

جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي -
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق

مطبوعة بيداغوجية بعنوان

القانون البحري

محاضرات ألقىت على طلبة السنة الثالثة ل م د
تخصص قانون خاص

من إعداد الدكتور/ وكواك الشريف

الرتبة: أستاذ محاضر - ب -

الشعبة: قانون عام

التخصص: الدولة و المؤسسات العمومية

السنة الجامعية 2022/2021

المقدمة

إن نشاطات الإنسان على البحر تعتبر نشاطات عرضية لو قورنت بمدى نشاطه على اليابسة لكن عرضية هذا النشاط لم ينقص من أهمية الملاحة البحرية، بل أصبحت الملاحة البحرية تحتل العمود الفقري لنشاط الإنسان نظرا لما تمثله من مصدر رزق لأكثر من نصف سكان الأرض.

و نظرا لما تمليه هذه النشاطات البحرية من أهمية في الحياة الاقتصادية فان الدول أصبحت تعتني بالملاحة البحرية و ذلك عن طريق وضع قواعد قانونية.

اضبط هذا النشاط و الإشراف عليه، غير أن القواعد القانونية التي تحكم النشاط البري فكان هذا التنظيم هو القانون البحري.

إن القانون البحري هو مجموعة من القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية في مظاهرها المختلفة و هي ذات طبيعة خاصة مرتبطة بخصوصية هذا النشاط و المكان المباشر فيه وهو البحر.

إن هذه القواعد القانونية مستمدة من البيئة البحرية و التي قد تختلف خصائصها من دولة إلى أخرى على خلاف القواعد القانونية التي تحكم النشاط البري و المستوحاة من الأسس الاجتماعية و الخفية و الدينية و السياسية التي يتبناها أي مجتمع، وعليه فان القانون البحري له ذاتية خاصة من حيث القواعد التي يحتويها إذ يعتبر في معظمها خروجاً عن القواعد العامة المطبقة على النشاط البري لان طول مدة الرحلة البحرية و ما تتعرض له السفينة أثناءها من أخطار في عرض البحر أدت إلى وجود عدة نظم قانونية انفرد بها القانون البحري كنظام الخسائر المشتركة و نظام المخاطر الجسمية و نظام الترك في التأمين البحري و نظام مسؤولية مالك السفينة المحدودة عن أخطاء تابعيه، فكل هذه النظم ليس لها نظير فيما هو موجود في القانون المدني وان وجدت فإنها تختلف كثيرا عنها.

وبما أن قواعد القانون البحري مستوحاة من البيئة البحرية فانه يمكن توحيد قواعده في جميع الدول عن طريق وضع قانون عالمي يطبق في جميع الدول ذات ساحل بحري، طالما أن الملاحة البحرية التي ينظمها القانون البحري لا تختلف من دولة إلى أخرى، لذلك فكان للمعاهدات الدولية التي أبرمت لهذا الشأن نصيب كبير في دراستنا للقانون البحري الجزائري حيث انه هناك عدة موضوعات في القانون البحري تم توحيدها عن طريق معاهدة بروكسل التي تعتبر الجزائر طرفا في معظمها بموجب مراسيم المصادقة و الانضمام التي صدرت في

فترات متتالية بعد الاستقلال ،وبذلك أصبحت تلك المعاهدات تشريعا وطنيا تكمل أحكام التقنين البحري الجزائري الصادر بالأمر 76-80 المؤرخ في 28/10/1976 و المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 10 افريل 1977 تحت رقم العدد 29 المعدل و المتمم بقانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 .

ان ما يمكن ملاحظته أن القضاء الجزائري كان يفصل في القضايا المطروحة أمامه قبل تاريخ 05 جويلية 1975 على ضوء أحكام الكتاب الثاني من قانون التجارة الفرنسي و ذلك تطبيقا للقانون رقم 62-157 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الذي تقرر بموجبه استمرار العمل بالقوانين السارية المفعول في عهد الاحتلال الفرنسي ما عدا القوانين التي تتعارض مع السيادة الوطنية و التمييز العنصري،أو كانت ذات طابع استعماري أما بعد هذا التاريخ فان القضاء الجزائري لم يجد ما يطبقه على القضايا التي حدثت وقائعها بعد 05 جويلية 1975 و قبل افريل 1977 وهو تاريخ نشر التقنين البحري في الجريدة الرسمية،ذلك أن أمر 73-29 المؤرخ في 05 جويلية 1973 الغي قانون 62-157 اعتبارا من تاريخ 05-07-1975 و بالتالي إلغاء كافة التشريعات الفرنسية و منها القانون التجاري الفرنسي الذي كان كتابه الثاني يتضمن القانون البحري،و إلى تاريخ نشر القانون البحري في الجريدة الرسمية في شهر افريل سنة 1977 بقي القضاء الجزائري يعرف قراني تشريعا لمدة سنتين.

ولما كان القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية و السفينة هي الأداة الرئيسية لهذه الملاحة و المحور الأساسي الذي يحرك كل العلاقات القانونية التي تدور حوله أحكام القانون البحري،فانه كان من الطبيعي أن يحتل اهتمام المشرع بالسفينة محل الصدارة في التقنين البحري ،حيث خصها بالفصل الثاني من الباب الأول من التقنين البحري،ونظمها تنظيما يختلف كثيرا عن تنظيمه للأشخاص و الأموال في التقنين المدني.

فالسفينة وان كانت تشبه الأشخاص بما أضفاه المشرع من حالة مدنية تتألف من عناصر مختلفة ،كالاسم و الموطن و الحمولة و الدرجة و الجنسية ،فإنها تفتقر إلى ذمة مالية وهي عنصر من عناصر الشخصية القانونية ،مما يجعلها محلا للحق وليست صاحب الحق.

وان كانت السفينة تعتبر مالا منقولاً لكونها تنتقل من مكان لآخر دون تلف ،فإنما تعامل من طرف المشرع في اغلب الأحيان معاملة العقار فيما يتعلق بوجود تسجيلها في سجل

خاص و قيد جميع الحقوق العينية التي ترد عليها سواء كانت حقوقا عينية أصلية أم حقوقا عينية تبعية. و على هذا فسوف تقسم الدراسة حسب الخطة التالية:

الباب الأول: مفهوم القانون البحري.

الفصل الأول: تعريف القانون البحري.

الفصل الثاني: نشأة وتطور القانون البحري.

الفصل الثالث: نطاق تطبيق القانون البحري.

الفصل الرابع: مصادر القانون البحري.

الباب الثاني: أداة الملاحة البحرية (السفينة).

الفصل الأول: مفهوم السفينة.

الفصل الثاني: تحديد عناصر ذاتية السفينة.

الفصل الثالث: الحقوق العينية التي ترد على السفينة.

الفصل الثالث : نطاق تطبيق القانون البحري (الملاحة البحرية)

إن القانون البحري ينظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، أين يقتصر تطبيق قواعده المتميزة على كل ما يتصل بالملاحة البحرية دون أن يمتد حكمهما إلى العلاقات البرية وبما أن الملاحة البحرية هي نطاق تطبيق القانون البحري ،فانه يتعين تعريف الملاحة البحرية حتى يتسنى لنا تحديد موضوعات القانون البحري.

إن الملاحة البحرية تمارس في مناطق بحرية مختلفة تخضع كل منطقة منها إلى نظام خاص بها و للوقوف على النظام الواجب التطبيق على كل منطقة يستلزم تحديد معالم هذه المناطق، كما أن الشروط الواجب توافرها هي أداة الملاحة البحرية والقائمين بتسييرها و إدارتها تختلف باختلاف أنواع الملاحة البحرية ،من حيث مداها و غرضها و هذا يتطلب معرفة أقسام الملاحة البحرية،وعليه فان الإلمام بموضوع الملاحة البحرية يحتم علينا دراسته في المباحث التالية:

- المبحث الأول: تعريف الملاحة البحرية.

- المبحث الثاني:مناطق الملاحة البحرية.

- المبحث الثالث:أقسام الملاحة البحرية.

المبحث الأول/ تعريف الملاحة البحرية.

القانون البحري يمتد حكمه على العلاقات القانونية التي تنشأ في الملاحة البحرية ولا يمتد على الوقائع البرية و النهرية.

إن فتعريف الملاحة البحرية يعد تحديدا لنطاق تطبيق القانون البحري، إن لتحديد الملاحة البحرية أهمية بالغة لما له من آثار عملية هامة مرجعها إلى احتواء القانون البحري على قواعد و أحكام تعتبر خروجاً عن القواعد العامة ، و بالتالي لا يمكن تطبيقها خارج نطاق الملاحة البحرية و مثال ذلك تحديد نظام المسؤولية لمالك السفينة و المتمثل في الحد الأقصى للتعويض الذي يدفعه للغير في حالة قيام مسؤوليته العقيدية وهو مبلغ 3100 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة التي أحدثت الضرر حتى وان تجاوز الضرر هذا المبلغ بأضعاف و أضعاف.

غير انه على الرغم من هذه الأهمية التي يكتسبها تعريف الملاحة البحرية فان التقنين البحري الجزائري لم يوفق في تعريفها في المادة 161 حينما نص على أن (الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون) فهذا التعريف يجعل من أداة الملاحة البحرية وهي السفينة ضابطاً لتحديد الملاحة البحرية حيث يستفاد من مفهوم المخالفة لنص المادة 161 أن الملاحة التي تتم في البحر أو في المياه الداخلية بواسطة عائمات ليس لها صفة السفينة طبقاً للمادة 13 لا تعتبر ملاحه بحرية.

ولذلك لا يمكن الوقوف على معالم الملاحة البحرية إلا بالرجوع إلى نص المادة 13 من نفس التقنين التي تجعل الملاحة البحرية ضابطاً لتعريف السفينة إذ تنص على انه (تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ،إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة) و هكذا يتعين تحديد المقصور بالملاحة البحرية لإضفاء السفينة على عائمة ما،وهذا الأمر لا يستعين مع نص المادة 161 التي تجعل من السفينة ذاتها معياراً للملاحة البحرية.

إن قصور المشرع في تحديد معالم الملاحة البحرية تحديداً دقيقاً كان نتيجة لافتراضه أن الفقه و القضاء ليس في حاجة لتحديد نطاق الملاحة البحرية قانوناً مادامت الملاحة البحرية عندنا محددة جغرافياً فنطاقها البحر ولا توجد عندنا ملاحه نهريه يستلزم الأمر فصلهما عن الملاحة البحرية ،لكن مع ذلك يبقى هذا التصور غير سليم ،ذلك إن بعض الآليات العائمة في الموانئ و التي تقوم بمساعدة السفن في الميناء كالأرصفة العامة و القوارب فهي في

تزاوّل نشاطها في البحر و لكن يصعب القول بأنها تقوم بالملاحة البحرية ،ولا شك أن القضاء سيواجه مشكلة في إخضاع مثل هذه الآليات العائمة لأحكام السفن التي تقوم بالملاحة البحرية على نطاق واسع.

و فضلا عن ذلك فان القانون البحري الجزائري قد يكون المرجع في تحديد الملاحة البحرية في نزاع يتعلق بعقد نقل في الجزائر و تم تنفيذه في الخارج، إذ ينعقد الاختصاص للقانون البحري الجزائري طبق لنص المادة 18 الفقرة الأولى من القانون المدني التي تنص على انه (يسري على الالتزامات التعاقدية، قانون المكان الذي ينبرم فيه العقد مالم يتفق المتعاقدان على تطبيق قانون آخر).

فهل يجوز للناقل الذي التزم بموجب عقد نقل اجزم في الجزائر بان يتمسك بنظام الخسائر المشتركة إذا تمت عملية الرمي في نهر التايمز أثناء دخوله ميناء لندن؟

يتضح مما سبق أن عدم اعتناء المشرع الجزائري بإيراد تعريف جامع مانع للملاحة البحرية في القانون البحري باعتباره من احدث التقنيات البحرية سيترك مجالاً واسعاً للفقهاء و القضاء لتحديد نطاق تطبيق القانون البحري، ولا شك أن ذلك سيؤدي إلى تشعب الآراء و تضارب الأحكام القضائية ،وهذا ليس بالشئ الحسن، فكان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يتجنب الثغرات التي وردت في القوانين التي سبقته كالقانون التجاري الفرنسي الذي جاء خالياً من أية إشارة إلى تعريف الملاحة البحرية تاركاً تلك المهمة للفقهاء و القضاء، فكانت النتيجة إن اختلفت المعايير التي تبناها كل من الفقهاء والقضاء لتحديد معالم الملاحة البحرية في فرنسا فالفقهاء الفرنسيون اعتنقوا معيارين لتحديد الملاحة البحرية و هما يختلفان عن المعيار القضائي الذي تبنته محكمة النقض الفرنسية ،حيث يرى فريق من الفقهاء أن الملاحة البحرية هي التي تتم بواسطة السفن في البحار دون التي تقوم بها المراكب ،بينما يرى فريق آخر من الفقهاء أن الملاحة البحرية هي التي تتم في البحار ،فمعيار الملاحة عند الفريق الأول هو السفينة و معيار الملاحة البحرية لدى الفريق الثاني هو مكانهما أي البحر ،في حين ذهب القضاء الفرنسي إلى اعتناق معيار آخر هو الخطر الخاص، فكلما تعرضت السفينة في رحلتها لأخطار خاصة تكون الملاحة التي تقوم بها ملاحة بحرية.

و يعيب هذه التعاريف جميعاً محاولتها لوضع معيار غير محدد لتعريف الملاحة البحرية، فتعريف الملاحة البحرية بأداتها كما فعل المشرع الجزائري و فريق من الفقهاء الفرنسيين لا يخلو من الغرابة، إذ أن السفينة ذاتها و هي أداة الملاحة تحتاج إلى معيار يميزها عن

غيرها من العائمت النهرية و لذلك حاول أنصار هذا التعريف تمييز السفينة ،عن المراكب النهرية على أساس تكوينها المادي ،فسفن الملاحة البحرية تمتاز عند هؤلاء الفقهاء بطريقة صنعها وكبر حجمها و قوة احتمالها للأخطار البحرية على انه يعاب على هذا المعيار عدم دقته حيث توجد في الواقع عائمت نهرية (مراكب)لا تختلف عن السفن من حيث الحجم و القوة وقد تفوق أحيانا و قد تضطر بعض المراكب النهرية إلى القيام بملاحة بحرية في بعض الظروف.

