

اللقب: عماروش

المقياس: القانون البحري

البريد الإلكتروني: amarouche.samira@gmail.com

الفئة المستهدفة: طلبة السنة الثالثة- حقوق-

تخصص: قانون خاص

الكلية: الحقوق والعلوم السياسية

الجامعة: سطيف 02

السنة الجامعية: 2023-2024

الفصل الأول: القانون البحري من حيث النطاق والأشخاص

المبحث الأول: نطاق القانون البحري وأشخاصه

المطلب الأول: نطاق القانون البحري

تشكل الملاحة البحرية موضوع القانون البحري، وعليه سنتطرق أولاً للمقصود بالملاحة البحرية ومختلف أنواعها، ثم نحدد نطاق القانون البحري قياساً على ذلك.

الفرع الأول: المقصود بالملاحة البحرية وأنواعها

أولاً: المقصود بالملاحة البحرية

انقسم الفقه في تعريف الملاحة البحرية، فجزء منه عرفها على أساس المكان الذي تمارس فيه "الملاحة البحرية هي تلك التي تمارس في البحر"، تميزا لها عن الملاحة النهرية والملاحة الداخلية، وهو تعريف يتطلب تحديد مفهوم البحر، الذي يتحدد قضاء بالاستناد إلى خاصية المخاطر التي يمكن أن يتميز بها السفر في البحر، بالمقارنة مع خاصية السهولة أو على الأقل انخفاض المخاطرة الذي تتميز به الملاحة في النهر أو المياه الداخلية.

بينما عرفها الجزء الآخر على أساس الأداة التي تستعمل فيها: " الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية" وهو تعريف يتطلب التمييز بين النوعين من العائمات البحرية، وهي السفينة navire التي من المفروض أنها أداة الملاحة البحرية، والمركب bateau الذي يعتبر أداة الملاحة النهرية والداخلية.

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

ثانياً: أنواع الملاحة البحرية

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

1/ أنواع الملاحة البحرية حسب المسافة المقطوعة في الرحلة (طول الرحلة)

وتنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية.

أ- ملاحة أعالي البحار: وهي التي ذكرها المشرع الجزائري في نص المادة 163 وسماها بالملاحة البعيدة المدى، وقد حددتها بعض التشريعات بعدد خطوط طول وعرض معينة على غرار المشرع الفرنسي، بينما اكتفى المشرع الجزائري في نص المادة 165 بإحالتها على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 266/79 المؤرخ في 14/11/1979 وعرفها بأنها " الملاحة التي تتم بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانئ الواقعة داخل البحر المتوسط". إذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية.

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

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

2/ أنواع الملاحة البحرية بحسب موضوعها

يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع هي :

أ- **الملاحة الرئيسية:** وهي تلك التي يمارس من خلالها واحد من نشاطات استغلال البيئة البحرية وصورها تتمثل في الملاحة التجارية التي تنصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الريح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية، وملاحة الصيد بغرض الريح التي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك¹. وملاحة النزهة بقصد الترفيه ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم أن هذا النوع من الملاحة لا يستهدف الريح، فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري.

المشرع الجزائري أشار إلى هذه الأنواع من الملاحة البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري كالتالي:

-ملاحة تجارية(المادة 1/162) من القانون البحري الجزائري.

-ملاحة الصيد(المادة 3/162) من نفس القانون. وقسمها المشرع الجزائري إلى ثلاث أنواع بحسب خطورة المناطق التي تمارس فيها: ملاحة الصيد الساحلي، ملاحة الصيد عرض البحر وملاحة الصيد على نطاق واسع.²

-ملاحة النزهة بقصد الترفيه(المادة 4/162) من القانون أعلاه.

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

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

ثالثا: تحديد نطاق القانون البحري

انطلاقا مما سبق يتحدد نطاق القانون البحري بأنه مجموعة القواعد القانونية التي تنظم نشاط الملاحة البحرية ويخرج عن نطاقه ما يلي:

* الملاحة البحرية العامة، للأسباب التي وضحناها سابقا.

* الملاحة النهرية أو الملاحة الداخلية، وهي التي تتم في الأنهار والترع والبحيرات.

ويثور التساؤل فيما يتعلق بالملاحة المختلطة، هل تخضع لقواعد القانون البحري وبالتالي تدخل في نطاقه أم لا؟

للإجابة على هذا السؤال لابد من تحديد مفهوم الملاحة المختلطة أولا، ثم تحديد القانون الذي يطبق عليها.

