

جامعة عمار ثليجي الأغواط  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



الموضوع

# النظام القانوني للسفينة

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون الاعمال

اشراف الاستاذة:

د/ قوق ام الخير

إعداد الطلبة:

• بوميدونة فاطنة

• بوعلي مباركة

السنة الجامعية 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والصلاة والسلام على رسول  
الله صل الله عليه وسلم

يطيب لنا ونحن نخط آخر الحروف لهذا العمل المتواضع ان نتقدم  
بجزيل الشكر والعرفان الى استاذتي الفاضلة

الأستاذة المشرفة فوق ام الخير

التي أشرفت على هذه المذكرة والتي افادتني بتوجيهاتها السديدة  
ومجهوداتها الوفيرة ونصائحها الثمينة التي لو لاها لما رأى هذا  
العمل النور

كما نتقدم بجزيل الشكر الى أعضاء لجنة المناقشة

كما نتقدم بجزيل الشكر الى الأستاذ الدكتور رابحي لخضر على  
توجيهاته القيمة .

## الاهداء

الحمد لله وكفى والصلاة والسلام على حبيب المصطفى واهله ومن وفى اما  
بعد

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرات هذه ثمرة  
الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة الى اعز الناس واقربهم الى قلبي الى والدتي  
العزيزة ووالدي العزيز اللذان كان عوننا وسندا لي وكان لدعائهما المبارك اعظم الأثر  
في تسيير سفينة البحث حتى ترسوا على هذه الصورة حفظه الله وادامها نورا لدربي  
لكل العائلة الكريمة.

الى من ساندني ولا تزال من اخوه واخوات كريمة زهية امينة حمزة سارة اميمة وهاجر  
والكتكوت اخر العنقود بلال

الى رفيقات المشوار واخوات التي لم تلهن امي التي عاشت معهم بالإقامة الجامعية  
ايام وسنين بضحكها وفرحها وحزنها وتقاسمنا لحظات جميلة تبقى في الذاكرة رعاها  
الله وفقهم ام الخير بخته خوله صابرينال واختي وصديقتي وحببتي التي جمعتني بها  
وقربتني بها المذكرة مباركة

الى كل قسم الحقوق واداره القانون اعمال وجميع دفعه 2022 الى كل من كان لهم  
اثر على حياتي والى كل من احبهم قلبي

# اهداء

بدانا أكثر من يد وقاسمنا أكثر وهم ورغم كل الصعوبات التي واجهتنا ها نحن اليوم والحمد لله نطوي سهر الليالي وتعب لأيام وقساوة الظروف وخلاصة مشوارنا في عملنا المتواضع

-نهدي ثمار جهدنا الي اسباب واسرار النجاح والصلاح والفلاح

الي من تعهدوا بصغرنا تربية وتعلينا واوصانا المولى بالدعاء لهم:(وقل ربي أرحمهما كما ربياني صغيرا)

الي من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما ونرجو رضاهم عنا دائما، الوالدين جزاهم الله عنا خير الجزاء وحفظ الله من هو في الوجود ورحم الله من مات منهم ولأثره وجود.

والي سندنا وعضدنا في الحياة: فتيحة، فاطنة، عبد الرحمان، عبد مالك والي كل اقارب وصديقاتي: شيماء، بختة، خولة

والي رفيقة دربي في دراسة التي شاركتني في اعداد هذه المذكرة صديقتي الغالية فاطنة والي كل عائلتها

اهدي هذا العمل لوجه الله تعالى راجيا منه ان يتقبلها منا

# مقدمة

## مقدمة :

إن البحر هو جسر التواصل بين المجتمع الإنساني وهو وسيلة أساسية للتعارف والتخاطب بين الشعوب، وتبلغ نسبة البحار في الكرة الأرضية 71% من إجمالي المساحة ويعتبر أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشاراً. وقد شعر العاملون في البحر منذ زمن طويل بحاجتهم للملاحة إلى وضع تنظيم قانوني للعلاقات الناشئة عن نشاطهم البحري بما يتلاءم وطبيعة وظروف مسرح الحياة البحرية

فتاريخ الملاحة البحرية جزء لا يتجزأ من تاريخ الحضارة إذ لم تدفع الشعوب إلى ركوب البحر إلا لحاجتها إلى استخراج ما به تلبية مطالبها الحيوية إلا أن آثار القواعد القانونية في الزمن السحيق تشير إلى ارتباط ظهورها في الملاحة البحرية التجارية، وفي وقتنا الحاضر تضاعفت صور استغلال البيئة البحرية إثر الاكتشافات العلمية والتكنولوجية الهائلة، ومع ذلك تظل الأهمية الأولى من بين صور استغلال البيئة البحرية للملاحة التجارية، ذلك أنه مع انتشار وتدويل المبادلات السلعية والتطور المضطرد في صناعة السفن، وأهم عامل في التطور التجارة الدولية هو رفض النقل البحري مقارنة بأنواع النقل الجوي والبري، وغيرهما من وسائل النقل، وذلك بسبب التطورات الفنية لصناعة السفن التي قللت استهلاك الوقود من ناحية، وزيادة السرعة من ناحية ثانية، كما زادت قدرة السفن على الحمولات الكبرى، مما مكن من تبادل مواد الخام والمولد الغذائية بشكل رخيص في التجارة الدولية، وعلى ذلك كان لابد من تنظيم قانوني لهذا النشاط الحيوي لجميع سكان الكرة، والذي يتمثل في السفينة كمنشأة وإدارة تجهيز واستغلال، وتعرضها للمخاطر، وما يتخذ من وسائل لضمان التعويض عن هذه المخاطر، واعتبار السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، التي تدور حولها أحكام القانون البحري، ليس فقط فيما يتعلق في تحديد ماهيتها ونظامها القانوني الخاص، باعتبارها عنصراً جوهرياً من عناصر الثروة البحرية، وإنما أيضاً فيما يتعلق بتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة

## أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية دراسة موضوع النظام القانوني للسفينة من أهم أدوات تطبيق القانون الواجب التطبيق، خصوصاً القانون البحري الذي يتميز بقواعد صارمة، قد تسبب ضرراً للأطراف إذا أسيء تطبيقه، لذا اهتم المشرع الجزائري بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة، كما يحتل موضوع هذه الدراسة أهمية كبيرة من

الناحية العلمية، حتى يمكننا البحث فيه على الاطلاع على موقف المشرع الجزائري بإضافة إلى آراء الفقهاء في الكثير من الوسائل القانونية المتعلقة بها

### أسباب الدراسة:

ازدادت أهمية السفينة في العلاقات التجارية بين الدول الكبرى في وقتنا الحالي من الناحية النظرية في هذا الشأن تم إبرام اتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف ويعتبر النقل البحري بمثل قطاعاً هاماً من قطاعات الاقتصاد المحلي يثبت بضمن نسبة كبيرة من المبادلات التجارية العالمية من الناحية العلمية ومن أسباب اختيار هذا الموضوع سنذكر منها:

- معرفة النظام القانوني للسفينة بالنسبة للقانون الدولي والقانون الجزائري، وأهميته بالنسبة للمشرع الجزائري
- الدور الهام للسفينة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة البحرية
- معرفة النطاق البحري للملاحة البحرية بواسطة السفن

### الهدف من الدراسة:

- الهدف من هذه الدراسة أن النظام القانوني للسفينة هو العمود الفقري للقانون البحري
- اعتبار أن السفينة أداة للملاحة البحرية وعنصر من عناصر الثروة البحرية على الأصعدة الاقتصادية
  - بيان اهتمام المشرع الجزائري واتفاقيات والمعاهدات الدولية الكبيرة للسفينة كوسيلة للملاحة البحرية فيما يتعلق بنظامها القانوني.

### تحديد نطاق الدراسة:

طبقاً للقانون رقم 04/10 المتضمن القانون البحري حيث حدد المفهوم القانوني للسفينة وطبيعتها القانونية، وأشخاص الملاحة البحرية وإدارتها وأهم الحقوق التي ترد عليها وكيفية الاستغلال التجاري لها، لذا

عالج القانون البحري النظام القانوني للسفينة، نظراً لأهمية الكبيرة للموضوع وخطورة التصرفات القانونية الناشئة عنها.

### الدراسات السابقة:

من بين هذه الدراسات السابقة تبين منها:

الباحثين مريم حملاوي ونبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، جامعة 8 ماي 1945م، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية والإدارية، قالمة، تخصص قانون الأعمال (النظام القانوني للاستثمار)، السنة الجامعية 2018/2017م، حيث عالجت الباحثتين الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية: ما هو النظام القانوني الذي تخضع له السفن البحرية في الجزائر؟ والغاية من هذه الدراسة نوضح أن موضوع أهمية السفينة كأداة للملاحة البحرية.

الباحثة بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون أعمال، جامعة وهران، كلية الحقوق 2012/2011م، حيث عالجت الباحثة الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية: هل للسفينة في القانون البحري الجزائري نظام قانوني خاص؟، وإن وجد فما مدى فعاليته إن وجد؟

والهدف من هذه الدراسة الاهتمام بالقانون البحري عموماً وبالنظام القانوني للسفينة خصوصاً.

### الصعوبات: من أهم الصعوبات التي واجهتها في دراسة هذه المذكرة:

- كثرة المعلومات والتكرار مما صعب علينا مهمة الكتابة واستقاء المعارف التي لها وزنها في الموضوع

### إشكالية الدراسة:

تعتمد الجزائر على المنهج الاشتراكي المتمثل في ملكية لوسائل الإنتاج، وقيامها بالتجارة البحرية بواسطة السفينة فهي تتميز عن غيرها من المنقولات والعقارات من حيث النظام القانوني الذي يحكمها بسبب

أهميتها الاقتصادية وطبيعتها القانونية الخاصة وفي هذا الصدد ما يثير تساؤلنا هو: فيما يتمثل النظام القانوني للسفينة؟

وللإجابة عن الإشكالية يجب علينا الإجابة عن الأسئلة الفرعية التالية:

- ما هو مفهوم السفينة؟
- من هم أشخاص السفينة؟
- كيف يتم إدارتها؟
- ماهي الحقوق التي ترد على السفينة؟
- فيما يتمثل النظام الإداري والدولي لها؟

**منهج الدراسة:** للإجابة عن التساؤلات والإشكالية الموضوعة سابقا، لا يتم ذلك إلا باعتمادنا على المنهج الاستقرائي التحليلي، باستقراء النصوص القانونية الجزائرية الخاصة بالسفن والمعاهدات الدولية، بالإضافة إلى معاهدتي بروكسل وجنيف الدولية.

**خطة الدراسة:** إن اتساع هذا الموضوع يجب علينا أن نحدد لما يسهل دراسته ويساعد فهمه، وذلك بتناول الخطة التالية: بتقسيم الموضوع إلى فصلين اثنين، نتناولنا في الفصل الأول ماهية السفينة، وذلك من خلال تحديد مفهومها وطبيعتها القانونية في المبحث الأول، بالإضافة إلى إدارتها وأشخاصها.

أما في المبحث الثاني فتطرقنا إلى التصرفات والحقوق الواردة التي ترد على السفينة، وكيفية الاستغلال التجاري لها.

أما في الفصل الثاني فتم تخصيصه للنظام الإداري والدولي للسفينة، ولقد عالجنا في المبحث الأول النظام الإداري لها، وفي المبحث الثاني النظام الدولي للسفينة.

# الفصل الأول

## ماهية السفينة

**تمهيد:**

عرفنا أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر لا تمارس إلا بواسطة أداة محددة، وهي السفينة، باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وموضوع القانون البحري، وبدورها عنصراً جوهرياً من عناصر الثروة البحرية، وهي وسيلة نقل وتجارة دولية عبر البحار، من دولة إلى أخرى.

فالسفينة نقطة ارتكاز في العلاقة القانونية تجمع في العديد من الأحيان وجوباً بين القانون الداخلي بمختلف فروعها والقانون الدولي سواء كان يتفقان أو يختلفان في تنظيم العلاقة القانونية، فالسفينة أداة ميكانيكية لا يمكن أن تؤدي وظيفتها في الاستغلال البحري ما لم يقيم أشخاص معينون بتجهيزها وتسييرها وخدمتها، ويتحقق استغلال السفينة أساساً من خلال ما تقوم به من نقل سواء البضائع أو الركاب.

ولهذا علينا دراسة الفصل الأول لمعرفة ماهية السفينة، إذ تنقسم إلى مبحثين، نعرض في الأول مفهوم السفينة، تعريفها وطبيعتها القانونية وإدارة تسييرها، والأشخاص الذين يساهمون في تسييرها واستغلالها، ونعرض ثانياً التصرفات والحقوق العينية عليها.

## الفصل الأول: ماهية السفينة.

السفينة هي أداة للملاحة البحرية لذلك تعد محور قانون التجارة البحرية حيث تدور حولها معظم أحكامه وعلى هذا فقد اهتم قانون التجارة البحرية بالسفينة اهتماماً واضحاً، وعلى هذا فإن دراستنا للسفينة تنقسم إلى مباحث على النحو التالي:

### المبحث الأول: مفهوم السفينة.

إن التطرق إلى هذا الموضوع يتطلب منا تعريف السفينة وطبيعتها القانونية والحالة المدنية لها، إضافة إلى التوقف عن تسجيل السفينة وكذلك أشخاص الملاحة البحرية بدلاً من مالك السفينة ومن ثم ريان السفينة وصولاً إلى الحديث عن موضوع أوراق وموضوع الحقوق العينية ومن مقدمتها حق الملكية، كما ترد عليها شتى أنواع التصرفات بوصفها أداة للملاحة البحرية وعنصر هام في الثروة البحرية.

### المطلب الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية.

إن السفن التي تخضع لقانون التجارة البحرية دون غيرها من المنشآت القائمة فإنه ينبغي تحديد العناصر التي يجب توفرها في المنشأة القائمة حتى تكتسب وصف السفينة، وعلى هذا فإننا سنتناول هذا المطلب على فرعين:

### الفرع الأول: تعريف السفينة.

لم تهتم بعض التشريعات البحرية بوضع تعريف للسفينة تاركة هذا الموضوع للفقهاء والقضاء، على اعتبار أن مهمة القانون ليست وضع تعريفات تلك هي مهمة الفقه، وعلى ذلك قيل في فريق السفينة الشيء الكثير، فعرفها بعضهم بأنها كل منشأة تستخدم في البحر<sup>1</sup> وهي كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية بصفة معتادة، أو هي العائمة القادرة على الملاحة بوسائلها الخاصة، والتي تقوم بالملاحة البحرية بشكل معتاد أو على الأقل تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة، كما عرفها البعض بأنها كل منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة 87، القاهرة 1987م ص 23.

<sup>2</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة 1993م، ص 46.

أما القضاء فقد عبّرت عنه محكمة النقض الفرنسية حيث قالت: أنَّ ما يعد سفينة بحرية لا يتوقف إلا على الوصف الذي يخلعه عليها صاحبه أو بانيها، كما لا يتعين عن طريق الإجراءات الإدارية، وإنما ينتج عن التخصيص الفعلي لها، فمناطق اعتبار المنشآت البحرية سفينة بحرية إذا تخصصت بالملاحة البحرية دون النظر إلى حمولتها، ودون النظر إلى ممارستها الملاحة في أعالي البحار أو في الملاحة الساحلية، أو البحرية، ومهما كان الغرض من هذه الملاحة<sup>1</sup>.

ومع ذلك تختلف التشريعات في تحديد مفهوم السفينة، فالبعض منها لا يعرف السفينة وإنما يكتفي بتعداد المنشآت التي تعد سفينة، أما البعض الآخر منها فتضع تعريفاً عاماً للسفينة لكنها تختلف فيما بينها حول معيار تعريف السفينة، ويمكن القول بأن هناك ثلاث معايير أساسية يتحدد وفقاً لها مفهوم السفينة في التشريعات المقارنة، معيار التسجيل ومعيار الصلاحية للملاحة البحرية، ومعيار التخصيص للملاحة البحرية<sup>2</sup>.

إن مفهوم الموضوع من المشرع لما يعد سفينة هو الذي يتحدد به نطاق تطبيق القواعد القانونية الواردة في الفصلين الثاني والثالث من الباب الأول من القانون البحري المتضمن في الأمر 80/76 المؤرخ في 23-10-1976 المتعلقين بصفة خاصة بالسفينة البحرية.

حيث عرفها المشرع الجزائري في المادة (13) بالقول بأنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها سفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة". كما ورد تعريف السفينة في القانون في المادة 147 الفقرة (أ) بأنها: "تعني كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت والتي تنقل البضائع بدون ترتيب كحمولة". وعند تحليل تعريف المشروع المذكور أعلاه، يمكن أن نلاحظ بأنه لكي نكون بصدد سفينة بحرية، لا بد من توفر شروط معينة.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 1430هـ-2009م، ص54.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، د.ط، ص29.

## 1- السفينة عمارة بحرية أو آلية (منشأة) عائمة:

يعني ذلك أن السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية هي من وضع الإنسان، فهي منشأة تم بناؤها بغية استخدامها في الملاحة البحرية ولا أهمية بعد ذلك في الحمولة فقد تكون المنشأة كبيرة الحجم (عمارة ذات حمولة كبيرة) أو صغيرة الحجم (آلية ذات حمولة صغيرة)، كذلك لا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء، أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية، كما أنه لا أهمية لطريقة تسييرها أي سواء كانت تسير بالشرع أو البخار أو أي نوع آخر من أنواع الطاقة المعروفة أو عن طريق قطرها<sup>1</sup>.

حيث تأثر المشرع المصري بالفقه والقضاء واستقراره على تعريف السفينة بأنها: "المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"، لذلك أصدر المشرع المصري التقنين البحري الجديد رقم (8) لسنة 1990م، حيث نصت المادة الأولى: الفقرة الأولى منه على أن السفينة هي: "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح"<sup>2</sup>.

وهو عكس تعريف المشرع الجزائري، فهو اشترط أن تكون المنشأة عائمة أن تتحقق الملاحة بواسطة المياه البحرية مما يجعل من القدرة على التعويم مفترضاً أساسياً للقدرة على الملاحة.

## 2- القيام بالملاحة البحرية فعلياً أو توفر نية التخصيص للملاحة البحرية في أحد مالِك للسفينة:

ويعني ذلك أن تكون المنشأة العائمة تمارس الملاحة البحرية في أحد أوجهها، أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، فبدون أي شك أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة مادامت مخصصة فعلياً للملاحة البحرية، أو تخصص للملاحة البحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2004م، ص 17.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الجلبى الحقوقية، سوريا، ص 33.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 19-20.

والمقصود بالتخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد هو أن صفة السفينة تظل لاصقة بالمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناءً من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة<sup>1</sup>.

وتكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وهذه الصلاحية للملاحة البحرية تعتبر بداية حياة السفينة شريطة أن تكون مجهزة وبحالة جيدة تستطيع معها مواجهة أخطار الملاحة البحرية، وتثبت هذه الصلاحية بالشهادة التي تسلمها السلطات المختصة لمالك السفينة، وبالمقابل تنتهي حياة السفينة إذا فقدت صلاحيتها للملاحة، مثل: الغرق أو صارت حطاماً أو إذا تعرضت للتلف وتتوفر السفينة على ملحقات تعتبر من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، إذ تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها وأنه لا يجب النظر إلى السفينة فقط من حيث الهيكل، بل لجميع الآلات والصواري والدفة والقوارب وشباك الصيد<sup>2</sup>.

