ثانيا : السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية :

السفينة هب الأداة الرئيسية التي تتم بها الملاحة البحرية و تدور حولها غالبية أحكامها و قد نظمها التشريع الجزائري البحري في **(المواد13-160)**، و في **(المواد 568- 886)**، و يقتضي التعرف على النظام القانوني للسفينة التطرق لتعريفها، و رغم أن السفينة من المنقولات ، إلا أنها تخضع لبعض القواعد المتعلقة بالعقارات ، بما يوجب بيان طبيعتها القانونية، كما لها حالة مدينة شأنها شأن الأشخاص تميزها عن غيرها من السفن ، بمعنى أن للسفينة إسم و موطن و حمولة و درجة و جنسية ، الأمر الذي يتعين معه التعرف على حالتها المدنية كما أنها تخضع لنظام إداري يفرض وجوب تسجيلها و رقابة الدولة عليها للتحقيق من سلامتها و في وجوب احتفاظها بمستندات و أوراق معينة (**تعرف بأوراق السفينة)** .[1] و لذلك كان لزاما دراسة السفينة كونها أهم أداة في الملاحة البحرية و ذلك بالتفصيل كالتالي:

1- ماهية السفينة:

أ- تعريف السفينة :

عرف المشرع الجزائري السفينة في **(المادة 13 من القانون البحري الجزائري)**على أنها: **" تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ".** [2]

وصفه السفينة بالعمارة البحرية أو الآلية العائمة يدل على أنه لا يعتبر أي جسم يتحرك في البحر سفينة ، و المراكب النهرية ليست سفن بإستعماله لفظ بحرية ، و منه نص على شروط اكتساب وصف السفينة .[3]

و بذلك يشترط لإعتبار المنشأة **" العائمة "** ، سفينة تمارس النشاط في البحر و تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، و التخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحة رئيسية أو مساعدة أو تبعية، أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية .[4] لذلك فإن حيلة السفينة مرتبطة بمدى بقائها صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد انتهاء صلاحيتها للملاحة تنتهي حياة السفينة .[5]

ب- ملحقات السفينة :

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها و استثمارها، فهي تعد جزءا منها ، كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه الملحقات ، و عليه وصف السفينة يشمل مجموعة الملحقات اللازمة لملاحتها و استغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه كالآلات و الصواري و القوارب و السلاسل ..... و هذا ما أكدته **(المادة 52 من القانون البحري الجزائري)** التي جاء فيها :**" تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق و الأدوات و عدة السفينة و الأثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري ".**[6]

و العبرة في إعتبار هذه اللواحق توابع السفينة كونها تخضع لنفس الأحكام القانونية التي تخضع لها السفينة كالبيع و الرهن أو التأمين إلا إذا وجد اتفاق يستبعد ذلك .[7]

2- الطبيعة القانونية و المدينة للسفينة :

أ- الطبيعة القانونية للسفينة:

لاشك في أن السفينة تعد بطبيعتها مالا منقولا فهي مال لكونها شيء مادي لا يخرج عن التعامل بطبيعته أو لحكم القانون ، و من ثم يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية كحق الملكية و غيره من الحقوق العينية الأخرى، و السفينة بوصفها مالا تعتبر من المنقولات المادية و هذا يتفق مع التعريف إليها للمنقول المحدد في **(المادة 683 من قانون المدني الجزائري)** ، فهي غير مستقرة بحيزها و غير ثابتة في حيزها و هي معدة بطبيعتها للانتقال دون تلف من مكان لآخر دون تلف، و لقد نص المشرع البحري على ذلك صراحة في **(المادة 56 من قانون البحري الجزائري):" تعد السفن و العمارات البحرية أخرى أموالا منقولة ...".**[8]

إلا أنه من جهة أخرى أعطى السفينة بعض صفات و إمتيازات العقار إذا اشترط إثبات التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي لدى الموثق وإلا كان التصرف باطلا ، و هو ما نصت عليه **(المادة 49 من القانون البحري الجزائري)** بقولها : **" ان العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفينة أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائل البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ."**[9]

إضافة إلى أن المشرع الجزائري قد قرر حقوق إمتياز على السفينة يترتب لموجبها صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة، و هو ما قررته أحكام **(المادة 72 من القانون البحري).** [10]

ما يمكن ملاحظته هو تلك الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة ، و يرد ذلك إلى أنها غالبا من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة ، و لها دور فعال في التجارة و الاقتصاد الوطني هذا ما دفع بالبعض لأن يطلق عليها عقارات الأرض. [11]

إن النظام القانوني الخاص بالسفينة يتضح من خلال ذلك النصوص القانونية التي يتضمنها القانون البحري من أحكام خاصة بها تختلف عن تلك التي تسري على المنقولات بصفة عامة، حيث أوجب هذا القانون إثبات كافة العقود المنشئة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي و إلا كان التصرف باطلا ، كما أنه لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة. [12]

إذن السفينة مال منقول ذات طبيعة خاصة يتميز بمركز قانوني خاص مما أدى إلى خضوعها لنظام قانوني يتشابه بشكل أكبر مع النظام القانوني للعقار أكثر منه مع ذلك الذي يخضع له المنقولات الأخرى.

