**محاضرات مقياس: القانون البحري**

**2023-2024**

**الدكتور/ فنطازي خيرالدين**

**أداة الملاحـة البحـرية:**

(السفينة – Le navire)

تعتبر السفينة أداة رئيسية للملاحة البحرية، ومناط القانون البحري ككل، ومحور أساسي لتصنيف مختلف النشاطات التي تكون في البحر من حيث تصنيفها ضمن القانون البحري أو إخراجها منه، ولكونها تشغل جزءا كبيرا من التشريع البحري في الجزائر لذلك كان لزاما دراسة السفينة كونها اهم أداة في الملاحة البحرية وذلك من خلال الإلمام بمفهوم السفينة وطبيعتها القانونية وحالتها المدنية، وطرق كسب ملكيها، وأهم الحقوق التي ترد عليها وكل ذلك حسب التفصيل الآتي بيانه.

أولا – مفهوم السفينة:

بالرجوع إلى نصوص القانون البحري، نجد أن المشرع الجزائري قد أولى أهمية بالغة لتعريف السفينة، بحيث جاء في المادة (13) من القانون البحري بأنه: ( تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة).

يستخلص من هذا التعريف أنه ليس كل منشأة عائمة يشملها القانون البحري بوصف السفينة فلكي ينطبق على منشأة ما صف السفينة ينبغي أن يكون لها نشاط البحر في إطار ملاحة بحرية دائمة وعلى وجه الإعتياد، وهو الأمر الذي يجعل السفينة تختلف عن المركب العادي le bateau)) إذ تختص السفينة بالملاحة البحرية، بينما يختص المركب بالملاحة النهرية.

لذلك نجد أنهما يختلفان من حيث مجال الملاحة، وحجم كل منهما وقوة تحمل المخاطر لديها وكذا من حيث قدرة واحدة في قطع مسافات محددة في الرحلة، نجد في ذلك كله أن السفينة أكبر حجم وأول مسافة في الرحلة وأقوى في تحمل المخاطر بالمقارنة مع المركب ما جعلها تنفرد بالمجال البحري دونالمراكب الأخرى كما تتميز بإهتمام القانون البحري الذي شملها بنصوص وقواعده دون المراكب الأخرى.

وعليه فإن المنشأة العائمة لكي تكتسب صفة السفينة، ينبغي أن يتوافر فيها شروط هامة هي: أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية، وأن تكون ملاحة على وجه الإعتياد، أي تكون صالحة للملاحة وتظل تحتفظ بهذا الوصف، لذلك فإن حياة السفينة مرتبطة بمدى بقائها صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد إنتهاء صلاحيتها للملاحة تنتهي حياة السفينة.

ويتعدى الأحكام المطبقة على السفينة إلى ملحقاتها، هذه الأخيرة التي تعتبر من العناصر اللأزمة لإستغلالها وإستثمارها، وهي بذلك تصبح جزءا عليها كالرهن والبيع والتأمين بغير حاجة إلى نص عليها في تلك التصرفات إلا إذ وجد إتفاق صريح على إستبعادها من تلك التصرفات.

**ثانيا- الطبيعة القانونية للسفينة**

لقد أحثت الطبيعة القانونية للسفينة جدلا واسعا فقهاء القانون من حيث تكييفها تكييفا قانونيا يتماشى مع نشاطها والحقوق التي ترد عليها، وذلك من مدى إعتبارها من الأموال المنقولة أو العقارية وأهم الخصائص والأسباب التي بني عليها كل فقه رأيه، وهو كالآتي:

الرأي الأول: السفينة مال منقول

ذهب البعض من الفقهاء إلى إعتبار السفينة مالا منقولا، لكونها تتحلى بصفات المنقول كونها غير ثابتة وتنتقل من مكان إلى أخر دون تلف، وهي تخضع للقواعد القانونية العامة ووجوب إخضاعها للقانون المدني كباقي المنقولات.

لكن هذا الإتجاه لم يصب جوهر معنى المنقول وطبقه على السفينة متجاهلا تخلف قاعدة هامة فيه لا يمكن تطبيقها على السفينة، ألا وهي قاعدة: ( الحيازة في المنقول سند الملكية) وهي قاعدة لا تطبق على السفينة، ولا عبرة لحسن النية في حيازتها من عدمها.

