit maritime*»; édition L.G.D.J, 2006.
- François Terré, Philippe Simler : « *Droit civil*» (*les biens*); 7^{ème} édition DALLOZ, 2006.
- Touafek Rabah : « *Code maritime et portuaire*»; édition HOUMA, 2006.
- Jean-Pierre Quéneudec : « Le droit maritime international»; édition Pédone, Paris 1971.

2-Les ouvrages spéciaux:

-René Rodière : «*Droit maritime*» "*le navire*"; édition DALLOZ, 1980

3 -Monographie:

- Neffous Mohamed Mankour : « *la saisie conservatoire des navires, droit et pratique dans les ports algériens* »; in mél : « *problèmes récurrents du droit maritime algérien* », journée d'étude le 22 avril 2006. O.P.U .2008.

- Boukhatmi Fatima : « *Nationalité du navire; qualité d'armateur; d'affrètement et de transporteur en droit algérien, quelques amalgames*»; in mél : « *problèmes récurrents du droit maritime algérien* », journée d'étude le 22 avril 2006. O.P.U, 2008.

- Gildas Rostain : « *le déplacement des plates-formes de forage* »; thèse 1987, Paris II.

- Pierre-Jean Bordahandy : " *le statut juridique des plates formes pétrolières*"; faculté de droit et des sciences politiques d'Aix – Marseille, 1997-1998.

-Yannick Joseph : « *Les aéroglosses* »; mémoire de D.E.S.S en droit option droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques d'Aix – Marseille III. 2000 – 2001.

- Zavoreo Zeljana : « *le rôle des sociétés de classification (exemple bureau véritas)* »; mémoire pour le D.E.S.S en droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix Marseille, 2004.

- Neffous Mohamed Mankour : « *le nouveau code maritime algérien* »; mémoire pour le D.E.S.S en droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2000.

4 -Les articles :

- Fatima Boukhatmi : « *les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien*», revue de droit maritime français; n°610 décembre 2000, édition moreaux SA.

- Fatima Boukhatmi : « *les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien*», revue de droit maritime français; n°610 décembre 2000, édition moreaux SA.

- Antoine Vialard : «*Le code maritime algérien*»; revue Le droit maritime : n°13, France 1980.

- Mohamed Salah et Farha Zéraoui Salah : «l'actualité législative et réglementaire de droit économique pour les années 1997 à 2000», revue entreprise et commerce, n° 01-2005.

- Fatima Boukhatmi : «*Quelques réflexions sur le droit maritime musulman*» : à partir du manuscrit *de Abou El Kassam Khallaf* XIV siècle : revue le phare, n°19, 2000.
- Said Khenissa : «*Les pavillons de complaisance* »; revue le phare, n°30, 2001.
- Comité de droit international : report to general assembly, yearbook of the international law commission, vol 2. 1956.
- Arrêt Nottebohn : (06 air, 1955, Recueil des arrêts, 1955).

5 -Les sites web au décembre 2009:

www.ladef-sorbonne.net
www.cdmt.droit.u-3mrs.fr
www.comitemaritime.org
www.unctad.org
www.courdecassation.fr
www.itlos.org

الفهرس

الصفحة	العنوان
01	المقدمة:
07	الخططة:
08	الفصل التمهيدي: ماهية السفينة.....
09	المبحث الأول: مفهوم السفينة.....
09	المطلب الأول: اكتساب وصف السفينة.....
10	الفرع الأول: العناصر المحددة لتعريف السفينة في الفقه و القضاء.....
11	أولاً: التخصيص للملاحة البحرية.....
12	ثانياً: الاعتياد.....
13	ثالثاً: التعرض لمخاطر البحر.....
15	الفرع الثاني: مفهوم السفينة في ظل قواعد القانون الدولي.....
18	المطلب الثاني: تعريف السفينة في التشريع الجزائري.....
19	أولاً: القيام بالملاحة البحرية.....
23	ثانياً: القدرة على مواجهة أخطار البحر.....
24	المطلب الثالث: المنشأة البحرية المختلفة.....
25	الفرع الأول: السفن ذات الوسائد الهوائية.....
26	الفرع الثاني: المنصات الثابتة و المنصات العائمة.....
27	الفرع الثالث: الفنادق و المصانع العائمة.....
29	المطلب الرابع: أنواع السفن.....
29	الفرع الأول: من حيث أنواع الملاحة الممارسة.....
29	الفرع الثاني: من حيث أنواع التخصيص.....
29	الفرع الثالث: من حيث وسيلة الدفع.....

