

المحور الثاني : النظام القانوني للسفينة

إذا كان القانون البحري هو مجموعة الواعد القانونية المنظمة للعلاقات الافراد والهيئات الخاصة وذلك بصدد القيام بالملاحة البحرية ، فان قواعده دائما تدور حول الوسيلة المستعملة في الملاحة البحري ألا وهي السفينة، والتي تعد الاداة الرئيسة للملاحة البحرية والمحور الذي تقوم عليه احكام القانون البحري.

لذلك اهتم المشرع الجزائري بها في القانون البحري وافرد لها بقسم خاص وقام بتأطيرها بنظام قانوني يميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات ، ولعل السبب في ذلك انها الالية الاكثر استعمالا في النشاطات التجارية البحرية، بالإضافة الى تكلفتها والتي يعجز الافراد في الغالب امتلاكها ، لذلك يقومون مجتمعين بالاستئجار فيها فحتى اصبح استئجار السفينة نشاط مهم تقوم به الدول المتقدمة والذي يساعدها على نقل بضائعها المصنعة الى دول العالم المحتاجة اليها، بالإضافة الى استعمالها في نقل المواد الاولية والخام من هذه الدول وبذلك اصبحت السفينة اداة ربط بين اقتصاديات الدول.

لذلك يتوجب علينا دراسة نظامها القانوني وذلك من خلال تعريفها وبيان حالتها المدنية وكيفية كسبها للجنسية بالإضافة الى التصرفات الواردة عليها.

اولا - تعريف السفينة : السفينة هي المركب الذي يطفوا ويسير فوق الماء، اما الفلك فهي السفن والغواصات التي تعبر البحار ، اذا السفينة هي اداة الملاحة البحرية ، وقد اختلفت التعاريف في صياغتها والألفاظ الدالة عليها إلا انها اتحدت في معناها ، فهناك من عرفها على انها " المنشأة التي تقوم او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد " ، في حين عرفها البعض على انها " كل منشأة تعمل او معدة للملاحة البحرية ولولم تهدف الى تحقيق الريح " غير ان معظم الفقه اجمع على تعريف شبه موحد وذلك بالقول ان السفينة هي " كل عائمة تقوم او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد سواء كانت تهدف الى تحقيق الريح او تخرج عن هذه الغاية " اما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرفها في المادة 13 ق بحري بأنها " كل عمارة بحرية او آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة اخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة "

من خلال التعاريف السابقة يتبين انه يجب ان تتوفر شروط معينة في المنشأة العائمة حتى

يطلق عليها وصف اسم السفينة وهذه الشروط هي:

- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

- ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية

- الاعتياد على الملاحة البحرية

1- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية : لا يكفي لكي تكتسب العائمة او المنشأة وصف السفينة ان تكون قادرة على ان تطفوا على سطح الماء ، بل يجب ان تكون قادرة على الحركة لوحدها وبوسائلها الخاصة ، أي انها تكون مستقلة في سيرها في البحر ، فإذا انتفى هذا الشرط بالرغم من تشابه المنشأة في الشكل والتجهيز فان وصف السفينة تنتفي عنها ، لذلك لا تعد سفن الفنادق العائمة والأحواض البحرية او المنشأة المخصصة لاستخراج البترول وكل هذه المنشآت تخرج بحسب الفقه عن وصف السفينة .

كما ان المنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة البحرية ويزول عنها هذا الوصف اذا فقدت هذه الصلاحية ، كما لو اصبحت في حادث بحيث لم تعد قادرة على الابحار ، غير ان المشرع الجزائري حسب المادة 13 ق بحري اعتبر السفينة كل عائمة بحرية تقوم بالملاحة البحرية بوسيلتها الخاصة او عن طريق قطرها بسفينة خاصة ، وهذا يعني انها تستعين بقوة خارجية لحركتها وهذه وجهة نظر المشرع الجزائري خاصة به .

2- ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية : تكتسب المنشأة وصف سفينة بمجرد تمام بناؤها على نحو يجعلها قادرة على القيام بالملاحة البحرية حتى قبل نزولها الى البحر وهذا متى تم تخصيصها فعلا للملاحة البحرية ، ولا تتحقق صفة السفينة على المنشأة او تنتفي عنها وقت انشائها فهذا الوصف يكتسب بحسب الغرض الذي تحققه وليس بحسب الغرض الذي انشئت لأجله ، وترتبا على ذلك فإذا كانت المنشأة التي اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة البحرية إلا انها لم تباشر هذا النوع من الملاحة بل باشرت الملاحة النهرية او الداخلية ، فان ممارستها لهذا النشاط يرفع عنها وصف السفينة ويضفي عليها وصف المركب من اول رحلة نهريّة تقوم بها .