و تعريف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه وهو البحر كما فعل الفريق الثاني لا يخلو من النقد هو الآخر،حيث يقودنا إلى البحث عن تحديد المقصود بالبحر قانونا و خاصة في الحالات التي يختلط فيها البحر بالنهر ،إذ قد تمت التفرقة بينهما ،و رغم بعض المحاولات التي بذلها أنصارها التعريف لتحديد معنى البحر قانونا،كالقول بان البحر ينتهي عن آخر مبنى للجمارك أو عند أول جسر يقابل السفينة في النهر ،فان هذه المحاولات لا تضع معيارا ثابتا للملاحة البحرية يمكن الاعتماد عليه في جميع الأحوال ،لان تحديد البحر وفقا لوقائع مادية قد توجد و قد لا توجد (كوجود جسر ثابت على النهر)لا يعطي التعريف القانوني المتميز بالثبات و العمومية.

كما أن معيار الأخطار الخاصة الذي اعتنقه القضاء الفرنسي لا يصلح لتمييز الملاحة البحرية عن الملاحة النهرية،لأنه ليس صحيحا كما لاحظ الأستاذ ريبير أن القول أن الملاحة البحرية تعتبر دائما أكثر أخطارا عن الملاحة النهرية ،كما أن أخطار الملاحة تعتبر مسألة واقع تخضع لسلطان قاضي الموضوع ،في حين أن تطبيق قواعد القانون البحري و عدم تطبيقها مسألة تخضع لرقابة محكمة النقض ومن البديهي أن الأخذ بمعيار الأخطار الخاصة سيجعل أمر تطبيق قواعد القانون البحري يتوقف على الضر و ف الموضوعية التي ستم فيها الملاحة البحرية، وهذا أمر يتنافى مع مبدأ ضمان حسن سير العدالة ونهني من هذا إلى أن القانون البحري هو قانون الملاحة البحرية التي تتم في البحر بمفهومه العلمي،حيث نرجع لبيان مقصوده إلى أوصافه الجغرافية و الجيولوجية التي استقر عليها العلم في بيانه ولذلك نرى بان الملاحة البحرية ما زالت في حاجة ماسة إلى تعريف علمي يتولاه كل مشرع في خرائط محددة المعالم حتى يسهل على القاضي إعطاء الوصف القانوني للوقائع المعروضة عليه وذلك على غرار ما فعلته معظم التشريعات لتحديد مناطق الملاحة البحرية.

المبحث الثاني/مناطق الملاحة البحرية

إذا نظرنا إلى البحر من زاوية الملاحة نجده قد قسم منذ القديم لأسباب سياسية و دفاعية إلى مناطق ثلاثة، تخضع كل منها لقواعد قانونية مختلفة و هي منطقة المياه الداخلية، ومنطقة المياه الإقليمية، ومنطقة أعالي البحار.

المطلب الأول المياه الداخلية:

تشمل منطقة المياه الداخلية كل المياه الواقعة داخل الخط الذي يتم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، أي المياه المحصورة بين خط أساس اتجاها نحو البر.

وقد حدد المشرع الجزائري المياه الداخلية في المادة 07 من القانون البحري و ذلك في معرض تحديده للأماك الوطنية البحرية بأنها (تشمل الأماك العمومية البحرية على الأماك العمومية البحرية الطبيعية و الأماك العمومية البحرية الاصطناعية، وتنظم هذه الأماك:

-/ المياه الإقليمية وما تحتها.

-/ المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، وهي تنظم الخلجان الصغيرة و الشواطئ التي تنظم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية و بأراضي الانحسار و الاتصال البحرية و الموانئ التركيبات المباشرة و الضرورية و الغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ و رسو السفن و المنشآت العمومية و بصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي).

فالمياه الداخلية تشمل إذن الخلجان الصغيرة و الشواطئ و الموانئ.

أولا الخليج: و يراد به انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى غرض فجوته على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر و يشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل ،و لذلك لا يعتبر أي انبعاج خليجا إلا إذا كانت مساحة المياه المحصورة فيه تعادل أو تفوق مساحة نصف قطر دائرتها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاج ،وقد تجنب المشرع الجزائري هذا التعريف و اكتفى بعبارة (الخلجان الصغيرة)ليخرج الخلجان الكبيرة التي تعتبر مجرد انحناء للساحل من نطاق المياه الداخلية.

ثانيا الشواطئ: و يقصد بها خط التقاء البحر بالبر على طول الساحل الوطني باستثناء الخلجان و الموانئ ،و تنظم الشواطئ مصاب الأنهار و كل المياه الواقعة داخل المرتفعات التي تنحصر عنها المياه في حالة أقصى الجزر و لكن تكون مغمورة بالمياه في حالة أعلى

المد شريطة ألا يكون هذا المرتفع الذي تتحسر عنه المياه واقعا جزئيا أو كليا على مسافة تتجاوز عرض المياه الإقليمية قياسا من البر.

ثالثا الموانئ: و تضم كل المياه الواقعة داخل ابعده منشأة دائمة باتجاه البحر ركبت لتشكيل جزء أصيلا من نظام الميناء و كل مياه المراسي و الأحواض المستخدمة عادة لتحميل السفن و تفريغها و رسوها.

و لما كانت المنشآت و التركيبات المينائية غير المستقرة استقرارا طبيعيا إذ يمكن للدولة أن تنشئها بعيدا عن الميناء وفق هواها فان المادة 11 من معاهدة قانون البحار لسنة 1982 اشترطت أن تكون هذه المنشأة تشكل جزءا أصيلا من نظام الميناء ،بمعنى أن تكون ضرورية للسير الطبيعي للميناء إما إذا كانت هذه المنشآت و الجزر الاصطناعية غير لازمة للميناء إلا في حالات استثنائية جدا فانه يجب عدم أخذها بعين الاعتبار عند رسم خط الأساس و تعتبر المياه الداخلية بالتحديد السالف ذكره امتدادا طبيعيا للإقليم البري و بالتالي تخضع كل المخالفات و الجزاءات التأديبية و الجرائم التي ترتكب داخلها من طرف السفن أو البحارة لقانون الدولة الساحلية بغض النظر عن جنسية مركبيها و يستثنى من ذلك ما يستثنى من الإقليم البري وهي السفن الحربية المرخص لها من طرف السلطات الجزائرية بالدخول إلى احد الموانئ الوطنية فتخضع الجرائم المرتكبة على متنها في المياه الداخلية لقانون الدولة التي تحمل السفينة علمها لأنها تمثل سيادة هذه الدولة و من زاوية الملاحة تتجلى أهمية فصل المياه الداخلية عن المياه الإقليمية في كون الملاحة في المياه الداخلية قاصرة على السفن الجزائرية و لا يجوز لسفينة أجنبية أن تمر في المياه الداخلية أو تدخل إلى ميناء جزائري إلا بإذن السلطات المينائية الجزائرية ،بينما يجوز للسفن الأجنبية أن تمر بالمياه الإقليمية الجزائرية بشرط أن يكون مرورها بريئا .

المطلب الثاني: المياه الإقليمية:

تمتد المياه الإقليمية أو الحزام البحري ،كما يسمى أحيانا من خط الأساس الذي تنتهي عنده المياه الداخلية إلى عدد معلوم من الأميال البحرية،و ليس هناك إجماع على تحديد عرض المياه الإقليمية ،فهناك دول تحده بثلاثة أميال مثل بريطانيا و أمريكا قبل سنة 1983 ،ودول أخرى تحده ب06 أميال مثل فرنسا و اسبانيا و بعض الدول الاسكندنافية حددته بأربعة أميال.

وقد بلغ عرض منطقة المياه الإقليمية للجزائر بعد الاستقلال 12 ميلا بحريا ابتداء من خط الأساس رغم انه لم يكن يتوفر للجزائر آنذاك أسطول بحري معتبر يمكنها من بسط رقابتها على مياهها الإقليمية إلى حدود 12 ميلا بحريا بكيفية ناجعة ، و عرض المياه الإقليمية غالى حدود 12 ميلا أصبح لا يتعارض مع الحد الأقصى الذي تمت الموافقة عليه في معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982

وتخضع منطقة المياه الإقليمية للسيادة الوطنية من حيث تطبيق القواعد الخاصة بأمنها و سلامة بحرهما من التلوث، كما أن ملاحه الصيد في حدود المياه الإقليمية قاصرة على رجا البحر و السفن الجزائرية.

على أن سيادة الدولة على إقليمها البحري ليست مطلقة إذ يحد هذه السيادة مبدأ حق المرور المبرئ للسفن الأجنبية، حيث استقر العرف الدولي على انه يجوز للدولة الساحلية أن تمنع السفن الأجنبية من المرور في مياهها الإقليمية إلا في حالات استثنائية جدا ، و لكن مع ذلك يجب على كل السفن الأجنبية التي تستعمل حقها في المرور المبرئ في المياه الإقليمية أن تحترم كل القوانين و الاجراءات التي تضعها الدولة الساحلية لتنظيم المرور في هذه المنطقة.

وقد ثار خلاف بين فقهاء القانون الدولي في تفسير معاهدة جنيف لعام 1958 حول ما إذا كان حق المرور المبرئ يشمل كل السفن بما فيها السفن الحربية أم يقتصر فقط على السفن التجارية ، ذلك أن المعاهدة المذكورة منحت هذا الحق تحت عنوان (كل السفن) All Ships ثم اشترطت في الغواصة إن تطفو فوق سطح الماء عند مرورها بالمياه الإقليمية لدولة أجنبية ، مما يفهم منه أنها جردت من صفتها الحربية ، ولذلك ذهب جانب من الفقه الدولي إلى انه لا يجوز للسفن الحربية أن تمر بالمياه الإقليمية لدولة أجنبية إلا بناء على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية ، و قد اعتنقت هذا الرأي معظم الدول النامية لأسباب أمنية ، كما اعتنقت الجزائر هذا الرأي و أوجبت على كل سفينة حربية أجنبية تدخل المياه الإقليمية الجزائرية لعبورها بها بدون غرض عدواني أن تحصل على رخصة مسبقة تمنحها السلطات الجزائرية المختصة(المادة الأولى من المرسوم 194/72 مؤرخ في 1972/10/05).

المطلب الثالث:منطقة أعالي البحار:

تشمل منطقة أعالي البحار كل المياه البحرية التي لا تدخل ضمن المياه الإقليمية لدولة ما، ولا تخضع لسيادة أية دولة، و لذلك خضعت منطقة أعالي البحار منذ القديم لمبدأ حرية

الملاحة بمختلف أنواعها سواء كانت ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أو ملاحة من أجل البحث العلمي ، لا فرق في ذلك بين السفن التجارية و الحربية ،وقد يحدث أثناء ممارسة السفن التابعة لدول مختلفة للملاحة البحرية في منطقة أعالي البحار أن تعدي سفينة على أخرى ،أو تدخل معها في علاقة قانونية غير إدارية بسبب التصادم مثلا،ولما كانت هذه المنطقة لا تخضع لسيادة أية دولة ،فانه يثور التساؤل عما هو القانون الواجب التطبيق على مثل هذه الوقائع.

يرجع أصل هذا غالى قضية (لوتيس) وتطوراتها الدولية ،إذ انه في ليلة 02 أوت من سنة 1926 تم التصادم بين السفينة البريدية الفرنسية (لوتيس) في أعالي البحار والسفينة التركية (بوزكوت) وهي سفينة فحم شراعية ،وقد أسفر التصادم عن ضحايا كثيرين من الجانب التركي،و عند رسو السفينة الفرنسية (لوتيس) مرة أخرى في ميناء (كونستانتبول)قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الفرنسي الذي كان على ظهر السفينة الفرنسية عند التصادم و حاكمته و قضت عليه بالسجن.

و قد احتجت فرنسا على التصرف الذي اعتبرته اعتداء على سيادتها كما أثار هذا التصرف سخط نقابات البحارة وربانة السفن في فرنسا ،غير أن كل هذه الاحتجاجات رفضت من طرف الحكومة التركية ،وفي الأخير تم الاتفاق بين الدولتين على إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية الدائمة وذلك في أكتوبر 1926 .

و قد تمسكت فرنسا في عريضتها بمبدأ إقليمية القانون الجنائي ، و تبعاً له فانه ليس من حق دولة ما أن تحاكم أجنبيا عن جريمة وقعت خارج إقليمها ،أما تركيا فقد تمسكت بفكرة الاختصاص الجنائي العام أو الشامل المأخوذ عن التقنين الايطالي،و بموجب هذه الفكرة يجوز لتركيا أن تحاكم أجنبيا من أجل جريمة ارتكبت في الخارج إذا كان ضحيتها احد الرعايا الأتراك،وفي الأخير اعتنقت محكمة العدل الدولية الدائمة وجهة نظر تركيا في حكمها الصادر في 07 سبتمبر 1927 على أساس عدم وجود عرف دولي يخالف تصرف تركيا.

وهكذا تبين لذوي الشأن في العالم أن ضابط الجنسية الذي استقر عليه العرف الدولي ،وان كان يقضي على التنزع السلبي ،فانه لا يقضي على تنزع الاختصاص تنازعا ايجابيا،فإذا تم التصادم بين سفينتين في منطقة اعلي البحار ،و تضررت إحدهما بسبب خطأ الأخرى ،فهل ينعقد الاختصاص لقانون جنسية السفينة المتضررة؟ و للقضاء على هذه المشكلة ،ساد اعتقاد لدى المجتمع الدولي بان الحل يمكن في إبرام معاهدة دولية تتولى تحديد الاختصاص

الجنائي و تلتزم بها جميع الدول البحرية بتطبيقها عن طريق إعطائها قوة القانون الوطني وإدخالها ضمن التشريع الوطني .