1/ المقصود بالملاحة المختلطة

راجع نص المادة 3/162 من الأمر رقم 80/76 متضمن القانون البحري.¹
راجع في هذا الإطار نص المادة 164 من القانون البحري الجزائري.²

والتي يقصد بها الملاحة التي تتم في البحر وفي المياه الداخلية معا كالنهر أو الترعة أو القناة معا. وكمثال على ذلك الملاحة التي تتم بين باريس ولندن، إذ تقطع الرحلة نهر التايمز بإنجلترا ثم بحر المانش وأخيرا نهر السين بفرنسا للوصول إلى باريس، مما يعني أن هناك نوعان من الملاحة في الرحلة الواحدة. إذ يتم جزء من الرحلة في البحر وجزء آخر في النهر.

2/ مدى خضوع الملاحة البحرية المختلطة لقواعد القانون البحري

مادام هذا النوع من الملاحة يتكون من جزئين أحدهما في البحر والآخر في النهر، فإن الأصل هو أن يتم الفصل بين الجزء من الملاحة الذي يتم في البحر وذلك الذي يتم في المياه الداخلية. بحيث يخضع الجزء الخاص بالملاحة البحرية لقواعد القانون البحري، بينما يخضع ذلك المتعلق بالملاحة الداخلية لقواعد القانون المدني أو التجاري بحسب الأحوال، لكن هذا الموقف سيؤدي إلى إخضاع الرحلة الواحدة لنظامين قانونيين مختلفين في وقت واحد، مما يسبب صعوبات عملية. لذلك يجمع أغلبية المختصين على إخضاع الملاحة المختلطة بكل أجزائها إلى قانون الجزء الغالب فيها، وهو ما يعني أنها تخضع للقانون البحري إذا كان الجزء البحري من الرحلة هو الغالب، وتخضع لقواعد القانون المدني أو التجاري في حالة كان الجزء النهري من الرحلة هو الغالب، وهذا تطبيقا لقاعدة الفرع يتبع الأصل. بينما إذا تعذر تحديد الجزء الغالب في الملاحة المختلطة، فلا مفر من إخضاع كل جزء للقانون الخاص به.

المطلب الثاني: أشخاص القانون البحري

عموما ينقسم أشخاص الملاحة البحرية (رجال البحر)، إلى نوعين بحسب أهمية ونوعية الدور الذي يقومون به، ويتمثل النوع الأول في رجال البحر الرئيسيين وهم: المجهز، الربان والبحار بينما يخص النوع الثاني رجال البحر المساعدين وهم: وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري.

الفرع الأول: رجال البحر الرئيسيين

نتطرق لكل واحد منهم كما سبق تعيينهم في ما يلي:

أولا: مالك السفينة ومجهزها

وفي هذا العنصر نتناول الجزئيات التالية:

1/ المقصود بمالك السفينة ومجهزها

يقصد بمالك السفينة، الشخص الذي له حق ملكيتها، بينما مجهز السفينة هو كل شخص يتولى إعدادها للاستغلال البحري وممارسة نشاطها في البحر، عن طريق تزويدها بالمعدات والوقود والمؤن، بالإضافة إلى العدد الكافي من البحارة ورجال الطاقم.

وقد يكون مجهز السفينة هو نفسه مالكةا، وقد يكون مستقلا عن هذا الأخير كمستأجر لها فقط، وهو ما عبرت عنه المادة 572 من القانون البحري الجزائري: «يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة».

لكن في اغلب الأحيان تجتمع صفتا المالك والمجهز في شخص واحد، عندما يقوم مالك السفينة بنفسه بتجهيزها لممارسة الملاحة البحرية لحسابه الخاص، ويطلق على المالك في هذه الحالة "المالك المجهز - L'armateur-propriétaire".

2/ التزامات مجهز السفينة

حدد المشرع الجزائري الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني من التقنين البحري في المواد من 428 إلى 449، وقد جاءت على عدة أنواع موزعة نرتبها كالتالي:

- التزامات تتعلق بالتجهيز ووردت في المواد من 428 إلى 432.
- التزامات تتعلق بتمويل رجال البحر على السفينة وردت في المواد من 433 إلى 438.
- التزامات بتوفير ملابس رجال البحر، وردت في المادتين 447-448.
- التزامات بإعادة رجال البحر إلى ارض الوطن، واردة في المواد من 449 إلى 451.