وفي إطار القانون اللبناني تعرف المادة الأولى من قانون التجارة البحرية السفينة بأنها: "كل مركب صالح للملاحة البحرية أيا كان محمولاً وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن"

وبهذا التعريف يكون المشرع اللبناني قد انتصر لمعيار الصلاحية للملاحة البحرية، لكن يؤخذ عليه خليط لفظي بين السفينة كأداة للملاحة البحرية، والمركب الذي اصطلح على اعتباره أداة للملاحة النهريّة، وعليه يمكن القول أن التعريف التشريعي للسفينة يقوم في القانون اللبناني على ضرورة توافر عنصرين أساسيين يتحدد بهما المفهوم القانوني للسفينة، الأول هو أن السفينة منشأة والثاني هو أنها صالحة للملاحة البحرية<sup>3</sup>.

وقد جاء تعريف السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924م، ليكون قاعدة للتشريعات البحرية تقتبس منه زيادةً أو نقصاً، فقد ورد في المادة الأولى منها أن السفينة هي: "كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحراً"، ويلاحظ مما سبق أن قواعد لاهاي تحصر معنى السفينة في

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، منشورات علي الجبلي، سوريا 2001م، د.ط، ص 82.

<sup>2</sup> محمود شحياط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، طبعة 2014م، ص 16.

<sup>3</sup> هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، مرجع سابق، ص 31.

المراكب البحرية التي تستعمل في نقل البضائع وفيه تضيق لمعنى السفينة، ومقارنة بما أخذت به التشريعات البحرية المختلفة التي أضفت صفة السفينة على كل مركب صالح للملاحة، ويسير بقوته الذاتية، دون النظر إلى مقدار الحمولة أو التسمية التي يسمى بها وبغض النظر عن النزهة والصيد، والأبحاث العلمية طالما كانت تسير بقوتها الذاتية وتستعمل البحر ميداناً لنشاطها، ومن ثمّ تخرج عن تحديد صفة السفينة المراكب النهرية التي تخصص للملاحة الداخلية في الأنهار والترع والبحيرات، أيّاً كانت حمولتها كما يخرج عن صفة السفينة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: طبيعتها القانونية.

نظراً لما تتمتع به السفينة من أهمية بالغة كأداة للملاحة البحرية نادى البعض بضرورة أن ترتقي إلى مصاف الشخص المعنوي، لكن إذا كان بالإمكان تصور عناصر الثروة البحرية تشكل عناصر الذمة المالية مستقلة فإن السفينة لا تخاطب بالقواعد القانونية بل هي محل العديد من هذه القواعد<sup>2</sup>.

فتحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفة من الطوائف القانونية (أشخاص، أو أموال، أموال منقولة أو عقارات) وبطبيعة الحال فقد واجهت مسألة تكييف الطبيعة القانونية للسفينة ظهور عدة اتجاهات كونها من يقول أن السفينة هي عقار، إلا أن هذا الاتجاه مردود لأن العقارات هي التي يكون لها مستقر ثابت ولا يمكن نقلها من مكان لآخر<sup>3</sup>.

ومنهم من اعتبر السفينة مالاً منقولاً مستندياً في ذلك إلى تعريف المنقول أنه مال غير مستقر ولا يمكن نقله من مكان لآخر، دون أن يصيبه التلف، وهذا ما نصت عليه المادة 683 من القانون المدني الجزائري: "يعتبر كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله دون تلف عقاراً وكل شيء ما عدا ذلك فهو منقول"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 55.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، مرجع سابق، ص 41.

<sup>3</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، د.ط، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1993م، ص 31.

<sup>4</sup> الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26-09-1975م المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13-05-2077م.

**أولاً: السفينة مال:**

يتبين مما جاء في المادة 682 من القانون المدني والتي تنص على أنه: "كل شيء خارج عن التعامل بطبيعته أ بالحكم القانوني يصلح أن يكون محلاً للحقوق المالية" أي أن السفينة تعتبر مال، إذ أنها يجوز أن تكون محلاً للحقوق المالية، فالسفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها<sup>1</sup>.

والسفينة باعتبارها مال، وضمن تقسيم الأموال فإنها من الأموال التي تنطبق عليها أوصاف المنقول لأنها تنتقل من مكان إلى مكان آخر دون تلف، وهذا ما نستخلصه من مفهوم المخالفة من المادة 683 من القانون المدني التي تعرف لنا العقار<sup>2</sup>، ومع ذلك فالسفينة لا تعتبر شخصية قانونية، ذلك لأن مثل هذه الشخصية لا تكون إلا للأشخاص الطبيعية ولا تثبت الشخصية القانونية للشخص الاعتباري إلا على سبيل الاستثناء<sup>3</sup>.

**ثانياً: السفينة مال منقول:**

لا شك أن السفينة من المنقولات المادية حيث يمكن إدراكها بحسن النية نظراً لكيانها المادي المتمثل في جسمها، أو هيكلها وجميع الأشياء الثابتة فيها<sup>4</sup>.

فتعد السفينة بطبيعتها مالا منقولاً فهي مال، لكونها شيء مادي لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون ومن ثم يجوز أن تكون محلاً للحقوق المالية كحق الملكية وغيره من الحقوق العينية الأخرى، والسفينة بوصفها مالا تدرج في عداد المنقولات المادية وفقاً للقواعد العامة، فهي كما بدا من تعريفها السابق مخصصة للقيام بالملاحة البحرية، لذلك تبين على نحوٍ يمكنها من السير في البحر والانتقال بذاتها من مكان لآخر دون تلف<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> عباس حلمي، القانون البحري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية 1983م، ص 8.

<sup>2</sup> نادية دواخة، **الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري**، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع قانون أعمال، جامعة قالمة 2015/2016م، ص 15.

<sup>3</sup> عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 58.

<sup>4</sup> هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، مرجع سابق، ص 42.

<sup>5</sup> محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 50.

فتعد السفينة غالباً من المنقولات ذات القيمة المالية المعتبر، وقيامها بدور أساسي في التجارة والاقتصاد الوطني حتى أن البعض يطلق عليها عقارات البحر<sup>1</sup>.

### ثالثاً: أوجه الشبه والاختلاف بين السفينة والعقار:

بالرغم من أن السفينة تعتبر منقولا وليس عقاراً إلا أنها تخضع للقواعد القانونية التي تخضع لها المنقولات بشكل عام<sup>2</sup> وإن كانت منقولا لا تسري عليه أحكام المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة وأنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات، وتقترب به من العقار<sup>3</sup>، إلا أن خضوعها لبعض الأحكام القانونية للعقار لا يعني أنها أصبحت في طبيعتها عقارا ذلك أن تطبيق بعض أحكام العقار على السفينة له ما يبرره من اعتبارات اقتصادية وسياسية<sup>4</sup>.

#### **1. قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية:**

في الواقع إن استبعاد تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية على السفينة يرجع إلى أن مبررات مقتضيات تملك المنقول عموماً بالحيازة لا تتوفر في السفينة على وجه الخصوص، فإذا كان صحيحاً أن السرعة في التعامل في المنقول وكثرة تنقله من يد إلى أخرى تجعل من فحص أصل الملكية أمراً صعباً، إلا أن السفينة بطبيعتها لا تدخل في عداد المنقولات سريعة التداول فهي معدة أساساً للقيام بالملاحة البحرية الأمر الذي يسهل معه على الحائز الاطمئنان إلى ملكية مالك السفينة عن طريق مطالبته بإبراز السند الرسمي للملكية، كذلك وعلى عكس المنقول بصفة عامة والذي لا يتمتع بوسائل تعيين ذاتية تمكن من شهره فإن السفينة لها ذاتيتها الخاصة التي تميزها عن غيرها من السفن، ويتم تسجيلها وشهر ما يرد عليها من تصرفات في سجلات خاصة معدة لهذا الغرض، تسمى سجلات السفن وهو ما يخلع عن حائز السفينة صفة

<sup>1</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص 22.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 59.

<sup>3</sup> حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983م، ص 9.

<sup>4</sup> إيمان فتحي وحسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط 1، مكتبة الوفاء القانونية، مصر 2010م، ص 36.

حسن النية. ولقد ثار تساؤل حول مدى إمكانية كسب هذه الملكية بالتقادم أي عن طريق الحيازة المستمرة مدة عشر سنوات دون انقطاع<sup>1</sup>.

فاكتساب ملكية السفينة بالتقادم الطويل وهي قاعدة تسري على جميع الأشياء سواء كانت من المنقولات أو العقارات ولقد اختلف الفقه حول تطبيق أحكام التقادم الطويل استناداً إلى الأحكام العمومية التي تسري على المنقول والعقار على السواء، ولأن إجراءات شهر الحقوق العينية الواردة على السفينة لا تحول دون اكتساب ملكيتها بالتقادم شأنها في ذلك شأن العقار، بينما يرى البعض الآخر أنه لا يمكن انفاذ ملكية السفينة إلا باتخاذ الاجراءات الشكلية التي نص عليها القانون البحري<sup>2</sup>.

وفي الأخير نرى السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة تؤكد استقلالية القانون البحري تخضع لنظام قانوني متميز يتلاءم مع طبيعتها كما لها وسائل تعيين ذاتي تكفل تحديد كل صفة يميزها عن وسائل السفن<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: مراقبة إدارة أشخاص السفينة

تلزم كافة التشريعات البحرية بوجوب تسجيل السفينة في سجلات خاصة ويلعب التسجيل دوراً هاماً فهو يسمح للدولة بمراقبة السفن التي ترفع علمها ولا بد لكل سفينة من وثائق تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لكي يبرز الرّبّان هوية السفينة واعتبارهم أشخاصاً معنيون بإدارتها، والذي سنتناوله في هذا المطلب:

### الفرع الأول: مراقبة وإدارة السفينة

تخضع الملاحة البحرية لنظام إداري حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية ويشمل النظام الإداري للسفينة ما يلي:

<sup>1</sup> محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 52-53.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 43-44.

<sup>3</sup> العربي الرميلى، أداة الملاحة البحرية (السفينة)، مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر 2000م، ص 69.

**أولاً: تسجيل السفن:**

تخضع عملية تسجيل السفن في الجزائري للمواد 34 إلى مواد 48 حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري وهو إلزامي من اختصاص السلطة الادارية البحرية وتجمع التشريعات البحرية على تسجيل السفن في سجلات خاصة ووجوب شهر ما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن بمكتب التسجيل المختص الذي هو موطن السفينة القانوني مثل موطن الأشخاص الطبيعيين، على أن تحديد موطن السفينة منوط بإرادة مالك السفينة طالما له اختيار الميناء الذي تتم فيه عملية التسجيل<sup>1</sup>.

وتهدف عملية تسجيل السفينة إلى إحصاء السفن وكذا تحديد الجنسية، وقد عرض القانون البحري الجزائري أحكام تسجيل السفن حيث نصت المادة 34 على أنه: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة"، وقررت المادة 503 من (ق.ب) عقوبة كل من يرفع في البحر علماً جزائرياً فوق سفينته غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم<sup>2</sup>.

**1. اجراءات التسجيل:**

تلجأ السلطة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل السفن الجزائرية إلى نص المادة 44 من (ق.ب.ج): " يتم قيد السفن في دفتر تسجيل السفن الجزائرية بناء على طلب مالك السفينة استناداً إلى نص تصريحه والوثائق المقدمة، وتسجيل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تحملها السفينة، وكذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنية، وذلك بناء على الوثائق لهذه البيانات، مشتملاً على البيانات التالية:

**1.أ - رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة****1.ب - عناصر شخصية السفينة****1.ج - تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشأ****1.د - اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة**

<sup>1</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص 27.

<sup>2</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص 28.

1. هـ - سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها

1. و- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها وكذلك الحدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

1. ي- نوع التخلي عن الحقوق في كل سفينة أو في جزء منها.

1. ن- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى<sup>1</sup>.

ويرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص تالك التي تثبت ملكيته للسفينة والجنسية الجزائرية.

إذا كان شراء السفينة في الخارج فإنه يتعين على مالك السفينة الحصول على شهادة التسجيل المؤقتة في ميناء التسجيل ولا يجوز تسجيل سفينة مالك لجزائري الجنسية على دفتر التسجيل الجزائري للسفن لابد من شطبها<sup>2</sup>.

## 2. السفن الخاضعة للتسجيل:

إنَّ غالبية التشريعات البحرية ومنها التشريع الجزائري تنص على إلزامية تسجيل كل السفن، أي السفن التي تقوم بالملاحة البحرية.

ولأهمية نظام التسجيل في التجارة البحرية الدولية أكد قانون التجارة البحرية الإنجليزي لعام 1606م، على إلزاميته لجميع السفن البريطانية أو السفن التي تحمل العلم البريطاني، أما بالنسبة للجزائر، فإن المشرع الجزائري لم يعرض مضامين مفصلة في هذا الشأن، واكتفى بغالبية التشريعات البحرية الأخرى، بالتأكيد على القواعد العامة، حيث جاء في المادة 34 من القانون البحري الحالي أنه: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة البحرية المختصة"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> محمود شحات، المرجع السابق، ص 29.

<sup>3</sup> كمال حمدي، القانون البحري، د.ط، منشأة المعارف بالإسكندرية 2000م، ص 60-61.

### 3. طلب التسجيل:

يتم تسجيل السفينة بناء على طلب من مالك السفينة إلى السلطة البحرية المختصة، ويكون الطلب مشتملاً على بيان عناصر الحالة المدنية للسفينة زمان ومكان بناء السفينة، واسم وعنوان مجهز السفينة<sup>1</sup>، وقد جاء في المادة 44 من القانون البحري الجزائري: "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استناداً إلى تصريحه والوثائق المقدمة، وتسجيل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة كذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة، بناء على طلب من الأشخاص المعنيين وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات".

### 4. آثار التسجيل:

يترتب على تسجيل السفينة في سجل السفن الآثار التالية:

- 4.أ- يؤدي نظام تسجيل السفن خدمة جلية لكل ذي مصلحة في معرفة البيانات المتعلقة بالسفن المقيدة في السجل حيث تستطيع الدولة التعرف على الأسطول التجاري وأسطول الصيد والنزهة من حيث عدد السفن ومالكها وجنسياتهم
- 4.ب- يؤدي تسجيل السفينة في سجل السفن إلى منح مالكها شهادة تسجيل تؤدي له مجموعة من الوظائف القانونية الهامة تعد دليلاً على ملكية السفينة وسيلة لإثبات جنسيتها
- 4.ج- يؤدي تسجيل السفينة في سجل السفن إلى وجوب التأثير في هذا السجل بكافة التصرفات القانونية الواردة على السفينة من نقل ملكيتها أو رهنها أو الحجز عليها<sup>2</sup>.

### ثانياً: أوراق السفينة:

أورد المشرع الجزائري في نص المادة 189 من (ق.ب.ج) أن: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية، وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة وهي:

<sup>1</sup> ريان مدحت حلوصي، السفينة والقانون البحري، د.ط، الشنهي للطباعة والنشر 1993م، ص26.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2008م، ص70-71.

1. شهادة الجنسية

2. دفتر البحارة

3. رخصة أو بطاقة المرور

أ- شهادة الجنسية: وهي التي تثبت انتساب السفينة إلى دولة معينة

ب- دفتر البحارة: يحتوي على أسماء ملاحي السفينة وأسماء البحارة وشروط عقد العمل الذي يربطهم بالمجهز.

ج- رخصة أو بطاقة المرور: بالنسبة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصاً لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية، كما أن السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور يجب أن تزود ببطاقة المرور.

د- شهادة الحمولة: شهادة رتبة السفينة أو شهادة صلاحية الملاحة.

هـ- شهادة الأمن: فيها يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافراً

و- الشهادات النظامية: للمعاينة المفروضة

ي- دفتر السفينة: ويجب أن يرقم دفتر السفينة ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكاً من طرف ريان السفينة ويخضع لتأشير هذه السلطة كل 6 أشهر.

ن- يومية الماكينة: تمسك يومية الماكينة بمعرفة رئيس الطاقم الميكانيكي ويجب ترقيم هذه اليومية ويؤشر عليها من قبل السلطة الإدارية

ل- يومية الراديو: تمسك بمعرفة ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عباس حلمي، القانون البحري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983م، ص10.

الفرع الثاني: أشخاص السفينة.أولاً: مالك السفينة:

مالك السفينة هو صاحب حق الملكية عليها أما مجهز السفينة فهو الشخص الذي يتولى إعدادها للاستغلال البحري بتزويدها بالمؤن والوقود والمعدات<sup>1</sup>.

**1. مسؤولية مالك السفينة عن أعماله الشخصية:**

يسأل مالك السفينة مسؤولية مطلقة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء الرحلة البحرية مسؤولية مدنية، وتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه سواء بالفعل أو بالتترك، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى، الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1957م حول تحديد مسؤولية ملك البواخر وكذلك المادة 92 من القانون البحري الجزائري، وتكون مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية مسؤولية غير محدودة<sup>2</sup>.

**2. مسؤولية مالك السفينة عن أعمال التبعية:**

تقوم مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه متى قامت علاقة تبعية بينهم مبنية على السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه التي تثبت تبعية التابع للمتبوع، فعلاقة التبعية مناطها أن يكون للمتبوع سلطة فعلية في إصدار الأوامر إلى التابع في طريقة أداء عمله وفي الرقابة عليه ومحاسبته، ويشترط لقيام مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه أن يكون الخطأ قد صدر من طرف التابع حال تأديته لوظيفته<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 168.

<sup>2</sup> المادة 92 من القانون البحري الجزائري

<sup>3</sup> خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1 2011م/2012م، ص 283.

**ثانياً: مجهز السفينة: (المواد 571-577)****1. تعريفه:**

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا لها أو مستأجر لها ورد تعريفه في كل من المواد 384 و 572 من (ق.ب.ج) والتزاماته في مواد 428 (ق.ب.ج)، ويتضح من ذلك أن المجهز هو مستغل السفينة على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص، أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال الحزري، إذ كان الغالب أن يكون المجهز هو مالك السفينة التي يتولى استغلالها بنفسه، إلا أنه ليس هناك ارتباط حتى بين صفتي المالك والمجهز<sup>1</sup>.

**2. التزاماته:**

- 2.أ- الالتزام بدفع الأجرة:** إذ يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه، هذا الأجر الذي يتم تحديده في عقد العمل البحري المبرم بينه وبين المجهز.
- 2.ب- الحماية الاجتماعية للبحار:** يلتزم بإطعام وإيواء البحار ما دام على متن السفينة والتكفل بجميع العلاجات الضرورية وإعادته إلى الوطن مع التكفل بجميع المصاريف<sup>2</sup>.
- 2.ج- إطعام البحارة:** يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحارة وإقامتهم في السفينة دون مقابل.
- 2.د- التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحارة:** يلتزم بعلاج البحر عند إصابته بمرض أو إصابة بدنية.

- 2.هـ- إعادة البحار إلى الوطن وترحيله:** حيث يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن والنزول في الميناء الذي أبحر منها، وهذا ما تستجوبه المادة 449 من (ق.ب.ج)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 119-120.

<sup>2</sup> عباس مدحت خلوصي، مرجع سابق، ص 132.