وبناء على ذلك بدأت الجمعيات الوطنية للقانون البحري في مختلف الدول بتقديم اقتراحاتها إلى الجنة البحرية الدولية لإعداد مشروع معاهدة دولية ،فعقدت هذه الأخيرة ثلاث مؤتمرات كان أولها في انتو ارب عام 1930 و الثاني في أوصلو عام 1933 و الثالث في باريس عام 1937 لدراسة الاقتراحات المقدمة إليها من طرف الجمعيات الوطنية،و في باريس تم الاتفاق بالإجماع على أن الاختصاص الجنائي ينعقد لمحاكم الدولة التي ترفع السفينة المخطئة علمها ،إلا أن الحرب العالمية الثانية دون إقرار المشروع إلى غاية سنة 1952 حيث اقر مؤتمر بروكسل الدبلوماسي مشروع باريس في شكل معاهدة دولية بشأن الاختصاص الجنائي،وبذلك تكون النظرية الفرنسية هي التي تبنتها المعاهدة.

و قد أصبحت هذه المعاهدة لها قوة القانون الوطني بانضمام الجزائر إليها بموجب المرسوم 64-172 مؤرخ في 08 جوان 1964 .

و يلاحظ أن نص المادة الثالثة من المعاهدة يقر استثناء من قاعدة اختصاص قانون العلم تمسكت به بريطانيا ،حيث قام الوفد البريطاني في مؤتمر باريس 1937 ببيان أن الأساطيل الأجنبية يعمل عليها عدد كبير من الضباط و البحارة الانجليز وان بريطانيا رغبة منها بالاحتفاظ بسمعة ضباطها و ملاحيتها،ترغب في أن يكون لها الحق في متابعة الأخطاء التي يرتكبها هؤلاء حتى ولو كانت الدولة التي يعملون تحت علمها لم تتحرك في هذا الصدد،فجاء نص المادة الثالثة بهذه الصيغة (لا تخل أحكام هذه المعاهدة بحق أية دولة في حالة التصادم أو حادث ملاحه في أن تتخذ سلطاتها الخاصة بكافة الاجراءات المتعلقة بالشهادات الأصلية و التراخيص التي أصدرتها أو بمحاكمة مواطنيها عن الجرائم التي يرتكبونها أثناء وجودهم على سفن تحمل علم دولة اهرى) و تنفيذ لهذا التحفظ صدر قانون في بريطاني يسمح للمحاكم البريطانية أن تلاحق أي بريطاني يعمل بصفته ضابطا أو ملاحا على متن سفينة أجنبية ،و تحاكمه على أي جريمة يرتكبها بهذه الصفة،كما يحق لها أن توقع جزاء تأديبيا على أي شخص مهما كانت جنسيته إذا كان يحمل شهادة أهلية الريان البريطانية ،و ذلك في حالة ارتكابه خطأ جسيما في قيادة السفينة ،ويتمثل الجزاء في هذه الحالة في سحب الشهادة منه.

ورغم أن الجزائر لم تكن في سنة 1976 تاريخ صدور التقنين البحري قادرة على توفير الخبرة الفنية البحرية الجزائرية المطلوبة لإدارة أسطولها البحري، فإن المعهد البحري العالي ببواسماعيل الذي انشأته الجزائر في السبعينيات قد يؤدي في المستقبل إلى تواجد فائض من الخبرة الفنية البحرية التي تضطر إلى العمل على سفن أجنبية، لذلك إحطاط مشرعنا لهذه المسألة فنص في المادة 296 من التقنين البحري تحت القسم الأول من الفصل الرابع المتعلق بتصادم السفن على أنه (تستطيع السلطات القضائية و الإدارية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادة الاختصاص و الوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين و ملاحه هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها عندما كانوا على متن سفينة تحمل راية دولة أجنبية)

المبحث الثالث/ أقسام الملاحة البحرية

تنقسم الملاحة البحرية إلى ثلاث البحرية إلى أقسام وفقا للزاوية التي ننظر منها إلى هذه الملاحة، فهي تنقسم أولا بالنظر إلى مدى الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها إلى ملاحه بعيدة المدى و ملاحه ساحلية و ملاحه شاطئية، ثم تنقسم ثانيا تبعا لموضوعها و الغرض منها إلى ملاحه تجارية و ملاحه صيد و ملاحه نزهة، وتنقسم أخيرا بحسب أهميتها غالى ملاحه رئيسية و ملاحه مساعدة، و نتناول هذه الأقسام الثلاثة في مطالب مستقلة.

المطلب الأول تقسيم الملاحة البحرية تبعا لأخطارها:

من المعلوم أن الأخطار التي تتعرض لها السفينة في رحلتها تختلف باختلاف المناطق البحرية السالف بيانها التي تتم فيها الملاحة، فهذه الأخطار تزداد جسامه كلما توغلت السفينة في عرض البحر، وتقل كلما بقيت السفينة في نطاق المياه الإقليمية. وهذا التفاوت في الأخطار وما يتطلبه طول الرحلة من أشياء إضافية كالمؤن و الوقود و كفاءة خاصة للقائمين على إدارة السفينة تجاريا و ملاحيا هو أساس التفرقة بين الملاحة البعيدة المدى و الملاحة الساحلية والملاحه الشاطئية كم جاء ذلك في المادة 163 من التقنين البحري.

أولا الملاحة البعيدة المدى: وهي التي تتم خارج خطوط طول و عرض معينة في القانون الفرنسي، فكلما تجاوزت السفينة هذه الخطوط كانت الملاحة التي تقوم بها ملاحه بعيدة المدى، إما في بريطانيا فان الملاحة البعيدة المدى قد حددت جغرافيا، فكلما خرجت السفينة عن نطاق الموانئ الانجليزية، أو الموانئ الأجنبية الواقعة على بحر المانش اعتبرت الملاحة بعيدة المدى، إما الملاحة بعيد المدى في الجزائر هي التي تتم خارج مضيق جبل طارق و

قناة السويس، فإذا كانت الملاحة بين الموانئ الأجنبية في حوض البحر الأبيض المتوسط، فإن الملاحة تعتبر ساحلية.

ثانياً الملاحة الساحلية: الملاحة الساحلية أو الملاحة بالساحلة كما يسميها التقنين البحري الجزائري هي التي تتم داخل خطوط الطول و العرض المحددة للملاحة البعيدة المدى في فرنسا، والتي تتم بين الموانئ الوطنية أو بين ميناء وطني وميناء واقع على بحر المانش في إنجلترا، أو بين موانئ وطني وميناء يقع في حوض المتوسط في الجزائر.

ويلاحظ انه وفقاً للتشريع الانجليزي و الجزائري، فإن الملاحة الساحلية تتخذ صورتين فتسمى في الصورة الأولى الملاحة الساحلية الدولية، وذلك حينما تتم بين ميناء وطني و احد الموانئ الأجنبية الواقعة في حوض البحر الأبيض المتوسط في الجزائر، و تسمى في الصورة الثانية الملاحة الساحلية الوطنية حينما تتم بين الموانئ الوطنية.

وهناك بعض الدول التي تقسم الملاحة الساحلية الوطنية بدورها إلى الملاحة الساحلية الوطنية بدورها غالى ملاحة ساحلية كبرى و ملاحة ساحلية صغرى، ففي مصر مثلاً تعتبر الملاحة ساحلية كبرى إذا تمت بين ميناءين وطنيين واقعين على بحرين مختلفين كميناء الإسكندرية الذي يقع على البحر الأبيض المتوسط و ميناء السويس الذي يقع على البحر الأحمر، أما إذا تمت الملاحة بين ميناءين وطنيين واقعين على بحر واحد فإن الملاحة تعتبر ساحلية صغرى.

إن أهمية هذا التقسيم تكمن في كل التجهيزات التي يجب أن يتحصل عليها كل البحارة الذين يقومون بالملاحة البعيدة المدى و التجهيزات التي تجهز بها السفن والملاحة البحرية الساحلية قاصرة على السفن الوطنية فيما يتعلق بالملاحة البحرية بين الموانئ الوطنية.

المطلب الثاني تقسيم الملاحة البحرية من حيث الغرض:

تتقسم الملاحة البحرية بالنظر إلى الغرض الذي تهدف إليه إلى ملاحة تجارية، صيد، نزهة. **الفرع الثاني ملاحة الصيد:** وهي التي تهدف إلى استخراج الثروات البحرية سواء كانت حيوانية أو نباتية. وهي تشبه عمل المزارع الذي يستخرج الثروات من الأرض، ولذلك فإن ملاحة الصيد لا تعد عملاً تجارياً ومع ذلك فملاحة الصيد تخضع لأحكام القانون البحري.

الفرع الثالث ملاحة النزهة: هي الملاحة التي تهدف إلى الترفيه عن النفس بجميع أنواع و مظاهر التسلية ويدخل ضمن هذه الملاحة ملاحة البحث العلمي والذي يميز هذه الملاحة عن الأصناف السابقة أن المشرع الجزائري يعفي بعض السفن التي لا تتجاوز حمولتها عشرة

طن من بعض الإجراءات المتعلقة بالتسجيل إذ يمكن لبعض الزوارق الصغيرة أن تسجل باسم بدل رقم وهذه الملاحة رغم أنها ليست ملاحا تجارية تخضع أيضا للقانون البحري لان نطاق القانون البحري هو الملاحة البحرية بجميع أنواعها.

المطلب الثالث تقسيم الملاحة البحرية من حيث الأهمية:

تنقسم الملاحة البحرية من حيث الأهمية التي تكتسبها إلى ملاحا رئيسية وملاحا مساعدة فالملاحا الرئيسية هي التي تقوم بها السفن من اجل تحقيق غرض من الأغراض السابقة و هي تقوم لذاتها و يتوقف القيام بها على إرادة صاحب السفينة.بينما تعتبر الملاحة ملاحا مساعدة إذ كانت تهدف إلى تقديم المساعدة للسفن التي تقوم بالملاحا الرئيسية مثل ملاحا القطر البحري والإسعاف البحري و الإنقاذ البحري فكل هذه الأنواع الثلاثة ،من الملاحة لا تهدف إلى تحقيق غرض معين وإنما هي تساعد السفن الأخرى على تحقيق أغراضها و القيام بالملاحا المساعدة يتوقف على طلب سفن الملاحة الرئيسية على خدماتها.لق ثار الخلاف الفقهي في مصر حول ما إذا كانت هذه السفن التي تقوم بالملاحا المساعدة تعتبر سفن ومن ثم تخضع لأحكام القانون البحري ذلك أن الملاحة التي تقوم بها ليست قائمة بذاتها وإنما تعتبر ملاحا تابعة للملاحا الرئيسية أما المشرع الجزائري فقد أفصح عن إرادته صراحة في إخضاع هذا النوع من الملاحة من القانون البحري كما سيأتي فيما بعد.

الفصل الرابع/ مصادر القانون البحري

للقانون البحري كغيره من فروع القانون الخاصة أربعة مصادر وهي حسب تدرجها من حيث التطبيق: التشريع والعرف والقضاء والفقهاء

المبحث الأول: التشريع

كان القانون البحري الصادر بالأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 هو الذي ينظم الملاحة البحرية في الجزائر وهو مأخوذ في معظم أحكامه من الكتاب الثاني من التقنيين الفرنسي الصادر سنة 1807.

على أن هذا التقنيين لم يعد يصلح لتنظيم الملاحة البحرية بعد أن تطورت أدواتها وأساليبها. فعدل وتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 جوان 1998. وقد استمدت أحكام هذا التعديل من التشريعات البحرية الحديثة. ومن أحكام المعاهدات الدولية ويتضمن هذا القانون 955 مادة موزعة على ثلاثة كتب، الكتاب الأول ومقسم إلى بابين الأول في الملاحة البحرية (م. 1-383).

والباب الثاني: في رجال البحر (م. 384-567).

أما الكتاب الثاني من هذا التقنيين فموزع على سبعة أبواب.

الباب الأول في التجهيز (م. 572-639). أما الباب الثاني في استتجار السفن (م. 640-737) أما الباب الثالث ففي نقل البضائع (م. 738-816) أما الباب الثالث فيتناول الإمتيازات على البضائع (م. 817-820) والباب الخامس في نقل المسافرين وأمتعتهم (م. 888-892) والباب الثاني في الأملاك العمومية المينائية (م. 893-908) أما الباب الثالث ففي صيانة الموانئ وتطويرها (م. 909-910). والباب الرابع في استغلال المواني وأمنها (م. 911). والباب الخامس في النشاطات المينائية (م. 912-926) والباب السادس في التنظيم المينائي (م. 927-938).

لكن هذا القانون لا يتضمن كافة الأحكام المتعلقة بالملاحة البحرية لذلك صدرت عدة تشريعات بحرية تكملته ومنها:

1. المرسوم التنفيذي رقم 2000-81 المؤرخ في 9 محرم عام 1421 الموافق 9 أبريل سنة 2000 يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته معدل ومنتتم بالمرسوم التنفيذي رقم 02-261. المؤرخ في 17 سنة 2002.
 2. مرسوم تنفيذي رقم 01-286 مؤرخ في 6 رجب عام 1422 الموافق 24 سبتمبر سنة 2001 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.
 3. مرسوم تنفيذي رقم 02-143 مؤرخ في 3 صفر عام 1423 الموافق 16 أبريل سنة 2002 يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها.
 4. مرسوم تنفيذي رقم 02-183 مؤرخ في 13 ربيع الأول عام 1423 الموافق 16 ماي سنة 2002 يحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري.
- يضاف إلى هذه التشريعات قوانين متعددة صدرت بالموافق على كثير من المعاهدات الدولية.

المبحث الثاني: العرف والعادات

العرف قاعدة درج عليها الناس فترة طويلة من الزمن مع اعتقادهم في ضرورتها فأكسبها ذلك قوة الإلزام، والعرف مصدر أساسي يلي التشريع في الأهمية، ويلجأ إليه القاضي إن افتقد النص التشريعي.