اما اذا كانت المنشأة التي اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة النهرية او الداخلية ولكنها عدلت عن هذا التخصيص وباشرت الملاحة البحرية على وجه الاعتياد فان ممارستها لهذا النشاط يرفع عنها وصف المركب ويضفي عليها وصف السفينة ، اما عن المنشأة وهي في طور البناء فلا تكتسب وصف السفينة ولو كانت مخصصة للملاحة البحرية ، وان كان القانون البحري يعاملها معاملة السفن ، غير ان المشرع الجزائري خرج عن هذا المفهوم وافر جواز

توقيع تامين ايضا تحكمه احكام التامين البحري على منشأة قيد البناء وبذلك يمكن القول ان
المشرع الجزائري اخذ بمفهوم الغرض المخصص للبناء واتجاه السفينة في تحقيق ذلك .

3- الاعتياد على الملاحة البحرية : اذا كانت العائمة تقوم بالملاحة البحرية فعلا فيجب لكي
تكتسب وصف السفينة ان تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد أي التكرار و الانتظام ،
فإذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية بشكل معتاد تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت
احيانا برحلات نهريّة او داخلية، لذلك تخرج المنشأة التي تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانئ
او بداخله في طائفة السفن حتى ولو قامت برحلة بحرية كون نشاطها الملاحي يفتقد الى عنصر
الاعتياد.

وإذا كانت المنشأة تقوم بملاحة مختلطة فالعبارة في وصفها هو النشاط الغالب تطبيقا
لقاعدة الفرع يتبع الاصل في الحكم، فبالنسبة الى السفينة التي خصصت للملاحة البحرية بشكل
معتاد ثم تحولت الى فندق عائم زال عنها وصف السفينة من وقت توقفها نهائيا عن مباشرة
الملاحة البحرية، على انه اذا عادت وقامت بالملاحة البحرية مرة اخرى وبصفة معتادة عاد لها
وصف السفينة، اذا المقصود بالتخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد هو ان صفة
السفينة تظل لاصقة بالمنشأة طالما انها تقوم بالملاحة البحرية بشكل منتظم ومستمر.

ملاحظة مهمة : اجمع الفقه ان وصف السفينة المعني باحكام القانون البحري لا يقتصر فقط
على هيكلها او جسمها بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت
متصلة بجسم السفينة او منفصل عنها ، فإذا بيعت السفينة او رهنت او يشملها تامين او ترتب
عليها دين فانه يشمل تلك التصرفات كل الملحقات التابعة للسفينة ولو لم يكن اتفاق صريح
يقضي بفصل الملحقات عن الهيكل ، وتمثل الملحقات في الالات والمعدات الضرورية للملاحة
،قوارب النجاة ، اجهزة الراديو، الرافعات المخصصة للشحن والبضائع وتفريغها (نص المشرع في
المادة 20 ق بحري على انه " جميع التوابع والأشياء التابعة للسفينة ملكا للمشتري " .

ثانيا - الطبيعة القانونية للسفينة

من المعروف ان الاموال نوعان اموال منقولة وأموال عقارية ، اما بالنسبة للسفينة فإنها
تعد من الاموال المنقولة ، ذلك انه يتم نقلها دون تلف كما انها مستقرة او ثابتة وهي تجوب
البحار وأنها معدة مسبقا بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر ولا يترتب عن هذا الانتقال أي تلف
وهذا حسب المادة 683 ق مدني التي نصت على انه " كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا
يمكن نقله دون تلف فهو عقار وكل ماعدا ذلك من شيء فهو منقول "

لكن بالرغم من اعتبار السفينة من الاموال المنقولة فإنها تشبه احكام العقار وذلك في

الاتي :

- ان السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، حتى وان كانت القاعدة تكون في المنقول بالتراضي إلا ان السفينة لا يتم نقلها الا بسند رسمي وهذا ما نصت عليه المادة 49 ق بحري بقولها " ان العقود المنشئة والناقلة او المسقطة لحق الملكية او الحقوق العينية الاخرى المترتبة على السفن او حصصها يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق "

- ان رهن السفينة يخضع لنفس احكام رهن العقار فهي ترهن رهنا رسميا حيث تبقى في حيازة صاحبها

- حق الامتياز على السفينة يخول لصاحبه حق التتبع في أي يد كانت

- الحجز على السفينة يكون اقرب للحجز على العقار من الحجز على المنقول

ورغم هذا التشابه غير انها تختلف عن العقار في:

- لا تخضع السفينة لحق الشفعة

- اذا اوصى شخص بجميع منقولاته لشخص اخر فان الوصية تشمل السفينة .