<sup>3</sup> محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 200.

### ثالثا: الأشخاص البحريون:

لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار ما لم يتولى مجموعة من الافراد تسييرها وهم:

**1. الرّبان: المواد (580-608):** عرفت المادة 384 من القانون البحري الجزائري: "الرّبان بأنه قائد السفينة ورئيس طاقمها وقد خصه المشرع بأحكام تتعلق بكيفية استخدامه وصلاحياته والمسؤولية التي تقع على عاتقه بموجب المواد 580-608 من القانون 04/10 المتضمن القانون البحري".

الرّبان هو من يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب، وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا<sup>1</sup>.

**1.أ- تعيين الرّبان وعزله:** حسب المادة (575 من 'ق.ب.ج.): يعين مجهز السفينة الرّبان ويعزله، وفي حالة عزله يحق للرّبان الحصول على تعويض إذا كان له مقتضى وفقاً للقواعد العامة فهو يرتبط به بموجب عقد عمل بحري، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن لمدير الشيوع البحري حق تق تعيين الرّبان.

**1.ب- اختصاصات ربّان السفينة:** تنقسم إلى اختصاصات فنية وعامة، واختصاصات متعلقة باستغلال السفينة كوظيفة تجارية:

**1.ب.1-الاختصاصات الفنية:** ويقصد بها الوظيفة التي تعلق بقيادة إدارتها والإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها، إذ يجب أن يكون ملماً بشكل كامل بالأمور الملاحية بما فيها استعمال الوسائل الملاحية الفنية اللازمة لحسن إدارة السفينة، والتي يستقل فيها ولا يسمح للمجهز التدخل فيها<sup>2</sup>.

**1.ب.2- الاختصاصات المتعلقة باستغلال السفينة (الوظيفة التجارية):** نصت المادة 583 من 'ق.ب.ج) على أنه:

يمثل الرّبان المجهز بحكم القانون: "أمام القضاء وتشمل النيابة العامة الاعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديد وارد على هذه النيابة، لا يحتج به على الغير بحسن النية، ويمارس الرّبان السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو البضاعة، ولا يثبت للرّبان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 135-136.

<sup>2</sup> عبد القادر وحسن العطير، الوسيط في شرح القانون للرّبان، مرجع سابق، ص 177.

في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيل قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم بذلك، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه<sup>1</sup>.

تقوم الوظيفة التجارية على أساس تنفيذ تعليمات المجهز فيما يتعلق باستلام البضاعة من الشحن في ميناء القيام والإشراف على رفعها والمحافظة في عهدته وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول مع إثبات ذلك في الوثائق<sup>2</sup>.

**1.ب.3- الاختصاصات العامة:** الربان هو مأمور بالضبطية القضائية على السفينة وهو بوصفه هذا يتولى اختصاصات عامة بفتح التحقيق في أي جريمة ترتكب على ظهر السفينة وله عند الضرورة إجراء القبض على المتهم وحبسه.

وللربان بوصفه ممثلاً للدولة سلطة تأديب واسعة تقتضيها متطلبات حفظ النظام والأمن على السفينة وهي في عرض البحر، ويختص كذلك بتسجيل الولادات والوفيات التي تحدث في البحر أثناء السفر (596 ق.ب)<sup>3</sup>.

**2. البحارة (المواد 384-567):** يقصد بالبحارة مجموعة من الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويرتبطون مع المجهز بعقد بحري عرفتهم المادة 384 من (ق.ب): "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر"<sup>4</sup>.

## 2.أ- شروط البحارة:

- **السن:** بأن يكون بالغاً 18 من عمره على الأقل
- **الجنسية:** تنص المادة 413 من (ق.ب.ج): يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالتجارة البحرية تحديد نسبه من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو ترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.

<sup>1</sup> محمود شحات، مرجع سابق، ص 45.

<sup>2</sup> فريد روابح، محاضرات في القانون البحري، جامعة سطيف 2013/2014م، ص 28.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 244-245.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 213.

• **اللياقة البدنية:** تنص المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 على أنه يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال العمل لمراقبة طبية دورية، للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهمة البحار طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما<sup>1</sup>.

## 2.ب- التزامات البحارة:

أوردت في الفصل الثاني القسم الأول من الباب المخصص لرجال البحر في المادة رقم 415 من (ق.ب):

- أن يؤدي نفس العمل المتفق عليه ضمن نطاق العناية المطلوبة وتحت سلطة الرّبان
- أن يكرّس من نشاطاته وعمله لخدمة السفينة
- أن يقوم بجميع الأعمال الإضافية التي يأمر بها الرّبان في ظروف القوة القاهرة.
- الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه
- مراعاة الأساليب المحددة في عمله لتفادي حوادث العمل قدر الإمكان<sup>2</sup>.

## 3. المرشد:

3.أ- **تعريفه:** هو الشخص المتخصص في المناطق البحرية، مهمته تكمن في مساعدة الرّبان في قيادة السفينة ويجب أن تكون له دراية في مسألة المدّ والجزر<sup>3</sup>.

3.ب- **التزاماته:** تنص المادة 176 من (ق.ب.ج) بالتزام مرشد السفينة سواء كان ذلك وقت دخول السفينة الميناء أو وقت خروجها، أن يضع تحت تصرف رّبان السفينة ما لديه من خبرة ومعرفة بالميناء ويزوده بالمعلومات عن خط السير الواجب اتباعه، وتبقى قيادتها وإدارتها من صلاحيات الرّبان أثناء قيام

<sup>1</sup> نبيلة عيساوي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري من .... لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، جامعة 8 ماي 1945، قالمة، ص 37-38.

<sup>2</sup> سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة تيزي وزو 2015م، ص 70.

<sup>3</sup> المحامي نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام للقانون البحري، ج 5، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، ط 1 2012م، ص 137.

المرشد بعمله عليها، وتقع المسؤولية على عاتق المرشد في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لديه المطلوبة بموجب نظام الارشاد<sup>1</sup>.

#### رابعاً: الأشخاص البريون:

**1. وكيل السفينة:** (المواد 609-620 من ق.ب.ج): هو شخص طبيعي أو معنوي يختاره المجهز أو الرّبان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شؤون المجهز وسفنه في هذا الميناء بناء على عقد يبرم بينهما عادةً لمدة زمنية

##### 1.أ- التزاماته:

يلتزم وكيل السفينة أساساً للقيام بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، وذلك كتزويد السفينة بالمؤن والوقود ودفع رسوم الموانئ والممرات والتعاقد واصلاح السفينة وصيانتها.

يلتزم باستلام البضائع تمهيداً لشحنها وتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول، ويلتزم كذلك بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز مقابل تسليمه البضائع للمرسل إليهم<sup>2</sup>.

**2. أمين الحمولة:** (المواد 621-630 من ق.ب.ج): قد يلجأ المرسل إليه إلى شخص متخصص للقيام نيابة عنه بكافة الأعمال المادية والقانونية المتعلقة باستلام البضائع، يسمى بأمين عام الذي يلعب دوراً هاماً في تسهيل مهمة كل من المرسل إليهم والناقل في آن واحد.

##### 2.أ- التزاماته:

يلتزم وكيل الحمولة وبحسابه وكيلاً بأجر بأن يبذل جهده في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد، وقد اهتمت المادة 625 (ق.ب.ج) وأولت له العناية الواجبة على وكيل الحمولة وهي قيامه بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق وأصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، فالتزامات وكيل الحمولة تتحصل في استلام البضائع من الناقل بعد تفريغها وتسليمها إلى موكلها الرسل إليهم، للتحقق من

<sup>1</sup> د.محمود شحات، مرجع سابق، ص80.

<sup>2</sup> د.عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص248-249.

حالة البضاعة وشكلها وعلامتها وتتأكد من سلامة البضاعة، وكذا المحافظة على البضائع وحراستها لحين تسليمها لأصحابها<sup>1</sup>.

**3. مقال الشحن:** الأصل كما سوف نرى لاحقاً أن الشاحن هو الذي يتولى عملية شحن البضاعة عند القيام، وأنه المرسل إليه هو الذي يتكفل بتفريغها عند الوصول ومع ذلك فتعقد باتفاق المتعاقدان في سند الشحن على أن يباشر الناقل نفسه عمليات الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

### 3.أ- التزاماته:

إن مهمة مقال الشحن والتفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع في السفينة وتفريغها منها.

وقد نصت المادة 148 (ق.ب.ج) على أن الأعمال التي يقوم بها مقال الشحن والتفريغ بقولها: "يقوم المقال البحري بجميع العمليات المادية والخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها ويجوز أن يتعهد إلى المقال البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة"<sup>3</sup>.

**4. السمساري:** المواد (631-638 ق.ب.ج): هو شخص يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية البحرية من أجل التوفيق بين أطرافها ذلك لقاء حصوله على أجر يطلق عليه العمولة، فهو من يحاول التقريب والتوفيق بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> د.محمود شحماط، مرجع سابق، ص64.

<sup>2</sup> د.محمد فريد ود.محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص286.

<sup>3</sup> لطيف حبر كومانى، قانون بحري، د.ط، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1993م، ص256.

<sup>4</sup> بوخميس وناسة، رسالة ماجستير، مرجع سابق، ص27. (ص24)

## المبحث الثاني: التصرفات والحقوق الواردة على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها:

أهم الحقوق التي ترد على السفينة هو بلا شك حق الملكية من جهة، ومن جهة أخرى تحظى الملكية الشائعة للسفينة بقواعد تنظيمية خاصة ويمكن اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء والشراء، إذن نتناول هذا المبحث في مطلبين:

### المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية والتبعية التي ترد على السفينة:

تعتبر السفينة مالا منقولاً وهذا ما نص عليه القانون البحري ومن ثم كان الأصل أن تخضع السفينة لأحكام ملكية المنقول بوجه عام، إلا أن القانون البحري كان لا يزال يتميز بقواعد خاصة تناسب البيئة البحرية، من ذلك الأحكام الخاصة بملكية السفينة التي تراعي طبيعتها كمنشأة مخصصة للملاحة البحرية وكمنقول يتميز عن غيره من المنقولات بإستجماع عناصر تعيينا ذاتياً، وعليه فإنها تبتعد أحيانا عن أحكام المنقول لتقترب من النظام القانوني الذي يحكم العقارات، من ذلك خضوع التصرفات والحقوق العينية التي ترد عليها لنظام التسجيل والشهر، وذلك بتسجيلها في سجل خاص مثلها في ذلك مثل تسجيل العقار في السجلات العقارية ومنها ما يتعلق بملكية السفينة من حيث طرق اكتسابها أو صورها ويسمى حق الملكية، هذا بالحق العيني الأصلي، يضاف إلى ذلك أن السفينة يكون موضوعا للعديد من الحقوق الناجمة عن استغلالها، وهذه الحقوق تسمى بالحقوق العينية التبعية وهي حقوق الامتياز والرهن الرسمي والحجز<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: الحق العيني الأصلي على السفينة

#### أولاً: حق ملكية السفينة

لقد أولى المشرع الجزائري ملكية السفن اهتماماً كبيراً بأن جعلها شرطاً أساسياً في اكتساب الجنسية كما سيتم التطرق له لاحقاً، إذ اشترط لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية أن تكون السفينة ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، وهو شرط واجه انتقادات شديدة كون أن القيمة المالية الضخمة للسفينة تجعل من الاستحالة أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي واحد، وكان يستحسن النص إلى جانب ذلك على أن تتطلب الملكية المشتركة لشخصين طبيعيين أو أكثر، وهو وضع لم ينظمه المشرع الجزائري، وفي المقابل نظم ملكية

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 89.

الشركات التجارية للسفن بشكل لا يشوبه، أي ليس حفاظاً لهذا المال وما يمثله من ثروة وطنية وقد وردت اجراءات إنشاء أو إسقاط حق الملكية في المواد 50 إلى 54 مكرر من القانون البحري الجزائري، وأهم ما يميز ملكية السفن هو:

- (1) وجوب إثبات كافة العقود المنشأة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي وإلا كان التصرف باطلاً
- (2) لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو لجزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة.

(3) تعد توابع السفينة جزء منها وبالتالي يشملها عقد البيع

(4) إمكانية تسخير السفن من طرف السلطات المختصة عند الاقتضاء<sup>1</sup>

#### أ- أسباب اكتساب ملكية السفينة

تتفرد السفينة ببعض طرق اكتساب الملكية بسبب طبيعتها الخاصة، فإلى جانب أسباب كسب الملكية الواردة في القانون المدني كالميراث والهبة والوصية والحيازة والبيع والشراء، فإنها تكتسب بطرق متصلة بالقانون العام كالاغتنام البحري وهو الاستيلاء على سفن الاعداد زمن الحرب وكذا السفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد ومن تم الحياد ومن ثم تصدر هذه السفن لحساب الدولة وهو ما يدخل في دراسة القانون الدولي العام، وكالمصادرة التي تلجأ الدول إليها، إلى جانب ذلك قد تكتسب ملكية السفينة بالتخلي أو الترك وهو نقل ملكية السفينة للمؤمن حتى يمكن للمؤمن له الحصول على التعويض كاملاً وهو ما يدخل في دراسة التأمين البحري، ويضاف إلى ذلك اكتساب ملكية السفينة بالبيع والشراء والبناء وهو أسباب اكتساب ملكية السفينة المنتشرة في عالم السفن.

أ-1. **اكتساب ملكية السفينة بالشراء:** الشراء هو أهم أسباب اكتساب ملكية السفينة ويعتبر عقد الشراء وبيع السفينة من أهم طرق اكتساب ملكية السفينة وهو كغيره من عقود البيع والشراء التي تقع على الأموال، ومن ثم فهو يشترك معها في ضرورة توافر الأركان الرئيسية للعقود من محل وسبب والرضا مع ملاحظة أن عقد شراء السفينة يعتبر من الأعمال التجارية البحرية، فالبيع والشراء على السفينة يعتبر عملاً تجارياً سواء تم

<sup>1</sup> بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص 35-36.

بيع السفينة بعد إنشائها أو تم بعد شرائها، بشرط أن يكون شرائها بقصد الاستثمار أو البيع، وهذا ما نصت عليه المادة 02 من القانون البحري الجزائري: "يعد عملاً تجارياً حسب موضوعه... كل مقابلة لصنع أو شراء أو بيع أو إعادة بيع السفن للملاحة البحرية".

### أ.1.1- شروط عقد البيع:

يجب أن يتوافر في عقد بيع السفينة الشروط الموضوعية العامة في العقود على النحو الذي أشرنا إليه وشروط شكلية إضافة إلى الشروط الموضوعية الخاصة التي يتطلبها قانون التجارة البحرية، سواء ما تعلق منها بمحل عقد البيع أو ما تعلق منها بأطرافه.

### أ.2.1- محل العقد:

محل العقد في عقد بيع السفينة هي السفينة بمعناها القانوني ويشمل السفينة وتفرعاتها اللازمة لاستغلال السفينة دون الحاجة لذكر ذلك في العقد، إلا إذا تم الاتفاق على غير ذلك ويشترط القواعد العامة، لأن يكون محل عقد البيع بأوصافها المميزة لها، ومع ذلك يرى البعض من الفقهاء أنه يجوز بيع السفينة دون أن تكون موجودة وقت التعاقد وهو ما يسمى بالبيع أياً كانت الظروف.

### أ.3.1- أطراف العقد:

- (1) بائع السفينة والذي هو في الأصل مالكها الذي سجل باسمه فرداً كان أم شركة
- (2) المشتري<sup>1</sup>

### أ.2- آثار عقد البيع:

تترتب آثار على عقد بيع السفينة، وأهم أثر بجانب البائع هو نقل ملكيتها إلى المشتري ويترتب هذا الأثر عند صلب عقد البيع في شكله الرسمي، وتسجيله في دفتر سجل السفينة، بينما يضع المشتري التزام رفع الثمن المتفق عليه في العقد ولم يضع المشرع البحري نصاً يخص وقت استحقاق الثمن، ومن ثمة يتم الرجوع

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص ص 89-91.

بشأنه للقواعد العامة، وفي هذا تنص المادة 338 من القانون المدني الجزائري على أن ثمن المبيع يستحق وقت تسليم المبيع ما لم يوجب اتفاق أو عرف يقرر خلاف ذلك<sup>1</sup>.

#### ب- اكتساب ملكية السفينة بالبناء:

يعد بناء السفينة إحدى الطرق الخاصة لاكتساب ملكية السفينة، وهذا ما يفهم من نص المادة 50 من الأمر 78/80 المتضمن القانون البحري الجزائري، وعند تناول بناء السفينة كسبب من أسباب ملكية السفينة، يميز عادة شراح القانون البحري بين ثلاثة صور لبنائها وهي: صورة البناء المباشر، أو البناء الاقتصادي، صورة عقد الإستصناع وأخيراً صورة البناء بثمن جزافي.

ففي الصورة الأولى يقوم طالب السفينة ببناء هذه الأخيرة لحساب نفسه، فهو الذي يبرم عقود استخدام اليد العاملة والمهندسين وبصفة عامة يقوم بكل العمليات التي يتطلبها بناء السفينة، ولهذا فهذه الصورة لا تثير أي صعوبة فيما يخص الجهة المالكة للسفينة خلال البناء، لأنه لا شك أن طالب البناء هو المالك لأي جزء من متهم، ومن ثمة فهذا الأخير يدخل ضمن أموال تفليسته.

كما يمكن طالب البناء أو طالبيه إن تعلق الأمر بسفينة على الشيوخ، وفقاً للمواد 57، 58، 59 من القانون البحري، أن يرهن الجزء الذي تم بناؤه رفقة المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورشة والتي سوف تتركب السفينة التي هي في طور الإنشاء، وإذا بيعت بعد ذلك تنتقل إلى المشتري محملة بالرهن أو الرهون المترتبة عليها، غير أنه إذا كان في السابق لهذه الصور وجود في الحياة العملية، فإنها أضحت في الوقت المعاصر نادرة إن لم نقل غائبة كلياً، لأن بناء السفن في عالمنا المعاصر يتطلب تجهيز ضخ وتخصص فني وخبرة عالية، وبذلك لا يستطيع طالب السفينة أن يقوم ببناء السفينة لنفسه وبنفسه.

والى جانب صورة البناء المباشر، توجد أيضاً صورة بناء الاستصناع، وفيها يقوم طالب بناء السفينة الأدوات أو المواد اللازمة للبناء، بينما يقوم الباني الذي هو المقاول<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة البحرية-أشخاص الملاحة البحريون)، د.ط، جامعة قسنطينة(1) 2012/2013م، ص 61.

<sup>2</sup> بوحجيلة علي، مرجع سابق، ص 61.

**ثانياً: صور ملكية السفينة:**

السفينة باعتبارها مالا منقولاً تكون موضوعاً لحق الملكية كما يكون محلاً للحقوق العينية التبعية، ومن ثم فإنه يمكن تملك السفينة بواسطة فرد أو شركة أو تكون مملوكة على الشيوع كما وقد تكون مملوكة للدولة، فملكية السفينة قد تكون للشخص الطبيعي فرداً أو مجموعة أفراد، ويملكون السفينة على الشيوع للشخص المعنوي من أشخاص القانون الخاص كالشركة التجارية، والملكية الفردية أو ملكية شركات السفن لا تثير صعوبات تحتاج إلى تفصيل ودراسة، وعليه سيقصر الكلام عن الملكية الشائعة للسفينة وعن ملكية الدولة للسفن<sup>1</sup>.

