المحور الثاني: الملاحة البحرية

تُمثّل الملاحة البحرية, نطاق تطبيق القانون البحري باعتباره القانون الذي ينظم العلاقات الناشئة عنها, حيث يتناولها المشرع الجزائري في جميع أقسامه, فالكتاب الأوّل يتناول الملاحة البحرية وأشخاص الملاحة البحرية, وفي الكتاب الثاني يتناول الاستغلال التجاري لأداة الملاحة البحرية وفي الكتاب الأخير الاستغلال المينائي باعتبار الميناء هو المكان الذي تبدأ منه وتنتهي إليه الملاحة البحرية.

وفيما يلي سنتطرق لتعريف الملاحة البحرية مع بيان أنواعها، ثم نتطرق إلى السفينة كأداة للملاحة، ورجال البحر كأشخاص للملاحة.

أولا: المقصود بالملاحة البحرية وأنواعها

1) تعريف الملاحة البحرية: انقسم الفقه في تعريف الملاحة البحرية إلى عدة وجهات نظر، فمنهم من عرفها على أساس أنها كل ما يمارس في البحر (يعني المكان الذي تمارس فيه) بقولهم: ″ الملاحة البحرية هي تلك الي تمارس في البحر″، تمييزا لها عن الملاحة النهرية والملاحة الداخلية، وهو تعريف ضيق جدا، ومنهم من عرفها على أساس الأداة التي تستعمل فيها بقولهم: ″ الملاحة هي تلك التي تقوم بها العائمات البحرية ″ وهذا التعريف يتطلب التمييز بين نوعين من العائمات البحرية، بين السفينة navire التي من المفروض أنها أداة الملاحة البحرية، والمركب bateau الذي يعتبر أداة الملاحة النهرية والداخلية .

في حين فضل المشرع الجزائري الجمع بين الفكرتين معرفا الملاحة البحرية في نص المادة 161 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري بأنها: ″ الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون″ .

2) أنواع الملاحة البحرية

تتحدد تقسيمات الملاحة البحرية بحسب المعيار المتبع في التقسيم تبعا لما يلي:

1/ أنواع الملاحة البحرية بحسب المسافة المقطوعة في الرحلة (طول الرحلة): وتنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية.

أ-ملاحة أعالي البحار: وهي التي ذكرها المشرع الجزائري في نص المادة 163 وسماها بالملاحة البعيدة المدى، وقد حددتها بعض التشريعات بعدد خطوط طول ودوائر عرض معينة على غرار المشرع الفرنسي، بينما اكتفى المشرع الجزائري في نص المادة 165 بإحالتها على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 266/79 المؤرخ في 1979/11/14 وعرفها بأنها " الملاحة التي تتم بين الموانيء الوطنية

والموانيء الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانيء الواقعة داخل البحر المتوسط"، إذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية.

ب-الملاحة الساحلية: وتنقسم إلى **ملاحة ساحلية وطنية** وهي التي تتم بين الموانيء الوطنية فقط، وقد نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 166 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري، **وملاحة ساحلية دولية** وهي التي تمارس في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط، **وملاحة حدية** وهي تلك التي تقوم بها عائمات تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معينا، كما تحدد مسافة إبحارها بحيث لا تتعدى حدا معينا من ميناء تسجيلها.

وللتمييز بين كل من ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية أهمية عملية تكمن في الاختلاف الموجود بين النوعين من الملاحة، فيما يتعلق بالمؤهلات المطلوبة لمن يمارسها وتلك المتعلقة بتجهيز السفن.

2/ أنواع الملاحة البحرية بحسب موضوعها: وتنقسم إلى ثلاثة أنواع كما يلي:

أ-الملاحة الرئيسية: وهي تلك التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية وصورها تتمثل في الملاحة التجارية التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية، وملاحة الصيد بغرض الربح التي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك، وملاحة النزهة بقصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم أن هذه الأخيرة لا يستهدف الربح، فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري.