ونظرا الى ان السفينة تخرج عن القواعد العامة المقررة للمنقول وتقترب من العقار في

مسائل معينة ، كما انها تتمتع بعناصر تحدد ذاتيتها تشبه الى حد كبير العناصر التي يتميز

الاشخاص عن بعضهم البعض، حتى ان جل التشريعات اضفت عليها صبغة الشخصية

القانونية وهو امر تقتضيه الضرورة العملية ، وقد اعتبر الفقيه ريبير السفينة شخصا معنويا

لأنها تولد بالبناء كما تؤسس الشركة ولها اسم وموطن وجنسية وتنقضي بالتحطم او بالفقدان

اذا مضت عليها المدة المحددة قانونا.

لذلك فان السفينة لها طبيعة قانونية خاصة أي انها منقول ذو طبيعة خاصة، ومرد

هذا الوصف الى انها من المنقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور اساسي في مجال التجارة

والاقتصاد الوطني والعالمي حتى ان البعض يطلق عليها وصف عقارات البحر وذلك للتشابه

الكبير بين الاحكام المنظمة للسفن وتلك الخاصة بالعقار.

ثالثا : الحالة المدنية للسفينة

ان ما يميز السفينة عن سائر المنقولات العادية الاخرى هو ان لها وسائل تعين ذاتية تكفل تحديد كل سفينة تحديدا يميزها عن سائر السفن الأخرى وهذه العناصر الذاتية يجعلها تختلف عن الاشخاص والأموال ليتسنى لها تأدية وظيفتها البحرية، وهذه العناصر يطلق عيها بعض الفقه الحالة المدنية للسفينة والتي تتمثل في ، الاسم ،الموطن ، الدرجة ، الحمولة ، والجنسية والتسجيل ، وحسب المادة 14 ق بحري التي نصت على انه " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

1- اسم السفينة: يجب ان يكون للسفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن وهذا ما نصت عليه المادة 16 ق بحري بقولها " يجب ان تحمل كل سفينة اسم يميزها عن العمارات البحرية الاخرى ، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها ويخضع اسم السفينة وتغييره بقرار من الوزير المكلف بالبحرية " كما هو الشأن بالنسبة لتسمية الشركات، وإذا كان الشخص حرا في اختيار اسم السفينة التي يملكها إلا انه يجب مراعاة شرطين اثنين هما :

- ألا يكون قد سبق اطلاقه على سفينة اخرى

- ألا يكون مخالف للنظام والآداب العامة

لذلك فان المشرع الجزائري اخضع منح اسم السفينة الى السلطة البحرية المختصة، والهدف من هذا الاجراء هو ضمان عدم تكرار الاسماء التي تحملها السفن على الاقل في الجزائر، لذلك يتعين ان يوضع اسم السفينة على مقدمتها وعلى كل طرف منها ويكون اسم ميناء التسجيل موضوعا تحت اسمها الوارد في مقدمتها وهذا ما نصت عليه المادة 17 ق بحري بقولها " يجب ان يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه " وهذا حتى يتم التعرف عليها بسهولة .

ملاحظة مهمة : اصدر المشرع الجزائري قرار صادر في 05 افريل 1989 والذي يحدد شروط منح اسماء السفن وحسب المادة 10 منه نصت على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص ب:

(اسماء الشهداء والشخصيات الوطنية - الجبال الجزائرية - المناجم الجزائري - الويديان الجزائرية - الاسماك)

2-موطن السفينة: من العناصر المكونة لشخصية السفينة هو ان يكون لها موطن قانوني ، وموطن السفينة هو الميناء الذي تم تسجيلها فيه ، وتحديد موطن السفينة مرهون بإرادة مالك السفينة طالما له ان يختار الميناء الذي يسجل فيه السفينة، لذلك قد يكون ميناء التسجيل