وللعرف دور هام في القانون البحري يرجع إلى قلة النصوص التشريعية في نطاق هذا القانون وعجزها عن ملاحقة حاجيات الملاحة البحرية المتعددة.

والى جانب العرف توجد عادات بحرية تستمد قوتها من اتجاه نية الأفراد إلى الأخذ بها صراحة أو ضمنا وهذه العادات أما أن تكون دولية يعمل بمقتضاها في البلاد البحرية المختلفة وإما أن تكون عامة تسري في كل موانئ الدولة. وإما أن تكون محلية يجري حكمها في ميناء معين.

وللعادة أهمية كبرى في المواد البحرية فكثيرا ما يلجأ القاضي إلى تطبيقها في المنازعات التي تعرض عليه كما أن المشرع يحيل إليها في مواطن عدة. من ذلك المادة 659 الفقرة 02 من القانون البحري التي تنص على أنه يحدد في عقد إيجار السفينة الشروط والأيام والساعات التي يعتبر فيها هذا الإعلام مبلغا بشكل صحيح، وإذا لم يتضمن العقد هذه الشروط يطبق النظام أو العرف الجاري بهما العمل في ميناء التحميل، ومن ذلك أيضا نص المادة 660 من القانون البحري التي تقضي بإتباع العادة المحلية في الميناء إذا لم تحدد نقطة الإنطاق وحساب مواعيد الشحن والتفريغ في عقد إيجار السفينة.

المبحث الثالث: القضاء والفقهاء

التشريع والعرف مصدرا ملزما يتعين على القاضي أن يلجأ إليهما لإستخلاص القواعد القانونية، أما القضاء فهو من قبيل المصادر التفسيرية أو مصادر الاستئناس التي يستلهمها القاضي في استخلاص القواعد من المصادر الملزمة وتقصي مفهومها عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات.

ولما كانت النصوص القانونية تصب في القوالب جامدة من جهة فضلا عن أن المشرع لا يستطيع أن يحيط بجميع المشكلات التي يثيرها العمل من جهة أخرى. فقد بذل القضاء جهدا كبيرا في تفسير النصوص و استنباط الحلول للمسائل التي لم يتعرض لها المشرع وهذا ما يفسر المنزلة التي إحتلتها القضاء في المواد البحرية وأخره الظاهرة في تكوين قواعد القانون البحري.

أما الفقهاء فمن المصادر التي يستأنس بها القاضي عند الفصل فيما لو يعرض عليه من منازعات وفي تفسير القواعد القانونية على أن صلة الفقهاء لا تقتصر على القضاء فحسب، بل كثيرا ما يكون الفقهاء هاديا للمشرع كذلك، ولفقهاء دور كبير في تطوير القانون البحري، ومن الملاحظ في العصر الحديث نشاط حركة الفقهاء البحري المقارن واتجاهها نحو توحيد

القانون البحري، وقد أتت هذه الحركة بأطيب الثمرات وكان من نتيجتها عقد معاهدات الملاحة البحرية وتوحيد معظم قواعد القانون البحري.

المطلب الثاني: حقوق الامتيازات البحرية

الفرع الأول: حصر الحقوق الممتازة: حددت المادة 73 من التقنيين البحري الديون المفهوم بحق امتياز بحري على سبيل الحصر. وقسمت المادة 75 من نفس التقنيين هذه الامتيازات إلى طائفتين الطائفة الأولى تتقدم الرهن البحري في المرتبة والطائفة الثانية تلي الرهن البحري في المرتبة.

أولاً: الامتيازات المقدمة على الرهن:

-01- الأجر والمبالغ الأخرى والواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها حسب المادة 73 و المادة 77 من التقنيين البحري.

-02- رسوم الميناء وهي الرسوم الواجب أدائها من طرف السفينة إلى سلطات الميناء التي تدخله والرسم هو ما يدفعه للخرينة العامة مقابل استعمال مرفق من المرافق العامة.

-03- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإجابة الجسمانية و الحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة وهي تشمل كل التعويضات المستحقة للمتضرر جسمانيا سواء كان هذا التعويض ناتج عن مسؤولية المالك التقصيرية أو العقدية.

-04- الديون الناشئة عن الإسعاف والانقراض وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة.

-05- ديون منشأ ومصالح السفينة والناشئة عن انشاء أو تصليح السفينة بشرط أن تبقى السفينة تحت حيازته.

ثانياً: الإمتيازات الثانية في المرتبة للرهن البحري: حسب نص المادة 75 من التقنيين البحري فإن الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ من المادة 73 بها الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً ويشترط لاعتبار هذه الديون ممتازة توافر الشروط الثلاثة التالية:

1. أن تنشأ هذه الديون خارج ميناء التسجيل إذ يفترض في الشخص الذي يتعاقد مع الريان في ميناء التسجيل.

2. أن يدخل التصرف الناشئ عنه الدين ضمن صلاحيات الريان القانونية إذ لا تتصرف آثار التصرف القانونية التي يجريها الريا خارج حدود وكالته العامة إلى مالك السفينة بل يسأل عنها الريان شخصيا إلا إذا أجازها المالك فتأخذ حكم تصرفات النائب لأن الإجازة اللاحقة كالوكالة السابقة.

3. أن يكون التصرف الناشئ عنه الدين ضروريا لصيانة السفينة أو لمتابعة الرحلة مثل شراء الوقود اللازم أو النفقات الضرورية لتصليح السفينة ولكن لاتعود ديونا ممتازة النفقات التي يصرفها الريان من أجل تحسين السفينة.

الفرع الثاني: ترتيب حقوق الامتياز البحري: لترتيب الحقوق الممتازة ضرورة قصوى عند عدم كفاية ثمن السفينة حيث يستلزم الأمر تفضيل دين على آخر طبقا للمرتبة التي يحتلها بنص القانون وهناك عدة قواعد يتم على أساسها ترتيب الحقوق الممتازة.

القاعدة الأولى والمنصوص عليها في المادة 75 من التقنيين البحري. يترتب عن هذا النص أن الامتيازات البحرية يمكن ترتيبها حسب الطوائف التالية:

طائفة المرتبة الأولى وتشمل الامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات أ-ب-ج-د-هـ-و من المادة 73.

طائفة المرتبة الثانية تشمل الرهون البحرية المسجلة قانونا إذ تسبق هذه الرهون الامتيازين الواردين في الفقرتين ز.ح من المادة 73.

طائفة المرتبة الثالثة الامتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرتين ز-ج من المادة 73. ويليهما في المرتبة الرابعة حقوق الامتياز المنصوص عليها في القانون المدني طبقا لنص المادة 76 من التقنيين البحري.

القاعدة الثانية وهي المنصوص عليها في المادة 80 من القانون البحري.

القاعدة الثالثة وتتعلق بترتيب امتيازات الطائفة الأولى عند عدم كفاءة ثمن السفينة لسداد كل ديونها وهي المنصوص عليها بالمادة 77.

القاعدة الثالثة: وتتعلق بترتيب امتيازات الطائفة الأولى عند عدم كفاية ثمن السفينة لسداد كل ديونها وهي المنصوص عليها بالمادة 77.

القاعدة الرابعة وهي تتعلق بترتيب ديون الفقرة الواحدة ولا نحتاج إلى هذه القاعدة إلا في حالة عدم كفاية ثمن السفينة لسداد ديون الفقرة الواحدة.

وفي هذه الحالة فإنه يجب توزيع الثمن على ديون الفقرة الواحدة بالتزاحم حسب المادة 79.

الفرع الثالث محل الامتياز البحري: إن وعاء الامتيازات البحرية هو السفينة بالمعنى الذي سبق تحديده وفقا لأحكام المادة 13. من القانون البحري. كما يشمل الامتياز أيضا ملحقات السفينة اللازمة لاستقلالها والتي تعتبر جزءا منها.

وتعتبر السفينة ذاتها محلا للامتياز ولو كان يستغلها غير مالكيها أي أ، الامتياز لا يقع إلا على السفينة التي نشأ الدين بسببها دون غيرها من السفن التي تكون تابعة لنفس المالك، كما أن الامتياز البحري لا يمتد إلى العناصر التي تحل محل السفينة عند فقدانها أو إصابتها بضرر خلافا لما هو مقرر بالنسبة للرهن البحري.

الفرع الرابع: آثار الامتياز: تترتب على الامتياز البحري نفس الآثار التي تترتب على الرهن البحري وعليه تتم الإحالة إلى ما تمت دراسة في آثار الرهن البحري فيما يتعلق بحق الأولوية والتتبع.

على أن حق الامتياز يسقط بمدة سنة من تاريخ نشوئه وهذه المدة هي مدة سقوط وليست مدة تقادم ومن ثمة لا تخضع للوقف ولا للانقطاع وفقا للقواعد العامة، وهذه المدة القصيرة تجعل حق الامتياز في حاجة إلى وسيلة سريعة تضمن له استفاء حقه في هذه المدة ولذلك كان المشرع البحري يمنح الدائن الممتاز دون غيره من الدائنين وسيلة الحجز الإداري التي تضمن إيقاف السفينة في الميناء لحين صدور الأمر القضائي. حيث كانت المادة 89 من القانون البحري الملغاة تنص على أن أنه "يجوز للسلطة الإدارية البحرية يطلب من الدائن أن تأمر بالتدابير المادية لحجز السفينة مؤقتا في الميناء لضمان دين امتيازي ولا يمكن أن تتعدى هذا الحجز ثلاثة أيام" غير أن المشرع قد ألغى هذا النص بموجب القانون 05-98 المتضمن تعديل القانون البحري وبذلك أصبح الدائن الممتاز يخضع للمواد من 150 إلى 160 مكررة الخاصة بالحجز التحفيطي والتنفيذي على السفن.

الفرع الخامس: انقضاء حقوق الامتيازات البحرية: حسب المادتان 84-87 من القانون البحري اللتان حددتا أسباب انقضاء الامتيازات البحرية يمكن حصر أسباب انقضاء الامتيازات البحرية فيما يلي:

1- **البيع البحري:** قد رأينا عند دراسة انقضاء الرهن البحري بأنه يترتب على بيع السفينة بواسطة القضاء تظهيرها من جميع الأعباد العينية المثقلة بها.

2- **البيع الاختياري:** سبق وأن رأينا بأن انتقال ملكية السفينة اختيار بألا يترتب عليه انقضاء نقد الرهن إلا إذا اختار المشتري بإرادته الحرة تطهير السفينة من الرهن على أن المادة 87

فقرة 4 تجبر المشتري على تطهير السفينة من حق الامتياز وذلك بإتباع إجراءات معينة فيعتبر الامتياز قد انقضى بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد الملكية.

3- مصادر السفينة: إذ يترتب على عملية المصادرة أن تصبح السفينة مملوكة للدولة ولا يجوز ترتيب أي حقد عيني تبقي على السفن المملوكة للدولة. لأنه يفترض في الدولة ملائمة الذمة. ومن ثم لا حاجة لهذه الحقوق التي شرعت لتجنب مخاطر إعسار أو إفلاس المدني.

4- خروج السفينة من ميازة المنشئ أو المصلح: وقد رأينا للنسبة للديون الواردة في الفقرة (9) من المادة 73 والخاصة بمصاريف إنشاء أو تصيح السفينة أن المشرع عامل السفينة معاملة المنقول. إذ اشترط في استمرار وجود حقد الامتياز في هذه الحالة أن تبقى السفينة في حيازة المنشئ أو المصلح، لأن سبب التعطيل ليس حقد الامتياز وإنما العطب الذي أصاب السفينة قبل دخولها إلى الحوض الجاف.

5- التقادم: يتقضى نقد الامتياز بالتقادم القصير بمضي سنة باستثناء ديون الفقرة (9) من المادة 73 فهي تستمر مادامت السفينة في حيازة الدائ.

المبحث الأول/تعريف السفينة و تحديد مركزها القانوني

المطلب الأول تعريف السفينة: إذا رجعنا إلى مختلف التشريعات البحرية لدول التي لها قانون بحري نجد أن معظم هذه القوانين جاءت خالية من إيراد أي تعريف سفينة والتشريعات التي عرفت السفينة فإنها لم تستطع في معظمها أن تورد تعريفا جامعاً مانعاً لها.

غير إذا استقرأنا جملة من هذه التعاريف الواردة من هنا وهناك في بعض التشريعات نجدها وان اختلفت في لفظها فإنها اتحدت في معناها و فحواها وهي أن (السفينة هي كل عمارة بحرية تقوم بالملاحة البحرية أو مخصصة لهذه الملاحة) وقد أورد المشرع الجزائري تعريفاً مشابهاً في المادة 13 من القانون البحري حيث نص على انه (تعتبر في عرف هذا القانون سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية سواء بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة)فيتضح من هذا النص يشترط اعتبار عمارة ما سفينة يجب أن تتوفر فيها احد الشرطين التاليين:

- أن تقوم هذه العمارة البحرية بالملاحة البحرية فقط.

- أن تكون مخصصة للملاحة البحرية.

الفرع الأول قيام المنشأة بالملاحة البحرية: يعني هذا الشرط أن تكون المنشأة قد بنيت لأغراض غير الملاحة البحرية مثل المستشفيات العائمة و المدارس العائمة ثم حولت اختصاصها بأن قامت بالملاحة البحرية فإنها تكتسب وصفها السفينة و تصبح خاضعة للقانون البحري.

الفرع الثاني تخصيص المنشأة للملاحة البحرية: فإذا بنيت منشأة ما و خصصت للقيام بالملاحة البحرية في جميع مظاهرها فإنها تكتسب هذا الوصف بمجرد بنائها وقبل دخولها البحر ومن ثم يجب إخضاعها للقانون البحري من حيث رهنها و بيعها والتأمين عليها و رغم محاولة المشرع البحري الجزائري أن يجمع شتى التعاريف الواردة في التقنيات الأخرى من أجل إيراد تعريفا جامعاً مانعاً للسفينة فإنه لم يوفق لكونه لم يحدد الملاحة البحرية تحديداً تدقيقاً في المادة 161 من القانون البحري.