لقد أشار المشرع الجزائري إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري.

ب-الملاحة (المساعدة) التابعة): ويقصد بها تلك الملاحة التي لا تمارسها السفن بغرض الاستغلال البحري وإنما تساعد السفن الأخرى في ملاحتها الرئيسية، وقد أشار إليها المشرع الجزائري في نص المادة 2/161، وتتمثل صورها في الملاحة الخاصة بالإرشاد والإسعاف والإنقاذ...الخ

ج-الملاحة العامة: وهي الملاحة التي تخصصها الدولة لآداء خدمة عامة كسفن المستشفيات والتعليم والسفن الحربية، ويخرج هذا النوع من الملاحة عن تطبيق قواعد القانون البحري، والسبب في ذلك هو تخصيص السفينة لخدمة عامة.

ثانيا: أداة الملاحة (السفينة)

تعتبر السفينة الأداة التي تقوم عليها الملاحة البحرية، إذ تمارس بواسطتها مختلف الأنشطة في هذا المجال، لذلك تشكل المحور الرئيسي في مختلف القوانين البحرية، وتبعا لذلك سنتطرق في دراستنا للسفينة بالتطرق **إلى مفهومها وعناصر شخصيتها من جهة، وكيفية تسجيلها من جهة أخرى.**

1) مفهوم السفينة وعناصر شخصيتها

أ-مفهوم السفينة: يتحدد مفهوم السفينة بتعريفها، وتحديد طبيعتها القانونية وفقا لما يلي:

- تعريف السفينة: عرف المشرع الجزائري السفينة في نص المادة 13 من القانون البحري بقوله: **"تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".**

ويطرح هذا التعريف عدة إشكاليات قانونية والتي سنحاول الإجابة عنها فيما يلي:

أولا: شروط إضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية: هناك شرطان يجب توافرهما لإضفاء وصف السفينة على أي منشأة بحرية، وهما:

1/ شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتياد: بحيث أن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلا قويا على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو ما يسمح باكتسابها لوصف السفينة، وتظل سفينة حتى ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات، ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

*لا تعتبر سفنا، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة النهرية .

*لا تعتبر سفنا أيضا، المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانيء كالأرصفة المتحركة والجسور العائمة .

*لا تعد سفنا كذلك، المنشآت العائمة التي تمارس الملاحة البحرية مرة واحدة أو عدة مرات بصفة استثنائية ومتفرقة، بالموازاة مع ممارستها لنشاطها المعتاد في إطار الملاحة النهرية ، إذ يتوجب توافر عنصري التكرار والاعتياد في إطار الملاحة البحرية لاكتسابها وصف السفينة .

2/ أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية: ويقصد بهذا الشرط أن يتم إعداد المنشأة وتخصيصها للعمل في مجال الملاحة البحرية، بمراعاة تقنيات بناء السفن وتزويدها باللوازم التي تسمح لها بالسير في البحر، وتكتسب المنشأة في هذه الحالة وصف السفينة حتى قبل أن تمارس الملاحة البحرية فعلا.

*يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية، حتى ولو لم تبدأ بممارستها فعلا، المهم أن يقصد تخصيصها لغرض الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها، حيث سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي قيد الإنشاء، وجعلها محلا لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة، كالرهن البحري أو التأمين البحري، إذ ورد في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري: ″ **ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء**″ . وأيضا في نص المادة 2/58 من نفس القانون: ″ . . .**وفيما يخص السفينة التي هي على قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري . . .**″، **لكن** تفقد السفينة قيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تحويلها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية أو الداخلية .

ثانيا: متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي: تكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة منذ اليوم الذي تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها فعلا إلى البحر ومباشرة الممارسة على سبيل الاعتياد، أو منذ إعدادها للقيام بهذا النوع من الملاحة وتخصيصها لذلك ولو قبل نزولها البحر فعلا، وينتهي وصف السفينة عن المنشأة البحرية إذا توقفت عن ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية، كما لو تحطمت، أو بصفة عارضة كما لو تحولت إلى ممارسة الملاحة النهرية.