غير ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه نشاطها، وللسفينة موطن واحد محدد فلا يجوز لها ان تتخذ اكثر من موطن ولا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر اجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل لكتابة موطن السفينة تحت اسم السفينة وفي مقدمتها تحت اسمها وذلك في مقدمتها السفينة حسب ق بحري ، وتظهر اهمية تحديد موطن السفينة في حالات وهي :

- تختص المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل للنظر في الجرح والمخالفات التي تقع على ظهرها

- يستطيع الشخص الذي تعامل مع مالك السفينة معرفة التصرفات الواردة عليها ، وذلك من خلال الاطلاع على سجل السفينة الموضوع لدى مصلحة التسجيل البحري ومعرفة حالة السفينة كالرهن والبيع.

3- حمولة السفينة : نصت المادة 18 ق بحري على انه " ان حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها " ، ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية وتقاس بالطن الحجي (1طن حجي = 2.83 م³)
والحمولة نوعان :

ا - الحمولة الاجمالية : ويقصد بها فراغ السفينة أي سعتها الداخلية ويضاف اليها المنشآت القائمة على سطحها أي الابعاد الحقيقية للسفينة.

ب- الحمولة الصافية : وهي مقدار الفراغ المخصص فعلا لنقل البضائع والأشخاص اذن يمكن القول ان الحمولة الاجمالية تعبر عن ابعاد السفينة بينما الحمولة الصافية تعبر عن طاقة السفينة المخصصة للاستغلال التجاري ، هذا وتكمن اهمية تحديد الحمولة في :

- الرسوم المستحقة لسلطات الموانئ يكون على حساب قيمة الحمولة لكل سفينة

- رسوم العبور والإنقاذ والقطر والإسعاف يكون حسب الحمولة

-تتخذ الحمولة اساسا لتحديد مسؤولية مالك السفينة في تعويض الاضرار

- لتقدير التعويض المستحق عن التأخير في عملية الشحن اة التفريغ يكون ايضا حسب الحمولة

- لتقدير اجرة النقل في حالة كان ايجار السفينة لمدة معينة

- اضافة الى معرفة حجم وأهمية الاسطول البحري الذي تملكه الدول .

4- درجة السفينة : لسفينة درجة او مرتبة تمنح لها وفقا لمعايير محددة في كيفية بنائها ومواصفاتها ومدى استيفائها لشروط السلامة ، وبالتالي فان السفن تتدرج في المراتب حسب الدرجة التي تملكها، ولدرجة السفينة اهمية كبيرة في تحديد ذاتيتها فهي:

- بقدر الدرجة يكون تقدير قيمتها الاقتصادية

- محل اعتبار عقد ابرام العقود كالبيع والتأجير والنقل والتأمين فكلما كانت درجة السفينة اكبر كانت الخدمات احسن وكان التأمين أقل لان السفن ذات الدرجة الاعلى قادرة على مواجهة الاخطار البحرية ومن ثم فان فرص الخطر تقل لذلك فان قيمة التأمين تكون اقل .

رابعا : جنسية السفينة

اذا كانت العناصر المكونة للحللة المدنية للسفينة التي تم ذكرها تمكن من تحديد وتميز السفينة عن غيرها من المنقولات الاخرى وتميزها ايضا عن غيرها من السفن فان ذلك يكون داخل دولتها وفي مياهها الإقليمية اما وأنها تقوم بصدد الملاحة في اعالي البحار وتنقل بين الموانئ الدولية فان هناك عنصرا مها في تحديد ذاتيتها على المستوى الدولي الا وهو الجنسية. حيث ان السفينة تمارس نشاطها في مياه دولية لا تخضع لسيادة أي دولة .

اذا السفينة تمارس نشاطها وأعمالها بالانتقال من دولة الى اخرى لذلك فهي تحتاج الى حمل جنسية دولة ما، وذلك بهدف الحصول على حماية الدولة التي تنتمي اليها ، ففي هذه الحالة تعتبر السفينة امتداد لسيادة الدولة على اقليمها ومن جهة اخرى تحديد الاختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تقع عليها.