المطلب الثاني تحديد الأوصاف المادية للسفينة: تتكون السفينة من هيكل وتوابع وتتوزع السفن إلى أنواع مختلفة حسب المنظور الذي ينظر به إلى السفينة.

الفرع الأول هيكل السفينة: ويتشكل من مقدمة و مؤخرة،الجزء الذي يعلو قعر السفينة بعد نهاية ماء الصابورة،وجانبي يقفان على قعر السفينة و يربط الجانبين من الأعلى بسطح السفينة وقنطرة و الفراغ الداخلي للسفينة يقسم إلى عنابر بفواصل عمودية.

الفرع الثاني التوابع: للسفينة توابع منها ما يعد ضروريا لدخولها البحر لأول مرة ومنها ما يضاف إليها عند التجهيز فالتوابع السفينة الأصلية هي أجهزة الرادار و أجهزة الكهرباء و أجهزة تسخن المياه والسلاسل وكل ما تحتاجه السفينة لدخول البحر أما التوابع الأخرى التي تضاف إليها عند تجهيزها فهي تختلف باختلاف الملاحة المراد القيام بها وتعتبر هذه التوابع تابعة للهيكل حيث جعل المشرع الجزائري قرينة في المادة 52 قانون بحري على أن بيع السفينة يأهل المشتري لاعتبارها كل توابع السفينة ملك له و هذه القرينة تتصرف إلى جميع أنواع التصرفات التي ترد على السفينة ذلك أن التوابع تلحق بأصلها فالأصل هو الهيكل والتوابع لخدمة هذا الهيكل ولكن هذه القرينة ليست من النظام العام إذ يجوز للأطراف الاتفاق على اعتبار التوابع منفصلة على هيكل السفينة.

المطلب الثالث أنواع السفن: مهما حاولنا حصر التقسيمات المختلفة للسفن فلا نستطيع ذكرها على سبيل الحصر لان هذه المسألة تدخل في نطاق اختصاص آخر و هو مادة الصناعة ولكن بإيجاز أن نتناول حصر التقسيمات الكبرى للسفن و يمكن تقسيم السفينة إلى

عدة أقسام تبعا للزوايا التي ينظر منها إلى السفينة فإذا نظرنا إلى السفينة من حيث التخصص نجدها تنقسم إلى سفن الحاويات والسفن الحبوب والسفن السوائل والسفن البضائع العامة .

وإذا نظرنا إلى السفينة من حيث خط السير نجدها تنقسم إلى سفن ذات خط منتظم وسفن جواله، أما من حيث طريقة الشحن فإنها تنقسم إلى سفن الروافع وسفن الدرجة وسفن أنابيب النفط.

الفرع الأول تقسيم السفن من حيث التخصيص:

أولا سفن الحاويات: و تبنى هذه السفن خصيصا لنقل الحاويات و لذلك نجد هذه السفن تمتاز بتقسيم عابرها إلى عنابر سفلية و أخرى علوية يفصل بين هذين العنبرين بفواصل أفقية لتقليل الضغط الوزني على الحاويات السفلية ،وتمتاز هذه السفن بقدرتها على نقل هذه الحاويات على السطح وذلك لقدرة الحاوية نفسها على حماية البضاعة من مياه المطر ومياه البحر .

ثانيا سفن الحبوب: و تبنى خصيصا لنقل الحبوب الجافة بجميع أنواعها وتمتاز بكون عابرها عمودية دائرية و تزود بوسائل التهوية لمنع الانفجار التلقائي للسفينة عند ارتفاع الحرارة و هذه السفن تمتاز أيضا بعدم ظهورها على البحر عند الملاحة لكونها تشبه كثيرا سفن السوائل و ذلك لعدم وجود رافعات عليها و تبنى بمادة خاصة لمنع التسرب الهوائي من هذه العنابر .

ثالثا سفن السوائل: وتبنى خصيصا لنقل الزيوت والبتترول وكل المواد الكيميائية السائلة،وهذه السفن تتعرض لإجراءات مشددة في دخولها للموانئ لان أي خطأ طفيف يمكن أن يؤدي إلى كارثة. و عنابر هذه السفن دائرية و تحتوي على تجهيزات معقدة بحيث قد تتساوى مع قيمة السفينة نفسها خاصة التي تنقل غاز المميع.

رابعا سفن البضائع العامة: هذه السفن تنقل البضائع بجميع أنواعها، السوائل في براميل والحبوب في أكياس و الأجهزة المنزلية في حاويات و الأخشاب في أحزمة، و هذه هي السفن التقليدية التي سادت حتى القرن العشرين الميلادي.

الفرع الثاني تقسيم السفن من حيث خط السير: تنقسم إلى سفن ذات خط منتظم وسفن جواله.

أولا سفن الخط المنتظم: هي السفن التي تقوم برحلاتها في أوقات دورية منتظمة بين ميناءين أو أكثر في خط ملاحي معين و تعلم هذه السفن عن رحلاتها في الجرائد اليومية وذلك إما أن تكون هذه الرحلات يومية أو أسبوعية وهذه السفن هي سفن النقل العام.

ثانيا سفن الجواله: هي السفن التي تبحث عن البضائع في أي مكان في العالم لنقلها لأي مكان في العالم و هذه السفن يخضع إيجارها في بورصة الإيجارات في لندن.

الفرع الثالث تقسيم السفن من حيث طريقة الشحن: تتنوع إلى ثلاثة أنواع.

أولا سفن الروافع: تمتاز بوجود رافعات عليها إذ تشتترط بعض الموانئ لكي تدخل إليها سفينة ذات اختصاص عام يجب أن تكون مزودة بعدد معين من الروافع وهذا النوع من السفن يخصص عادة لنقل البضائع.

ثانيا سفن الدحرجة: و ظهر هذا النوع من السفن في بداية الستينات وتمتاز هذه السفن برسوها بمؤخرتها على الرصيف و لها باب خلفي كبير يستعمل كقنطرة بين السفينة و الرصيف ومنه تدخل البضائع إلى السفينة أما عن طريق الحركة الذاتية للبضاعة كالسيارة و الجرارات وعن طريق جرها بوسائل أخرى أو حملها برافعات الميناء (برافعات متحركة).

ثالثا سفن النفط: وهي تشحن و تفرغ بمجرد إيصال أنبوب من السفينة إلى الرصيف أو العكس ليتم شحن أو تفريغ السفينة و سفن النفط عادة ما تكون سفن الحبوب أو سفن السوائل.

المبحث الثاني/ الطبيعة القانونية للسفينة: معروف أن القواعد القانونية التي تنظم سلوك الأشخاص في المجتمع تدور حول مسألتين صاحب الحق أو موضوع الحق و يجب تحديد مركز السفينة هل هو موضوع الحق أو صاحب الحق ،ورغم تمتع السفينة بالصفات التي يتمتع بها الأشخاص من اسم و موطن و حمولة و درجة و جنسية فإن السفينة مالا يرد على الحق وذلك أن المشرع حينما أضفى هذه الصفات إلى السفينة فإنه فعل ذلك لضرورات عملية ليست إلا وهو ابتكار تشريعي مجازي لا يهدف المشرع ورائه إلى إضفاء الشخصية القانونية على السفينة ولكن رغم ذلك فان هناك من الفقهاء الذين حاولوا التشكيك في مسألة اكتساب السفينة الشخصية القانوني و ابرز الفقهاء الذين حاولوا التشكيك في مسألة اكتساب السفينة الشخصية القانونية و ابرز هؤلاء الفقهاء الفقيه ربير الذي يرى أن السفينة لا تختلف عن الشركة إذ تنشأ بعقد البناء كما تنشأ الشركة بعقد التأسيس و تموت السفينة موت طبيعي إذا أصبحت حطاما أو موتا حكما إذا فقدت و لم تظهر أخبارها لمدة معينة يحددها القانون

كما موت الشركة بالانقضاء أو الانحلال أو الإفلاس ولهذا كان لهذا الرأي تأثير كبير لدى واضعي معاهدة بروكسل لسنة 1924 إذ جاءت المادة 1/4 منها تنص على (لا ناقل ولا السفينة يسألان عن الأضرار الذي يصيب البضاعة من جراء عدم صلاحية السفينة للملاحة إذ بذل الناقل الهمة الكافية لجعلها صالحة لسفر قبل إقلاعها) فيتضح من هذا النص أن واضعي الاتفاقية قد قصدوا من هذه الصياغة الاعتراف بالشخصية القانونية على الأقل في الدول التي تضي الشخصية القانونية على السفينة وحتى لا يبقى الضرر في هذه الدول بدون تعويض فرخص له أن يرفع دعواه على السفينة عوض الناقل غير أن هذا الرأي قد رفض من طرف المشرع الجزائري صراحة ذلك أن المادة 43 من القانون المدني حددت الأشخاص الاعتبارية على سبيل الحصر وليست السفينة من بينها ثم أضاف النص انه يمكن منح الشخصية القانونية لكل مجموعة من الأشخاص أو الأموال بنص خاص ولا يوجد نص في القانون البحري يضي الشخصية القانونية على السفينة بل جاء نص المادة 56 من القانون البحري في معرض كلامه عن الرهون البحرية ينص على أن السفن و العمارات البحرية الأخرى تعتبر أموالا منقولة فإذا انتهينا إلى أن السفينة ليست شخصا اعتباريا فما هو النظام الأقرب إلى السفينة فيما يتعلق بتحديد مسؤولية مالكيها فالسفينة اقرب إلى ذمة التخصيص التي ابتكرها الفقه الألماني و التي تعني أن الشخص الذي يخصص جزء من ذمته المالية لتحقيق غرض أو نشاط معين فانه لا يسأل إلا في حدود هذا الجزء من الذمة المالية و قياسا على السفينة نجد مالكيها يخصص مجموعة من الأموال لاقتناء السفينة وتخصيصها لثروة البحرية فإذا نشأة مسؤولياته فان أقصى ما يمكن أن يدفعه هو قيمة هذه السفينة وهكذا ننتهي إلى أن السفينة مالا ترد عليه حقوقا، و يجوز التعامل فيها طبقا للقواعد العامة .

من المعروف انه من الأسس التي يتركز عليها النظام القانوني للأشياء هو تقسيمها إلى أموال منقولة أو أموال عقارية ،الهدف من هذا التقسيم هو إخضاع منقولات لقواعد و إجراءات معينة تختلف تماما عن القواعد والإجراءات التي تخضع لها العقارات كما عرفه القانون المدني في المادة 683 و التي تنص (العقار هو كل شئ ثابت في حيزه لا يمكن نقله من دون تلف و ماعدا ذلك من شئ فهو منقول،ويترتب عن ذلك أن السفينة مشمولة بالعبرة الأخيرة من النص فتعتبر مالا منقولا كما تؤكد ذلك المادة 56 من القانون البحري و لكن اعتبار السفينة مالا منقولا كان يجب أن تخضعها لأحكام المنقول و ليس لأحكام العقار

من ذلك الحياز في المنقول هي سند الملكية إذ لا يمكن اكتساب السفينة إلا بعقد رسمي، واجب الشهر في مصلحة تسجيل السفن كما أن اعتبار السفينة مالا منقولاً يقتضي خضوعها للرهن الحيازي و انتقال حياز السفينة من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن بينما السفينة تخضع إلى الرهن البحري الذي لا يختلف عن الرهن الرسمي الذي يخضع له العقار حيث تبقى حيازة السفينة في يد المدين الراهن لاستغلالها و يبقى للدائن المرتهن حق الأولوية وتتبع الممنوحين لمرتهن العقار و كان حقوق الامتياز البحرية لا تختلف في أحكامها عن حقوق الامتياز الواردة عن العقار مثل وجوب قيدها وإعادة القيد بعد كل سنة و لذلك يذهب جانب من الفقه إلى القول أن إخضاع مال معين لإجراءات العقار ليس نابعا من ثباته الطبيعي وإنما نابع من إمكانية تعيينه تعينا ذاتيا ومن ثم فان كل منقول أن يعين تعينا ذاتيا بحيث لا يختلط بغيره يمكن إخضاعه لإجراءات العقار وما دام أن السفينة لها من العناصر الذاتية ما يؤهلها بان تعين تعينا ذاتيا من اسم وجنسية وموطن فانه لا غرابة من إخضاعها لأحكام العقار رغم أنها منقولة و لكن مع ذلك توجد آثار تترتب على السفينة من حيث كونها منقولاً وفقا للمادة 56 ولكنها آثار ضئيلة جدا إذ ما قورنت بإحكام العقار و هذه الآثار متناثرة هنا وهناك في القانون المدني.

المبحث الأول/ تحديد عناصر السفينة داخل ذمة صاحبها: وتتكون هذه العناصر من الاسم و الموطن و الحمولة و الدرجة.

المطلب الأول الاسم: اوجب القانون البحري الجزائري على كل سفينة أن تحمل اسما يميزها عن غيرها و لا يستقل مالك السفينة في اختيار الاسم الذي يراه مناسباً لسفينته ولا يجد من حريته في الاسم إلا وجوب شرطين وهما:

-01- أن لا يكون هذا الاسم الذي اختاره لسفينته قد أطلق على سفينة أخرى و ذلك منعا لما قد يحدث من تشابه الأسماء من خلط في التصرفات التي ترد على السفينة.

-02- أن لا يكون هذا الاسم مخالفا للنظام العام و الآداب العامة إذ لا يجوز إطلاق اسم مخل بالحياء. و بتوافر هذين الشرطين فان الاسم يمنح بموجب قرار يصدر عن الوزير مكلف بالنقل فإذا كان هذا الاسم لا تتوافر فيه هذه الشروط يمتنع الوزير عن منح هذا القرار و يجب أن يكتب اسم السفينة بلون مغاير للونها على مقدمة السفينة من الجانبين و على مؤخرتها و بحروف عربية و لاتينية لا يقل عرضها عن 5 سم و أهمية اسم السفينة يظهر

في عدة مواطن منها لتحديد شخصية السفينة عند تعاقد مالك السفينة مع الغير و كذلك يسهل للغير الرجوع إلى سجل السفينة في موطنها للاطلاع على الأعباء المتعلقة بها.