**الرأي الثاني: السفينة عقار**

وذهب أنصار هذا الرأي إلى إعتبار السفينة من الأموال العقارية، لكون السفينة لا يجوز تملكها بالحيازة، ويمكن رهنها رهنا رسميا كالعقار، كما أنها تخضع لأحكام الشهر في الكثير من التصرفات التي تر عليها، ظف على ذلك ما ترتبه السفينة من حقوق إمتياز بموجب دين بحري.

**الرأي الثالث: موقف المشرع الجزائري**

ذهب المشرع الجزائري إلى إتخاذ موقف وسط الرأيين السلف ذكرهما، وأضفى على السفينة طبيعية مستقلة عن الموقفين الآخرين، إذ إعتبرها السفينة مال منقول من نوع خاص أي منقول ذوا طبيعة خاصة ونعني بذلك أن السفينة في المنظور المشرع الجزائري لها

خصائص المنقول وهو ما صرح به في المادة (56) من القانون البحري: (تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة ....)، فلقد إعتبرها منقول لكونها تتنقل من مكان لإلى آخر دون تلف وهي غير ثابتة، وجل أحكامها مستمدة في القانون المدني وقواعد القانون العام، أو بإعتبار المدني الشريعة العامة.

إلا أنه من جهة أخرى أعطى السفينة بعض صفات وإمتيازات العقار إذ إشترط إثبات التصرفات باطلا، وهو ما نصت عليه المادة (49) من القانون البحري بقولها: (أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العنيية الأخرى المترتبة على السفينة أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق...).

كما إشترط المشرع وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات عن طريق شهرها في سجل خاص، وهو ما جاء في نهاية المادة (49) المذكورة أعلاه بقولها: (... ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة)، والشهر ميزة تميز العقار، أن إظفائها إلى المنقول يجعل منه منقولا ذوا طبيعة خاصة.

إضافة إلى المشرع الجزائري قد قرر حقوق إمتياز على السفينة يتريب بموجبها للدائن صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة، وهو ما قررته أحكام المادة (72) من القانون البحري.

كما جعل المشرع السفينة مثل العقار، يحوز رهنها رسميا، وهو نوع من الرهون لا يرد إلا على العقار ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، إذ نصت المادة (56) على أنه: (... وتكون قابلة للرهن... ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن).

كما لم يأخذ المشرع الجزائري بقاعدة ( الحيازة في المنقول سند الملكية وهي قاعدة تسري على المنقول، وبإستبعاد المشرع السفينة من هذه القاعدة يكون قد أعطاها صفات العقار ما جعل من السفينة مال منقول ذوا طبيعة خاصة بحق.ع

وأخيرا جعل السفينة تتحلى بصفات الأشخاص لا الأموال من جانب تمتعها ببعض الصفات كالإسم والموطن والجنسية، فإقتربت بذلك من الأشخاص مثلها في ذلك مثل الشركات والجمعيات.

**محاضرة الأسبوع الثاني: الدكتور/ فنطازي خيرالدين**

**الحالة المدنية للسفينة**

تقترب الحالة المدنية للسفينة من الحالة المدنية للأشخاص الطبيعية في العديد من العناصر كالإسم والموطن والجنسية، إضافة إلى عناصر أخرى تنفرد بها الأشخاص وهي الدرجة والحمولة، حسب نص المادة (14) من القانون البحري بقولها: (تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الإسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية)، ولدراسة الحالة المدنية لأي سفينة، ينبغي أولا معرفة وشرح العناصر المكونة لها والتي نبينها تفصيلا في الفرع التالية:

**الفـرع الأول**

**إسم السفينة**

يجب أن تحمل كل سفينة إسما، يتميز عن غيرها من السفن الأخرى، ويعود الحق في تحديد إسم لها إلى مالكها، ومناط ذلك نص المادة (16) من القانون البحري بنصها على الآتي: ( يجب أن تحمل كل سفينة إسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة بإختيار إسمها ).

غير مسألة إختيار إسم السفينة من قبل المالك، مقيدة بشرط موافقة السلطة الإدارية البحرية وهو الأمر المطبق على حالة تغيير هذا الإسم أيضا، وهو ما جاءت به الفقرة الثانية من المادة (16) المذكورة سالفا بقولها: (... ويخضع منح إسم السفينة وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة).