**1- الملكية الشائعة للسفينة:**

يعد الشيوع البحري صورة قديمة لاستغلال السفن، ولم يقض دخول الرأسمالية الكبيرة مجال النشاط البحري على هذه الصورة لملكية السفن، فلا زالت منتشرة خاصة بالنسبة إلى سفن الصيد، كما أن العديد من الشركات تواجه ارتفاع ثمن السفن بالاشتراك فيما بينها في ملكية سفينة على الشيوع<sup>2</sup>.

**1.أ- تعريف الشيوع البحري وطبيعته القانونية:**

لم يعن قانون التجارة البحرية بوضع تعريف للشيوع البحري مما يتحتم معه الرجوع في شأن تلك المسألة إلى القواعد العامة، وعليه يمكن القول أن الملكية الشائعة للسفينة تعني اشتراك شخصين أو أكثر في ملكيتها باعتبار أن السفينة من الأموال التي لا تقبل القيمة بطبيعتها، وبالتالي فلا يمكن أن يكون لكل مالك حصة مقررّة فيها، والشيوع بهذا المعنى قد ينشأ بإرادة الأفراد ويسمى بالشيوع الاختياري، كما لو اشترى أكثر من شخص سفينة بقصد استغلالها، وقد يكون شيوعاً إجبارياً أي مفروضاً على عدة أشخاص، كما إذا انتقلت إليهم ملكية السفينة بطريقة الارث أو الوصية أو الهبة، ويتعلق الشيوع البحري بسفينة واحدة، وتنقسم السفينة وفقاً لما جرى عليه العرف البحري إلى أربع وعشرين جزءاً أو حصة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 95-96.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 72.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 137-138.

**1.ب- طبيعة الشيوخ البحري:**

اختلف الفقه في تكيف الطبيعة القانونية للشيوخ البحري، نظراً لما له من طبيعة خاصة تختلف عن الشيوخ في القانون المدني، خاصة وإن المشرع البحري لم يتدخل لتنظيم الشيوخ البحري، إلا فيما يتعلق ببعض جوانبه المتعلقة بالإدارة فمقدار الالتزامات التي يتحمل بها كل شريك وعلى ذلك فقد رأي فقهي وقضائي إلى اعتبار الشيوخ البحري شركة موضوعها استغلال السفينة، فهي شركة تجارية، وقد أخذ القضاء الفرنسي في أخذ أحكامه إلى أن الملكية الجماعية للسفينة تعد شركة ذات شخصية معنوية، وهي شركة مزيج من شركة الأموال والأشخاص، وبإضافة إلى ذلك بأن ملكية السفينة على الشيوخ هي شركة من نوع خاص.

ويذهب الرأي الراجح في الفقه العربي إلى اعتبار الشيوخ البحري قريباً من الشيوخ المدني وليس شركة وذلك لعدم توفر نية الشركاء في تأسيس الشركة إضافة إلى أن الشيوخ لا ينشئ شخصاً معنوياً تنتقل إليه ملكية حصص الشركات بل يبقى كل شريك محتفظاً بحصصه، وله حق التصرف فيها كيفما يشاء، دون إذن من باقي شركائه بشرط أن لا يلحق ضرراً بحقوق الشركاء الآخرين، ونحن نميل من جانبنا إلى الرأي الغالب في الفقه العربي، فيعتبر الشيوخ البحري من قبل الشيوخ المدني بالقدر الذي لا تناقض بينهما، ومن ثم فإن إغور النص في الشيوخ البحري يلجأ القاضي لأحكام الشيوخ في القانون المدني لأعمال النقص دون أن يلجأ القانون لقانون الشركات<sup>1</sup>.

**1.ج- إدارة الشيوخ البحري:**

لما كان الشيوخ البحري يفترض كما رأينا اشتراك أكثر من شخص في ملكيته السفينة فإن التساؤل يثور حول النظام المتبع في إدارة هذا النوع من الأموال المشاعة، ورداً على ذلك يمكن القول أن الشيوخ البحري يتبع في إدارته إحدى الطريقتين: الأولى أن يتولى عملية الإدارة الملاك المشاعون أصحاب السفينة أنفسهم، والثانية أن يعهد هؤلاء بإدارة السفينة لواحد منهم أو لآخر أجنبي عنهم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 96، 97.

<sup>2</sup> محمود فريد العريني، مرجع سابق، ص 142.

## 1.ج.1- إدارة جماعة الملاك للشيوخ (قاعدة الأغلبية):

يلاحظ أولاً أن المشرع لا يضع تعريفاً للشيوخ البحري، وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن الشيوخ في الملكية يعني أن يملك شخصان أو أكثر شيئاً غير مفرزة حصة كل منهم فيه، والسفينة ليست قابلة لتعيين حصص مفرزة فيها، إذ كل جزء فيها يساهم في استغلال السفينة ككل مما لا يتصور معه إمكانية استغلال جزء منها على حدة، لكن العمل جرى على تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة تسمى كل حصة قيراطاً، وتتحدد مشاركة كل مالك في ملكية السفينة بنسبة ما يملكه من قيراط والأصل أن تكون إدارة الشيوخ البحري للأغلبية القيمية، أي لمن يملك أكثر من نصف قيراط السفينة، إلا أن مبدأ الأغلبية لا يتعلق بالنظام العام فقد يتفق المشتاعون على ضرورة توافر أغلبية أشد من تلك عليها القانون، كما يجوز لهم الاتفاق على تعيين مدير للشيوخ البحري، كذلك يجوز للمالكين على الشيوخ فرض قيود على سلطات المدير في الإدارة، إلا أنه لا يجوز الاحتجاج بهذه القيود على الغير حسب النية، أي ذلك الذي يتعاقد مع المدير وهو يجهل بالقيود المفروضة على سلطاته وتكون التصرفات الصادرة لهم حق الإدارة، سواء صدر القرار في شأنها بالأغلبية أو من المدير، ملزمة لجميع المالكين على الشيوخ وللدائنين الذي تنشأ لهم حقوق عن تلك التصرفات دعوى مباشرة على جميع المالكين، ويراعى أنه إذا كان الأمر خاصاً بسفينة تجارية يجب أعمال قاعدة افتراض التضامن بين المالكين المدينين<sup>1</sup>.

ويتجدد نطاق تطبيق قاعدة الأغلبية بالقرارات التي يقصد من ورائها تحقيق مصلحة مشتركة للملاك المشتاعين، أي تلك المتعلقة بإدارة واستغلال السفينة ككل، وعليه يلزم ويكفي في ذات الوقت موافقة الأغلبية على تعيين الرّبان والطاقم وتأجير السفينة وتجهيزها وإصلاحها والتأمين عليها والاقتراض لمصلحة استغلالها<sup>2</sup>.

ويلزم القرارات الصادرة بالأغلبية التي تزيد عن نصف رأسمال السفينة أي أكثر من 12 قيراطاً، لسائر الملاك كل بنسبة معينة للأقلية من رأي الأغلبية أعفى المشرع الحق لكل شريك عن الشيوخ أن يتبرأ من الالتزامات الناجمة عن عمل الإدارة كان قد رفض الموافقة عليها وذلك يتخطى عن حصته للملاك الآخرين لنسبة حصة كل منهم في ملكية السفينة.

<sup>1</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 73-74.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 143.

## 1.ج.2- انقضاء الشيوخ البحري:

لا ينقضي الشيوخ البحري ب وفاة أحد الملاك على الشيوخ أو بإفلاسه أو إعساره أو الحجز عليه، لأن الحصة يمكن تداولها من شخص إلى آخر على العكس، وينقضي الشيوخ بزوال محله كما لو هلكت السفينة ذاتها، واتفق المشتاعون على بيعها، كما ينقضي أيضا بطبيعة الحال إذا آلت جميع حصص السفينة إلى أحد الملاك المشتاعين، ويجوز لهؤلاء الملاك الاتفاق على البقاء في الشيوخ لفترة زمنية محددة، لا تتجاوز مدتها خمس سنوات، ولا عبء لأي زيادة على هذا الحد وللمحكمة أن تقضي حتى أثناء ذلك المدة المعينة بإزالة الشيوخ إذا بدت لها أسباب قوية طارئة تبرر ذلك<sup>1</sup>.

## 2- ملكية الدولة للسفن:

تصنف السفن التي تمتلكها الدولة إلى ثلاث فئات:

- الفئة الأولى: هي السفن الحربية التي تشكل اسطول الدولة البحري ويستعمل للدفاع عن حدود الدولة البحرية وحراسة الشواطئ زمن السلم.
- الفئة الثانية: هي المخصصة لخدمة المرافق العامة، كزوارق الجمارك والتفتيش الصحي وقوارب الحراسة والأمن.
- الفئة الثالثة: هي السفن التجارية التي تستغلها الدولة لأغراض تجارية

## 2.أ- خضوع سفن الدولة لأحكام قانون التجارة البحرية:

إن سفن الدولة الحربية والسفن القائمة على خدمة مرافق عامة تمارس خدمة عامة ولا تخضع لقانون التجارة البحرية لأنها تمثل سلطة الدولة وسيادتها، أما سفن الدولة التجارية فقد انقسم الرأي حولها إلى قسمين:

### 2.أ.1- الاتجاه الإنجليزي: يأخذ بحصانة سفن الدولة فلا يجوز مقاضاة سفن أجنبية أمام القضاء

الوطني ولو كان الأمر يتعلق بسفن تجارية، مع أن هذا الاتجاه قد أحاطه الغموض والشك في أحكام القضاء

<sup>1</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 148-149.

الإنجليزي اللاحق التي تقرر فيها التمييز بين سفن الدولة التي تقوم بواجبات عامة وسفن الدولة لأغراض تجارية.

**2.أ.2-الاتجاه الفرنسي:** فيذهب إلى اتباع الحصانة على سفن الدولة التي تمارس نشاطا باعتبارها شخصا خاصا ومقاضاة الدولة عن مثل هذا النشاط التجاري أمام المحاكم العادية دون المحاكم التجارية لأن الدولة لا تكتسب صفة التاجر.

هذا الاختلاف في وجهات النظر تطلب وضع اتفاقية دولية في بروكسل عام 1926م تنص على معاملة سفن الدولة على قدم المساواة مع السفن المملوكة للقطاع الخاص (المادة الأولى من الاتفاقية)، ولكن سفن الدولة غير التجارية في ( Nontrading ships ) كالسفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة، وسفن المستشفيات والتموين، ويمكن مقاضاتها أمام القضاء الوطني فقط، (م 1/3 من الاتفاقية)، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية ببروتوكول بروكسل عام 1934م، وانضمت لها من البلاد العربية مصر وسوريا سنة 1960م، كذلك ويلاحظ أن بعض التشريعات العربية قد فصلت لأحكام التي تخضع لها سفن الدولة وحالات التمسك بالحصانة<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني: الحقوق التبعية التي ترد على السفينة

### أولاً: حقوق الامتياز البحري:

عددت المادة 73 من القانون البحري الجزائري الحقوق الممتازة وهو تعداد وارد على سبيل الحصر ويستفاد ذلك من عبارة النص: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة" وتبدو أن هناك رغبة المشرع تتجه إلى تشجيع الائتمان البحري العادي وراء قصر القانون الامتياز على الديون الواردة في النص، الأمر الذي يترتب عنه أن السفينة وأجرة النقل وملحقاتها لا تتحمل حقوق الامتياز المنصوص عليها في القانون المدني، أو في غير من القوانين، باستثناء التقنين البحري والقوانين المكملة له والتي يجوز بداهة إقامة امتيازات بحرية أخرى:

- وقد أوردت المادة 73 سالف الذكر الحقوق الممتازة بترتيب معين حسب أولويتها، وهي:

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 98-99.

- 1- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريّان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها.
- 2- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام ورسوم الحمولة والموانئ، بالإضافة إلى رسوم الإرشاد الملزمة.
- 3- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا لها علاقة باستغلال السفينة.
- 4- ديون الجنحة أو شبه الجنحة المترتبة عن مالك السفينة وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.
- 5- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفينة أو المساهمة بالخسائر المشتركة
- 6- ديون منشئ أو مصلح السفن والنااتجة عن إنشاء وتصليح السفن
- 7- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المتخذة من قبل ريّان السفينة خارج ميناء التسجيل
- 8- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة أو الحقائق<sup>1</sup>.

### أ- محل الامتياز وآثاره:

تترتب حقوق الامتياز البحرية على الثروة البحرية للمجهز، والتي تشمل السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأت خلالها الدين كما تشمل ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء رحلة السفينة.

أ. 1- السفينة: يسري الامتياز على السفينة بغض النظر عن صفة مستغلها أي سواء كان مستغل السفينة هو مالكها أو مجهزها غير المالك أمر مستأجرها الأصلي وذلك استثناء من القواعد العامة التي تقضي بعدم ورود حقوق الامتياز، إلا على الأموال المملوكة للمدين، ونجد هذا الاستثناء تبريره في ارتباط الامتياز البحري بالثروة البحرية لا للشخص المدين ذاته، كما أنه يعد تطبيقاً لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها إذ أن كل سفينة تعتبر وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة، بحقوقها والتزاماتها، ويرد

<sup>1</sup> محمود شحات، مرجع سابق، ص 146.

الامتياز على السفينة لحالتها وقت التتبع، فإذا كانت قد تعرضت لحادث أحالها إلى حطام، فإن الامتياز ينتقل إلى ثمن حطامها، حيث خول المشرع الإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضماناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه، وبيعه إدارياً بالمزاد، والحصول على دينها من الثمن خزانة المحكمة المختصة.

**أ.2- أجرة النقل:** إن الامتياز ينصب على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تنشأ خلالها الحق الممتاز وحدها، إلا أنه إذا تعلق الأمر بالديون الناشئة عن عقود عمل الحالة يرد -استثناء- على مجموع أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد والعبرة في أجرة النقل محل الامتياز البحري بالأجرة الإجمالية دون الأجرة الصافية، أي إن العبرة بالأجرة المستحقة للمجهز دون أن تخصم منها مصاريف الرحلة<sup>1</sup>.

**أ.3- تفرعات السفينة والأجرة:** ويشمل امتياز الدين البحري تفرعات السفينة أي ملحقاتها وكذا ملحقات أجرة النقل وهي محل أموال أخرى خرجت من الذمة المالية

**أ.1.3- التعويض المستحق للمالك عن أضرار مادية لحقت بسفينته ولم تعوض أو عن خسارة أجزائها،** وذلك بسبب أن الأضرار المادية التي تصب السفينة وخسارة أجرة النقل تنقص من قيمة ضمان الديون الممتازة، ومن ثم كان من المنطقي أن تحل التعويضات المستحقة للمالك أو للمجهز عن الأضرار السابقة محل المال المحمل بالامتياز.

**أ.2.3- التعويض المستحق لصاحب السفينة عن الخسائر البحرية المشتركة من حيث أنها أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم تعوض عن خسارة أجزائها، ويستهدف المشرع من ذلك أن يحل التعويض الواجب لصاحب السفينة محل ما فقده الدائنون الممتازون من ضمان بفعل الخسارة البحرية المشتركة، حيث أن هذه التعويضات هي أموال يأخذها صاحب السفينة بسبب ما لحق بالسفينة من أضرار جراء قيامها بتضحية اختيارية من أجل إنقاذ السفينة وما عليها من بضائع.**

**أ.3.3- الجعل (المكافأة) الواجب الأداء لصاحب السفينة عما يقوم به من إسعاف أو اتفاق لسفينة أخرى أو لبضائعها لغاية نهاية السفر بعد حسم المبالغ المخصصة للربان ولسائر مستخدمي السفينة وموذى ذلك أن المبالغ المستحقة للسفينة جراء مساهمتها بمساعدة وإنقاذ سفينة أخرى أثناء الرحلة تكون موضوعاً**

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 120-121.

للامتياز ، ومع ذلك فإن قيمة هذا التعويض يحسم منه المكافآت التي يستحقها الرّبان وسائر طاقم السفينة لأن مثل هذه المكافآت تخرج عن نطاق الأموال التي يقع عليها الامتياز فهي خالصة لهم بسبب ما قاموا به من جهد أثناء المساعدة والانقاذ وتجدر الإشارة إلى أن أجره نقل الركّاب تنزل منزلة أجره السفينة وكذا المبلغ المقطوع الذي تنحصر فيه مسؤولية المالك<sup>1</sup>.

## ب- آثار الامتيازات البحرية:

**ب.1-حق التقدم:** يخول الدائن الممتاز في أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة

**ب.2-حق التتبع:** وتكون للدائن الممتاز أيضاً أن يتتبع السفينة في أية يد كانت مثله في ذلك مثل الدائن الممتاز على العقار في حين أن حقوق الامتياز على المنقول في القواعد العامة يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية، وهذا الحكم مقرر في المعاهدة<sup>2</sup>.

## ج- انقضاء الامتياز

تتقضي حقوق الامتياز البحرية بالطرق التالية:

**ج.1-البيع القضائي:** يترتب على بيع السفينة قضاء تظهيرها من سائر الحقوق العينية التبعية التي تنقلها، فيتسلم المشتري السفينة نظيفة خالية من هذه الحقوق، ويتم توزيع الثمن على الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنيين بحسب الترتيب السابق<sup>3</sup>.

**ج.2-البيع الاختياري:** القاعدة العامة أن بيع السفينة بالتراضي لا يظهرها من الحقوق العينية التبعية الواردة عليها، ذلك أن مثل هذه الحقوق لا يشترط القانون شهرها بالتسجيل ومن ثم قد يفاجأ من انتقال ملكية السفينة بمطالبات لم يكن على علم بها، وعلى ذلك ارتأى الشرع جرياً على ما أخذت به معظم التشريعات البحرية العربية، أن يأخذ بتظهير السفينة مما علق بها من حقوق تبعية وذلك عن طريق بيع السفينة بيعاً رضائياً بالشروط التالية:

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص110-111.

<sup>2</sup> المحامي محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص104.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص171.

- أن يقدم ب قيد عقد شراء السفينة في سجل السفن
- أن يعلن عن البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي جريدتين يوميتين تصدران في ميناء تسجيل السفينة مع ذكر اسم المشتري وموطنه.
- أن يلصق نشرة بالبيع على باب مكتب التسجيل على أن يذكر فيها اسم المشتري وموطنه

تنقضي الامتيازات البحرية في حالة الملكية الاختيارية بعد 3 أشهر من تسجيل عقد النقل وهو استثناء أورده التقنين البحري<sup>1</sup> الجزائري في المادة 87 من الفقرة الثالثة.

**ج.3- التقادم:** تنقضي كذلك الامتيازات البحرية بالتقادم بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون وينقضي مع ذلك الامتياز البحري المذكور في الفقرة 06 من المادة 73، عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشأ أو المصلح تبعاً للحال، والتقادم لا يلحق إلا حقوق الامتياز ذاتها دون أن يحل الدين محل الامتياز، وما لم تنقضي لسبب خاص به، ومعطى مدة السنة التي ينقضي بها حق الامتياز مدة التقادم الحقيقي، إلا أن المادة 85 لم تخضعها للوقف أو الانقطاع، إلا في حال وجود مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة على أن لا تتعدى هذه المدة 3 سنوات منذ نشأة الدين الإمتيازي، كما تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الرئان قبل البدء بالتوقيع أو إذا لم يرفع دعوى خلال 15 يوماً من التفريغ<sup>2</sup>.