المطلب الثاني الموطن: وهو الميناء الذي تسجل فيه السفينة و يسمى أحيانا ميناء الترابط وهو يختلف عن ميناء الاستغلال إذ قد تسجل السفينة في ميناء الجزائر و تمارس نشاطها في استقبال البضائع أو المسافرين في ميناء وهران وكذلك لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار موطن لسفينته فيستطيع أن يتقدم إلى أي ميناء على الساحل الوطني لتسجيل سفينته حتى ولو كان يسكن في مكان آخر غير تابع إداريا لهذا الميناء و يجب أن يكتب موطن السفينة أيضا بنفس الشكل على مقدمة السفينة على الجانبين وفي أسفل الاسم ولا يكتب على المؤخرة وتبدو أهمية الموطن في تحديد القانون الواجب التطبيق عن الجرائم التي تقع على السفينة ولا يتعدى أثرها خارج السفينة وكذلك تبدو أهمية الموطن في تمكين من يريد أن يتعامل مع السفينة ليتوجه إلى موطن السفينة و الاطلاع على سجلها لمعرفة كل التصرفات الواردة من رهن و حقوق امتياز .

المطلب الثالث الحمولة: تتكون حمولة السفينة من مجموع الفراغ الموجود داخل السفينة و تقاس حمولة السفن بالطن الحجمي و ليس بالطن الوزني و الطن الحجمي يسمى برميل و يساوي 100 قدم مكعب و تتبع الجزائر في تقدير حمولة سفنها طريقة مورسوم الانجليزي و يترتب عن ذلك أن حمولة السفينة لا تعبر عن الحمولة التي يمكن أن تحملها من البضائع و تتولى شركات تصنيف عالمية مثل بيروفير يتاس الفرنسية و شركة اللويدز الانجليزية، و تنقسم حمولة السفينة إلى حمولة كلية و حمولة صافية.

الحمولة الإجمالية: تتشكل من مجموع فراغات السفينة بما في ذلك الفراغات المخصصة للمطاعم و إلا لات و مكان الطاقم و المكان الذي تحفظ فيه المؤونة و كل ما تستلزمه السفينة من مرافق ولذلك نجد الحمولة الإجمالية تعبر عن حجم السفينة و مداها و أبعادها.

الحمولة الصافية: هي تنتج بعد عملية طرح الفراغات غير المخصصة لاستغلال السفينة فنتائج العملية هي الحمولة الصافية و لذلك نجد أن الحمولة الصافية تعبر عن قدرة السفينة و إمكانية استغلالها.

المطلب الرابع الدرجة: يجب أن تكون لكل سفينة درجة و تحدد هذه الدرجة عن طريق شركات التصنيف العالمية و يجب إعادة فحص السفينة لتقدير درجتها كل 15 سنة و قبل هذه المدة إذا تعرضت لحادث بحري و يعبر عن الدرجة برموز تتمثل في حروف أبجدية و

أرقام، وقد حدد مرسوم 176/72 الصادر في 1972/10/05 كيفية الاعتراف بالشركات التي تتولى تصنيف السفن الجزائرية و ذلك بموجب قرار يصدر من الوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح مدير الملاحة البحرية بعد وضع طلب الاعتماد من هذه الشركات و قد صدرت بهذا الشأن 03 قرارات تؤهل أربعة شركات لها شهرة عالمية في مجال تصنيف السفن و درجة السفينة لها أهمية كبيرة في كل المعاملات التي ترد على السفينة و خاصة التامين على هيكلها إذ أن السفينة من الدرجة الأولى يكون قسط التامين عليها اقل من سفينة من الدرجة الثانية وهو اقل بكثير من التامين على التامين على السفينة من الدرجة الثالثة و هكذا و ذلك أن احتمال تعرض السفينة من الدرجة الأولى للأخطار البحرية اقل من احتمال تعرض السفينة من الدرجة الثانية لنفس الأخطار البحرية.

المبحث الثاني/ تحديد عناصر السفينة داخل المجتمع الدولي

المطلب الأول جنسية السفينة: من المعروف أن الجنسية السفينة هي رابطة قانونية و سياسية بين شخص طبيعي و الدولة باعتبارها شخصا معنويا و لكن على سبيل المجاز قد تكون أطراف علاقة الجنسية شخص معنوي و الدولة باعتبارها شخصا اعتباريا و لذلك ليس من المستساغ أن تكون الجنسية رابطة بين الدولة و المال و لكن استقر المجتمع الدولي منذ القديم و قد قنن هذا العرف اتفاقية جنيف لعام 1958 المتعلقة بأعالي البحار انه يجب أن تكون لكل سفينة جنسية معينة وان شروط منح الدولة جنسيتها لسفينة ما تستقل بتحديد هذه الدولة شريطة أن تكون هناك علاقة عضوية أو علاقة حقيقة بين السفينة و الدولة.

الفرع الأول أسباب تتمتع السفينة بجنسية معينة:

أولا حاجة السفينة لحماية الدولة التي تنتمي إليها: كثيرا ما تكون السفينة أثناء قيامها بالرحلات البحرية في أماكن بعيدة عن دولتها سواء في أعالي البحار أو في مياه إقليمية لدولة أجنبية و قد يتعرض من في السفينة إلى الاعتداء على سفينته من طرف أجنب فلا يستطيع مالك السفينة رد هذا الاعتداء و عن طريق الجنسية تستطيع الدولة إن تتدخل بالطرق الدبلوماسية عن طريق السفينة باعتبارها احد رعاياها.

ثانيا حاجة السفينة لتحديد حقوقها وواجباتها في فترة الحرب و السلم: عن طريق الجنسية تستطيع أن نحددها إذا كانت السفينة تابعة لدولة محاربة أو لدولة محايد ذلك أن السفينة التابعة لدولة محاربة يجوز مصادرتها بما عليها من بضائع حتى ولو كانت هذه البضائع تابعة لدولة محايدة بينما لا يجوز التعرض لسفينة تابعة لدولة محايدة حتى ولو كانت على

ممتها بضائع لدولة معادية ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية و ذلك طبقا لقاعدة مشهورة في القانون الدولي تقضي (أن العالم المحايد يحمي البضائع المعادية)،إما في حالة السلم فان تجارة الرقيق و القرصنة قد أصبحت جريمة دولية كل الدول تقوم بمحاربتها وكل سفينة تبحر دون علم تعتبر كأنها سفينة قرصنة و يجوز لأي دولة الاستيلاء عليها و مصادرتها.

ثالثا حاجة السفينة لجنسية كضابط إسناد: لو لا تمتع السفينة بجنسية لما استطعنا تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تقع في منطقة أعالي البحار و التي لا تخضع لسيادة أية دولة بالإضافة إلى بعض الوقائع و التصرفات القانونية التي تقع على متن السفينة وهي بعيدة عن الإقليم الوطني فمكانة الجنسية إذن هي الضابط الوحيد للإسناد الذي يحل التنازع بين القوانين سواء كان هذا التنازع ايجابيا أو سلبيا.

رابعا حاجة تمييز السفينة الوطني عن السفن الأجنبية: فبواسطة الجنسية يمكن لدولة التمييز بين سفنها و السفن الأجنبية و تخص سفنها بمزايا لا تستفيد منها السفن الأجنبية مثل تقديم المساعدة لها وإعفائها من بعض الرسوم التي تفرضها على السفن الأجنبية و تقديم لها الاتمان البحري و جعل الملاحة الساحلية قاصرة على السفن الوطنية دون السفن الأجنبية و كذلك بواسطة الجنسية تستطيع الدولة أن تمارس إشرافها الإداري و الرقابي على سفنها ذلك عن طريق تفتيشها و التأكد من سلامة وثائقها وأجهزتها و كفاءة طاقمها وما إلى ذلك و كذلك عن طريق الجنسية أن تسخر سفنها عن طريق التعبئة العامة في الحالات الاستثنائية لمواجهة عدوان خارجي .

الفرع الثاني شروط منح الجنسية للسفينة:

أولا: شرط البناء الوطني: ومعنى هذا الشرط أن الدولة تشترط حتى تكتسب السفينة جنسية معينة أن تكون هذه السفينة مبنية في احد ورشاتها الوطنية وهذا الشرط تشترطه الدول التي بدأ نشاط بناء السفن ينمو عندها نموا بطيئا إما الدول التي وصلت إلى درجة غزو السوق العالمية فهي ليست بحاجة للاشتراط بهذا الشرط مثل بريطانيا،اليابان ،النرويج، ذلك شرط البناء الوطني يهدف إلى حماية الصناعة الوطنية من المنافسة الأجنبية لذلك نجد فرنسا قد اشترطت هذا الشرط عندما كانت صناعة السفن عندها تزداد شيئا فشيئا ثم تخلت عن هذا الشرط و عرضت عنه عندما أصبحت صناعة السفن في فرنسا تكلف كثيرا بالنسبة لشرائها من الخارج أما المشرع الانجليزي و معظم الدول المتقدمة التي تقدمت في مجال صناعة

السفن لا تشترط هذا الشرط إطلاقاً أما الدول العربية و الجزائر من بينها لا تشترط هذا الشرط لاستحالة تحقق لكون هذه الدول لا تملك صناعة السفن على الإطلاق باستثناء بعض الزوارق الخاصة بالنزهة و الصيد .

ثانياً شرط الملكية الوطنية: ويقصد بهذا الشرط أن تشترط الدولة لمنح جنسيتها لسفينة ما أن تكون مملوكة كلها أو نسبة منها للوطنيين وهذا الشرط هو الذي يبرز تدخل الدولة لحماية السفينة و اختيار نسبة معينة من الملكية الوطنية يتوقف على قدرة رأس المال الوطني لسد حاجيات الدولة في إنشاء أسطولها البحري فكلما كان رأس المال ضعيفاً كلما قلت النسبة اشتراط ملكية السفينة للوطنيين وكلما كان الرأس المال الوطني قوياً كلما ارتفعت نسبة الملكية الوطنية في بريطانيا لا تحتاج إلى الرأس المال الأجنبي اشترطت في قانون الملاحة التجارية الصادر سنة 1904 أن تكون السفينة مملوكة بنسبة مئة بالمئة للوطنية سواء كانوا يتمتعون بالجنسية الأصلية أو عن طريق التجنس أما إذا كان المالك شخصاً معنوياً أي شركة فيجب أن تكون الشركة مسجلة في بريطانيا وفق القانون الانجليزي و أن يكون مركز نشاطها الرئيسي في بريطانيا و تطبيقاً لذلك حكمت المحكمة استئناف بريطانيا بمصادرة سفينة بونا زيت لكونها مملوكة لشركة مسجلة في بريطانيا وفقاً للقانون الانجليزي و لكن تمارس نشاطها في هامبورغ فاعتبرت السفينة مملوكة للأعداء خلال الحرب العالمية الثانية أما في فرنسا حينما كانت في سنة 1942 بحاجة إلى رأس مال أجنبي قد اكتفت بمنح الجنسية الفرنسية لأي سفينة مملوكة للوطنيين الفرنسيين بالنسبة 50 بالمئة و قد عدلت عن هذا الشرط في سنة 1962 حينما أصبحت ليست بحاجة إلى الرأس المال الأجنبي و اشترطت ملكية الفرنسيين بالنسبة مئة بالمئة.

أما في الجزائر فرغم احتياجها لرأس المال الأجنبي لتطوير أسطولها التجاري فإنها استعانت بالرأس المال الأجنبي وبين تمكين نفسها من بسط رقابتها على أسطولها التجاري فاشترطت المادة 128 من القانون البحري على أنه لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون مملوكة بنسبة 51 بالمئة أما بالنسبة للسفن المملوكة للشركات فإن الأمر عندنا لا يحتاج إلى نص كما فعل المشرع الانجليزي و الفرنسي ذلك أن الشركات العامة في الجزائر العامة في الجزائر كانت شركات مختلطة لا يتجاوز رأس المال الأجنبي فيها عن نسبة 49 بالمئة و لذلك فإن أي شركة سواء كانت شركات أشخاص أو أموال إذا امتلكت سفينة فيكون الرأس المال الوطني يقدر ب 51 بالمئة غير أنها بعد صدور قانون 05/98 المؤرخ في

1998/06/25 المعدل و المتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري فقد تراجع المشرع عن هذا الشرط اشترط نسبة الملكية الوطنية ب مئة بالمئة فجاء نص المادة 07 من القانون السالف الذكر يعدل المادة 28 كما يلي لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري و يجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلب الحصص بالنسبة لشركة المساهمة الرئيس المدين العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة و أغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء المالكون لأغلبية رأس المال بالنسبة للجمعيات المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين و يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري قد اشترط الملكية الكاملة لكونه قد تخلى عن احتكار الدولة لنشاط التجارة البحرية بحيث كان للوضع قبل صدور هذا النص أن تجهيز السفينة لنقل البحري أو القيام بنشاط المساعدة البحرية أو القطر أو الإرشاد البحري قاصرا على السفن المملوكة للدولة بمعنى أن أشخاص القانون الخاص سواء كانوا طبيعيين أو معنويين لا يستطيعون اكتساب صفة مجهز السفينة إلا في مجال نشاط الصيد البحري كما أنهم لا يستطيعون امتلاك أي سفينة تتجاوز حمولتها 50 طن.