– **الطبيعة القانونية للسفينة:** اعتبر المشرع الجزائري السفينة مالا منقولا بموجب نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري وجاء فيها ″ **تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة**″ .

وبناءا على ذلك، إذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، كما يجوز رهن السفينة رهنا حيازيا يخضع لأحكام رهن المنقول، ورغم كون السفينة مالا منقولا تسري عليه قواعد المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي خضوعها في نفس الوقت لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، ويجعلها أقرب في طبيعتها إلى العقارات، وبالتالي يخرج عن طبيعة السفينة كمنقول تميزها بما يلي:

* **السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية:** لا تجد هذه القاعدة مجالا للتطبيق على السفينة، وذلك يرجع في الأساس إلى أن السفينة هي منقول من نوع خاص ذو قيمة كبيرة، ويقوم بدور كبير في الاقتصاد القومي، بمعنى أنه حتى ولو توافرت شروط قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية مع اقترانها بسبب صحيح للحيازة وحسن النية، فإن ذلك لا يستوجب كسب الحائز لملكية السفينة، حيث لابد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل للملكية، وفي مثل هذه الأحكام تشابه كبير مع تلك المتعلقة بالعقار، حيث يتوجب شهر كل التصرفات الواردة على السفينة في سجل خاص بها بنفس الطريقة التي يتم بها الشهر العقاري (المادة 49 من القانون البحري الجزائري والمادة 35 منه)، كما يقيد رهن السفينة

بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان، وفي هذا نص المشرع الجزائري: **" يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة، الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا"**، بالإضافة إلى أن لصاحب حق الامتياز على السفينة حق تتبعها في أي يد كانت تماما كما في حق الامتياز على العقار(المواد من 72 إلى 91 من القانون البحري الجزائري).

*** مدى خضوع ملكية السفينة لقواعد التقادم الطويل**: اختلف الفقه حول هذه النقطة، فبينما يرى البعض جواز خضوع السفينة لقاعدة التقادم الطويل، باعتبار أنها من القواعد العامة التي تسري على المنقول والعقار على حد سواء، يرى البعض الآخر العكس، حيث لا يمكن اكتساب ملكية السفينة بالتقادم بالنظر إلى طبيعتها الخاصة، باعتبارها منقول دائم الانتقال من مكان إلى آخر، وإلى الإشراف الإداري المستمر الذي تخضع له، والذي يستلزم تحديد جنسية السفينة بجنسية مالكها.

ب- عناصر شخصية السفينة: وهي كما يلي:

- **اسم السفينة Le nom du navire** : يجب أن تحمل كل سفينة اسما خاصا بها يميزها عن غيرها، تجنبا لاختلاطها مع غيرها من السفن تماما كالأشخاص الطبيعية، وتنص في هذا الإطار المادة 16 من القانون البحري الجزائري: **"يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح اسم السفينة وتغييره إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية"**، حسب نص المادة فإنه يلاحظ أن المشرع الجزائري منح لاسم السفينة أهمية بالغة، بحيث أخضع منحه إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة، وفي هذا الإطار ألزم مالك السفينة بالتصريح بالاسم الذي ينوي منحه لسفينته وكذلك الميناء الذي يريد إلحاقها به للسلطة الإدارية المختصة، بحيث يقدم التصريح إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طن أو تفوقها، وإلى الإدارة البحرية المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن، كما أخضع بموجب نص المادة السادسة من القرار المؤرخ في 5 أفريل 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن، كل تغيير لاسم السفينة إلى الرخصة المسبقة للسلطة الإدارية البحرية المختصة .