كما يجب كتابة إسم السفينة بحروف بارزة، على طرف السفينة، ويكتب تحت إسمها ميناء التسجيل، وهو ما جاء بنص المادة (17) ق.ب على أنه: (يجب أن يوضع غسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه، ويكون إسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت إسمها الوارد على مقدمها ).

والإسم شرط إجباري خاصة للسفن التي تفوق حمولتها العشر أطنان أما بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن العشر أطنان فإنها تكتفي بحمل رقم يعرف بهويتها وهذا ما جاء به القرار المؤرخ في: 05/04/1989 الخاص بتحديد شروط منح أسماء السفن وتغييرها.

كما إشترط القرار ضرورة تقييد إسم السفينة في دفتر التسجيل الجزائري، الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية، كما يكن لمالك السفينة في حالة بيعها أو جعلها غير صالحة للإستعمال أو غرقها، أن يحتفظ بإسمها قصد منحه لسفينة أخرى وفي هذه الحالة يجب أن يتبع الإسم برقم روماني حتى يميز على الإسم الأول، وهو الشرط الذي كرسه المواد (03 و 08) من القرار المذكور أعلاه.

غير أنه مع ذلك كله يبقى للسلطة الإدارية البحرية المختصة، حق رفض طلب منح إسم للسفينة وذلك في الحالتين المنصوص عليها في المادة (09) من ذات القرار وهما:

- عندما يكون إسم المقترح من قبل مجهز أو مالك السفينة قد منح لسفينة أخرى.

- عندما يكون المجهز أو مالك السفينة غير قادر على إثبات ملكية السفينة.

**الفرع الثاني**

**موطن السفينة Port d’attache))**

إن موطن السفينة هو عادة الميناء الذي تم تسجيلها فيه، فيعد موطن لها وهو من عناصر الشخصية القانونية للسفينة، ومكون أساسي من مكونات الحالة المدنية لكل سفينة ويطبق البعض على الميناء إسم المرفأ أو المربط حسب كل تشريع ولكن يجتمعون في جعله عنصرا من العناصر المتعلقة بالسفينة وهو الحال في القانون البحري الجزائري، الذي أكد على الميناء كموطن لها ضمن المادة (14) السالف ذكرها.

ونظرا لأهمية الموطن بالنسبة للسفينة، فلقد أوجب القانون البحري ضرورة كتابة إسم مناء التسجيل تحت إسم السفينة الوارد في مقدمة السفينة وهو نص المادة (17) حيث نصت على: (... ويكون إسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت إسمها الوارد على مقدمتها).

ولكل سفينة موطنا واحدا، فلا يجوز أن يتخذ للسفينة الواحدة موطنين أو أكثر وينبغي أن نفرق بين ميناء التسجيل الذي يعتبر موطنا للسفينة، وبين ميناء الإستغلال الذي يعد المكان الذي إعتادت السفينة ممارسة نشاطها فيه بشكل معتاد، لذلك جاز للسفينة أن تتخذ ميناء للإستغلال غير ميناء الذي تم تسجيلها فيه.

وعليه فحسب نص المادتين (46 و 47) ق.ب، فإنه لا يمكن تسجيل السفينة في ميناء أجنبي إلا إذا تم شطبها من ميناء التسجيل الوطني، والعكس صحيح أي أنه لا يمكن تسجيل سفينة أجنبية في ميناء الجزائر إلا بعدما يتم شطبها من ميناء تسجيلها الأجنبي، وكل ذلك حتى يمكن المشرع إحتمال الوقوع في حالة تعدد المواطن للسفينة الواحدة.

وتكمن الأهمية في ضبط مسألة الموطن هنا لعامين هامين هما:

العامل القانوني والممثل في تحديد المكان الذي تشهر فيه التصرفات القانونية المتعلقة بالسفينة من بيع أورهن، أو حجز... إلخ، والعامل القضائي والمتمثل في تحديد الإختصاص الإقليمي للمحكمة المعروضة عليها النزاع.