ب- الحالة المدينة للسفينة :

- **<u>إسم السفينة :</u>**

يجب أن تحمل سفينة إسم يتميز عن غيرها من السفن الأخرى، و بعود الحق في تحديد إسم لها إلا مالكها، و مناط ذلك نص **(المادة 16 من القانون البحري الجزائري)** بنصها على الآتي: **" يجب أن تحمل كل سفينة إسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، و يختص مالك السفينة بإختيار إسمها "** ، غير أن مسألة إختيار إسم

السفينة من قبل المالك ، مقيدة بشرط موافقة السلطة الإدارية البحرية و هو الأم المطبق على حالة تغيير هذا الإسم أيضا، و هو ما جاءت به **الفقرة الثانية** من المادة المذكورة سالفا بقولها : **" ... و يخضع منح إسم السفينة و تغييره لموافقة السلطة الإدارية المختصة"** .[13]

و بجب أن يكتب إسم السفينة بلون مغاير للونها على مقدمة السفينة من الجانبين و على مؤخرة و بحروف عربية و لاتينية لا يقل عرضها عن 5 سم و أهمية إسم السفينة ، يظهر في عدة مواطن منها لتحديد شخصية السفينة عند تعاقد مالك السفينة مع الغير و كذلك يسهل للغير الرجوع إلى سجل السفينة في موطنها للإطلاع على الأعباء المتعلقة بها .[14]

- **<u>موطن السفينة :</u>**

يجب على كل سفينة أن تتخذ موطن لها ، و موطن السفينة هو الميناء الذي يتم فيه تسجيلها و لذلك يطلق عليه **" ميناء الربط "** ، و يختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال أو التجهيز حيث تباشر السفينة نشاطها ، بحيث يجب أن يوضع موطن السفينة بالإضافة إلى الإسم أسفل السفينة بكل وضوح . [15]

تتمثل أهمية تحديد موطن السفينة من الناحية العملية بإعتباره المكان الذي تسجل فيه السفينة حيث يسمح لها بالرجوع إلى سجل السفن الموجودة به ، للوقوف على ما يكون قد ورد على السفينة من تصرفات كالبيع أو الرهن.

و لتعيين موطن السفينة أهمية من حيث تحديد المحكمة المختصة و ذلك في حالة إرتكاب جرائم على ظهر السفينة ، إذ تعد للمحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها ميناء تسجيل السفينة هي المحكمة المختصة في نظر تلك الجرائم. [16]

- **<u>حمولة :</u>**

يقصد بحمولة السفينة طاقتها الداخلية أو سعتها الحجمية، ووحدة حمولة السفينة هي الطن الحجمي الذي يساوي **2.83 م^3** ، أي ما يعادل **100 قدم مكعب** ، و الحمولة نوعان : **الحمولة الكلية و الحمولة الصافية** ، الحمولة الكلية تشمل كامل السعة الداخلية للسفينة بما في ذلك الآلات الموجودة داخلها ، أما الحمولة الصافية تتمثل في سعة السفينة لنقل البضائع و المسافرين و لا تشمل الأماكن التي تشغلها التجهيزات و الملاحين الموجودين على متنها.[17]

و أما عن الغاية من وراء تحديد و حساب و قياس حمولة السفينة ، فهذا يساعد على تحديد مختلف الرسوم و المصاريف التي تفرض على السفينة أثناء عبورها ، بحيث ينبغي أن يتناسب مع الحمولة ، إضافة إلى أن قياس الحمولة يساعدنا على تقديم أجرة النقل و الشحن و التفريغ. [18]

- **<u>درجة السفينة :</u>**

تقدر درجة السفينة على ضوء كيفية بنائها و المواد التي استعملت في بنائها و تجهيزاتها و عمرها و مدى استيفائها لشروط السلامة .[19] حيث تقوم هيئات خاصة تسمى شركات الإشراف البحري أو شركات التصنيف السفن بوضع درجات أو مرتبات السفن بعدما تقوم هيئات الفحص و الإشراف بالفحص بواسطة خبرائها، من

أهم هذه الشركات شركة **" اللويدز الإنجليزية "**، و شركة **" فيرتياس الفرنسية" و هيئة البحرية الأمريكية،** بحيث اكتسبت هذه الشركات رغم أنها شركات خاصة سمعة مميزة و ثقة في مجال تقديم مرتبة السفن مما اضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفا بها ، إذ أن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات، يعد قرينة قانونية على صلابيتها للملاحة و إن كانت قابلة لإثبات العكس . [20]

و قد جدد **المرسوم 176/72 الصادر بتاريخ 1972/10/05** كيفية الإعتراف بالشركات التي تتولى تصنيف السفن الجزائرية، و ذلك بموجب قرار يصدر من الوزير المكلف بالنقل بناء على إقتراح مدير الملاحة البحرية بعد وضع طلب الاعتماد من هذه الشركات و قد صدرت بهذا الشأن 3 قرارات تؤهل أربعة شركات لها شهرة عالمية في مجال تصنيف السفن و درجة السفينة لها أهمية كبيرة في كل المعاملات التي ترد على السفينة و خاصة التأمين على هيكلتها . [21] فسفن الدرجة الأولى هي أكثر أهمية من السفن الدرجة الثانية مثلا ، و من ثم فإن التأمين على الأولى تكون أقساطه مرتفعة بالنسبة للثانية ...إلخ ، و عند تقدير درجة السفينة أو تصنيفها يؤخذ بعين الإعتبار مواصفاتها من حيث طريقة البناء و قوة الإحتمال و إستيفائها لشروط السلامة في البحار .[22]

- **<u>العلامات المميزة للسفينة :</u>**

لقد ألزمت **(المادة 27 من القانون البحري الجزائري)** كل سفينة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها ، تحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن و راياتها الوطنية و كذلك إلتزامات السفن الأجنبية في هذا المجال و ذلك في الفرض و الموانئ الجزائرية عمل بنص **(المادة 26 من القانون البحري الجزائري).** [23]