ثانيا: ربان السفينة

المواد من 580 إلى 608، وفيما يلي تلخيص لهذه الأحكام:

1/ تعيين الربان وعزله

الربان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية والملاحية فقط، لكن أيضا من الناحيتين الإدارية والقانونية، ويتمتع الربان بمركز قانوني خاص يميزه عن غيره من أعضاء الطاقم البحري على السفينة، فهو ممثل السلطة العامة على متن هذه الأخيرة، كما أنه سيد السفينة وقائدها.

يتولى مجهز السفينة تعيين وعزل الربان سواء كان نفسه مالكا أو مجرد مستأجر لها، تطبيقا لقاعدة أن من يملك التعيين يملك العزل، ويراعى عند تعيينه الشروط القانونية الخاصة بتأهيله لهذا المنصب في السفينة. وقد نصت المادة 580 من القانون البحري: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا".

وتبعا لما سبق ذكره، يعتبر الربان ممثلا قانونيا لمجهز السفينة باعتباره من يتولى قيادتها في البحر والإشراف على رحلتها من البداية إلى النهاية، حيث نصت المادة 583 من القانون البحري الجزائري: "يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات الاعتيادية للسفينة والرحلة".

وينوب عن الربان في حال غيابه أو عند وجود مانع يحول ضد ممارسته لمهامه على متن السفينة كمرضه مثلا، أعلى ضباط السطح رتبة، لغاية تعيين ربان جديد للسفينة يحل محله وفقا لما جاء في نص المادة 582 من القانون البحري الجزائري مع ضرورة إعلام المجهز بحالات المنع التي تحول دون ممارسة الربان لمهامه الاعتيادية .

2/ اختصاصات الربان

يباشر الربان نوعين من الاختصاصات: اختصاصات عامة يباشرها بصفته ممثلا للسلطة العامة على متن السفينة، واختصاصات خاصة يباشرها بصفته ممثلا لقانونيا للمجهز، وفيما يلي توضيح لذلك:

أ- اختصاصات الربان العامة

● **سلطة التأديب:** وتتعلق بالسلطة التي يتمتع بها الربان باعتباره الرئيس المباشر لجميع أفراد الطاقم عند ارتكاب عمل يمس بالسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة، طبقا لنص المادة 468 من القانون البحري الجزائري.

في حين حددت العقوبات التأديبية التي يطبقها الربان في هذا الإطار في نصي المادتين 471 و472 من نفس القانون.

● **سلطة الضبط والتحري والتحقيق:** المواد 457-456-459 من القانون البحري

وللربان في هذا الإطار باعتباره محافظا على النظام العام على السفينة، عند علمه بأي جريمة تم ارتكابها على متنها، استجواب المرتكب، والاستماع إلى شهود النفي والإثبات، وله بعد ظهور نتائج التحقيقات تسليط العقوبة التأديبية المناسبة على مرتكب الفعل، أما إذا كانت السفينة في عرض البحر أو في موانئ توقف أجنبية، فللربان وضع مرتكب الفعل تحت المراقبة على متن السفينة، وينتهي هذا الإجراء بمجرد رسو السفينة في ميناء وطني طبقا لنص المادة 533 من القانون البحري الجزائري.

● **سلطة التوثيق والتسجيل:** تقضي المادة 596 من القانون البحري الجزائري في هذا الإطار، بسلطة الربان في تسجيل حالات الزواج والطلاق والولادات والوفيات التي تحدث على ظهر السفينة، وكذلك سلطة توثيق الوصايا في دفتر اليومية المعد لهذا الغرض.

ب- اختصاصات الربان الخاصة

يمارس الربان هذه الاختصاصات باعتباره نائبا قانونيا عن المجهز، وهي على نوعين، اختصاصات فنية واختصاصات تجارية.

*بالنسبة للاختصاصات الفنية

طبقا لنص المادتين 590 و591 من القانون البحري الجزائري إلى غير ذلك من الاختصاصات الفنية الأخرى. حيث باعتباره مديرا فنيا للسفينة، عليه إخضاعها للفحص قبل مغادرة الميناء، والتأكد من وجود أوراق السفينة لديه، وعليه الالتزام بقيادة السفينة من ميناء المغادرة إلى غاية ميناء الوصول، والبقاء على متنها عند دخول الموانئ، بحيق يمنع عليه مغادرتها اثناء رحلتها البحرية.