**محاضرة الأسبوع الثالث: الدكتور/ فنطازي خيرالدين**

**الفرع الثالث**

**حمولة السفينة Tonnage))**

يقصد بالحمولة سعة السفينة المعدة للإستعمال، وهي إحدى أهم العناصر المكونة للسفينة وتتميز كل سفينة عن غيرها من السفن بحمولتها وحجمها لذلك نجد أن الحمولة تقاس بوحدة قياس تعرف بالطن الحجمي وهو نا يعادل (2,83) متر مكعب، أي 100 قدم مكعب، وللحمولة ثلاثة أنواع وهي: ( الإجمالية الكلية – الإجمالية – الصافية).

1. الحمولة الإجمالية الكلية: Jauge brute))

وتشمل مجموع الفراغ بما فيه المنشآت القائمة عليها والأجهزة والآلات والأشخاص العاملين عليها، وهذه الحمولة هي التي تحدد حجم السفينة وأبعادها.

2- الحمولة الإجمالية: وتكون بعد خصم الفراغ الذي تشغله الآلات والمنشآت

3- الحمولة الصافية: Jauge nette))

وهو حجم الفراغ المخصص لنقل البضائع والأشخاص أي ما تستطيع السفينة حمله منها دون حساب حمولة المنشآت والآلات والأماكن المخصصة للمهمات والطاقم السفينة.

وعليه يمكن القول بأن حمولة السفينة تدخل في مكونات شخصيتها بموجب نص المادة (14) السالف ذكرها، كما أكدت على ذلك المادة (18) ق.ب بقولها: ( إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها).

ولقد أسندت مهام مختصة بذلك طبقا لأحكام المادة (20) قانون بحري بقولها: ( تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها).

وأما عن الغاية من وراء تحديد وحساب وقياس حمولة السفينة، فهذا يساعد على تحديد مختلف الرسوم والمصاريف التي تفرض على السفينة أثناء عبورها، بحيث ينبغي أن يتناسب الرسم مع المحمولة، إضافة إلى أن قياس الحمولة يساعدنا على تقدير أجرة النقل والشحن والتفريغ ... إلخ.

وتعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة، وتسلم لمالك السفينة مع وجوب إيداع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة.

كما أنه نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا للحمولة بل إكتفى بالنص على كيفية تحديدها بقوله في المادة (22) أنه تتم المعايرات طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالإستناد لأحكام الإتفاقيات الدولية والتي تكون الجزائر طرفا فيها.

**الفرع الرابع**

**درجة السفينة La cotè du navire))**

يتم تقسيم وتصنيف السفن على حسب درجاتها، وهذه الدرجات تقدر حسب الأوصاف المتبعة في إنهائها، ومهمة التصنيف وتقدير درجة كل سفينة تضطلع بها شركات عالمية تعرف بشركات الإشراف، وهي موزعة ما بين شركات إنجليزية مثل اللويدز Lloyd’s Register))، وأخرى فرنسية مثل (Bureau vèritas)، وأمريكية مثل شيبين Amèricain shipping)، وإيطالية مثل رينا Rina)) ولكن هذه الأخيرة قليلة الشهرة في التصنيف خاصة بعد حادثة غرق السفينة ( إيريكا ) في السواحل الفرنسية سنة 200م مما أدى إلى معاقبتها قضائيا على أخطاءها في التصنيف وخسرت سمعتها.

لذلك يعد من بين اهم معايير تصنيف السفينة ودرجتها، هو مدى توافرها على معايير السلامة البحرية، ومدى قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية وكل ذلك ياتي في شكل خبرات متتالية تبدأ منذ بناءها ويستمر الإشراف عليها ومراقبة سلامتها طوال حياتها البحرية عن طريق كشوفات دورية حول وضعيتها وصيانتها... إلخ.

إن الشهادة الممنوحة للسفينة بدرجتها تصنيفها، تعد قرنية على مدى صلاحيتها للملاحة البحرية غير أن هذه القرينة ليست مطلقة بل هي قرنية بسيطة قابلة لإثبات عكسها.

كما أن درجة السفينة لها أهمية في مجال التأمين البحري، إذ أن قسط التأمين يتأثر بدرجة السفينة زيادة ونقصانا، فقسط التأمين لسفينة من الدرجة الأولى أقل من قسط تأمين سفينة من الدرجة الثانية.