### ثانياً: الرهن البحري:

السفينة منقول ولذا لم يكن بالإمكان رهنها رهناً تأميناً مع بقاء الحياة للراهن، إبان الرهن التأميني لا يجوز أن يرد إلا على عقار، قد نشأ عن امتناع رهن السفينة رهناً تأمينياً، لأن المجهز وثروته الرئيسية تتألف من السفن لم يكن في مقدوره أن يحصل على الائتمان إلا من طريق رهن سفينته رهناً حيازياً مما يتطلب خروجها من حيازته إلى يد الدائن المرتهن أو سفينته رهناً حيازياً مما يتطلب خروجها من حيازته إلى يد

<sup>1</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 87.

<sup>2</sup> مريم حملاوي -نبيلة قرفي، مرجع سابق، ص 95.

الدائن المرتهن أو إلى يد عدل يرضيه الطرفان فيحرم بذلك من استغلالها، نص عليها الموائى من 55-71 من القانون البحري الجزائري.

## 1. إنشاء الرهن البحري:

**1.أ- محل الرهن:** يمكن عقد التأمين على السفن إذا كان محمولها القائم فما فوق<sup>1</sup>، فلا يجوز أن يرد الرهن البحري إلا على سفينة بالمعنى السالف بيانه أما المراكب التي تقوم بالملاحة النهرية فيمتنع رهنها رهنًا بحريًا، ويجوز رهن السفينة أيًا كان الغرض الذي خصص من أجله، أي سواء أكانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم سفينة نزهة، وأياً كانت حمولتها ويمتد الرهن المقرر على السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها، وذلك دون الحاجة إلى ذكر هذه الملحقات صراحة في عقد الرهن لأنها تعتبر من أجزاء السفينة، غير أنه يجوز الاتفاق صراحة على استبعاد هذه الملحقات من الرهن وقصره على السفينة ذاتها.

**1.ب- رهن السفينة المملوكة على الشيوع:** إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع فإن رهنها يجوز بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع، ولا يستلزم أن يقع الرهن على السفينة بأكملها، بل يجوز أن يقتصر الرهن على حصة أحد الشركاء فقط، حيث يجوز للشريك أن يرهن حصته في السفينة<sup>2</sup>.

**1.ج- رهن السفينة في دور الإنشاء:** والأصل أن المنشأة لا يصدق عليها وصف السفينة إلا منذ لحظة اكتمال بنائها وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية، فمنذ هذه اللحظة يمكن أن تكون محلاً للعمليات والتصرفات القانونية البحرية وترتيباً على ذلك لا تنطبق قواعد القانون البحري الخاص على السفينة التي لا زالت في دور الإنشاء داخل الترسانة البحرية أو مصنع البناء، بيد أنّ المشرع قد خرج على هذا الأصل فأجاز استثناء رهن السفينة وهي في دور الإنشاء، وقد أبرزت من قبل مدى أهمية هذا الرهن، سواء بالنسبة للباني أو للمجهز العميل، فالأول يحتاج الائتمان والثاني يرفع الباني أفساطاً من ثمن السفينة التي طلب بناؤها، وقد

<sup>1</sup> المحامي محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 107-108.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 136.

يطلب منه ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء ضماناً لما وفاه من دفعات، ويسبق الرهن تصريح موجه لرئيس الميناء<sup>1</sup>.

**1.د- شكل الرهن البحري:** عقد الرهن البحري عقد رسمي، وهذا على عكس القاعدة العامة التي تقضي أنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على العقار، فيتعين أن يصب في قالب شكلي محدد وفي هذا الاتجاه تنص المادة 57 (ق.ب.ج) أن : "يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يتمتع بأهلية الرهن وإلا عاد باطلا" وتتطلب رسمية عقد الرهن البحري وجوب تخصيص السفينة عن طريق تعيين عناصر حالتها المدنية، وهذا التخصيص قد تضمنه المقطع الثاني من المادة 57 الذي ورد فيه بأنه يجب أن تحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة، فكتابة العقد أمام الموثق أو الموظف المختص ركن من أركان العقد لا يصلح إلا به، وإلى جانب ذلك أوجب المشرع قيد الرهن البحري أي شهره في دفتر تسجيل السفن ويحفظ القيد الرهن البحري لمدة 10 سنوات من تاريخ تسجيله وعند الانتهاء هذه المدة دون تجديده بعد الرهن لاغياً<sup>2</sup>.

## 2. آثار الرهن:

ينفذ الرهن بعد قيده في حق الغير فيرتب للدائن المرتهن معاً في التقدم أو الأفضلية وحق في التتبع

**أ.2- حق التقدم:** يستوفي الدائن المرتهن حقه قبل الدائنين العاديين وفقاً للمادة 67 (ق.ب.ج) وعلى الدائنين له نفس المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا وجد رهنان أو أكثر على السفينة أو على حصة فيها كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ولو كانت مقيدة في نفس اليوم، وتكون الأسبقية في هذه الحالة بساعة القيد، وإذا قدمت طلبات القيد في ذات الوقت فعند ذلك تسجل متزاحمة في نفس المرتبة، ولكن سائر الدائنين المرتهنيين يتأخرون بطبيعة الحال بعد الدائنين الممتازين على السفينة، وهذا بموجب المادة 907 من القانون المدني الجزائري والمادة 65 و 67 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 178-179.

<sup>2</sup> بوحيلة علي، مرجع سابق، ص 71.

<sup>3</sup> مريم حملاوي، مرجع سابق، ص 98.

**2.ب- حق التتبع:** للدائن المرتهن لسفينة أو حصة منها أن يتتبعها في أية يد كانت أو أن ينفذ عليها ويستوفي دينه من ثمن بيعها، ويختلف حق التتبع الذي يخوله الرهن البحري عن حق التتبع للدائن الممتاز في الشيوخ ما بقي الدين المضمون كله أو بعضه قائماً من غير وفاء، ونظراً لأن أهمية الرهن البحري يشهر بطريق القيد فلا يتعرض الحائز لأية مفاجأة أو مباغطة، في حين أن حق التتبع المخول للدائن الممتاز سريع الانقضاء، نظراً لاستتاره وعدم خضوعه للشهر كما سلف القول<sup>1</sup>.

### 3. انقضاء الرهن:

ينقضي الرهن البحري إذا توافر أحد أسباب الانقضاء العامة للرهن وهي كالتالي:

- انقضاء الدين المضمون بالرهن بالوفاء أو بما يقدم مقامه أو بالتقادم
- تطهير المشتري للسفينة بدفع قيمة الديون المضمونة بالرهن بالتقادم
- البيع القضائي فيترتب على حكم مرسى المزاد وتطهير السفينة من كافة الرهون التي تنقلها وتنقل حقوق الدائنين إلى الثمن (68-ق.ب.ج)
- هلاك محل الرهن ذاته أي السفينة، بيد أن الرهن ينتقل في هذه الحالة إلى حطام السفينة<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة

رأينا كيف تعتبر السفينة أداة ملاحية بحرية وبالتالي يرتبط الاستغلال التجاري البحري باستغلال السفينة وذلك بنقلها للبضائع وإيجارها وهذا ما سنتناوله فيما يلي:

### الفرع الأول: إيجار السفينة (640-ق.ب.ج)

#### أولاً: تعريفه:

يعرف عقد تأجير السفينة بشكل عام بأنه عقد يتعهد بموجبه المجهز بوضع سفينته تحت تصرف المستأجر مقابل أجر بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المحامي محمد نعيم، مرجع سابق، ص113.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص184.

## 1. إيجار السفينة غير المجهزة:

ويتم بمقتضاه استئجار السفينة غير المجهزة لا بطاقمها ولا بمؤناتها ولا وقودها، ويكون ذلك من اهتمام الشخص المستأجر لينتفع بها لمدة معينة وعلى مسؤوليته.

## 2. إيجار السفينة المجهزة:

وهو عقد يتم بموجبه استئجار سفينة مجهزة بطاقمها وربانها ومؤناتها ووقودها، وتكون تحت تصرف المستأجر وبهذه الصورة يتنازل المالك للمستأجر عن الإدارة الملاحية التجارية للمستأجر<sup>2</sup>.

## ثانياً: أنواع إبحار السفن:

### 1. استئجار السفينة بالرحلة:

جاء في المادة: 650 من (ق.ب.ج) على أن عقد تأخير السفينة بالرحلة هو أن: "يتعهد المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة بأن يضع كليا أو جزئياً سفينة مزودة بالتصليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة"

### 2. استئجار السفينة لمدة معينة:

يتميز عقد استئجار السفينة بالمدة عن استئجار السفينة بالرحلة بأن المؤجر له الإدارة الملاحية للسفينة فقط دون التجارية ويلتزم المؤجر بمقتضاه أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معبئة كاملة التجهيز لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص199.

<sup>2</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص167-168.

<sup>3</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص128-130.

### 3. استئجار السفينة بالهيكل:

يتميز عقد استئجار السفينة بالهيكل بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجره، بوضع السفينة في حالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصص لها تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو على أساس رحلة دون تسليم أو تجهيز، فالمستأجر في إيجار هيكل السفينة يكون مسؤولاً عن جميع الالتزامات التي عقدها الرّبان لخدمة السفينة<sup>1</sup>.

### ثالثاً: إثبات عقد تأجير السفينة:

لما كان عقد تأجير السفينة عقداً تجارياً بطبيعته فإن الأصل أن ينعقد بتراضي الطرفين أي بالتقاء الإيجاب مع القبول دون أي شكل خاص كما أن إثباته يتم بكافة الوسائل.

وقد كان عقد إيجار السفينة فيما مضى عقداً شكلياً يتم على يد الموثق ويختتم لإضفاء الصفة الرسمية عليه، ولكنه في هذه الأيام يبرم بكلمة تخرج من الفم It is made word by mouth مع قصد الطرفين تحويل ذلك إلى كتابة في مرحلة لاحقة<sup>2</sup>.

### رابعاً: آثار عقد الإيجار السفينة:

#### 1. الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة غير مجهزة:

##### أ- التزامات المؤجر:

- يلتزم المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه في الزمان والمكان المتفق عليهما.
- يلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد ولهذا يلتزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> نفسه، ص 132.

<sup>2</sup> عبد القدر العطير، مرجع سابق، ص 200.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، د. ط، دار المطبوعات الجامعية، مصر، ص 262.

## ب- التزامات المستأجر:

- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقاً لخصائصها الثابتة في ترخيص الملاحة (728-ق.ب.ج)
- يلتزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة والإصلاحات في غير حالات القوة القاهرة والعيب الذاتي في السفينة والاستعمال العادي لها وجميع مصاريف التأمين وهذا بموجب المادة (731 ق.ب.ج)
- يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار في الزمان والمكان المتفق عليه، وأهم التزام هو أن يلتزم المستأجر بدفع إيجار السفينة للمؤجر اعتباراً من يوم تسليم السفينة وينتهي يوم ردها
- يلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالبحارة ويلتزم بأداء أجورهم<sup>1</sup>

## 2. الالتزامات المترتبة على استئجار السفينة المجهزة:

- أ- الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة على أساس الرحلة:
- أ-1. التزامات المؤجر:

- تقديم السفينة للمستأجر في الزمان والمكان المعنيين لمواعيد الشحن والتفريغ (654-667)
- المحافظة على السفينة والإيجاد على حالتها الجيدة لحين نهاية الرحلة
- رص البضاعة وترتيبها في السفينة بشكل جيد تسهيلاً لتفريغها (673-ق.ب.ج)

## أ-2. التزامات المستأجر:

- دفع الأجرة المحددة في العقد وبالكيفية المحددة في العقد
- شحن البضاعة المتفق عليها في المكان المخصص لها على ظهر السفينة خلال الآجال القانونية وفي الوقت المنفذ عليه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المواد 733 و 736 من (ق.ب.ج).

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 450، 451.

ب- الآثار المترتبة على استئجار السفينة على أساس المدة:

ب.1- التزامات المستأجر:

- يلتزم بتعويض مناسب وبأجرة الحموله عن كامل مدة التوقف الذي يرجع إلى الخطأ أو إهماله أو حتى ينوب عنه ويتحمل وحده المساهمة المتعلقة بالأجرة عن الخسائر المشتركة (716-ق.ب.ج).

ب.2- التزامات المؤجر:

- يلتزم بالقيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر  
- يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة<sup>1</sup>.

### خامساً: انقضاء عقد الإيجار:

1. الانقضاء العادي:

ينقضي عقد إيجار السفينة بهيكلها بصفة عادية إذا انتهت المدة المتفق عليها حسب المادة (469- القانون المدني).

نصت المادة 735 من (ق.ب.ج): "يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها، باستثناء الاستهلاك العادي".

أما الانقضاء العادي لعقد استئجار على أساس الرحلة فينتهي العقد بانتهاء المدة المتفق عليها بانتهاء ميعاد الشحن والتفريغ حسب المادة (663-ق.ب.ج).

أما انقضاء عقد إيجار السفينة على أساس المدة يكون الانقضاء المدة المتفق عليها طبقاً للمادة (711-ق.ب.ج)

<sup>1</sup> إسراء عبد الهادي محمد الدباغ، عقد إيجار السفينة المجهزة -دراسة مقارنة-، د.ط، جامعة العراق، ص61، والمواد 668 و681 من (ق.ب.ج).

## 2. الانقضاء غير العادي:

توضح المادة 689-(ق.ب.ج) الحالات التي تؤدي إلى الفسخ بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب السفينة وبدون أن يكون هناك تضامن أحد الأطراف وهي:

- 1- إذا فقدت السفينة أو أصبحت ناتجة حادث غير قابل للإصلاح
- 2- إذا صودرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف
- 3- إذا وقع حادث له طابع القوة القاهرة.
- 4- إذا منعت من التجارة من طرف البلد الذي تضمن له العقد<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: النقل البحري للبضائع: (738-ق.ب.ج)

#### أولاً: تعريفه:

هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن<sup>2</sup>.

#### ثانياً: خصائصه:

- 1- أن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد رضائي ينعقد بتطابق إرادتي طرفين هما الناقل والشاحن.
- 2- أنه عقد ملزم للجانبين الناقل ملزم بنقل البضاعة بحراً والشاحن ملزم بدفع أجرة النقل المتفق عليها.
- 3- هو من العقود التجارية بالنسبة للناقل
- 4- عقد النقل البحري للبضائع ليس عقد إيجار الأشياء ولأن مجاله ليس الانتفاع بالسفينة إنما مضمونه هو القيام بنقل البضائع<sup>3</sup>.

#### ثالثاً: إثبات عقد النقل البحري بسند الشحن:

إنّ كتابة شرط إثبات لا شرط انعقاد وقد سبق أن ذكرنا أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم صحيحة بتلاقي الإيجاب بالقبول ومع عقد النقل البحري من العقود التجارية بعد أن التزم النقل على

<sup>1</sup> شعبانة شعبان وبن سكري حمزة، النظام القانون للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية 2017/2018م، ص44-45.

<sup>2</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص189.

<sup>3</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص171-172.

السفن من الأعمال التجارية البحرية بطبيعتها، فكان الأصل أن يثبت الوسائل إلا أن المشرع البحري أوجب إثباته كتابة<sup>1</sup>.

#### أ- تعريف سند الشحن: (748 و 749-ق.ب.ج):

هو وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثاني بغية نقلها إلى ميناء محدد.

#### ب- بيانات سند الشحن:

ب.1- البيانات المتعلقة بالأطراف: وهي اسم وعنوان كل من الناقل والشاحن بصفتها طرفا سند الشحن.

ب.2- البيانات المتعلقة بشروط النقل<sup>2</sup>

ب.3- البيانات المتعلقة بالرحلة

ب.4- البيانات المتعلقة بالشحنة.

#### ج- وظائف سند الشحن:

- يعتبر سند الشحن دليل إثبات استلام الناقل للبضاعة.
- يعتبر سند الشحن وسيلة إثبات عقد النقل الجبري للبضائع
- يعتبر سند الشحن سند ملكية البضاعة المشحونة<sup>3</sup>.

#### الفرع الثالث: البيوع البحرية:

البيع البحري هو ذلك البيع الذي يفترض تنفيذه في نقل البضائع المباعية بطريق البحر، وتنقسم إلى البيوع التي تتم عند المغادرة وتشمل البيع سيف C.I.F والبيع فوب F.O.B وهناك البيوع التي تتم عند الوصول والتي قد تكون بسفينة معينة أو غير معينة، وهي نوعان:

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 231.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 285-288.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 286-287.

### أولاً: البيع عند المغادرة:

البيع البحرية عند القيام هي تلك البيع التي يتفق فيها البائع والمشتري على أن يكون تسليم البضاعة المباع في ميناء المغادرة

#### **1. البيع سيف C.I.F :**

يقصد بالبيع سيف ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع علاوة على تسليم البضائع على ظهر السفينة في ميناء القيام بإبرام عقد نقلها والتأمين عليها، وذلك في مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضاعة وقيمة التأمين وأجرة النقل.

#### **2. البيع فوب F.O.B :**

يندرج البيع فوب ضمن البيع عند المغادرة وفيه يلتزم البائع بتسليم البضاعة المباع في ميناء المغادرة على ظهر السفينة التي يحددها المشتري مقابل التزام هذا الأخير بدفع الثمن<sup>1</sup>.

### ثانياً: البيع عند الوصول:

يقصد بالبيع عند الوصول تلك البيع التي يلتزم فيها البائع بتسليم البضاعة المباع في ميناء الوصول وهي نوعان:

**1. البيع بسفينة معينة:** هو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بشحن البضاعة المباع على متن سفينة يحددها العقد أو اتفاق لاحق عليه، ويرجع باشتراط معينة لنقل البضاعة إلى حرصه الدائم على سلامة الرحلة البحرية أو على ميعاد الوصول.

**2. البيع بسفينة غير معينة:** في هذا النوع يلتزم بنقل البضاعة المباعة إلى ميناء الوصول في ميعاد محدد، ويتم النقل هنا على متن السفينة التي يختارها البائع نفسه دون أن تكون محددة في العقد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 268-275.

<sup>2</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 277، 278.

**ملخص الفصل الأول:**

نستخلص من دراستنا السابقة باعتبار السفينة هي كل منشأة أو عمارة بحرية تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى، وبالنظر إلى طبيعتها القانونية نجد أن المشرع اعتبرها أموالاً منقولة كونها تتمتع بنوع من الحياة نتيجة حركتها وديناميكيته، فهي تتمتع بذاتية وهوية مستقلة لخضوعها للنظام الإداري والهدف من وراء إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية، ويشمل الإشراف الإداري على السفينة التسجيل وكذا معاينة أوراق وشهادات السفينة.

وكذا باعتبارها مال منقول ذو قيمة باهضة إذ يصعب اقتناؤها وتجهيزها، لذا أورد المشرع تصرفات قانونية منشأة للحقوق عليها، ومن بين هذه الحقوق، الحقوق العينية الأصلية، وأهمها هو حق الملكية، أما الحقوق التبعية فتشمل الامتيازات والرهن البحري وما يتتبعها من آثار، وذلك من أهمية خاصة للسفينة، مما يسهل عملية استقلالها في الملاحة البحرية وذلك أيضا عن طريق نقلها للبضائع أو بيعها أو عن طريق إيجارها، حتى يكون للغير فرصة في استغلالها دون شرائها.