لذلك لا يكفي تسجيل السفينة في ميناء الدولة التي تنتمي اليها بل يجب اعطاؤها جنسية وذلك حتى يتسنى معرفة الدولة التي تنتمي اليها ، وإذا كانت السفينة لا تملك جنسية فإنها تعتبر في حالة قرصنة وهي بذلك تعد عدوا مشتركا لجميع الدول ، كما انه للسفينة جنسية واحدة فلا يمكنها ان تحمل اكثر من جنسية وذلك حتى لا تخضع لأكثر من نظام قانوني او لإشراف اكثر من دولة ، غير ان الامر يختلف انه يمكن لكل دولة وضع شروط خاصة بها لمنح السفينة جنسية ولعل جل التشريعات اتحدت في فرض شروط وهي :

- شرط البناء الوطني

- شرط الملكية الوطنية

- شرط التسجيل الوطني

- شرط الطاقم الوطني

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه قد اشترط لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية ان تكون - ملكا تاما لشخص طبيعي او معنوي من جنسية جزائرية

- ان يكون طاقم السفينة يتكون من بحارة جزائريين بنسبة تحددها السلطة الادارية البحرية المختصة

- شرط التسجيل الوطني (أي مسجلة في دفتر تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية)

1: شروط اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة

تختلف الشروط التي تضعها الدول لاكتساب السفينة لجنسيتها وذلك باختلاف الظروف الاقتصادية(حق التملك) والصناعية (البناء والتصنيع) والخبرات الفنية (كفاءة البحارة)

ا- شرط البناء الوطني : تأخذ بهذا الشرط الدول المتقدمة والتي تقوم ببناء السفن في مصانعها، اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه لم يشترط ان تكون السفينة (مبنية ، أي مصنوعة في الجزائر) لأنها لا تتوفر على امكانيات صناعة السفن.

ب- شرط الملكية الوطنية :

بصدور القانون البحري وبعد تعديله ب 98-05 فانه حسب المادة 28 منه فان المشرع

اشترط لمنح السفينة الجنسية الجزائرية وجب ان تكون هذه الاخيرة :

- مملوكة 100% لشخص طبيعي من جنسية جزائرية

- اما اذا كان الشخص اعتباري (شركة اشخاص) فيجب ان يكون الشركاء المتضامنون من جنسية جزائرية (لان الشريك مسؤول مسؤولية تضامنية ومطلقة عن الشركة)

- اما اذا كانت الشركة شركة اموال فيجب ان يكون المالكون لأغلبية الحصص من جنسية جزائرية

- بالنسبة اذا كانت الشركة شركة المساهمة فيجب ان يكون الرئيس المدير العام وأغلبية اعضاء مجلس الادارة وأغلبية المالكون لرأسمال الشركة جزائريين

- اما اذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة اشخاص وجب ان يكون اغلب المالكين للحصص اشخاص متمتعين بالجنسية الجزائرية.

ج- شرط الطاقم الوطني : نصت المادة 413 ق بحري على انه " يجب ان يتكون مجموع افراد الطاقم من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية تحديد نسبة من البحارة الاجانب

لخدمة السفينة الجزائرية "

ولعل السبب في هذا الشرط هو حماية اليد العاملة الجزائرية ، اما الاستعانة بالأجانب ففي وقت الحاجة والضرورة فقط وبترخيص من الوزير المعني بقطاع البحرية ، ذلك انه في حالة كان الطاقم كلهم من جنسية جزائرية فإنهم يخلصون العمل والدفاع عن مصالح دولتهم .

د- شرط التسجيل الوطني : ان جل التشريعات اشترطت لمنح السفن جنسيتها يجب ان تكون مسجلة في احدى موانئها وهو ما اخذ به المشرع الجزائري، فانه بالإضافة الى الشرطين السابقين فانه يتوجب على السفينة التي تتمتع بالجنسية الجزائرية ان تكون مسجلة في احدى الموانئ الجزائرية وذلك بناء على طلب مالك السفينة ، لذلك لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن اذا كانت هذه السفينة مسجلة في دفتر أجنبي وحسب المادة 34 التي نصت على انه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الادارية البحرية المختصة " ان هذه الشروط التي تم ذكرها والتي تضمنتها احكام المادة 28 من ق بحري 05-98 هي شروط ابتداء وبقاء، فمتى كانت هذه الشروط متوفرة حصلت السفينة على الجنسية الجزائرية ومتى تم فقدانها فقدت الجنسية الجزائرية

ملاحظة مهمة : حسب المادة 30 ق بحري يدرج على شهادة الجنسية ما يلي :