زيادة على ذلك فإن تصنيف درجة السفينة يلقي بالمسؤولية على شركات التصنيف في حالة خطئها في درجة السفينة إلا إذا أدرجت هذه الشركة في العقد بندا يعفيها من المسؤولية فإن القانون يعفيها من المسؤولية العقدية، غير أنه في حالة الغش فإنه تقوم المسؤولية التقصيرية بدلا من العقدية، خاصة إذا كان المضرور أجنبي عن العقد، فلا تستطيع شركة التصنيف أن تتملص من المسؤولية إتجاجه خاصة إذا أثبت خطأها.

**محاضرة الأسبوع الرابع: الدكتور/ فنطازي خيرالدين**

**الفرع الخامس**

**جنسية السفينة**

إن الجنسية بشكل عام عي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة، وبالنسبة للسفينة فإن المشرع الجزائري إعتبرها كالأشخاص ( الطبيعية والمعنوية ) هي الأخرى تتمتع بالجنسية وفي العموم تأخذ السفينة جنسية الدولة التي تم تسجيلها في موانئها.

وللجنسية أهمية بالغة في تحديد علاقات السفينة ومركزها القانوني وواجباتها داخل الدولة المناحة وكذا إتجاه الدول الأخرى، كما تمنحها الحق في رفع علم تلك الدولة، والإستفادة من الحماية لها.

**الفقرة الأولى**

**أهمية الجنسية للسفينة**

أبرز أهمية إكتساب السفينة لجنسية دولة ما، في ثلاث نقاط مهمة هي: حماية الدولة للسفينة (أولا)، حقوق وإلتزامات السفينة (ثانيا) والقانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على متنها (ثالثا).

**أولا: حماية الدولة للسفينة**

كما زاد نشاط السفينة زادت مخاطرها، خاصة تكون قد دخلت تحت سيادة دولة غير دولتها التي تحمل جنسيتها، فتكون عرضة لمخاطر من الدولة الأجنبية أو أشخاص أجانب تابعين لتلك الدولة، فيكون من الصعب عليها الإنفراد بالرد على تلك المخاطر، وهو الأمر الذي يستدعي تدخل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، بهدف حمايتها ومتابعة المسؤول عن الخطر أو الإعتداء ومقاضاته، وهذا يعد صورة من صور حماية الدول للسفن التي تحمل جنسيتها، فيكون المعيار القانوني المعتمد هو معيار الجنسية، فتمتد حماية الدولة لها أينما ذهبت حتى ولو كانت في عوض البحر أو داخل مياه إقليمية تابعة لدولة أجنبية.

**ثانيا: حقوق وواجبات السفينة**

إن أهم الحقوق التي تمنح للسفينة من طرف الدولة، هي حقوق رفع علم تلك الدولة بل ويعد رفع العلم في نفس الوقت إلتزاما وواجبا قانونا، وعليه فإن السفينة التي لا تحمل علم أية دولة، فإن هذا معناه أنها لا تنتمي لأية دولة ومن ثمة يحق لأية دولة أخرى أو أية جهة مصادرتها.

إن أهمية رفع السفينة لعلم الدولة التي تحمل جنسيتها: يميزها عن سفن القرصنة المجهولة الجنسية والتي عادة لا ترفع دولة ما، وهو الأمر الذي يعرضها للمتابعة البحرية وحرمانها من الحماية من أي دولة كانت، وتأتي عملية المصادرة كصورة من صور محاربة القرصنة البحرية.

أما في وقت الحرب فإن علم السفينة وجنسيتها تحدد واجبات السفينة وحقوقها إتجاه الدولة المارة بها، فإذا تبين للدولة الساحلية أن علم السفينة ينتمي لدولة معايدة، جاز لها مصادرتها في إطار غنيمة حرب، لكن يطرح التساؤل حول ما إذا كانت السفينة تحمل جنسية دولة معادية لكنها تحمل بضائع دولة محايدة ؟

إن هذه الحالة يسمح فيها القانون الدولي للدولة مصادرة هذه السفينة لدولة محايدة.

كما أن العكس صحيح، إذ أن الدولة لا تستطيع مصادرة سفينة تحمل علم دولة محايدة حتى ولو كانت تنقل بضائع دولة معادية لها تطبيقا للقاعدة الدولة المشهورة: ( العلم المحايد يحمي البضائع المعايدة ).