*أما عن الاختصاصات التجارية:

وهي التي تخول للربان تمثيل مجهز السفينة خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، وفي هذا الإطار يحق للربان الاستدانة باسم المجهز وان يعقد باسمه كذلك عمليات القرض، في حالات الضرورة، كتغطية مصاريف تصليح السفينة، وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين أو حماية الحمولة، وبصفة عامة كل ما يجب فعله لضمان استمرار الرحلة، خاصة عند تعذر الاتصال بالمجهز، أو عند التمكن من ذلك لكنه لم يقدم الوسائل والتعليمات الضرورية المناسبة.

ثالثا: البحارة

وتتعرض فيما يلي لتعريف البحار والشروط الواجب توافرها فيه، ثم لأهم التزاماته:

1/ تعريف البحار

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويربطهم بالمجهز عقد عمل بحري، ويطلق عليه اسم "الطاقم Equipage"، وأشار إليهم المشرع الجزائري في نص المادة 384/أ كالتالي: "يعني رجل البحر أو البحار، كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر".

ويأتي على رأسهم الربان وضباط الملاحة، والمهندسين البحريين وأطباء السفينة وضباط اللاسلكي والضباط الإداريين، بالإضافة إلى سائر الأشخاص الذين يتولون القيام بالخدمة العامة كالملاحين والطهاة وخدم المطاعم والغرف وغيرهم ممن يعملون على السفينة بعقد عمل بحري. وعموما قسمهم المشرع الجزائري بموجب نص المادة 411 من القانون البحري الجزائري إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة.

2/ الشروط المطلوبة في البحارة

كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وان يكون¹:

- ذا جنسية جزائرية.

- بالغا 18 من عمره.

- ذا لياقة بدنية.

- مؤهلا للقيام بمهنة بحار.

3/ التزامات البحارة

عموما وردت التزامات البحارة في المواد من 415 إلى 425 من القانون البحري الجزائري.

كما سبقت الإشارة يتم توظيف البحار بناء على عقد عمل بحري، ويقصد بهذا الأخير: "عقد يلتزم بموجبه شخص معين بالعمل على متن السفينة في مقابل أجر يتعهد به المجهز، ولا يشترط في هذا العمل اتصاله بالملاحة البحرية، بل يكفي فقط أن يؤدي العمل على متن السفينة ولو لم يتعلق بملاحة البحرية".

ومبرر ذلك مثلا طبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة من طبّاخين وخدم غرف وغير ذلك. حيث يربطهم بالمجهز عقد عمل بحري وتسري عليهم قواعده، ويدرجون في قائمة أفراد طاقم السفينة.

الفرع الثاني: رجال البحر المساعدين

وهم على التوالي: وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري.

¹ راجع نص المادة 386 من نفس القانون.

تخضع ممارسة مهنة مساعد النقل البحري للحصول المسبق على اعتماد يسلمه الوزير المكلف بالبحرية التجارية، مع ضرورة توافر عدد من الشروط.

وفيما يلي شرح وجيز لكل شخص مساعد في البحر:

1/ وكيل السفينة (المواد من 609-620 من القانون البحري الجزائري)

قد تستدعي الضرورة أن يعين المجهز وكيلا له في مختلف موانئ العالم، ليقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز لخدمة السفينة، ويعرف على انه: " كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء"¹.

2/ وكيل الحمولة (المواد 621-630)

ويعرف على انه كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها من المرسله إليهم.

3/ السمسار البحري (المواد 631-638)

يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة، بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

الفصل الثاني: السفينة (Le navire) أداة الملاحة البحرية

المبحث الأول: مفهوم السفينة وعناصر شخصيتها

¹ المادة 609 من القانون البحري الجزائري سابق الذكر.

المطلب الأول: مفهوم السفينة

الفرع الأول: تعريف السفينة

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

كما عرف الفقه السفينة على أنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد".

ويطرح تعريف السفينة عددا من الإشكاليات القانونية التي نحاول الإجابة عنها فيما يلي:

أولا: شروط إضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية

هناك ثلاثة شروط يجب توافرها لإضفاء وصف السفينة على أي منشأة بحرية هي:

* شرط الصلاحية للملاحة البحرية.

* أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية.

* شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتياد .

1/ شرط الصلاحية للملاحة البحرية

بالرجوع لتعريف المشرع الجزائري للسفينة نجده قد تضمن شرط الصلاحية، بمعنى أن تكون المنشأة صالحة لممارسة الملاحة البحرية، حيث جاء في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية..."

وتكتسب العائمة البحرية وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، ودليل صلاحيتها الشهادة التي تسلم من السلطات المختصة لمالك السفينة والتي بموجبها تثبت صلاحيتها لممارسة نشاطها في البحر.