- اسم ونوع ومواصفات السفينة
- اسم صاحبها مالك السفينة ومجهزها (المالك هو صاحب السفينة ، والمجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض)
- مكان تسجيلها
- جميع المعلومات المبينة على سجل القيد (المادة 35 ق بحري)
- وفي حالة تعديل احدى المعلومات والبيانات فان شهادة الجنسية تعدل وتجدد (المادة 31 ق بحري)

2- الآثار المترتبة على اكتساب السفينة لجنسية دولة ما :

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة ما آثار تتمثل في

- المزايا الممنوحة للسفن الوطنية
- رقابة الدولة وإشرافها على السفن الوطنية
- معرفة القانون الواجب التطبيق وذلك بسبب استغلال السفينة للملاحة البحرية
- 1 - المزايا الممنوحة للسفن الوطنية : تمنح الدول عادة السفن التي تحمل جنسيتها بعض المزايا دون السفن الاجنبية والتي تتمثل في :

- تتمتع السفن الوطنية بحماية الدولة في اقليمها وفي اعالي البحار ، كما انها تتمتع بحماية ومساعدة قنصليتها في المياه الاقليمية الاجنبية مكان تواجد القنصلية.
بالنسبة للمزايا الاقتصادية فتتمثل في تسخير موانئها ومياهها الاقليمية سواء كانت للملاحة التجارية او الصيد البحري او المساعدة والقطر.
وهذا ما نصت عليه المواد التالية من ق البحري الجزائري:

حيث نصت المادة 166 على انه " تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للسفن الجزائرية " ، اما المادة 167 فنصت على انه " تخصص المياه الاقليمية للملاحة المساعدة للسفن الجزائري " بينما المادة 169 فقد نصت على انه " تخصص ملاح الاقليمية لرجال البحر والسفن الجزائرية " كما قد تشترط الدول على الاجانب وجوب الحصول على رخصة مسبقة من السلطات الادارية البحرية المختصة في حال استعمال سفن النزهة المملوكة لهم في المياه الاقليمية الجزائرية.

ب- رقابة الدولة وإشرافها على السفن الوطنية : حتى تتمكن الدولة من اخضاع السفينة لرقابتها وذلك عن طريق نظام التسجيل والتحقق من توافر الشروط التي تضمن سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة البحرية والقيام بالتفتيش الدوري وإلزامها بحمل الاوراق المفروضة عليها، وتمتد الرقابة ايضا على السفن الاجنبية التي تستعمل مياهها الاقليمية وموانئها لرسوا فيها، وقد نصت على ذلك معاهدة لندن الخاصة بسلامة الارواح وخطوط الشحن المبرمة سنة 1918 وقد انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم 63-345 في 11 سبتمبر 1963.

ج - معرفة القانون الواجب التطبيق : للجنسية اهمية كبيرة في حالة تنازع القوانين التي تنشأ بسبب استغلال السفينة للملاحة البحرية خاصة في اعالي البحار، حيث تكون بمنأى عن سلطة او قانون أي دولة، لذلك وجب التفرقة بين المواد الجنائية والمدنية :

ج-1 / في المواد المدنية : اذا كانت السفينة تابعة للدولة ومخصصة للحرب او خدمة عامة فإنها تعتبر ممثلة لسيادة دولتها ، لذلك فان ما يقع عليها من جرائم فانه دائما يطبق قانون علم السفينة ، سواء كانت السفينة في عرض او المياه الاقليمية لدولة اخرى .

اما اذا كانت السفينة خاصة تقوم بالاستغلال التجاري او الصيد او النزهة وسواء كانت مملوكة لأشخاص او شركات (شخص معنوي خاص او عام) فإذا وقعت الجريمة على ظهرها في المياه الاقليمية لدولتها او اعالي البحار فإن القائمون المختص هو قانون دولتها (علم السفينة) لأنها تعد امتداد لسيادتها.

غير ان الامر او الاشكال يثور اذا كانت السفينة تقوم بالاستغلال التجاري ومملوكة لأشخاص عامة او اعتبارية او خاصة وتقع الجريمة على ظهرها في المياه الاقليمية لدولة الاخرى غير التي تحمل جنسيتها فيكون بذلك تنازع القوانين أي القانون يطبق علم السفينة او قانون الدولة التي وقعت الجريمة في اقليمها.