30	الفرع الرابع: من حيث غرض استخدامها.....
32	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.....
32	المطلب الأول: السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة.....
34	المطلب الثاني: أدوات و عدة السفن.....
35	المطلب الثالث: الحقوق التي ترد على السفينة.....
35	الفرع الأول: حق الملكية.....
36	الفرع الثاني: الرهون البحرية.....
37	الفرع الثالث: الامتيازات البحرية.....
38	المطلب الرابع: التنفيذ على السفن.....
38	الفرع الأول: الحجز التحفظي.....
39	الفرع الثاني: الحجز التنفيذي.....
40	المطلب الخامس: التأمين على السفن.....
42	المبحث الثالث: زوال وصف السفينة.....
42	المطلب الأول: مفهوم حطام السفينة.....
43	المطلب الثاني: نظام حطام السفن في التشريع الجزائري.....
45	الباب الأول: النظام الإداري للسفينة
46	الفصل الأول: وحدانية السفينة.....
47	المبحث الأول: اسم السفينة
47	المطلب الأول: شروط منح الاسم للسفينة.....
48	المطلب الثاني: إجراءات منح الاسم.....
49	المبحث الثاني: حمولة السفينة.....
49	المطلب الأول: القواعد المنظمة للحمولة.....
49	الفرع الأول: الحمولات التي تقاس بالوزن.....
50	الفرع الثاني: الحمولات التي تقاس بالحجم.....

50	المطلب الثاني: أهمية الحمولة.....
51	المطلب الثالث: العوامل التي تؤثر على تحديد حمولات السفن.....
52	المبحث الثالث: الموطن.....
52	المطلب الأول: القواعد المنظمة للموطن.....
53	المطلب الثاني: أهمية الموطن.....
55	الفصل الثاني: الأمن البحري.....
55	المبحث الأول: تصنيف السفن.....
55	المطلب الأول: مؤسسات التصنيف.....
58	المطلب الثاني: تصنيف السفن في التشريع الجزائري.....
60	المبحث الثاني: أوراق السفينة و العلامات الهامة.....
60	المطلب الأول: أوراق السفينة.....
61	المطلب الثاني: العلامات الخارجية.....
63	المبحث الثالث: ضوابط الملاحة البحرية.....
63	المطلب الأول: ضوابط الملاحة البحرية الخاصة السلامة البحرية.....
65	المطلب الثاني: ضوابط منع المصادمات البحرية و حماية البيئة البحرية.....
69	الباب الثاني: النظام الدولي للسفينة.....
72	الفصل الأول: نظام جنسية السفينة.....
72	المبحث الأول: الأسس العامة لاكتساب الجنسية.....
72	المطلب الأول: ضابط البناء الوطني.....
74	المطلب الثاني: ضابط الطاقم الوطني.....
75	المطلب الثاني: ضابط الملكية الوطنية.....
76	المبحث الثاني: جزارة السفن.....
77	المطلب الأول: الشرط الأساسي للجزارة: الملكية الوطنية.....
78	الفرع الأول: الأشخاص الطبيعيون.....

78	الفرع الثاني: الأشخاص المعنويون.....
80	المطلب الثاني: الشرط التدعي للجزارة: الطاقم الوطني.....
81	المطلب الثالث: عقد الجزارة.....
83	المطلب الرابع: فقدان الجنسية.....
84	المبحث الثالث: إثبات الجنسية.....
84	المطلب الأول: العلم.....
85	المطلب الثاني: التسجيل.....
88	الفصل الثاني: نطاق الجنسية.....
88	المبحث الأول: الأهمية القانونية للجنسية.....
88	المطلب الأول: وحدة العلم.....
89	الفرع الأول: إعاره العلم.....
90	الفرع الثاني: السفن التي تمارس خدمة عامة في الخارج.....
90	الفرع الثالث: البيع القضائي.....
91	المطلب الثاني: اختصاص دولة العلم.....
91	الفرع الأول: مجالات اختصاص دولة العلم.....
94	الفرع الثاني: اختصاص دولة العلم و تنازع القوانين.....
94	أولا: النظام القانوني للسفينة في المناطق البحرية الخاضعة لولاية إقليمية أخرى.....
98	ثانيا: الخروج على اختصاص دولة العلم لمصلحة عامّة دولية.....
99	المبحث الثاني: آثار الجنسية.....
99	المطلب الأول: حقوق الدولة صاحبة الجنسية.....
99	الفرع الأول: حق فرض الدولة رقابتها على السفينة.....
100	الفرع الثاني: حق تسخير الدولة للسفن.....
100	الفرع الثالث: حق فرض قانون الدولة على السفينة.....
100	المطلب الثاني: حقوق السفينة المتمتعة بالجنسية.....