الفصل الثاني  
النظام الإداري والدولي  
للسفينة

**تمهيد:**

السفينة تعتبر مالا في طبيعتها وتدخل في الحقوق المالية لصاحبها، وتخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ ببعض القواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون، وتتمتع السفينة مالاً منقولاً بنظام قانوني خاص يشتمل على عدد من العناصر التي تؤلف في مجموعها الحالة المدنية للسفينة، ويسمح ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن، لهذا أحاط مشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني مميزاً لها، إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عدداً من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما أن لها نظاماً إدارياً، بالإضافة إلى نظام الأمن والسلامة.

### المبحث الأول: النظام الإداري للسفينة:

اتضح مما سبق أن للسفينة ذاتية معينة يميزها عن العقار، وهذه الذاتية التي تتعين بها السفينة، هي ما تسمى بالحالة المدنية لها، أو النظام الإداري لها، وتشمل اسمها وحمولتها ودرجتها وموطنها، وسنتكلم فيما يلي عن كل عنصر من هذه العناصر<sup>1</sup>.

#### المطلب الأول: وحدانية السفينة

تنص المادة 14 من القانون البحري الجزائري على أن: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والموطن والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

#### الفرع الأول: اسم السفينة:

يجب أن يكون اسم للسفينة بمجرد من بنائها اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن، وتطبق هذه القاعدة على كل سفينة أياً كانت سعتها أو حمولتها، ود أوضح المشرع اللبناني كيفية ومكان كتابة اسم السفينة، فنصت المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية على أنه: "على السفن اللبنانية أن تتسم بحروف عربية ولاتينية بالعلامات التالية:

1. السفن التجارية والسفن ذات المحرك المعدة للملاحة الساحلية أو للملاحة في عرض البحار: اسم السفينة على جانبي مقدمتها ومؤخرتها واسم مرفأ تسجيلها.
2. السفن الشراعية الساحلية: على كل جنب من المقدمة، الأحرف المميزة بمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل على المؤخرة، اسم السفينة واسم مرفأ تسجيلها
3. مراكب الصيد: على كل جنب من المقدمة، الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها ورقم هذا التسجيل.
4. الزوارق وقوارب الأسلحة المعدة للشحن وجميع الجروم العائمة فيها (من م مواعي وكراكات "جوارف الرمال" ونقالات...) ، وعلامات مراكب الصيد التي لها المحمول عينه.
5. زوارق وقوارب الدوائر الرسمية والشركات ذات الامتياز: على المقدمة وعلى المؤخرة، أو على المقدمة وحدها: اسم السفينة في الغرفة: الأحرف المميزة لمرفأ تسجيلها مع رقم هذا التسجيل.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 61.

6. سفن النزهة: يؤذن لهذه السفن أن لا تنسم برقم تسجيلها خارجياً بيد أن هذا الرقم يجب أن ينقش في الغرفة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: موطن السفينة

يتعين على كل سفينة أن تتخذ لها موطناً قانونياً يتمثل في ميناء قيدها أو تسجيلها Le Port D'Immatriculation الذي يختاره مالكها الذي له الحق أيضاً في تغييره<sup>2</sup>، ومالك السفينة هو الذي يقوم بتحديد موطن السفينة، وذلك باختيار الميناء الذي يرغب في تسجيل سفينته فيه، ويعتمد هذا الاختيار غالباً على مقدار الرسوم المفروض على التسجيل والتي تختلف من ميناء لآخر، وتبعاً لذلك يجوز لمالك السفينة طلب تغيير موطن سفينته على أن يراعي في ذلك الإجراءات المختصة بنقل كافة الأوراق والمستندات التي تسمح بالتعرف على الحالة المدنية للسفينة إلى ميناء التسجيل الجديد، ومع ذلك وفي كل الأحوال لا يجوز للسفينة أن تجمع بين أكثر من موطن واحد لها، ولا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها أو تجهيزها Port D'armement ، فموطن السفينة يتحدد بميناء التسجيل فقط، أما ميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، وإذا كان من الممكن أن تسجل السفينة في ذات الميناء الذي يرتكز فيه استغلالها إلا أن هذا ليس شرطاً، فقد تسجل السفينة في ميناء ويباشر استغلالها في ميناء آخر<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: حمولة السفينة

يقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية، ويجب التمييز بين الحمولة الإجمالية الكلية، وتعني سعة السفينة الداخلية، بالإضافة إلى كافة المنشآت المقامة على سطحها، والحمولة الصافية، وتعني سعة السفينة الداخلية مطروحاً منها كافة الفراغات التي لا تستغل في إيواء الركاب أو حفظ البضائع والأمتعة، وتعتبر الحمولة الإجمالية الكلية عن الأبعاد الحقيقية للسفينة، بينما تعتبر حمولتها الصافية عن طاقتها الاستغلالية، أما السعة الحجمية الداخلية فهي أساس قيمي لتقدير الرسوم المختلفة على السفينة، كرسوم

<sup>1</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 57.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 49.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 60.

الإرشاد والموائى وتقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجرة السفينة في حالة إيجارها، وتتخذ أخيراً كأساس لتحديد مسؤولية مالك السفينة<sup>1</sup>.

وحمولة السفينة هي حمولتها الحجمية، ووحدة قياسها وفقاً لطريقة مورسم الإنجليزية "La Mthode de Moeerson" هي الطن الحجمي "Tonneau" وهو يساوي مائة قدم مكعب أو 2.83 متر مكعب، وحمولة السفينة نوعان: حمولة كلية أو إجمالية "La Jauje Brute" وتمثل مجموع فراغ السفينة بأكملها، وحمولة صافية "La Jauje nette" وتمثل مجموع فراغ السفينة الذي يخصص بالفعل لنقل البضائع أو الأشخاص، أي أنّ الحمولة الصافية هي الحمولة الكلية مخصوماً منها الفراغات المخصصة لإقامة أفراد الطاقم، والفراغات المشغولة بآلات تسيير السفينة، والفراغات المستعملة لإدارة مناوراتها كحجرة القيادة وحجرة الخرائط، وبمعنى آخر فإن الحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة، أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري، ويختلف الفرق بين الحمولة الكلية والحمولة الصافية تبعاً لنوع السفينة، فيقل هذا الفرق مثلاً في السفن الشراعية "Les Narrives à Voiles" لعدم وجود مساحات كبيرة تشغلها الآلات أو يقيم فيها البحارة، في حين يظهر الفرق بوضوح بين الحمولتين في سفن البضائع أو الركاب، حيث تقل الحمولة الصافية عن الحمولة الكلية نظراً لوجود مساحات كبيرة تشغلها آلات السفينة وأفراد طاقمها.

وتختلف حمولة السفينة عن وزنها "La Portee En Lourd Du Narrive" وذلك أن الوزن بيا تجاري يذكر أحياناً في الممارسات البحري الحديثة خاصة بالنسبة لسفن نقل المواد الخام كالبترو، أو البضائع غير المعبأة كالقمح، ويعبر عن الوزن الذي تستطيع السفينة حمله من البضائع ويقاس بالطن الوزني، وهو يساوي (1000 كلغ)<sup>2</sup>.

ويقصد بحمولة السفينة مقدار الحمولة التي يمكن للسفينة استيعابها في الملاحة البحرية وتدر هذه الحمولة هذه الحمولة بطرق متعددة منها:

<sup>1</sup> هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 47.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 50-51.

### أولاً: الحمولة الساكنة:

وهو العدد الفعلي من أطنان الحمولة التي تحملها السفينة من البضاعة والوقود والمخازن وغيرها، التي يمكن أن تحمل على ظهر السفينة لإيصالها إلى خط حمولتها « Hor Marks Orload Lieu » وتقاس الحمولة ثمناً بالطن الطويل "Long Tom" الذي يعادل 2240 رطلاً انجليزيا، الحمولة الساكنة هي الفرق بين عدد أطنان الماء التي تزيحها السفينة فارغة "Light" وبين عدد الأطنان التي تزيحها "Pisplaces" عندما تغطي إلى خط حمولتها، والحمولة الساكنة تستعمل على التبادل مع طاقة السفينة من الحمولة، ففقدرة السفينة على حمل الوزنية أقل من مجموع حمولتها الساكنة.

### ثانياً: الحمولة من البضاعة:

ويعبر عنها بدلالة الوزن أو الحجم "Weight Or Measurement" فوزن الطن في الولايات المتحدة هو الطن الأمريكي القصير، الذي يعادل ألفي رطل انجليزي ، أو الطن الإنجليزي الطويل الذي يعادل 2240 رطلاً، أما الطن الحجمي "Measurement" فيكون عادةً أربعين قدماً مكعباً، لكن في بعض الحالات يتخذ عدداً أكبر من الأقدام المكعبة للطن، ويتم في معظم الأحيان تعاطي أجور الشحن عن الطرد في النقل البحري، إما على أساس الوزن أو الحجم "W/M" وذلك حسب اختيار صاحب أو مجهز السفينة.

وقد ازداد استعمال النظام المترى « Metric System » الذي يعادل فيه الطن المترى ألف كيلو غرام، إذا اتخذ الوزن أساساً لتقدير أجور الشحن أو إذا اتخذ الحجم أساساً لذلك باستعمال المتر المكعب بدلاً من القدم المكعب.

### ثالثاً: الحمولة الإجمالية:

وهو تعبير ينطبق على السفينة لا على الحمولة وتقدر بعدد من الأطنان بوحدة كل منها مائة قدم مكعب من الفراغ الكلي المحدد بالسفينة، ويشار إليه عادةً بالحمولة الإجمالية المسجلة "Gross Registerd Tomnage" ويكون طن السفينة مساوياً لمائة قدم مكعب، تحسب على أساس أجور الإرشاد "Pilot Age" ورسوم الأحواض الجافة "Dug-Dock-Dry" والقنوات المائية كقناة السويس وقناة بنما وأحياناً رسوم الحمولة "Tommage Dues" ، وإضافة لذلك فإن هذه الطريقة تستعمل أساساً لأغراض أخصائية عند مقارنة حجم السفن وكذا للإدخال السفن في أحد نوادي الحماية والتعويض.

والبلدان التي لا تقبل النمط البريطاني في تقدير الحمولة تفرض الرسوم على الحمولة وفقاً لظروفها المحلية.

#### رابعاً: الحمولة الصافية:

وهي الحمولة الإجمالية للسفينة مطروحاً منها الماكينات والوقود وفراغات المخازن والبحارة وغير ذلك من الأماكن التي لا تعطي ربحاً للسفينة، ويعبر عنها بالحمولة المسجلة الصافية<sup>1</sup> "Net Registerent Tonnage" فهي تعبر عن الفراغ المتوفر لرص البضاعة وإيواء المسافرين.

#### خامساً: طاقة حمولة السفن الحاوية:

إن حمولة السفن الحاوية نادراً ما يعبر عنها بالأطنان كما هو الحال في السفن العادية، ولكن يعبر عنها بعدد حاويات الشحنة إلى تحمل في العنابر على السطح، فمثلاً يقال أن حمولة السفينة هي ألفا حاوية وهذا يعني أن حمولتها ألف حاوية قياس 20 قدماً، فإذا كان وزن كل حاوية عشرين طناً فإن معنى ذلك أن حمولة السفينة هي أربعون قدماً وثلاثين قدماً، مثلاً فإنه يقال أن السفينة تحمل ما يعادل كذا حاوية فئة العشرين قدماً ويعبر عن ذلك بـ 20 حاوية عشرين قدماً مكافئة<sup>2</sup>.

وتظهر أهمية حمولة السفينة كأساس لحساب رسوم مختلفة تفرض على السفينة كرسوم الإرشاد والموانئ، كما يرجع إلى الحمولة في تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ وتقدير أجر النقل في حالة إيجار السفينة، كما يتم حساب تحديد مسؤولية مالك السفينة على أساس الحمولة، وأخيراً فإن الرهن البحري لا يجوز أن يرد إلا على السفن التي تكون حمولتها طنين فما فوق.

وتثبت حمولة السفينة بموجب شهادة يتم إصدارها بمعرفة إحدى شركات التصنيف المعترف بها<sup>3</sup>.

وتعتبر حمولة السفينة عنصراً من تحديد شخصيتها، وهذا ما نصت عليه المادة 18 من القانون البحري الجزائري أن: "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصر من شخصيتها وفي هذا الصدد يجب التفرقة بين نوعين من الحمولة، حمولات تقاس بالوزن وحمولات تقاس بالحجم.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 62.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 63.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 63.

وعلى كلٍ فإن تقدير حمولة السفينة أمر مهم وضروري ذلك أن الحمولة تتخذ لـ:

- تحديد رسوم دخول السفينة الميناء والخروج منه بالرسوم على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر.
- تقدير الأجرة في حالة إيجار السفينة للاستغلال.
- تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية وذلك بموجب المادتان 96 و 104 (ق.ب.ج) كما أنه لا يجوز تسجيل أي سفينة في سجل السفن قبل قياسها لتقدير حمولتها<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع: درجة السفينة:

تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بنائها ومدى استيعابها لشروط السلامة في البحار، وينبغي على هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة أو مرتبتها إلى سفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، وتبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها وتحديد ذاتيتها، فضلاً عما لهذه الدرجة من اعتبار بالنسبة للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة على درجة أو مرتبة معينة، كشرط لقبول ضمانها، كما أنها تحدد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة<sup>2</sup>.

وتتولى مهمة تقييم السفن وتصنيفها وترتيبها إلى درجات شركات دولية متخصصة تعرف باسم: شركات الإشراف أو التصنيف، وأهمها على الصعيد الدولي، شركة اللويدز الانجليزية "Lloyd's Register Of Shipping" التي أسسها إدوارد لويدز في نهاية القرن السابع عشر، وهيئة فريتاس الفرنسية "Bureau Veritas" التي تأسست في أنفوس عام 1828م، ثم انتقلت إلى باريس عام 1832م وهيئة الإشراف البحرية الأمريكية "The American Bureau Of Shipping" التي تأسست عام 1860م وتتولى هذه الشركات عن طريق خبرائها وتابعيها المنتشرين في جميع أنحاء العالم الإشراف على السفن أثناء بناءها للتأكد من مطابقة البناء للمواصفات المتفق عليها تمهيداً لمنحها شهادة معتمدة بالدرجة التي تستحقها بعد تمام بناءها، كما تقوم هذه الشركات بالفحص الدوري للسفن التي قامت بتصنيفها للتأكد من جدارتها بالاحتفاظ بدرجةها أو للتقرير بخفض هذه الدرجة أو حرمانها منها كلية، كما تقوم هذه الشركات بمعاينة السفينة عند حدوث حادث معين أو أي سبب آخر يقتضي هذه المعاينة.

<sup>1</sup> مريم حملاوي، مرجع سابق، ص 21.

<sup>2</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 48.

ورغم أن شركات الإشراف أو التصنيف شركات خاصة إلا أنها قد اكتسبت سمعة طيبة وثقة كبيرة في مجال تقدير درجات السفن مما أضفى على الشهادات التي تمنحها قيمة دولية واحتراماً من الدول المختلفة لما تحتويها من بيانات<sup>1</sup>.

وتستخدم شركات التصنيف المختلفة في عملها تقنيات متشابهة، إذ تنشأ كل شركة في البداية سجلاً كاملاً لنماذج البناء توضح فيه كافة الطرق والأساليب المتبعة في بناء السفن وكذلك أنواع المواد التي يجب استخدامها، ثم تبدأ الشركة في أداء مهمتها بعد ذلك بمناسبة بناء السفينة المعنية، فتصادق على رسومات البناء، كما تشرف من قريب على عملية البناء ذاتها، من خلال زيارات دورية يقوم بها مفتشوها لمصنع البناء، ويجوز للشركة أن تفرض شروطاً خاصة بالنسبة لبعض العمليات بهدف أمن وسلامة السفينة، ومتى تم الانتهاء من بناء السفينة تقوم شركة التصنيف بزيارة أخيرة لها قبل إنزالها إلى البحر<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: الأمن البحري

#### الفرع الأول: تصنيف السفن

يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة يحرص على سفينته وإبقائها قوية قادرة على مواجهة مصاعب الرحلة البحرية، ولهذا يلجأ أصحاب السفن لهيئات دولية متخصصة في الكشف على السفن والإشراف عليها سواء عند بنائها أو بعد ذلك بحيث تصنف السفينة حسب درجة متانتها وتزويدها بالمعدات الملاحية، وغير ذلك من الأمور الخاصة بضمان سلامة السفينة أثناء ممارسة نشاطها التجاري، وهذا الكشف يتم دورياً على السفن التي تزيد حمولتها على مائة طن، ويغطي هذا الكشف جسم السفينة والغلايات والماكينات والتبريد والمراسي والسلاسل، وتعطى الفينة درجة معينة حسب درجة تطابق الكشف عليها مع الشروط النموذجية التي تضعها هيئة المعاينة أو الإشراف وهذه الهيئات تعمل في كثير من البلدان البحرية، كما فيه مصلحة أصحاب السفن والمؤمنين وبناء السفن، وأقدم هيئة دولية في هذا المجال هي سجل لويدز للملاحة البريطانية، وهيئة الفاريتاس الفرنسية، والهيئة الأمريكية للملاحة، سجل الاتحاد السوفياتي للملاحة، والسجل الإيطالي للملاحة، وفاريتاس لدول شمال أوروبا، ولويدز ألمانيا، وسجل نيبوكينج كيوكاي الياباني.

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 52-53.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 65.

وتعطى كل هيئة تشرف على السفينة تصنيفاً مغنياً لها يتمثل في رقم أو حرف ثم تسلم شهادة لمالك السفينة بذلك، كي يضمن قبول السفينة من أصحاب الحمولات أو كي يبرهن على مدى صلاحية سفينته للقيام بنشاطها أو يبرزها عند البيع أو إجراء أي تصرف قانوني عليها مثل: التأمين ومثل هذه الشهادات تتمتع بقبول دولي واسع النطاق.

وحصول السفينة على مثل هذه الشهادة هي قرينة على صلاحيتها للملاحة، إلا أنها قرينة قابلة لإثبات العكس وتبقى مسؤولية هيئة الإشراف تعاقدية في علاقتها مع صاحب السفينة، إلا أنها في مواجهة الغير تكون مسؤوليتها تقصيرية باعتبار أنها أخطأت بالقيام بواجبها<sup>1</sup>.

ويعرف ميدان الملاحة البحرية العديد من السفن، فيمكن تصنيف السفن استناداً إلى تنوع تصميماتها وأشكالها كما يمكن تقسيمها استناداً إلى الغرض الذي تؤديه، وبما أنه ومنذ القرارات المتخذة لسنة 1926م من قبل معهد القانون الدولي تم استقبال التصنيف التقليدي بين السفن الحربية والسفن التجارية بتصنيف آخر بنظر القانون الدولي في زمن السلم إلى نوعين من السفن وهي:

### 1. السفن العامة:

تضم السفن العامة من جهة السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطنية والتي يقودها ربان تابع لبحرية الدولة ومركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية وهي سفن حربية سواء الغواصات أو سفن الدولة التي تؤدي سلاح البحري.. إلخ، ومن جهة أخرى السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك، الشرطة، والخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة أو ممثليها.