وقد ذهبت بعض التشريعات الى ان الاختصاص فينعقد في الاصل الى قانون علم السفينة وبعض الاخر الى قانون الدولة التي وقع في اقليمها الجريمة، ففي بريطانيا يقضي القانون باختصاص المحاكم البريطانية بالنظر في الجرائم التي ترتكب على المياه الاقليمية بغض النظر عن جنسية السفينة ، اما في فرنسا فينعقد الاختصاص للمحاكم الفرنسية في ثلاث حالات :

- اذا ارتكبت الجريمة من فرنسي او على فرنسي

- اذا امتدت الجريمة الى التراب الفرنسي

- اذا طلب الربان المساعدة من السلطات الفرنسية او قنصل الدولة التابعة له السفينة والموجود في فرنسا

ج- 2 / في المواد المدنية : بالنسبة الى المنازعات التي تقع في اعالي البحار يطبق قانون علم السفينة على كل التصرفات والوقائع على ظهر السفينة ، في المياه الاقليمية لدولة اجنبية : فيثور التنازع منها بين قانون علم السفينة والقانون الاقليمي وهنا هل يتنازع يتوقف فحص كل حالة على حدى وتحديد القانون الواجب التطبيق.

بالنسبة للمشروع الجزائري في دعوى التعويض : وحسب المادة 287 ق بحري فانه تخضع النزعات المتعلقة بالتعويض عن الاضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار

ا- للقانون الجزائري اذا كان حاصلًا في المياه الاقليمية الجزائرية

ب-- القانون المحكمة المختصة في النزاع اذا وقع التصادم في عرض البحر

ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته اذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية ومثال ذلك (الشخص على شخص يطبق نفس قانون الدولة ، وهو ما اخذ به المشروع الفرنسي)

3- اثبات جنسية السفينة : الزمت اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لسنة 1958 " ان كل سفينة تجوب البحار يتوجب عليها رفع علما يحدد جنسيتها " ، لذلك فان علم السفينة هو الوسيلة المادية التي تثبت هوية السفينة ، وبالمقابل فان السفن التي لا تحمل علم في اعالي البحار تعد سفن قرصنة.

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه نص في المادة 27 من ق بحري جزائري على انه " ان الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهونا بالحصول على الجنسية الجزائرية " بمعنى ان العلم الجزائري الذي ترفعه السفن دليلا على جنسيتها الجزائرية، وان العلم الجزائري لا ترفعه إلا السفن المسجلة في الجزائر ، ولا تسجل في الجزائر إلا السفن الجزائرية . ورغم ان اثبات جنسية السفينة بالعلم الذي تحمله لكن هذه قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، فالعلم ليس إلا دليلا ظاهر فهو ليس دليل قطعي فقد ترفع السفينة علم غير علم الدولة التي تكتسب جنسيتها لأي سبب من الاسباب، لذلك فقد اشترط المشرع الجزائري ان تكون هناك وثيقة الجنسية والتي هي عبارة عن سند تصدره السلطة الادارية البحرية المختصة وهي وثيقة قد يطالب بتقديمها الربان في أي ميناء اخر وطني او اجنبي .

كما لزم المشرع الجزائري الربان الذين يقودون السفن الجزائرية برفع الراية الوطنية وهذا ما نصت عليه المادة 254 ق بحري جزائري على انه " ينبغي على السفن الجزائرية رفع الراية الوطنية " كما ان الحق في رفع الراية الوطنية مرهونا بالحصول على الجنسية الجزائرية ، ونظرا الى اهمية رفع العلم على السفينة الجزائرية فان المشرع الجزائري يعاقب كل ربان لا يقوم بهذا العمل وهذا ما نصت عليه المادة 505 ق بحري جزائري بقولها " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 الى 100.000 د ج كل ربان لا يرفع او لا يضع العلم الجزائري على السفينة وذلك بحسب النموذج والطريقة المنصوص عليها "

كما نص القرار الوزاري 336 الصادر في 15 اوت 1973 والذي يحدد الشروط والظروف التي يتم فيها رفع الراية الوطنية وهي :

- يلزم السفن الوطنية برفع الراية الوطنية عند دخول الميناء والخروج منه وعند ملاقة السفن العسكرية مهما كانت جنسيتها

- يلزم السفن الاجنبية عند دخول الميناء رفع العلم الجزائري على مقدمتها من الامام وعند الخروج من الميناء فانها تضع العلم الجزائري خلفها (أي وراء ظهرها)