:

2/ أن تخصص المنشأة للعمل في الملاحة البحرية

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

*يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية مجرد إعدادها وتخصيصها للقيام بنشاط الملاحة البحرية، حتى ولو لم تبدأ بممارستها فعلا، المهم أن يقصد تخصيصها لغرض الملاحة البحرية منذ لحظة الانتهاء من بنائها، حيث لا يستدل على قدرتها وصلاحتها في ممارسة نشاط الملاحة البحرية إلا منذ تمام بنائها، أما قبل تمام البناء فلا يمكن الجزم بهذه القدرة وهذه الصلاحية.

*خروجا عن القاعدة المذكورة اعلاه، سمح المشرع الجزائري بإضفاء وصف السفينة على المنشأة التي هي بقيد الإنشاء، وجعلها محلا لبعض التصرفات القانونية التي تخضع لها السفن الجاهزة، كالرهن البحري أو التأمين البحري، إذ ورد في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري: " ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء". وأيضا في نص المادة 2/58 من نفس القانون: "...وفيما يخص السفينة التي هي على قيد الإنشاء، يشمل الرهن البحري...".

*تفقد السفينة التي بقيد الإنشاء وصف السفينة إذا ما تم تحويلها بعد تمام بنائها إلى ممارسة الملاحة النهرية أو الداخلية.

* لا تعد الطائرات المائية من السفن لأنها غير مخصصة لممارسة الملاحة البحرية رغم تصميمها على أساس الرسو والانطلاق من البحر، حيث لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الانطلاق والهبوط، بينما تتم رحلتها في الجو.

3/ شرط القيام بالملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتیاد

بحيث أن الممارسة المعتادة والمتكررة للملاحة البحرية من طرف المنشأة يشكل دليلا قويا على صلاحية هذه الأخيرة وقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عبر البحر، وهو ما يسمح باكتسابها لوصف السفينة.

ولم يذكر المشرع الجزائري شرط الاعتیاد والتكرار في تعريفه للسفينة في نص المادة 13 السابق الذكر، وهو ما يفسر موقفه لاحقا عند اعتباره للمنشأة قيد الإنشاء سفينة.

وتبعا للشرط أعلاه، تظل المنشأة سفينة حتى ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا اتصال بينها، بينما على العكس من ذلك لا يعد المركب الذي اعتاد على ممارسة الملاحة النهرية سفينة، حتى ولو كان يقوم بالملاحة البحرية بين الحين والآخر.

ويبقى وصف السفينة لصيغا بالمنشأة البحرية التي تمارس الملاحة البحرية على سبيل التكرار والاعتیاد بغض النظر عن حمولتها أو حجمها، أو طريقة بنائها لتحمل مخاطر الملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية.

ويترتب على هذا الشرط النتائج التالية:

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

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

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

ثانيا: متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي

تكتسب المنشأة البحرية صفة السفينة منذ اليوم الذي تصبح فيه قادرة على ممارسة الملاحة البحرية إما بنزولها فعلا إلى البحر ومباشرة الممارسة على سبيل الاعتياد، أو منذ إعدادها للقيام بهذا النوع من الملاحة بمعنى صلاحيتها وتخصيصها لذلك ولو قبل نزولها البحر فعلا. ويظل هذا الوصف لصيقا بها طالما ظلت قادرة على ممارسة هذه الملاحة.

وينتهي وصف السفينة عن المنشأة البحرية إذا توقفت عن ممارسة الملاحة البحرية إما بصفة نهائية، كما لو تحطمت، أو بصفة عارضة كما لو تحولت إلى ممارسة الملاحة النهرية.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

اعتبر المشرع الجزائري السفينة مالا منقولا بموجب نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري وجاء فيها "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة".

وبناء على ذلك، إذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، كما يجوز رهن السفينة رهنا حيازيا يخضع لأحكام رهن المنقول.

ورغم كون السفينة مالا منقولا تسري عليه قواعد المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي خضوعها في نفس الوقت لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، ويجعلها أقرب في طبيعتها إلى العقارات.

فإذا نظرنا من منطلق تقسيم الأموال إلى عقارات ومنقولات، تعتبر السفينة من المنقولات، إذ تستطيع التنقل من مكان إلى آخر دون تلف، بل إن هذا الانتقال هو الهدف من وجودها. وبناء على ذلك يتوجب إخضاع السفينة لأحكام المنقولات المنصوص عليها في القانون المدني، حيث يشترط للتصرف في السفينة أهلية التصرف في المنقولات، ولا تطبق عليها أحكام الغبن في العقار، كما أنها تدخل في وصية الشخص بمنقولاته.