### 2. السفن الخاصة:

تضم كل السفن الأخرى المتبقية وهي السفن المخصصة لأغراض تجارية أو لخدمات خاصة بالتنقل والتي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات على السواء، هذا التصنيف الذي يعتمد على نوع الخدمة التي تؤديها السفينة، أو الغرض منها، متولدة من الأهمية التي تحظى بها السفن المخصصة للخدمة العمومية الخاصة،

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 64-65.

وظهور تطور كبير في الملاحة التجارية، إن الهدف من هذا التصنيف الذي حظيت به السفن مهم فهي تخضع لنظام قانوني دولي مختلف تماماً، مثلاً خضوع السفينة في أعالي البحار لسلطة دولة العلم هو مبدأ جوهري في القانون الدولي، وفي الحقيقة فإن المبدأ ليس مطلق سوى بالنسبة العامة، لأنها تتضمن بعض الاستثناءات بالنسبة للسفن الخاصة<sup>1</sup>.

### أولاً: مؤسسات التصنيف:

تعمل على منح هذه الدرجة مؤسسات خاصة معروفة عالمياً تدعى مؤسسات التصنيف، وهي تتمتع بسمعة جيدة وكفاءة احترافية ونزاهة لدرجة تمنحها نوعاً من الاعتراف الرسمي، وأكبر مؤسسات التصنيف اليوم تجتمع ضمن الجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف التي تسهر على نوعية خدمات هذه المؤسسات وتعمل على توحيد قواعدها وتنظيماتها، وهذا ما يمنع المنافسة غير المشروعة بين أعضائها، كمل لها وظيفة الحماية الاقتصادية لأعضائها في مواجهة ما يعرف بمؤسسات المجاملة، كما أن الجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف تشغل منصب عضو استشاري في المنظمة الدولية البحرية.

إن مهام مؤسسات التصنيف أخذت تتنوع بتطور التكنولوجيا من جهة، ومن جهة أخرى بسبب تدخل الحكومات في الأمن البحري بخلق اتفاقيات دولية مختلفة طيلة القرن العشرين، تكون هذه المؤسسات حاضرة أثناء عملية البناء من خلال المصادقة على مخطط السفينة وتفتيش ورشة البناء ومراقبتها، كما تكون حاضرة أثناء عمليات التجريب، وتصدر شهادات الأمان المطابقة للمعايير المحددة عن طريق الاتفاقية الدولية لإنقاذ حياة البشر في البحر "solas"

كما تلزم السفن بالتقدم لإجراء معاينة لمعايير الأمان بصفة دورية حتى يتمكن الخبراء مع وضع تقرير عن قيمة السفينة<sup>1</sup>.

### ثانياً: تصنيف السفن في التشريع الجزائري:

لقد نص المشرع على درجة السفينة في مواضع متعددة من القانون البحري، مما يعكس اهتمامه بجودة الأسطول التجاري الوطني، حيث نصت المادة 200 على أنه يتعين على السفينة التي أسند إصدارها إلى أحد

<sup>1</sup> مريم حملاوي ونبييلة قرفي، مرجع سابق، ص 67-68.

أكبر المكاتب المختصة عالمياً ويتعلق الأمر بشركة فريتال، التي أنشأت بموجب قرار عن وزارة النقل مؤرخ في 01 جوان 1989م يتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال" لبتي تحولت لاحقاً إلى مؤسسة عمومية اقتصادي شركة بالأسهم S.P.A/ E.P.E الدولة ممثلة فيها بوزارة النقل، وإلى جانب مهام المراقبة المنوطة بهذه الشركة في ميدان الطيران والصناعات، فإنه في المجال البحري تمارس الشركة مهامها كممثل لمكتب فريتاس، عن طريق مديرية "سفن في الخدمة"، ولحسابه الحاص بصفته مكتب خبرة لمتابعة بناء السفن الجديدة المساعدة التقنية، إجراء الخبرة إلى جانب نشاطاته خارج التصنيف، هذه المديرية مكلفة بالقيام لحساب مكتب فريتاس، كما لصالح مؤسسات تصنيف الأخرى، بزيارات خاصة وسائطية سنوية، دورية، ظرفية أو غيرها، في إطار تصنيف السفن، كما تقوم بموجب قانونها الأساسي ولحساب هيئات بحرية أخرى لزيارات ومهام تفتيش مرتبطة بالاتفاقيات مع المنظمات الدولية البحرية، أو مرتبطة بالاتفاقيات مع المكتب الدولي للعمل، أو مرتبطة باتفاقيات جديدة تستوجب التدخل، إلى جانب مهمة التصنيف تقوم الشركة بمتابعة البناءات الجديدة، المساعدة التقنية للمجهزين، تقديم الخبرة التقنية، التكوين البحري الداخلي والخارجي، السهر على تطبيق الأحكام المتعلقة بالنشاط البحري، وتقديم النصائح في المجال البحري<sup>2</sup>.

### ثالثاً: حالات منع السفينة من السفر (متى تمنع السفينة من السفر):

لقد أوجب المشرع الجزائري أن تمنع إدارة التفتيش البحري من السفر كل سفينة لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن 223-ق.ب.ج: "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

- بناؤها وعدتها وألتها والتجهيزات الموجودة في متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية واخماد الحريق.
- الطفو والثبات وخطوط الشحن
- أجزاء الدفع والقيادة

<sup>1</sup> بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص55-56.

<sup>2</sup> بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص58-59.

- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية
- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار

إذا لم تتوفر الشروط القانونية لسلامة السفن تقوم السلطة الإدارية البحرية باتخاذ جميع الاجراءات الضرورية وخاصة رفض تسليم أو تمديد أو سحب شهادات سلامة السفن، كي تمنع السفينة من الإبحار وحتى تتمكن من الإبحار بدون خطر على المسافرين وعلى الطاقم، وعندما يتعلق الأمر بسفينة أجنبية يتم إعلام قنصل البلد الذي سجلت فيه السفينة بهذه الإجراءات حيث يمكن وبناء على طلبه العمل على تفتيش السفينة من طرف لجنة محلية للتفتيش قصد تسليمها بصفة مؤقتة شهادات السلامة المطابقة من طرف السلطة الإدارية للبحر، ويمكن الطعن لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن في قرارات لجنة التفتيش المحلية ويمارس حق الطعن ريان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار ومن ريان السفينة الذين لم يلبي طلبهم طبقاً لأحكام المادة 232(ق.ب.ج): "يمكن أن تخضع أي سفينة أيضاً لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية ويمكن أن يجري هذا التفتيش بمبادرة رئيس المنظمة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة، أو من الريان أو من طاقم السفن"، ويقدم الطعن كتابياً في أجل لا يتعدى 10 أيام ابتداء من تاريخ التسجيل المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن (م 258-ق.ب.ج).

بالإضافة إلى أن اتفاقية بروكسل لسنة 1952م نصت على منع السفينة المحجوز عليها تحفظاً من السفر عند تفرغها للحجز التحفظي في المادة الأولى، الفقرة الثانية بأنه: "منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري..".

كما نصت عليه أيضا المادة 1 ف2 من اتفاقية جنيف 1999م كما يلي: "الحجز يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لتنقلها بأمر من المحكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ".

بعد صدور الحكم بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة من الجهة القضائية المختصة بذلك فإنه يمنع عليها أن تغادر ميناء الحجز، ومن ثم فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسمياً بذلك وجوب اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادرة الميناء حتى وإن كانت السفينة متأهبة

للسفر، كما يجب منع السفينة المحجوزة عليها من السفر حتى ولو كان الحجز موقعاً على حصة فيها فقط أي كان مقدار هذه الحصة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: نظام أمن الملاحة البحرية:

يصنف نظام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها، فهي تصنف إلى ملاحة تجارية، ملاحة الصيد البحري، وملاحة النزهة، مع تحديد المناطق التي يمارس فيها كل نوع من أنواع هذه الأخيرة من الواجب تأمينها بواسطة الإرشاد البحري وشهادات تثبت توافر السفينة على شروط الملاحة البحرية الضرورية لضمان أمن وسلامة السفينة لممارسة أي نشاط بحري.

### أولاً: نظام الملاحة البحرية:

#### 1. مفهوم الملاحة البحرية:

الملاحة عبارة عن علم وتقنية توجبه السفن من مكان لآخر وتحديد موقعها، وهي تمثل عملية التخطيط والتسجيل والتحكم بحركة السفن أثناء الانتقال والرأي الراجح للفقهاء حول تعريف الملاحة البحرية هو أنها كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر بهذا الشأن تنص المادة 161 من (ق.ب.ج): "الملاحة البحرية هي ملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

#### 2. أنواع الملاحة:

حسب المرسوم التنفيذي 108-06 المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة المؤرخ في 21 مارس 2016م.

#### 2.أ- الملاحة التجارية: هي تلك الملاحة التي تمارس مختلف المناطق التالية:

- الملاحة غير المحدودة: هي تلك الملاحة التي تمارس في كل مناطق الملاحة.

<sup>1</sup> مريم حملاوي ونبيلة قرفي، مرجع سابق، ص 68-69.

- **الملاحة المحدودة:** هي تلك الملاحة التي تمارس من جهة في كامل حوض البحر المتوسط بما في ذلك البحار الملحقة به حتى قناة السويس، ومن جهة أخرى في المنطقة الواقعة على المحيط الأطلسي وبحر الشمال المنحصرة في النقاط التالية: (15 درجة شمالاً و18 درجة غرباً، 54 درجة شمالاً و14 درجة غرباً، 60 درجة شمالاً و10 درجة غرباً) ويستثنى من ذلك بحر البلطيق
- **الملاحة قرب السواحل:** هي تلك الملاحة التي تمارس داخل المياه الإقليمية والمراسي والموانئ.

## 2.ب- ملاحة الصيد البحري: هي تلك الملاحة التي تمارس في المناطق التالية:

- **ملاحة الصيد البحري في السواحل:** هي الملاحة التي تتم على أقل من 20 ميلاً من السواحل الوطنية بالنسبة لسفن الصيد التي يقل طولها عن 24 متراً
- **ملاحة الصيد البحري في عرض البحر:** هي الملاحة التي تتم خارج حدود 20 ميلاً من السواحل الوطنية في حوض البحر المتوسط وفي البحار الملحقة به وفي المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمالاً بالخط الموازي 40 درجة غرباً وجنوباً بالخط الموازي لنواكش و غرباً بالهجرة 20 درجة غرباً بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 متراً أو يفوقه.
- **ملاحة الصيد البحري الكبير:** هي تلك الملاحة التي تتم خارج حدود المياه المحدودة بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 متراً أو يفوقه<sup>1</sup>.

## 2.ج- ملاحة النزهة: وتشمل الصنفين:

- **الصنف الأول:** هي تلك الملاحة التي تتم على أقل من 5 أميال من الساحل أو من جزيرة يمكن النزول بها.
- **الصنف الثاني:** هي الملاحة في كل المناطق.

ونظراً لأهمية هذا النظام وحرصاً على احترامه فقد قرر القانون البحري عقوبة لكل من يخالفه، وهي غرامة مالية تتراوح ما بين 10.000 دج إلى 100.000 دج ، والسجن لمدة تتراوح ما بين 15 يوماً إلى 6

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، ص16-17.

أشهر، أو إحدى هاتين العقوبتين، وفي حالة العودة بضعف هاتين العقوبتين وحجز السفينة، تحتاج الملاحية البحرية للسفن سواء عند دخولها أو خروجها من الموانئ للاستعانة بخدمات بحرية تهدف إلى تجنبها بعض العوائق، وهي تلك الخدمات التي يقدمها المرشد، وهذا النظام إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري وهي:

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.
- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن
- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحري.
- سفن المنارات والعلامات.

إنّ الحفاظ على السفن والمنشآت المينائية وسلامة الملاحية يتطلب الاستعانة بشخص له إلمام بالميناء وعوائقه وهو المرشد الذي يتوجب تقديم نفسه في حدود الميناء، ويسهل الرّبان صعود المرشد الذي يتوجب عليه تقديم نفسه في حدود محطة الميناء، ويسهل الرّبان صعود المرشد الذي يلزم بأن يقدم للرّبان محطة رسو السفينة للموافقة عليها وتعديلها<sup>1</sup>.

### ثانيا: نظام وسلامة وأمن الملاحية البحرية:

تقضي أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بسلامة السفن وجوب حصول السفن البحرية على شهادات الملاحية، تسلم لها من قبل السلطات الإدارية البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار، هذه الشهادات تكون حسب نوع الملاحية التي تقوم بها السفينة وهي: الجنسية ودفتر البحارة ورخصة الملاحية، أو بطاقة المرور التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.

المحافظة على سلامة الأرواح على السفينة أمراً تتكفل به الدولة ولهذا الغرض تحرص الدول على ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحية البحرية، فالرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة فضلا عن صعوبة

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 17-18.

إثبات عدم صلاحية السفينة القيام بالرحلة، وبالتالي فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لابد من توافر الشروط المقررة لذلك وهي<sup>1</sup>:

أن تكون صالحة للملاحة، ومجهزة تجهيزاً مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له، على أن تحدد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية، وذلك بواسطة الطرق النظامية.

ووفقاً لأحكام المادة 222 المتضمن سلامة الملاحة البحرية من القانون البحري الجزائري فإنها توجب على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تتوفر فيها شروط خاصة بسلامة وأمن الملاحة، من حيث التجهيز والبناء، والآلات والوسائل الخاصة بالإشارات، والإنقاذ وإخماد الحريق فضلاً عن الطفو والثبات وخطوط الشحن وإجراء الدفع والقيادة وعدد أفراد الطاقم البحري وأهليتهم المهنية، إلى جانب الشروط المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة، وسلامة الأرواح في البحار قبل الحصول على الترخيص، وإذا لم تكن السفينة حاملة لذلك الترخيص بالملاحة فيفترض أنها غير صالحة للملاحة إلى أن تثبت العكس، وفي هذا الصدد تخضع كل سفينة إلى تفتيش ومعاينات قبل وضع السفينة في الخدمة، ويحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية هذا الإجراء الذي يشتمل على الفحص الكامل للسفينة داخلياً وخارجياً، وهو تفتيش دوري بحري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة، الغاية من ذلك التحقق من أن السفينة تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح ومتطلبات الأمن النظامية.

ومن أجل الرقابة الدقيقة والصارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفينة تنشأ لجنة مركزية للسلامة إلى جانب لجان محلية للتفتيش<sup>2</sup>.

### 1. اللجنة المركزية للسلامة:

تجتمع اللجنة المركزية للأمن بمقر المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ وتتولى مهمة الموافقة على مخططات بناء السفن أو إعادة تأسيس السفن والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات

<sup>1</sup> محمود شحمات، مرجع سابق، ص36.

<sup>2</sup> محمود شحمات، مرجع سابق، ص36-37.

التجهيز والاتصال والاتصال اللاسلكي، والطعن ضد القرارات التي تصدرها اللجان المحلية للتفتيش، فضلاً عن التحقيقات الإدارية والتقنية التي تقوم بها على إثر كل حادث يقع للسفن في البحر، ويتحمل رسم معاينة السفينة من قبل اللجنة المركزية ملك للسفينة أو المجهز غير المالك للسفينة، وفي هذا الصدد قد يقع حادث لسفينة أجنبية في المياه الخاضعة لاختصاص القضاء الجزائري فإن السلطة البحرية الجزائرية تتولى إخطار قرار الدولة ترقيم السفينة وتبليغها بكافة المعلومات التي بحوزتها والسماح بحضور ممثل عن دولة السفينة المعطوبة للتحقيق<sup>1</sup>.

## 2. اللجنة المحلية للتفتيش:

تتعد هذه اللجنة لدى كل منطقة بحرية ويمكنها أن تجتمع في أي ميناء آخر توجد به السفينة، التي ستتم معاينتها إذا رأت ضرورة لذلك، هذه اللجنة مختصة للقيام بتفتيش السفر قبل مغادرة السفينة أحد الموانئ الجزائرية وتفتش الوضع في الخدمة والتفتيش الدوري كل سنة، أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادة السلامة، كما أن رقابة الدولة على ممارسة النشاط البحري تكون عن طريق فرض تواجد بعض الوثائق والشهادات على متن السفن<sup>2</sup>.

كما يسري قانون سلامة السفن على السفن التي تمارس الملاحة البحرية، كما حددتها المادة 162 (ق.ب.ج): "الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين والملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد البحري والقطر البحري والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسير، وكذلك البحث العلمي في البحر، وملاحة النزهة بغرض الترفيه وملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> مريم حملاوي ونبيلة قرفي، مرجع سابق، ص 66.

<sup>2</sup> أريوط وسيلة، مرجع سابق، ص 19.

<sup>3</sup> مريم حملاوي ونبيلة قرفي، مرجع سابق، ص 66.

### المبحث الثاني: النظام الدولي للسفينة:

الجنسية هي الرابطة القانونية بين السفن والدولة الثانية لها وهي مسألة مرتبطة بالأشخاص ومع ذلك يجمع التشريع بأن للسفينة هذه الميزة لما لها من أهمية في الاقتصاد القوي، ويخضع منح السفينة الجنسية الوطنية لشروط معينة تختلف باختلاف التشريعات، لهذا سوف نعرض في دراستنا لنظام الدولي للسفينة لشروط اكتسابها الجنسية الوطنية، ثم الآثار المترتبة على اكتسابها، وسنتناول في المطلب الأول نظام الجنسية للسفينة، وفي المطلب الثاني نطاق الجنسية<sup>1</sup>.

#### المطلب الأول: نظام الجنسية للسفينة:

تعتبر الجنسية رابطة قانونية بين الشخص الطبيعي ودولة معينة، قد أوجب القانون الدولي أن تكون السفينة مسجلة في دولة معينة وترفع علمها، وسنتحدث فيما يلي عن شروط اكتسابها وآثارها في التشريع البحري الجزائري.

#### الفرع الأول: شروط منح السفينة الجنسية الوطنية:

##### أولاً: شرط البناء الوطني:

يقصد بهذا الشرط أن الدولة تقتصر في منح جنسيتها على السفن التي تولد في ترساناتها البحرية<sup>2</sup>، فالمشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني، فهو يقبل السفن التي بنيت خارج اقليمه وبالتالي بمنحها الجنسية الجزائرية، كما ورد في المادة 46 من التقنين البحري الجزائري: "لا يمكن تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه"<sup>3</sup>.

##### ثانياً: شرط الملكية الوطنية:

من المقرر وفق القواعد العامة أن ملكية الشيء تخول صاحبها سلطة حقيقية عليه، وتوجيهه الوجهة التي يراها مناسبة لمصلحته ومن هذا المنطلق يأتي شرط الملكية الوطنية للسفينة قاسماً مشتركاً بين العديد

<sup>1</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 54-55.

<sup>2</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 57-58.

<sup>3</sup> محمود شحات، مرجع سابق، ص 24.

من التشريعات البحرية، إذ يستلزم الدول عادةً لاعتبار السفينة وطنية أن تكون كلها أو على الأقل بعضها مملوكاً لمواطنيها أو رعاياها<sup>1</sup>، ونصت المادة 28 من القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المؤرخ في 28 أكتوبر سنة 1976م: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"<sup>2</sup>.