كما أوجب المشرع الجزائري أن تتم تسمية السفن التجارية الجزائرية من أسماء: الجبال الجزائرية، أوالمناجم الجزائرية، أو الوديان الجزائرية، أوالمدن الجزائرية، أو تسميات الأسماك، وفي إطار الأحكام المتعلقة باسم السفينة دائما، أقر المشرع الجزائري للإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهز السفينة أو مالكها قد منح لسفينة أخرى، وعندما يكون المجهز أو المالك عاجزا عن إثبات ملكية السفينة.

- موطن السفينة Le port d'attache: يتحدد موطن السفينة عادة بميناء تسجيلها، وبالنسبة للسفينة الجزائرية، فإن موطنها يتحدد بميناء تسجيلها، انطلاقا من نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري، التي تستلزم قيد كل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة.

وأوجب المشرع الجزائري كتابة اسم ميناء تسجيل السفينة على مقدمها طبقا لنص المادة 17 من القانون البحري الجزائري.

ويفيد موطن السفينة في التعرف عليها وتمييزها عن غيرها من السفن، كما تسجل فيه مختلف المعلومات الخاصة بحالتها المدنية، والتصرفات القانونية التي ترد عليها من بيوع ورهون وغيرها، طبقا لنصي المادتين 35 و44 من القانون البحري الجزائري.

- حمولة السفينة Le tonnage du navire : اعتبر المشرع الجزائري حمولة السفينة وسعتها الداخلية من عناصر شخصيتها بموجب نص المادة 18 من القانون البحري الجزائري، ويقصد بحمولة السفينة، سعتها الحجمية الداخلية، ويتم قياسها بالطن الحجمي ويساوي 2,83 متر مكعب.

وهناك نوعان من حمولة السفن: **حمولة كلية أو إجمالية**، وتمثل مجموع فراغ السفينة بأكملها **وحمولة صافية**، وتمثل مجموع الفراغ الذي يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص، وقد فرق المشرع الجزائري بين النوعين من الحمولة وذكرهما في المادة 20 من القانون البحري الجزائري.

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها، حيث يعتبر وزن السفينة بيانا تجاريا ظهر في الممارسات البحرية الحديثة، يؤخذ به بالنسبة لبعض السفن المخصصة لنقل البضائع من نفس النوع (الفحم، البترول، ...)، ويعبر عن الوزن الذي يمكن للسفينة حمله، ويقاس بالطن الوزني الذي يساوي ألف كيلوغرام.

ويتم تحديد حمولة السفينة الإجمالية والصافية في القانون البحري الجزائري، بعد إجراء عملية المعايرة التي يتولى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية، تحديد قواعدها وكيفياتها، بموجب قرار وزاري مشترك، ويفيد تحديد حمولة السفينة في تمييزها عن غيرها من السفن، وفي تقدير قيمة رسوم الموانيء والإرشاد المستحقة عليها، وتعتمد كأساس لتقدير أجرة النقل في حالة تأجير السفينة، كما اشترط المشرع الجزائري على مالك السفينة وضع نسخة من شهادة الحمولة لدى مكتب تسجيل السفينة حتى يتم تسجيلها، حيث جاء في نص المادة 23 من القانون البحري الجزائري: **"تعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة وتسلم لمالك السفينة، ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة".**

- درجة السفينة La cote: يقصد بدرجة السفينة، مرتبتها التي تتحدد انطلاقا من معايير بنائها ومواصفاتها، وحمولتها ومدى استيفائها لشروط السلامة وتجهيزاتها، وتبعا لذلك تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة ...الخ، ويقوم بتحديد درجة السفينة هيئات دولية خاصة تدعى شركات الإشراف او التصنيف، اهمها على الصعيد الدولي: شركة فيري تاس الفرنسية Bureau Veritas، التي اعتمدتها الجزائر بموجب القرار الوزاري المؤوخ في 1973/01/02...إلخ