لكن يخرج عن طبيعة السفينة كمنقول تميزها بما يلي:

أولا: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية

لا تطبق هذه القاعدة على السفينة، وذلك يرجع في الأساس إلى أن السفينة هي منقول من نوع خاص ذو قيمة كبيرة، بمعنى أنه حتى ولو توافرت شروط قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، فإن ذلك لا

يستوجب كسب الحائز لملكية السفينة، حيث لا بد من وجود سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالبناء أو الشراء بسند رسمي ناقل للملكية.¹

وتتشابه هذه الأحكام مع تلك المتعلقة بال عقار، حيث يتوجب شهر كل التصرفات الواردة على السفينة في سجل خاص بها بنفس الطريقة التي يتم بها الشهر العقاري (المادة 49 من القانون البحري الجزائري والمادة 35 منه). كما يقيد رهن السفينة بصفة رسمية مثله مثل رهن العقار تحت طائلة البطلان.

ثانيا: مدى خضوع ملكية السفينة لقواعد التقادم الطويل

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

ويميل أغلب المختصين في القانون البحري إلى الرأي الأخير، تماشيا مع الطبيعة القانونية الخاصة التي تتمتع بها السفينة باعتبارها منقولا تطبق عليه بعض قواعد العقارات.

المطلب الثاني: عناصر شخصية السفينة

الفرع الأول: اسم السفينة Le nom du navire

يجب أن تحمل كل سفينة إسما خاصا بها يميزها عن غيرها، تجنبا لاختلاطها مع غيرها من السفن تماما كالأشخاص الطبيعية.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري منح اسم السفينة أهمية بالغة، بحيث ألزمت المادة 17 من القانون البحري الجزائري كتابة اسم السفينة على مقدمها وعلى طرف منه. ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها.

كما أخضع منح الاسم إلى موافقة السلطة الإدارية المختصة، وفي هذا الإطار ألزم مالك السفينة بالتصريح بالاسم الذي ينوي منحه لسفينته وكذلك الميناء الذي يريد إلحاقها به للسلطة الإدارية المختصة، بحيث يقدم التصريح إلى كل من:

-الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي حمولتها الإجمالية 100 طن أو تفوقها.

-الإدارة البحرية المحلية بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 100 طن.

كما أخضع بموجب نص المادة السادسة من القرار المؤرخ في 5 أفريل 1989، الذي يحدد شروط منح أسماء السفن، كل تغيير لاسم السفينة إلى الرخصة المسبقة للسلطة الإدارية البحرية المختصة.

وأوجب المشرع الجزائري أن تتم تسمية السفن التجارية الجزائرية من أسماء:

-الجبال الجزائرية.

¹وفي هذا نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري: " إن العقود المنتهنة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر من الموثق....".

-المناجم الجزائرية.

-الوديان الجزائرية.

-المدن الجزائرية.

-الأسماك.

وفي إطار الأحكام المتعلقة باسم السفينة دائما، أقر المشرع الجزائري للإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره في حالتين:

-عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهزة السفينة أو مالكها قد منح لسفينة أخرى.

-عندما يكون المجهز أو المالك عاجزا عن إثبات ملكية السفينة.

الفرع الثاني: موطن السفينة Le port d'attache

يتحدد موطن السفينة عادة بميناء تسجيلها، بحيث تحوي سجلاته كافة التصرفات القانونية والحقوق الواردة عليها. وبالنسبة للسفينة الجزائرية، فإن موطنها يتحدد بميناء تسجيلها، انطلاقا من نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري، التي تستلزم قيد كل السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري الذي تمسكه السلطة الإدارية البحرية المختصة.

وهو يختلف عن ميناء استغلالها الذي تباشر فيه السفينة نشاطها أو يتم فيه استغلالها. حيث لا يشترط أن يتم استغلال السفينة في ميناء تسجيلها.

وقد يختلف ميناء تسجيل السفينة عن ميناء استغلالها، أي الميناء الذي تباشر فيه نشاطها وقد يكون ميناء تسجيلها هو نفسه ميناء استغلالها، وفي جميع الأحوال لا يجب أن يكون للسفينة أكثر من موطن ، لكن العبرة بتحديد موطن السفينة هي ميناء التسجيل وليس ميناء الاستغلال.