ثالثا: شرط الطاقم الوطني: و معنى هذا الشرط أن تشترط الدولة أن يكون مجموع طاقم السفينة أو نسبة منه من الوطنيين حتى تكتسب السفينة جنسية هذه الدولة و تأخذ هذا الشرط الدول التي بلغت إلى درجة الاستغناء عن الخبرات الفنية الأجنبية و ذلك لحماية اليد العاملة الوطنية من المنافسة الأجنبية فضلا عما يمتاز به الطاقم الوطني من ولاء وإخلاص لدولته و خاصة عن التعبئة العامة لمواجهة عدوان أجنبي و لذلك نجد الجزائر تشترط لمنح جنسيتها لسفينة ما أن يكون طاقمها جزائري رغم أن الجزائر في سنة 1976 عند صدور القانون البحري كانت بحاجة إلى الاستعانة بالخبرة الفنية الأجنبية غير أنها توقع ما سيؤول إليه الأمر بعد إنشاء المعهد البحري العلي ببو إسماعيل لتزويد الأسطول البحري بالخبرات الفنية الضرورية و لذلك جاء نص المادة 28 في الفقرة الأخيرة ينص على انه (ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر) و بالرجوع إلى المادة 413 من القانون البحري نجد أن النص يشترط أن يتكون

بمجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية آنذاك أو وزير النقل حاليا تحديد نسبة من البحارة الأجانب .

وإذا تخلف شرط الملكية الوطنية لا يثير أي إشكال، ذلك إن تخلف هذا الشرط لا يمكن تصويره إلا في حالة نقل ملكية السفينة لأجنبي أو نقل جزا منها عن طريق البيع أو الهبة وحيث أن المشرع الجزائري يشترط بيع السفينة لأجنبي أن يحصل البائع على رخصة من وزير النقل فان منح هذه الرخصة يعني إسقاط الجنسية على السفينة و شطبها من سجل السفن الجزائري و لكن الأشكال يثور حيث حالة تخلف شرط الطاقم الوطني ذلك أن القول بإسقاط الجنسية على السفينة عند تخلف شرط الطاقم الوطني سيؤدي إلى نتيجة غير مقبولة لأي تشريع في العالم وهو أن يستقل مالك السفينة و ينفرد بإسقاط الجنسية على سفينته فكما أراد أن يبيع سفينته إلى أجنبي دون الحصول على رخصة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية استخدام طاقم أجنبي فتخلف شرط الطاقم الوطني و أصبحت السفينة غير جزائرية و من ثم جاز بيعها إلى أجنبي دون الحصول على رخصة والحقيقة إذا تخلف هذا الشرط فان السفينة تبقى جزائرية و لكن لا يسمح لها بمغادرة الميناء لان دفتر البحارة يشكل جزء من رخصة مغادرة الميناء .

الفرع الثالث إثبات جنسية السفينة: استقر المجتمع الدولي على جنسية السفينة هي جنسية الدولة التي تحمل عملها بمعنى أن العلم هو الوسيلة المادية الظاهرة للتعبير عن الجنسية التي تتمتع بها السفينة ذلك أن رفع العلم لدولة معينة مرتبطة أساسا بتمتع السفينة بجنسية هذه الدولة وتطبيقا لهذا المبدأ جاء نص المادة 27 من القانون البحري ينص على انه (الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية) و يترتب على هذا النص أن الجزائر لا تسمح لسفن الأجنبية أن ترفع علمها و لو كانت مسجلة في مينائها إذا افترضنا أن الجزائر تسمح بتسجيل سفن أجنبية ذلك أن المادة 46 من القانون البحري لم تفصح صراحة عما إذا كان المشرع يجيز تسجيل السفن الأجنبية في دفتر تسجيل السفن الجزائرية و بذلك يكون العلم عندنا يعبر حقيقة عن جنسية السفينة و لذلك نسميه العلم الحقيقي و بالرجوع إلى القرار الوزاري رقم 363 المؤرخ في 15/08/1973 الذي يحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلم الوطني فواجب على كل سفينة جزائرية أن ترفع العلم الوطني عند الدخول إلى الخروج من الميناء الوطني و كذلك عند ملاقاته أي سفينة عسكرية في عرض البحر مهما كانت جنسيتها وعند الدخول والخروج من الموانئ

الأجنبية وفقا للوائح و التنظيمات التي تحددها هذه الدول الأجنبية أما بالنسبة للسفن الأجنبية فقد الزمها هذا القرار أن ترفع الراية الوطنية على مقدمة السفينة و علم جنسيتها على مؤخرة السفينة عند الدخول إلى الميناء الوطني و رفع علمها على مقدمة السفينة و العلم الوطني على مؤخرتها عند الخروج من الميناء و هكذا نجد أن العلم يعبر و بشكل ظاهر عند مشاهدة السفينة من بعيد عن الجنسية التي تحملها.

المطلب الثاني أوراق السفينة:

الفرع الأول أوراق إثبات الهوية:

أولا شهادة الجنسية: تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة يذكر فيها اسم ونوع و مواصفات السفينة من حمولة ودرجة و اسم تجهزها و مكان تسجيلها و جميع البيانات التي يتضمنها سجل السفينة و يتضمن الأعباء التي أتقلت بها السفينة من رهن و حقوق و امتياز و تجدد شهادة الجنسية للسفينة من نفس السلطة التي أصدرتها كلما تغيرت إحدى البيانات أو عنصر من عناصرها كتغيير الاسم أو الدرجة أو انتقالات ملكيتها لمالك آخر و إذا امتلك شخص طبيعي أو معنوي سفينة في الخارج فان القنصلية الجزائرية تمنح له شهادة جنسية مؤقتة لا تتجاوز سنة و تسحب منه عند وصول السفينة إلى الميناء الجزائري.

ثانيا دفتر البحار: و يتضمن هذا الدفتر أسماء كل البحارة الذين يشتغلون على متن السفينة و المبالغ التي صرفت لهم لان لهم حق صرف مبالغ مالية بالعملة الصعبة و كذلك الطبية التي أجريت على كل بحار و مهام كل بحار على متن السفينة و جميع المعلومات المتعلقة بالبحارة و رقم كراس ملاحظته و هذا الدفتر لا يكتسب صفة شهادة الملاحاة إلا بعد التأشير عليه من طرف السلطة الإدارية البحرية التي تجربها بالتأكد من صحة كل المعلومات و إذا وقع أي تغيير في طاقم السفينة في بلاد أجنبية فان هذا التغيير يجب أن يؤشر عليه لدى القنصلية الجزائرية في الخارج إما إذا كانت السفينة في مكان أجنبي لا توجد فيه قنصلية جزائرية يتولى الريان هذا التأشير على هذا التغيير و يقدمه فور وصوله إلى السلطة البحرية لتأشير عليه.

ثالثا رخصة مغادرة الميناء: وهي آخر شهادة تسلم من السلطة الإدارية البحرية بعد التأكد من وجود شهادة الجنسية و دفتر البحارة و شهادة التامين على السفينة و شهادة السلامة التي تمنحها فرق التفتيش و التأكد كذلك من أن السفينة قد استجمعت جميع الشروط التي

تتطلبها الاتفاقيات الدولية و تألف هذه الأوراق الثلاثة عنصرا هاما من عناصر تحديد ذاتية السفينة في المجتمع الدولي و توجب اتفاقية جنيف لسنة 1958 على كل دولة أن تزود سفنها بهذه الأوراق لإثبات جنسيتها لكون العلم ليس إلا وسيلة قد يعبر حقيقة عن جنسية السفينة و قد لا يعبر عن ذلك.

الفرع الثاني أوراق إثبات التصرفات و الوقائع التي تحدث على متن السفينة:

أولا دفتر السفينة: باستثناء سفن النزهة يجب على كل سفينة تجاوزت حمولتها الإجمالية 30 طن أن تحمل على متنها دفترا يرقم و يؤشر عليه من طرف إدارة التسجيل البحري و يكون ممسوكا من طرف الريان و يجب أن تدون في هذا الدفتر جميع الحوادث المتعلقة بالملاحة سواء تعلقت بالسفينة ذاتها أو بالبضائع أو بالمسافرين أو الطاقم و جميع التدابير التي اتخذت لمعالجتها و يجب ذكر أيضا الحالة الجوية و الملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة و يجب كذلك أن يتضمن كشفا بجميع العمليات التجارية التي قام بها الريان و المخالفات التي حدثت على السفينة و الجزاءات التأديبية المقررة لهذه المخالفات و كذلك تسجيل الولادات و الوفيات التي تحدث على متن هذه السفينة و يلزم الريان بتقديم دفتر السفينة عند الطلب إلى السلطة الإدارية البحرية أو لأي عون من أعوان حراسة الشواطئ و أهمية هذا الدفتر تكمن في إثبات كل الوقائع كتقديم النسخ للمعنيين كالأطفال المولودين مثلا.

ثانيا يومية الراديو و الماكنة: تخضع يومية الراديو و الماكنة لنفس الشروط التي يخضع لها دفتر السفينة فيما يتعلق بوجوب ترقيمها و التأشير عليها من طرف السلطة الإدارية البحرية غير أن الأولى تمسك من طرف ضابط اللاسلكي و الثانية من طرف ضابط الميكانيك و تشاهد هاتين اليومييتين يوميا من طرف ريان السفينة و يجب أن تتضمن يومية الماكنة كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب و الاستهلاك اليومي لجهاز الدفع و كذلك كل ما يخص خدمة و سير الماكنة و التعطيلات التي وقعت و الإجراءات المستخدمة لإصلاحه أما اليومية الراديو فتتضمن كل التبليغات و البرقيات الصادرة من السفينة الواردة إليها و كذلك كل ما يخص جهاز الراديو على غرار جهاز الدفع و طبقا للمادة 205 من القانون البحري يكون لدفتر السفينة وماكانات اليومية و الراديو حجية بسيطة في الإثبات بالنسبة للحوادث و الظروف المدرجة فيها حتى إثبات العكس.

المبحث الثالث/ تسجيل السفينة و قيد الحقوق الواردة عليها

المطلب الأول تسجيل السفينة:

الفرع الأول إجراءات التسجيل: يلزم كل مالك لسفينة جزائرية أن يقدم طلب تسجيل سفينته إلى مصلحة التسجيل البحري المتواجدة على مستوى الميناء الذي اختاره موطننا لسفينته أما في الموانئ التي لا توجد بها المصلحة فيوجه الطلب إلى مصلحة النقل بالولاية و يجب أن يرفق بهذا الطلب جميع المستندات التي تؤكد بيانات التسجيل كقرار منح الاسم و شهادة الحمولة والدرجة و عقد الشراء أو عقد البناء و جميع المعلومات المتعلقة به و عندما تحصل مصلحة التسجيل البحري على طلب التسجيل مرفقا بكل الوثائق التي تؤكد صحة هذه البيانات تخصص للسفينة سجلا تدرج فيه جميع البيانات المتعلقة بالسفينة و تاريخ التسجيل و رقم تسلسل التسجيل و كل تعديل يطرأ على البيانات المسجلة في سجل السفينة يخضع للتسجيل بنفس الطريقة التي يتم فيها تسجيل السفينة لأول مرة فإذا غيرت درجة السفينة لابد من إعادة تسجيلها باستثناء تغيير في ملكية السفينة فان المالك الجديد يقيد حقه فقط.

الفرع الثاني شطب السفينة من التسجيل: حددت المادة 37 من التقنين البحري المحلات التي يجب فيها شطب السفينة من التسجيل إذ نصت على انه (تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

- 1- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- 2- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.
- 3- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- 4- إذا لم تعد تتوفر فيها شرط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- 5- إذا فقد خاصية السفينة.
- 6- إذا بيعت إلى الخارج.

و يلاحظ أن ما جاء في الفقرة، ومن هذا النص هو ترديد لسنا بحاجة إليه بحكم الفقرة 4 ذلك أن بيع السفينة إلى الخارج ما هو إلا وسيلة من وسائل فقدان السفينة للجنسية الجزائرية ومن ثم تكون هذه الحالة مشمولة بحكم الفقرة 4 كما يلاحظ أيضا أن الحالة المنصوص عليها في الفقرة 2 لا تختلف من حيث الطبيعة عن ما هو منصوص عليه في الفقرة 1 لان كلا الفقرتين تتصان على حالة انعدام وجود السفينة و هي ينعدم وجودها بالغرق، التحطم

،التلف،أو فقدان فلماذا إذن جمعت 1 من بين ثلاث حالات دون إضافة الحالة الرابعة وهي
الفقدان و النص عليها في فقرة مستقلة.

المطلب الثاني قيد الحقوق العينية الواردة على السفينة:

الفرع الأول محل القيد: هو الحقوق العينية المترتبة على السفينة سواء كانت أصلية أو
تبعية بغض النظر عن المصدر الذي انشاها سواء كان تصرف قانوني أو واقعة مادية أو
كان مصدرها المباشر هو القانون مثل الامتيازات البحرية و من ثم فانه محل القيد لا يخرج
عن كونه حق ملكية أو حق رهن أو حق امتياز فملكية السفينة تنتقل من المالك الأصلي أو
المالك المسجل إلى الغير أما عن طريق البيع أو حكم قضائي أو عن طريق الميراث أو
الوصية أو عن طريق اكتساب السفينة ولا يقوم بالتسجيل من جديد وإنما يقيد حقه في سجل
السفينة كما إن مالك السفينة الأصلي أو المالك الجديد الذي حل محله قد يحتاج إلى نقود
سائلة لتوسيع مشروعاته التجارية فيرتب رهنا بحريا على سفينته مقابل حصوله على أموال
سائلة عندئذ يتوقف ثبوت حق الدائن المرتهن في مواجهة الغير وفي مواجهة المالك على قيد
هذا الحق في سجل السفينة ومن هنا الفرق واضح بين محل القيد ومحل التسجيل محل
تسجيل السفينة ذاتها بما تشتمل عليه من عناصر تحدد ذاتيتها كالاسم و الموطن و الحمولة
الدرجة و الجنسية بينما القيد محله الحقوق التي ترد على السفينة بعد التسجيل و أثائه كذلك
يختلف التسجيل عن القيد من حيث الشخص الذي يتولاه فالتسجيل يقوم به مالك السفينة و
قيد الحق يتولاه صاحب الحق و ليس مالكاها.