- جنسية السفينة La nationalité du navire: تعتبر الجنسية رابطة الولاء بين الشخص ودولته، وكقاعدة عامة لا يتمتع بها إلا الأشخاص، بحيث تخرج الأموال عن نطاق التمتع بالجنسية، لكن الجماعة الدولية اتجهت إلى ضرورة ربط السفينة بنظام الجنسية لما لهذه الأخيرة من أهمية في الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية، وتظهر أهمية منح الجنسية للسفينة من ثلاث زوايا:

1- من حيث نوعية العلاقات في القانون الدولي العام: حيث تختلف السفن بين سفن الأعداء أو سفن الحلفاء أو السفن المحايدة في الحروب، وهو ما لا يمكن تحديده إلا من خلال إلحاق السفينة بدولة معينة، كما أن السفينة التي لا جنسية لها تعد من قبل سفن القراصنة، وتعد هذه الأخيرة عدوا مشتركا لجميع الدول.

2- من زاوية القانون الدولي الخاص: إذ تسهم الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات الواردة على السفينة وكذلك على الجرائم التي تقع على متنها، ويعرف القانون المطبق في هذه الحالة بقانون دولة العلم، حيث يفترض أن لا ترفع السفينة أي علم غير علم الدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها.

*** فيما يخص شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية في القانون البحري الجزائري:** حدد المشرع الجزائري شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية بموجب نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: **"لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري...كما ينبغي أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر..."**

***أما فيما يخص آثار اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية:** فيترتب عن اكتساب الجنسية الجزائرية من طرف السفينة عدة آثار منها **السياسية**، حيث تستفيد السفينة التي تكتسب الجنسية الجزائرية في هذا الإطار من تمتعها بحماية السلطات الجزائرية في الداخل ونقصد بذلك مياهها الإقليمية، وفي الخارج من طرف السلطات الدبلوماسية والقنصلية، كما تستفيد السفينة المحايدة في زمن الحرب من خلال رفعها علم دولتها، من الحماية من خطر الاستيلاء عليها كغنيمة حربية أثناء تواجدها في أعالي البحار، ومنها **الاقتصادية** وفي هذا الإطار تحصل السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية على عدد من المزايا دون غيرها من السفن الأجنبية، ومنها الاستفادة من الإعانات المالية والقروض الممنوحة بغرض تحسين وضعيتها وحمايتها من المنافسة الأجنبية،

كما تمنح لها من طرف الدولة الجزائرية مزايا تتعلق بحقها في ممارسة الملاحة والصيد في المياه الإقليمية الجزائرية دون غيرها، بالإضافة **للآثار القانونية** حيث تخضع السفينة المكتسبة للجنسية الجزائرية لقانون الدولة الجزائرية في جميع المجالات، كما أن الجنسية تعد معيارا لتحديد القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين على الوقائع التي تحدث على متن السفينة، عندا تكون في أعالي البحار أو في مياه دولة أجنبية.

2) كيفية تسجيل السفينة: تناول المشرع الجزائري عملية تسجيل السفن في المواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، بالإضافة إلى بعض الأحكام الواردة في القرار المؤرخ في 20 أكتوبر 1988، الذي يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة، ومن ذلك سنحاول توضيح السفن الخاضعة للتسجيل، وإجراءات تسجيلها.

أ-السفن الخاضعة للتسجيل: فرضت المادة 34 من القانون البحري الجزائري واجب التسجيل على جميع السفن الجزائرية، وجاء فيها: **"يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة"**، من النص يستنتج أن المشرع فرض التسجيل على كل السفن الجزائرية بصفة الإطلاق، مهما كانت حمولتها، ونوعها، ومهما كان نوع الملاحة الذي تقوم بها، وكذلك مهما كان نوع السفينة، تجارية أم سفن صيد أم سفن نزهة، وأجازت المادة 13 من القرار أعلاه، تسجيل السفن الأجنبية، وكذلك مراكب النزهة، شرط تقديم عقد الملكية والشهادات التي تسلمها السلطات البحرية المختصة الأجنبية، التي تثبت شطب السفينة المعنية من سجل القيد في البلد الذي كانت تحمل علمه، مع العلم أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، عندما تكون هذه السفينة
مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه.