خامسا : تسجيل السفينة

تضع معظم التشريعات تنظيما خاصا لتسجيل السفن في سجلات خاصة، وهذا نظرا لما يحققه هذا التسجيل من مراقبة الدول لاستيفاء السفن التي ترفع علمها الوطني الى شروط الجنسية وتعيينها تعيينا كافيا فضلا عن تحقيق شهر ما يرد على السفن الوطنية من تصرفات، لذلك أي تسجيل السفن في المواد 34 و48 الى ق بحري جزائري ، والمقصود بتسجيل السفينة

هو تدوين البيانات الخاصة بها وما يرد عليها من تصرفات في سجل تخصصه الدولة لهذا الغرض، وهذا مهما كانت نوع الملاحة ويعد التسجيل وجوبي على كل مالك سفينة.

1- اهمية تسجيل السفينة : للتسجيل اهمية تتمثل في :

- يعتبر التسجيل بمثابة المرآة العاكسة الصادقة عن وضعية السفينة
- يُمكنُ التسجيل الدولة مكن حصر عدد السفن التابعة لها وفرض رقابتها عليها وإيثارها بكافة المزايا والحماية الازمة لها

- اما بالنسبة للاسخاص فيمكن لكل ذي مصلحة ان يتعرف على مركز السفينة والكشف ما يرد عمها من تصرفات وما يثقلها من رهون.

2- شهادة التسجيل : بعد تسجيل السفينة فإن الادارة البحرية المختصة تسلم لمالك السفينة شهادة مشتملة على كافة البيانات الخاصة بالسفينة وتعد الوثيقة الاساسية التي تؤكد اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية ، هذا ويعد التسجيل امر وجوبي لذلك نص المشرع في المادة 34 ق بحري جزائري على انه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل جزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الادارية البحرية " ، ويترتب على عدم تسجيل السفينة اجراءات نصت عليها المادة 511 ق بحري جزائري بقولها " يعاقب بغرامة مالية من 20.000 الى 50.000 دج كل مالك سفينة يسهى بوجه خاص على ما يلي :

لم يسجل السفينة في دفتر الترقيم السفن او شطبها من هذا الدفتر في الاجال المنصوص عليها،

- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم او شطب السفينة من دفتر الترقيم ،
- اعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغيرات في ملكية السفينة او استعمالها في الاجال المنصوص عليها "

بالإضافة الى انه لا يمكن تسجيل السفينة الاجنبية في دفتر التسجيل الجزائري وذلك قبل شطبها من سجل الدولة القادمة منها .

ويدرج على شهادة التسجيل حسب المادة 30 ق بحري جزائري مايلى :

- اسم ونوع ومواصفات السفينة
- اسم صاحبها مالك السفينة ومجهزها (المالك هو صاحب السفينة ، والمجهز هو كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض)
- مكان تسجيلها

- جميع المعلومات المبينة على سجل القيد (المادة 35 ق بحري)
وفي حالة تعديل احدى المعلومات والبيانات فان شهادة الجنسية تعدل وتجدد (المادة 31 ق بحري)
- 3 - شطب السفينة : نصت المادة 37 ، 38،39،40،41 عن الحالات الي يتوجب فيها شطب السفينة من السجل الخاص بالسفن وهذه الحالات هي :
 - اذا غرقت او تحطمت او تلفت
 - اذا فقدت واعتبرت مفقودة وذلك اذا اقضت 03 اشهر على تاريخ وصول الاخبار الاخيرة من السفينة
 - اذا كانت غير قابلة للتصليح او لا تتحمل التصليح او كانت كلفة التصليح اكبر بكثير من قيمة السفينة
 - اذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة
 - اذا فقد خاصية السفينة ، أي اذا استعملت للملاحة الداخلية او تحولت الى فندق او مستشفى
 - اذا بيعت للخارج فان السفينة تشطب من السجل
- وما يمكن الاشارة اليه ان دفتر التسجيل موضوع في متناول الجمهور ويستطيع الاشخاص المعنيين بهذا الشأن ان يطلبوا من امين السجل شهادات قيد او ملخص عن حالة السفينة
- 4- اثار التسجيل : يترتب على تسجيل السفينة اثار لعل اهمها :
 - يعد التسجيل الوثيقة الأساسية التي تؤكد اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
 - ان شهادة التسجيل تعين السفينة تعينا كاملا وتحدد ذاتيتها
 - من خلال التسجيل تظهر التصرفات والأعباء الواردة على السفينة.