100	الفرع الأول: الحقوق القانونية.....
101	الفرع الثاني: الحقوق السياسية.....
101	الفرع الثالث: الحقوق الاقتصادية.....
103	المبحث الثالث: تطبيقات خاصة لجنسية السفينة.....
103	المطلب الأول: حالة الدول الحبيسة.....
105	المطلب الثاني: سفن المنظمات الدولية.....
107	المطلب الثالث: ظاهرة أعلام المجاملة.....
107	الفرع الأول: نشأة ظاهرة أعلام المجاملة.....
109	الفرع الثاني: المشاكل القانونية لظاهرة أعلام المجاملة.....
111	المطلب الرابع: السفن عديمة الجنسية-سفن القرصنة-.....
111	الفرع الأول: مفهوم القرصنة البحرية.....
114	الفرع الثاني: الجهود الدولية لمحاربة القرصنة البحرية.....
120	الخاتمة.....
122	الملاحق.....
125	قائمة المراجع.....
133	الفهرس.....

ملخص

يتناول موضوع المذكرة دراسة النصوص التشريعية و التنظيمية التي تنظم وضع السفينة في التشريع الجزائري و ذلك في ظل قواعد الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر بحكم سموها على القانون الداخلي.

و تستهل دراسة وضع السفينة بفصل تمهيدي يخص تعريفها وتحديد مفهومها لما له من بالغ الأثر في تحديد القوانين الواجبة التطبيق المتعلقة بتنظيم الأنشطة و العلاقات على متنها أو التي تكون السفينة طرفا فيها، كما يتوجب تحديد الطبيعة القانونية للسفينة كونها كما نصّ عليه المشرع الجزائري منقول ذو طبيعة خاصة و ما يترتب على ذلك من حقوق و واجبات. كما نظم قواعد لاستيفاء هذه الحقوق سواء عن طريق حجز التحفظي أو التنفيذي. إضافة إلى التأمين عليها.

و بعدما تستوفي السفينة عمرها تتحول إلى حطام خص بقواعد تنظمه وردت في القانون البحري الجزائري في المواد من 358 إلى 373.

و حرصا من المشرع على احترام قواعد السلامة البحرية لتحقيق أمن الأرواح والممتلكات أخضع المشرع الجزائري السفن لنظام تصنيف صارم باشتراطه استصدار شهادات مطابقة و سلامة استنادا لخبرة مؤسسات عالمية في هذا المجال.

و يتطرق الباب الأول من المذكرة لدراسة عناصر وحدانية السفينة من اسم وحمولة و ميناء التسجيل. أما الباب الثاني يتعرض لجنسية السفينة الذي يمثل الركيزة الأساسية التي تربط السفينة بالدولة فبعرض شروط جزارة السفن يمكن وضعها في إطارها القانوني الصحيح بهدف تحديد القانون الواجب التطبيق لتفادي كل ما قد ينجم من منازعات قانونية نتيجة ظواهر اختلف فيها دور الجنسية في ربط السفينة بدولة العلم و هي ما يعرف بظاهرة أعلام المجاملة و القرصنة البحرية وتدخّل السفن تحت غطاء المنظمات الدولية وبالتالي تسطير قواعد تنظم العلاقة بين السفينة والمنظمة التي تنضوي تحت لوائها.

وتجدر الإشارة في الأخير إلى أنّ كل الجهود الدولية في موضوع السفينة تتجه لإبرام اتفاقيات لتوحيد ما أمكن من قواعد تخص موضوع السفينة و كل ما يتعلق بها من عقود التجارة البحرية ومسؤولية الناقلين ومعايير السلامة البحرية، غير أنّ الانضمام إليها يبقى نسبيا نظرا لإختلاف مصالح الدول.

كلمات مفتاحية :

حق الملكية؛ حق الرهن؛ حق الامتياز والنتبع؛ الحجز التحفظي؛ الحجز التنفيذي؛ التأمين على السفينة؛ حطام السفن؛ قواعد السلامة البحرية؛ مؤسسات التصنيف؛ عناصر وحدانية السفينة؛ اسم السفينة؛ حمولة السفينة؛ ميناء تسجيل السفينة؛ جنسية السفينة؛ جزارة السفن؛ ظاهرة أعلام المجاملة؛ القرصنة البحرية.