ب -إجراءات التسجيل: يقتضي تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري **دفتر التسجيل**، ويعرف كذلك بالسجل الجزائري لقيد السفن، وهو دفتر عمومي تسهر على مسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة، بحيث تخصص فيه لكل سفينة صفحة، تدرج فيها القيود التالية:

*رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة،

*عناصر شخصية السفينة،

*تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشيء،

*اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإن وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقراتهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة،

*سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكها،
*التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة،
*نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها،
*سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

++ يتم قيد السفينة بناء على طلب من مالكها استنادا غلى تصريحه والوثائق المقدمة، ويكتسب كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل قوة ثبوتية تجاه الغير إذا ما تم تسجيله، طبقا لنص المادة 45 من القانون البحري الجزائري، ويخضع كل تعديل في البيانات السابقة للقيد مجددا.

+ + تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الحالات التالية:

*إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت،
*إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة،
*إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستحق التصليح،
*إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة،
*إذا فقدت خواصها كسفينة،
*إذا بيعت خارج الدولة.

ثالثا: أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر)

يعتمد نشاط الملاحة البحرية بالدرجة الأولى على العنصر البشري ويخضعون للقانون البحري الذي يسميهم رجال البحر أو أشخاص الملاحة البحرية، يقسمون بحسب أهمّية أدوارهم إلى نوعين: أشخاص رئيسيون من جهة وهم المجهّز والربان والبحارة، وأشخاص مساعدون من جهة أخرى وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.

1) الأشخاص الرئيسيون

- المجهز:

أ) تعريف المجهّز: ورد تعريفه في كل من المادّة 384 والمادة 572 ق ب ج ووردت التزاماته ومهامه في مواد أخرى منها المادة 428 ق ب ج، يمكن تلخيصها بالقول أنّ المجهز **"كلّ شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة وإعدادها الكافي من حيث المعدّات والطاقم من أجل استغلالها البحري, وقد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة, أو مستأجرها بالهيكل أو شخصًا آخر مكلّفا من قبل المالك"**، ومن

صلاحيات المجهز أنّه يبرم عقود النقل والتامين والإرشاد وسائر عقود الملاحة، ويعتبر تاجرًا في الاستغلال التجاري للسفينة لأن التجهيز التجاري من الأعمال التجارية.

وحسب المادة 574 ق ب ج يلتزم المجهز بتأمين صلاحية السفينة وسلامتها عن طريق تسليحها بالمنشآت الملائمة، وتزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها، وإحضار أعضاء الطاقم الكافي والكفء لتنفيذ الرحلة البحرية وتوفير ظروف أمنهم في العمل والمعيشة.

ب) مسؤولية المجهّز: على خلاف القواعد العامة في القانون المدني الذي تقضي بالمسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية وأخطاء التابع أين تكون جميع الذّمة المالية للشخص ضامنة للوفاء بالدّيون، ففي مجال القانون البحري أخذ القانون الجزائري بمبدأ المسؤولية المحدودة للمجهّز في جزء من ذمّته المالية في م 92 ق بح ج، وذلك في مسائل معينة حدّدها في المواد 93, 96, 97, 104 كالوفاة والإصابات البدنية وهلاك البضاعة أو السفينة أو المنشآت.

ونظام تحديد المسؤولية يطبّق بموجب الم 111 ق بح ج على كلّ من مالك السفينة ومستأجرها والمجهز والربان وأعضاء الطاقم وكل من ينوب عن المالك، ويبرّر بضرورة تشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الاستغلال البحري، وأنّ هذا التحديد يسمح لشركة التأمين بمعرفة الحدّ الأقصى للتعويض الذي يمكن أن تمنحه للمالك عند وقوع حادث كما يبرّر أيضا بما للربّان من سلطات واسعة على السفينة تنعدم معها أحيانا رقابة المالك ذاته، وتحديد المسؤولية إمّا أن يكون عينيا يشمل السفينة والأجرة وهو النظام الذي تأخذ به فرنسا وألمانيا ومصر، وإما أن يكون نقديّا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدّائنين وهو موقف انجلترا والجزائر.