### ثالثاً: شرط الطاقم البحري:

ترتبط جنسية السفينة في العديد من الدول بجنسية أفراد الطاقم أو البحارة العاملين عليها، فلا تكتسب السفينة جنسية الدولة ما لم يكن ربانها وضباط ملاحيتها نسبة معينة ممن يقومون بخدمتها من الوطنيين<sup>3</sup>.

وقد جاء مضمون المادة 28 من الفقرة السادسة ليؤكد على شرط الطاقم الوطني بالإحالة إلى أحكام المادة 413 من (ق.ب.ج) التي نصت على: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية بتحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية"<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: إثبات الجنسية

يتم إثبات الجنسية بطريقتين هما:

#### 1. الطريقة الأولى:

وهي عن طريق رفع العلم ساريتها بوصفه دليلاً مادياً على تبعية السفينة لدولة معينة فهو قرينة على أن السفينة تتبع جنسيتها لدولة العلم الذي ترفعه ومع ذلك فهو قرينة غير قاطعة على جنسية السفينة، إذ إن

<sup>1</sup> محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 77.

<sup>2</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص 24.

<sup>3</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 62.

<sup>4</sup> محمود شحماط، مرجع سابق، ص 24.

بعض السفن ترفع علم دولة غير دولة جنسيتها غصبا وتحقيقاً لأغراض معينة على الرغم من العقوبات التي تفرض على الرّبان الذي يفعل ذلك (م47 تجارة بحرية)

## 2. الطريقة الثانية:

وإزاء قصور معيار العلم كدليل على جنسية السفينة فإن الحاجة دعت لإيجاد معيار آخر يدل دلالة قاطعة على جنسية السفينة، ولذا كان إثبات جنسية السفينة عن طريقة الأوراق التي تحملها والتي تصدر عن سلطات الدولة التي تتبعها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية، وأهم هذه الأوراق سند التملك البحري الصادر عن دائرة ميناء العقبة (م43/1- أ. تجارة بحرية) والذي تلتزم باحتفاظ السفن على اختلاف استعمالاتها، بالإضافة إلى أوراق أخرى، وكل سفينة يتم تفتيشها في عرض البحر ويثبت أنها لا تحمل الأوراق القانونية، تساق إلى الميناء، حيث يحتجزها مدير الميناء وينظم محضر حجز، ويحول هذا المحضر للمحكمة (م46- تجارة بحرية)، كما يلتزم الرّبان بتقديم سند التملك وأوراق السفينة الأخرى إلى السلطات المكلفة بمراقبة الملاحة خلال 24 ساعة حتى وصولها الميناء<sup>1</sup>.

وفي التشريع الجزائري يعتمد المشرع في التسجيل لإثبات الجنسية الجزائرية حيث نص بوجوب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة، وفي المقابل نشطب السفينة من دفتر التسجيل إذا لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية المطلوبة، نص المادة 45 بقوله: "إنّ كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله"<sup>2</sup>.

## الفرع الثالث: فقدان الجنسية:

تفقد السفينة الجنسية الأردنية إذا فقدت شروط اكتسابها الجنسية الأردنية، أي إذا بيعت لأجنبي، وإذا فقدت أو ضبطها العدو أو إذا احترقت أو هلكت بطريقة من الطرق، فإنه يلتزم مالك السفينة سواء أكانت سفينة ملاحية تجارية أو ملاحية ساحلية أن يعيد سند ملكيتها إلى مكتب التسجيل في الميناء البحري ليصدر إلى إلغائه وإلغاء صحيفة السجل المخصصة للسفينة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص71-72.

<sup>2</sup> بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص85.

<sup>3</sup> عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص70-71.

وتفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشروط وإذا بيعت إلى الخارج<sup>1</sup>، نص المادة 71 من (ق.ب.ج): "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان الجنسية الجزائرية"

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

"لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياهما أو إياها وفقاً للاعتبارات الملائمة أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية".

### المطلب الثاني: نطاق جنسية السفن

للجنسية أهمية كبرى في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية وكذا لطبيعتها الخاصة والبيئة التي تعمل بها وهذا ما يترتب عليها آثار معينة يمكن حصرها فيما يلي:

### الفرع الأول: أهمية جنسية السفن

تتضمن الجنسية من الناحية السياسية فكرة ولاء الشخص للدولة وبالتالي فالجنسية هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة، وإذا كان صحيحاً أن الجنسية إنما يتمتع بها الأشخاص الطبيعيين والمعنويين دون الأموال، إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظراً للأهمية الاقتصادية والتجارية التي يتمتع بها.

جنسية السفينة إذن بمعناها السابق تمنح في الأصل للأشخاص أما الأشياء والأموال فليس لها جنسية هذا ما جعل بعض الفقهاء يبدون تحفظهم تجاه فكرة جنسية السفينة لاعتبارها مالاً منقولاً، ومع ذلك أيد غالبية

<sup>1</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون 2002/2003م، ص53.

الفقهاء القانون البحري ما أصبحت عليه التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظراً لوجود علاقة مبنية ومتبادلة بين الدولة والسفينة<sup>1</sup>.

باعتبار السفينة طبيعتها القانونية مالاً منقولاً وافتقارها للشخصية القانونية إلا أن تمتعها بالجنسية عد استثناء لا بد منه، وذلك لاعتبارات عدة حيث تسمح لها بممارسة ولايتها القضائية على التصرفات التي تقع على ظهرها وتحديد القانون الواجب التطبيق متى ثارت مسؤوليتها باعتمادها لضابط الاسناد وفي حالة تنازع القوانين سواء حالة وقوعها بأعالي البحار أو في المياه الإقليمية، وأوضحنا موقف التشريعات الداخلية مركزين على موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية، للوصول أخيراً إلى التأكد على دور بنسبة السفينة وأهميتها في تحديد الحقوق والواجبات بالنسبة للسفينة ودولتها بتحديد القانون الواجب التطبيق خاصة وقوع حوادث بحرية كالتصادم، أين يتحقق الاختصاص من الجنائي بالنظر إلى جنسيتها فاكتساب السفينة لجنسية دولة معينة له أهمية كبيرة، ما يستوجب الحرص على عدم التساهل مع السفن التي تحمل أعلام الملازمة على سلامة الملاحة البحرية والحفاظ على حقوق الدول<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: آثار منح الجنسية

تترتب على اكتساب السفينة جنسية معينة آثار وجوه متحددة منها أن السفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية والفصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج، كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب، وهو يسر في زمن الحرب، تطبيق القاعدة الدولية التي تقضي بأن العلم المحايد يحمي بضائع المعادية حتى المصادرة ما لم تكن هذه البضائع حتى المهربات الحربية، في حين أن الدولة المحاربة أن تغتتم الفن المعادية بما عليها من البضائع وتخص الدولية سفنها ببعض المزايا.

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، مرجع سابق، ص 365.

<sup>2</sup> أ.بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، ص 48.

وهذا وتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها<sup>1</sup>.

### أولاً: آثار منح الجنسية الجزائرية للسفينة:

ينتج عن منح الجنسية آثار عدة ومتنوعة منها ماهي ذات طبيعة سياسية ومنها الاقتصادية وأخيراً آثار ذات طبيعة قانونية

#### **1. الآثار السياسية:**

يترتب عن منح الجنسية للسفينة تمتع الأخيرة بحماية السلطات الدبلوماسية الجزائرية، كما أن العلم والجنسية يحدد حقوق وواجبات السفينة في حالة السلم، وفي حالة الحرب، إذ تستفيد السفينة من حماية دولة العلم في زمن الحرب خاصة، فيختلف وضع السفينة التابعة لدولة محاربة عن تلك التابعة لدولة محايدة، فالسفينة التابعة لهذه الأخيرة يسمح لها بالتجارة ما لم تكن مشحوناتها من المهربات الحربية، وذلك تطبيقاً لمبدأ قانوني شهير يقضي بأن العلم يحمي البضائع التجارية.

#### **2. الآثار الاقتصادية:**

تهتم الدولة بصفة خاصة بحماية أسطولها البحري ولاسيما أسطولها التجاري، وذلك لما له من أهمية لاقتصادها، فتمنحها مزايا لا تستفيد بها السفن الأجنبية، كأن تخصص الملاحة التجارية قرب سواحلها أو ما بين موانئها لسفنها فقط أو تخصص ملاحة الصيد في المياه التابعة لولايتها لسفنها فقط، ومنح سفنها إعانات عينية مالية وعينية وإعفاءات مختلفة، ففي الجزائر مثلاً تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ التجارية للراية الوطنية كقاعدة عامة، واستثناء يمكن أن تمارس أيضاً من سفينة أجنبية بناء على ترخيص مسبق من طرف وزير البحرية التجارية (المادة 166 البحري)، كما تخصص الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر وملاحة الاتفاق المتممة في المياه الإقليمية للسفن الجزائرية<sup>2</sup> (المادة 167-بحري) وتخصص ملاحة الصيد في المياه الإقليمية للسفن الجزائرية مع إمكانية ممارسة سفن أجنبية الصيد في نفس المنطقة البحرية، استناداً

<sup>1</sup> محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 65-66.

<sup>2</sup> بوحجلة علي، مرجع سابق، ص 55-56.

لرخصة مسبقة تمنح من وزير البحرية التجارية تطبيقاً للاتفاقيات المبرمة في هذا الخصوص (المادة 169-بحري).

### 3. الآثار القانونية:

تخضع السفن الحاصلة على الجنسية الجزائرية لإشراف ورقابة الدولة من حيث صلاحيتها للملاحة وتوافر شروط الجنسية في بحارتها وتنظيم العمل على ظهرها، بل وتراقب أيضاً السفن الأجنبية من حيث الصحة والأمن، حينما تكون من مناطق السيادة الوطنية، وإن كان هذا الحق لا يستند لعنصر الجنسية، وإنما لعنصر السيادة على المنطقة البحرية التي تتواجد فيها السفينة الأجنبية.

وفضلاً عن ذلك للجنسية دور وأهمية في حل تنازع القوانين إذ يعد العلم أو قانون العلم قاعدة إسناد في حل التنازع القوانين في المواد البحرية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> نفسه، ص 57.

**ملخص الفصل الثاني:**

ما يمكن الوصول إليه من خلال دراستنا لهذا الفصل أن السفينة تعتبر من الأموال المنقولة وبالتالي فهي تخضع في اكتساب ملكيتها للأحكام التي تقرها لتلك الأموال، حيث يمكن أن تكتسب ملكيتها عن طريق البيع، وذلك بعد توفر عدة شروط موضوعية لدى الطرفين منها الأهلية، بالإضافة إلى الشكلية، فلا تتعقد إلا بورقة رسمية.

كما يمكن أن تنتقل ملكية السفينة بالبناء والشراء الذي يتم بعد الحصول على التصريح الخاص من طرف السلطة البحرية، ونجد أن السفينة تتمتع بجنسية الموطن الذي ترفع علمه، والذي تخضع لإشرافه ورقابته حين تمنح الدول شروط لمنح جنسيتها للسفن، وذلك لمراقبة مدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ومدى استيفائها شروط الأمن والسلامة البحريين، حسماً تقتضيه الدول الداخلية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها.



خاتمة

## خاتمة:

من خلال دراستنا وبحثنا حاولنا التطرق للسفينة من حيث نظامها القانوني حيث لها مكانة كبيرة في الملاحة البحرية باعتبارها العمود الفقري في المجال البحري فقد أورد المشرع الجزائري تعريفا للسفينة تشمل أي مركبة يمكن أن تنتقل في البحر دون حجمها، سعتها الغاية من إيجارها ، كما تطبق أحكام القانون البحري على المنشأة التي تأخذ صفة السفينة، وفق منظور المشرع البحري ، وتعد الأداة الأساسية التي تتمحور حولها أنظمة الملاحة البحرية، وهي تسهل انتقال الأشخاص من مكان إلى آخر وتداول السلع بشتى أنواعها، واختلاف أحجامها بين دول العالم، وتساهم أيضاً في استغلال ثروات البحار رغم كونها مالا منقولاً، في نظر المشرع الجزائري، إلا أن المشرع عاملها معاملة العقار الذي يتصف بالثبات حيث تتمتع كل سفينة باسم يميزها عن غيرها، وتنظيم حمولة السفينة وفقاً لمعايير المتعرف عليها دولياً، كما أفرد أحكاماً خاصة، بموطن السفينة نجدها تتمتع بجنسية الموطن الذي ترفع علمه، والذي تخضع لإشرافه ورقابته حيث تضع الدول شروط لمنح جنسيتها وذلك بمراقبة مدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية ومدى استيفائها بشروط الأمن والسلامة البحريين حسبما تقتضيه الدول الداخلية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها.

ومن خلال ما سبق تم التوصل إلى النتائج التالية:

- اختلاف تشريعات العالم بخصوص مفهوم السفينة الذي لم يعد يشمل مراكب البحرية حديثة الظهور أحياناً ويشمل مراكب لا تصلح للملاحة البحرية خصوصاً فيما يتعلق بمواجهة مخاطر البحر كما هو الحال بالنسبة للمشرع الجزائري.
- تعتبر السفينة محور أبواب القانون الدولي للبحار فهي كل منشأة عائمة عادةً أو معدة لعمل في الملاحة البحرية سواء تستهدف ربحاً أو غير ذلك.
- السفينة ليست شخصاً قانونياً (طبيعياً أو اعتبارياً) ومع ذلك تشبه الأشخاص في بعض الوجوه
- تطرأ عليها تصرفات قانونية منشأة للحقوق بالنسبة للغير دون انتقال ملكيتها وأخرى ناقلة لملكيتها باعتبارها مال منقول
- السفينة منشأة ذات طبيعة قانونية خاصة
- ودراستنا تشمل بعض التوصيات نذكر منها:

- وضع تعريف محدد من جانب وواحد المتعلق بأداة الملاحة البحرية الدولية
  - تعزيز الأحكام المتعلقة بالإشراف من ناحية التفتيش وإجراءات الردع للأعمال غير الشرعية على متن السفينة
  - عدم دقة المصطلحات البحرية بين النص بالصيغة العربية والفرنسية مما تجعل الباحث قد يتأثر بفهم الموضوع.
- وأخيرا يعتبر هذا البحث كمحاولة بسيطة يمكن أن تحتوي على بعض النقائص وهذا بسبب اتساع الموضوع وغموضه وكثرة الآراء فيه، إلا أننا بذلنا جهدنا وحاولنا الإلمام بكل المعلومات المتعلقة بالسفينة وخرجنا بموضوع متواضع.



# قائمة المصادر والمراجع

أولاً- النصوص القانونية :

1. الاتفاقيات الدولية

معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقعة بتاريخ 10 ماي 1952

2. القوانين:

- القانون رقم 04/10 المعدل والمتمم بالأمر 80/76 المؤرخ في 15 غشت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري والعدد 46 المؤرخة في 10/08/2010.
- القانون رقم 05/07 المؤرخ 13 ماي 2007 المعدل والمتمم بالأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني الجزائري العدد 2007.
- الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26-09-1975م المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-07 المؤرخ في 13-05-2007م.

ثانياً - المؤلفات

1. إسماء عبد الهادي محمد الدباغ، عقد إيجار السفينة المجهزة -دراسة مقارنة-، د.ط، جامعة العراق.
2. إيمان فتحي وحسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، مصر 2010م.
3. حمود محمود الحاج، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان 2008م.
4. ريان مدحت حلوصي، السفينة والقانون البحري، د.ط، الشنهاني للطباعة والنشر 1993م.
5. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2008م.
6. عباس حلمي، القانون البحري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983م.

7. عباس حلمي، القانون البحري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية 1983م.
8. عبد الحميد (محمد سامي)، القانون الدولي العام من الكتب القانونية، قسم القانون الدولي للبحر، د.ط، الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية 2004م.
9. عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة 1430هـ-2009م.
10. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة 87، القاهرة 1987م.
11. العناني ابراهيم، قانون البحار -المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري- ، ج1، دار الفكر العربي، د.ط، القاهرة 1985م.
12. الفتلاوي (سهيل حسين)، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، ج6، دار الثقافة والتوزيع، ط1، عمان 2009م.
13. فريد روابح، محاضرات في القانون البحري، جامعة سطيف 2013م/2014م.
14. كمال حمدي، القانون البحري، د.ط، منشأة المعارف بالإسكندرية 2000م.
15. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، د.ط، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1993م.
16. لطيف حبر كوماني، قانون بحري، د.ط، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1993م.
17. المحامي نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام للقانون البحري، ج5، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، ط1 2012م.
18. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة-أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الجبلية الحقوقية، سوريا.
19. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية القاهرة 1993م.
20. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، منشورات علي الجبلي، سوريا 2001م، د.ط.

21. محمود شحياط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، طبعة 2014م.

22. مصطفى كمال طه، القانون البحري، د.ط، دار المطبوعات الجامعية، مصر.

23. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية 2004.

24. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، د.ط.

### ثالثا - المجالات والمقالات

1. بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4.

2. أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7.

### رابعا - الرسائل الجامعية

#### 1- أطروحة الدكتوراه

1. العربي الرميلى، أداة الملاحة البحرية (السفينة)، مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر 2000م.

2. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1 2011م/2012م.

#### 2- ماجستير

1. سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة تيزي وزو 2015م.

2. بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون 2003/2002م.
3. بوخميس وناسة ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون اعمال المقارن ، جامعة وهران الثانية ، 2012/2011
4. بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون عام دولي، جامعى الإخوة منتوري، كلية الحقوق قسنطينة 2015/2014م.

### 3-الماستر

1. شعبانة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانون للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية 2018/2017م.
2. نادية دواخة، **الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري**، مذكرة لنيل شهادة الماستر، فرع قانون أعمال، جامعة قالمة 2016/2015م.
3. نبيلة عيساوي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري من .... لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، جامعة 8ماي 1945، قالمة.

### خامسا- المحاضرات

1. بوحجيبة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة البحرية-أشخاص الملاحة البحريون)، د.ط، جامعة قسنطينة(1) 2013/2012م.
2. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، د.ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983م.

## فهرس المحتويات

| الصفحة | العنون                                                                           |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------|
| ..     | شكر وعرفان                                                                       |
| ..     | الإهداء                                                                          |
| 4-1    | مقدمة                                                                            |
|        | الفصل الأول: ماهية السفينة                                                       |
| 07     | المبحث الأول: مفهوم السفينة                                                      |
| 07     | المطلب الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية                                   |
| 14     | المطلب الثاني: مراقبة وإدارة أشخاص السفينة                                       |
| 26     | المبحث الثاني: التصرفات والحقوق الواردة على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها |
| 26     | المطلب الأول: الحقوق العينية الأصلية والتبعية التي ترد على السفينة               |
| 41     | المطلب الثاني: الاستغلال التجاري للسفينة                                         |
|        | الفصل الثاني: النظام الإداري والدولي للسفينة                                     |
| 52     | المبحث الأول: النظام الإداري للسفينة                                             |
| 52     | المطلب الأول: وحدانية السفينة                                                    |
| 58     | المطلب الثاني: الأمن البحري                                                      |
| 68     | المبحث الثاني: النظام الدولي للسفينة                                             |
| 68     | المطلب الأول: نظام جنسية السفينة                                                 |
| 71     | المطلب الثاني نطاق الجنسية                                                       |
| 77     | الخاتمة                                                                          |
| 80     | قائمة المصادر والمراجع                                                           |