الفرع الثاني آثار القيد: تختلف قوانين الدول في الآثار التي ترتب على قيد الحقوق التي ترد
على السفينة فمنها ما يجعل القيد شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير الأجنبي عن العقد
ومنها ما يتطلب القيد لجعل التصرف أو الحق منتج لآثاره القانونية سواء فيما بين المتعاقدين
أو بالنسبة للغير و قد اخذ القانون البحري الجزائري بالاتجاه الأخير حيث اشترط في المادة
49 منه أن تفرغ العقود المنشأة أو المسقطة أو الناقلة لحق الملكية أو الحقوق العينية
الأخرى المترتبة على السفينة في سند رسمي صادر عن الموثوق وإلا كانت باطلة و يكون
قيدها إلزاميا في سجل السفينة و يفهم من هذا النص خاصة العبارة الأخيرة منه أن
المتعاقدين في قالب رسمي قيد التصرف أو الحق الناتج عنه في سجل السفينة وإلا انعدم كل
اثر عيني له بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير و تؤكد هذا المعنى المادة 54 من القانون
البحري حيث أخضعت كل العقود المشار إليها في المادة 49 إلى قواعد القانون العام تطبيقا

للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر من قانون التسجيل العقاري طبقا للقانون هذا فان العقد الذي لم يشهر لا ينتج أي اثر عيني بين المتعاقدين أو الغير و يتضح من هذا معالم الخلاف بين القيد و التسجيل من حيث الآثار التي يرتبها كل منها إذ يترتب على تسجيل السفينة الحصول على شهادة الجنسية اللتان تكونان أوراق السفينة و بالتالي السماح لها بالبحار بينما يترتب على القيد نفاذ التصرف.

المبحث الأول/ الحقوق العينية الأصلية

المطلب الأول عقد بناء سفينة: يعتبر بناء سفينة سببا أصليا لاكتساب ملكية السفينة إلا أن الطبيعة القانونية لهذا العقد تختلف باختلاف الطريقة التي يتم بها البناء فقد تبنى السفينة عن طريق المقاوله وذلك بان يحضر الشخص الذي يريد اكتساب السفينة جميع الأدوات و المواد الخاصة لبناء السفينة و يبرم عقود العمل مع العمال و الفنيين للقيام بهذا العمل تحت إشرافه و رقابته و بذلك يمتلك هذا الشخص كل جزء تم بناءه من السفينة حتى يكتمل بنائها و هذه الطريقة لم يعد جاري بها العمل في الوقت الحاضر كون بناء السفن يتطلب أموال ضخمة و مهارات عالية و ورشات تقنية متخصصة يعجز الفرد الواحد على توفيرها ولا تستعمل هذه الطريقة حاليا إلا في بناء الزوارق الصغيرة أما الطريقة المعروفة حاليا و هي الطريقة الثانية المتبعة حاليا في بناء السفن و تسمى البناء الجغرافي و تتم هذه الطريقة عن طريق إبرام الشخص الذي يريد امتلاك السفينة مع ورشة متخصصة لبناء سفينة وفقا للمواصفات التي تقدم بها طالب البناء و تسمى هذه الورشة بالبناني مقابل ثمن يحدد جزافا مسبقا فيقوم الباني ببناء السفينة ولا تنتقل ملكية السفينة لطالب البناء حتى تمامها و ذلك وفقا لنص المادة 53 من القانون البحري التي تنص على (تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء ملكا للقائم بإنشائها حتى تنتقل الملكية إلى المشتري إلا إذا اتفق على خلاف ذلك و تتم عملية النقل بتسليم السفينة على اثر التجارب القانونية الايجابية).

ولما كان عقد بناء السفينة هو عقد بيع شئ مستقبلية فانه يخضع فيما يتعلق بأركانه و آثاره إلى القواعد العامة التي تحكم عقد البيع على أن المشرع البحري قد أضاف إلى هذه القواعد العامة بعض القواعد الخاصة بالسفينة نص عليها في المادتين 49-50 من القانون البحري تتعلق بالشكل الذي يجب أن يخضع له عقد بناء السفينة إلا أن هذه الشروط مشتركة بين عقد بناء السفينة و عقد شراء السفينة.

المطلب الثاني عقد شراء السفينة: يعد شراء السفينة سببا من أسباب كسب ملكية السفينة وان كان في حقيقته عقد بيع لكن غلب فيه المشرع جانب المشتري الذي تنتقل إليه ملكية السفينة لأننا بصدد أسباب كسب ملكية السفينة و لسنا بسبب فقدان ملكية السفينة.

الفرع الأول وجوب الحصول على رخصة تملك سفينة سواء عن طريق الشراء أو البناء: فكل جزائري يرغب في امتلاك السفينة عن طريق الشراء أو البناء يجب أن يصرح بذلك للسلطة البحرية المختصة في الميناء الذي يريد تسجيل سفينته فيه و يبقى غير أهل لامتلاك السفينة حتى تسلم له رخصة مسبقة من هذه السلطة و ذلك طبقا للمادة 50 من القانون البحري غير انه يلاحظ أن النص لا يفرق بين الشراء الجزائري لسفينة أجنبية و بين شراء سفينة وطنية في حين أن المادة 51 من القانون البحري تفرق بين بيع السفينة الجزائرية لأجنبي و بيعها لوطني إذ يشترط في الحالة الأولى حصول البائع على رخصة مسبقة للبيع ولا تشترط هذه الرخصة و حالة وطني ولما كان الغرض من هذه الرخصة هو أحكام الرقابة على جنسية السفن فانه يبدو أن الدولة لا يهتما أن تنقل سفينة بين رعاياها طالما أن طرفي العقد جزائريين و بناء على نص مادة 51 التي تنص على انه (لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها لشخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة).

الفرع الثاني وجوب توثيق عقد شراء السفينة و عقد بناء السفينة و تسجيلها: أوجبت المادة 49 قانون بحري انه على كل من يتعامل مع السفينة سواء كان هذا التصرف منشأ للملكية أو مسقط لها أن يتم أمام الموثق و أن يودع ثمن السفينة لديه و قد جاءت الصيغة التالية (إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة عن السفن و حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع من السفن و سعتها و مداخلها و مخارجها و أسماء مالكيها السابقين و بقدر المكان طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة و يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة) و يستفاد من هذا النص ان الرسمية التي اشترطتها المشرع تعتبر ركنا و شرطا لانعقاد العقد و يترتب على تخلفها بطلان العقد و يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان و للقاضي أن يثيره من تلقاء نفسه لأنه من النظام العام.

المبحث الثاني/ الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة

المطلب الأول الرهن البحري:

الفرع الأول إنشاء الرهن البحري: تنص المادة 55 من القانون البحري على انه (يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقي يحول الدائن حقا عينيا على السفينة) و طبقا لهذا النص فان الرهن البحري ينشا بموجب عقد طرفاه المدين الراهن وهو مالك السفينة أو من ينوب عنه نيابة خاصة برهنها و الدائن المرتهن و لما كان الرهن البحري عقدا فلا بد من توافر الأركان العامة للعقد لنشوءه وهي الرضا والمحل و السبب و يضاف إليها ركن الشكلية و القانون البحري خرج عن القواعد العامة فيما يتعلق بالعناصر التي تكون محل الرهن البحري باعتباره يرد على السفينة و هي من طبيعة خاصة.

أولا محل الرهن البحري: هو السفينة و توابعها بمعنى نص المادة 13 من القانون البحري و على ذلك لا يعد رهنا بحريا الرهن الذي يترتب على المنشأة التي لم تكتسب وصف سفينة مثل الزوارق و الصنادل التي تعمل في الميناء لمساعدة السفن في أداء مهمتها كذلك لا يعد رهنا بحريا الرهن الذي يترتب على المنازل و المدارس و المستشفيات العائمة التي لا تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد ومن ناحية أخرى قد تكتسب العمارة أو المنشأة البحرية وصف السفينة و لكن لا يجوز أن تكون محلا للرهن البحري بحكم القانون ومن ذلك ما تقضي به القواعد العامة من عدم جواز رهن السفن و العمارات البحرية التي تملكها الدولة لأغراض غير تجارية.

ثانيا العناصر التي تحل محل الرهن البحري:

-01- و نوضح ذلك بمثال إذا كانت السفينة 1 مرهونة ل S و نتيجة لخطأ السفينة م أصيبت السفينة 1 بأضرار فيجوز لمالك السفينة 1 أن يطالب مالك السفينة م بالتعويض عن الأضرار التي أصابت سفينته و ذلك على أساس المسؤولية التقصيرية فتكون مبالغ التعويض التي يلتزم بها مالك السفينة م بدفعها لمالك السفينة 1 إضافة لدين S إذ يحق لهذا الأخير أن يطالب بمبلغ التعويض مباشرة من مالك السفينة م و لا تبرا ذمة السفينة م إن هو وفى لمالك السفينة 1 لان S له دعوى مباشرة تجاه مالك السفينة 1 .

-02- المبالغ المستحقة للمالك من اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة: قد يحدث أن تتعرض السفينة أثناء رحلتها البحرية لخطر بحري يؤدي انقاضها إلى التضحية ببعض أجزائها ففي هذه الحالة تعتبر الأضرار التي أصابت السفينة خسائر مشتركة توزع على أصحاب المصالح في الرحلة البحرية فيكون لمالك السفينة الحق في الرجوع على الشاحنين الذين أنقذت بضائعهم بالمبالغ التي أنفقها من اجل إنقاذ السفينة و

الحمولة كل بحسب نصيبه في الحمولة و تكون هذه المبالغ التي تمثل نقصان قيمة السفينة المرهونة حق للدائنين المرتهنين باعتبارها من العناصر التي تحل محل السفينة.

-03- التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن و ذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من ضرر و في هذه الحالة قد تقوم السفينة المرهونة بإنقاذ أو إسعاف سفينة أخرى من قيمة السفينة المرهونة فان مبلغ المكافأة يكون مستحقا للدائنين المرتهنين ليحل محل الضرر الذي انقص من قيمة السفينة و يلاحظ أن تطبيق هذه الفقرة يشمل فقط تضرر السفينة المرهونة من عملية الإنقاذ أو الإسعاف و حالة تمام هذا الإسعاف أو الإنقاذ بعد تسجيل الرهن.

-04- تعويضات التامين على هيكل السفينة المرهونة :و تشمل هذه الفقرة حالة تضرر السفينة المرهونة وهي مؤمن عليها إذ يستحق مالك السفينة مبلغ التعويض من المؤمن بموجب عقد التامين على هيكل السفينة فتكون هذه المبالغ حقا للدائنين المرتهنين و لا يجوز لهم الجمع بين المبلغ التامين و للمؤمن بموجب حق الحلول المنصوص عليه في قانون التامين.

الفرع الثاني آثار الرهن البحري:

أولا بالنسبة للمدين الراهن: تبقى حيازة السفينة في يد مالكاها وهو المدين الراهن و لا يؤدي الرهن إلى حرمانه من سلطات المالك فله الحق في استعمال السفينة و استغلالها و التصرف فيها و ليس في ذلك ما يعطل حق الدائن المرتهن في التمتع بحق الأولوية و التقدم و تتبع السفينة في أي يد وجدت لان السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية غير انه يجب مراعاة القيد الذي أورده المادة 71 من القانون البحري على سلطة المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة إذ لا يجوز له بيع السفينة المرهونة لجانبى ذلك أن نص المادة 71 اعتبر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية باطلة و عديمة الثر و يترتب عن ذلك انم أي تصرف يقوم به المدين الراهن على السفينة و يكون من شأنه أن يخل بنسبة الملكية الوطنية طبقا للمادة 28 سواء كان بيعا أو هبة يعتبر باطلا كأنه لم يكن و قصد بهذا الاستثناء الذي يرد على حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة حماية الدائن المرتهن الوطني الذي يتعذر عليه ممارسة حق التتبع المقرر له إذا خرجت السفينة محل الرهن من نطاق اختصاص المحاكم الجزائرية.

ثانيا بالنسبة للدائن المرتهن: يحول الرهن البحري للدائن المرتهن حقا في مواجهة المدين الرهن يتمثل في الحجز على السفينة و بيعها قضائيا إذا امتنع أو عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين الأصلي عند حلول آجاله و حقا في مواجهة الغير يتمثل في حق الأولوية و التقدم.

الفرع الثالث انقضاء الرهن البحري:

1- **انقضاء الدين الأصلي:** ينقضي الرهن البحري بانقضاء الدين المضمون بالرهن إذ أن الرهن البحري يستند في وجوده إلى وجود الدين الأصلي.

2- **التطهير القضائي:** إذ يترتب على بيع السفينة بيعا جبريا عن طريق القضاء تطهيرها من جميع الرهون الواردة عليها طبقا للمادة 63 من القانون البحري ذلك أن مشتري السفينة بحكم رسو المزاد يلتزم بدفع ثمن السفينة إلى المحكمة وهي التي تتولى توزيعه على الدائنين المرتهنين سواء حلت آجال ديونهم أو لم تحل.

3- **التطهير الاختياري:** و قد يقوم المشتري بتطهير السفينة من الرهن اختياريا و ذلك بإبلاغ الدائنين المسجلة رهانهم في سجل السفينة انه مستعد للوفاء بكل الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة و بذلك تنقضي جميع الرهون العلقة بها.

4- **هلاك السفينة:** ينقضي الرهن البحري كذلك في حالة هلاك السفينة فيترتب على فقدان السفينة شطبها من دفتر تسجيل السفن و بالتالي تنقضي جميع الرهون المسجلة في سجل السفينة بالتبعية على أن حقوق الدائنين المرتهنين تنتقل إلى العناصر التي محل السفينة طبقا لنص المادة 62 من القانون البحري.

5- **مضى عشر سنوات من تاريخ القيد دون تجديده:** ينقضي الرهن البحري بقوة القانون إذا مضت عليه مدة عشر سنوات من تاريخ تسجيله طبقا لنص المادة 66 من القانون البحري و لكن لا ينقضي الرهن البحري في هذه الحالات إذا تم تجديد قيده قبل مضي مدة عشر سنوات.