- ربّان السفينة:

أ) التعريف بالربّان: هو قائد السفينة ورئيس طاقمها المادّة 575 ، يعيّنه المجهّز بموجب الم 384 وفق شروط ومؤهّلات قانونية محدّدة، بموجب عقد شكلي لا مجال لتعديله ليكون ممثّلًا قانونيًا للمجهّز يستمدّ نيابته له من القانون مباشرة، حيث نصّت المادّة 583 بأنّه **"يمثّل الرّبّان للمجهّز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرعية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرّحلة". وتنص الم 585" لا يمكن للربّان أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهّز" ذلك لأنّ الالتزامات الأصلية لا تحتاج إلى توكيل خاص"**، ونظرًا لاتساع مهام والتزامات الربّان فإنّ مسؤوليته واسعة، فمن الناحية المدنية هو مسؤول تجاه المجهّز مسؤولية عقدية، وتجاه الغير مسؤولية تقصرية م 608 ق بح ج إمّا على أساس المسؤولية الشخصية أو على أساس مسؤولية المتبوع، أمّا من النّاحية الجنائية فيكون مسؤولًا عن الجرائم التي

يتسبّب أو يساهم فيها فيتعرّض لعقوبات قد تصل إلى الإعدام م 481 ق بح ج، أو السجن المؤبّد م 479/4 أو السجن المؤقّت 20 سنة م499.

ب) إختصاصات ربّان السفينة: يملك الربّان أثناء إبحار السفينة اختصاصات عامّة واختصاصات خاصّة:

1/ الاختصاصات العامّة للربّان: يتمتع الربّان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثّلا للدّولة في السفينة التي تعتبر امتدادًا للإقليم وبمثابة مجتمع مصغّر للدّولة في عرض البحر، حيث يمارس فيها سلطات التأديب باعتباره الرئيس السلمي لكلّ أفراد الطاقم (م460 ق بح ج) أي تأديب البحارة (468) بسب أي عمل يسيء للسير العادي للخدمات ق ب ح 469 وذلك بتسليط إحدى العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المواد 472, 471 من ق بح ج، وسلطة الضبط والتحقيق بما له من سلطة الحفاظ على النظام العمومي 452- 458 وصفة الضبط القضائي التي تخوله اختصاص التحرّي عن الجرائم المرتكبة على متن السفينة وتحرير المحاضر عنها والقبض على المتهم وحبسه لحين تسليمه إلى السلطات المينائية م 562 وما بعدها ق بح ج، وسلطة التوثيق التي تخوّله بعض اختصاصات الموظف العمومي م 596 ق بح ج فهو يعتبر ضابطا للحالة المدنية يسجّل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج ويقوم بتوثيق العقود ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة أثناء إبحار السفينة أو حال وجودها بميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل جزائري.

2/ الاختصاصات الخاصّة للربّان: يمارس هذه الاختصاصات بصفته نائبًا قانونيًّا عن المجهّز دون الحاجة إلى توكيل صريح، سواء تعلق ذلك بالاختصاصات الفنيّة وهي المهام التي تدخل في تخصّصه الأصيل فلا يخضع فيها لتعليمات المجهّز إلا فيما يتعلّق بتحديد ميناء الوصول وخط السير، أو تعلق ذلك بالاختصاصات التجاريّة وهي تنفيذا لتعليمات المجهّز م 586 ق بح ج فيما يتعلّق باستلام البضاعة من الشاحن في ميناء الإقليم، والمحافظة عليها في عهدته وتسليمها إلى المرسل إليها في ميناء الوصول، مع إثبات ذلك بالوثائق،, ويجوز له اقتراض الأموال بضمان الحمولة أو السفينة من أجل تمويل المصاريف اللازمة للرحلة البحرية، كما يسهر على حماية مصالح ذوي الحقوق على الحمولة.

- البحّارة:

أ) تعريف البحّارة: يسمّون كذلك رجال البحر آو طاقم السفينة، عرفتهم المادة 384 من ق بح ج بأنّهم "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجلّ رجال البحر"، ويدخل في مفهوم البحار كل من ربّان السفينة والمهندسين البحريين وضباط الملاحة والضبّاط الإداريين، وطقم اللاسلكي، وطبيب السفينة والمرشد أثناء الرحلة إن كان موجودا على ظهر السفينة وسائر من يقوم بالخدمة العامة كعمال الصيانة والنظافة والمطبخ. تقسّم المادّة 411 ق بح ج البحّارة بصفه عامّة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة، والبحارة تابعون في عملهم للمجهّز بموجب عقد العمل البحري الذي ينتهي بفسخه أو بانتهاء

الرحلة أو مدة العقد أو وفاة البحار أو طرده، ويخضعون أثناء الإبحار للربّان م 412 حيث يكونون تحت تصرّفه 24 ساعة قبل موعد إبحار السفينة م 417.

- يجب أن يكون طاقم السفينة الجزائرية مكوّنا من بحّارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية أن يرخّص لبحّار أجنبي أو لنسبة من البحارة الأجانب لخدمة السفينة الجزائرية، م 413 ق ب ح.

ب) التزامات وحقوق البحارة: تتلخص مهمة البحّار في تنفيذ الرّحلة البحرية على أفضل وجه، بآداء عمله المتّفق عليه بعناية، ويجب عليه الحفاظ على السفينة ومحتوياتها والقيام بواجب الإنقاذ عند الحادث البحري، وأن يمتثل لتعليمات الربّان وألا يستغل السفينة لحسابه الخاص وأن يحافظ على شرف وسمعة الرّاية الجزائرية....الخ المواد 415 وما بعدها.

- كما للبحار مجموعة من الحقوق يلتزم المجهّز بتمكينه منها كالحق في الأجرة والغذاء واللباس والمسكن الملائم والعلاج وأن يرجع إلى بلده سالما وحق التأمين على حياته وأمتعته الشخصية، وتعويضه على كفاءته المهنية الحوادث المهنية، وله حق مصاريف الدفن والجنازة والتعويض عن الوفاة، حسب المواد 428 ق بح ج وما بعدها.

2) الأشخاص المساعدون: يتطلّب النشاط البحري مساعدة بعض الأشخاص المقيمين في البرّ يعملون لحساب المجهّز، أو لحساب الشاحن أو لحسابهما معًا، وقد وردت أحكامهم في الفصل الثالث من باب التجهيز تحت عنوان مساعدو التجهيز المواد 609- 638 ق بح ج.

- وكيل السفينة: دعت الضرورات العملية أن يعيّن المجهّز وكيلًا عنه في مختلف موانئ العالم للقيام بالأعمال التي يقوم بها المجهّز في خدمة السفينة، فوكيل السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من المجهّز أو الرّبان بالقيام بالعمليات المتعلّقة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة وتكاليفها، وعمليات الرّسو في الميناء وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الربّان، والتكفّل بالعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلّية.

- وكيل الحمولة: وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسمهم ولحسابهم ودفع أجره الشحن ومستحقّات توزيعها بين المرسل إليهم، ويخوّله ذلك إمكانية اللجوء إلى القضاء للدّفاع عن حقوق موكّليه.

- السمسار البحري: هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بموجب وكالة مقابل أجر بالعمل كوسيط في إبرام عقود شراء السفن وبيعها واستئجارها والنّقل البحري والعقود التجارية البحرية الأخرى، ويمكن للسمسار البحري أن يكون في نفس الوقت وكيلا عن طرفي العقد، وأن يكون وكيلا للسفينة أو للحمولة، ويتفرق عن وكيل العبور في أنّ هذا الأخير يحكمه قانون الجمارك.