

النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري

الباحث/ وناسة بوخيس

ولاية وهـران

مقدمة

إنّ دراسة النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري لا بد أن تتم من خلال البعد الداخلي الذي ينظمه أساسا القانون البحري ومختلف القوانين الداخلية التي لها علاقة به، وكذلك من خلال البعد الدولي الذي ينظم السفينة في ظل الاتفاقيات الدولية وأحكام القضاء الدولي.

فبين هذين البُعدين حاول المشرع الجزائري وضع نظام قانوني للسفينة دقيق وواضح بحيث يكون النشاط البحري أكثر انفتاحا على الاستثمار الخارجي وفي نفس الوقت لا يمكنه الإفلات من الرقابة الوطنية نظرا لأهمية الأسطول البحري في إضفاء هيبة وقوة للدولة ومساهمة في تدعيم الاقتصاد الوطني.

فبين مطرقة الاتفاقيات الدولية وسندان المصلحة الوطنية صدر القانون البحري الجزائري بقواعد صارمة وإجراءات واضحة لحماية حقوق الأطراف نظرا لما يشوب النشاط البحري من مخاطر.

وتبرز أهمية النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري في كون السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الوقائع و القانون الواجب التطبيق، و خصوصا القانون البحري الذي يتميز بقواعد صارمة قد تسبب ضررا للأطراف إذا أسيء تطبيقه، كما يضم قواعد أكثر مرونة واستثناءات عن القواعد العامة قد تدفع بالمتحايين إلى الدفع بها قصد التنصل من مسؤولياتهم، لذا اهتم المشرع الجزائري بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة و تنظم هذا الكيان في إطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات.

وقبل التطرق إلى هذه النصوص بالتفصيل والتحليل لا بد من عرض مفهوم السفينة في الفقه والتشريع الدوليين.

مفهوم السفينة في الفقه والتشريع الدوليين:

إنّ تعريف السفينة أمر حديث العهد والظهور إذا ما قارناه بظهور السفينة ذاتها إلى الوجود، فالسفينة بالمفهوم الكلاسيكي وفق ما يتبادر للأذهان من أول وهلة هي تلك المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص أو بضائع أو كلاهما معا.

غير أن الثورة الصناعية في أواخر القرن 16، وما تلاها من ثورة علمية وتكنولوجية وظهور طاقات جديدة أفرغ المفهوم الكلاسيكي من محتواه، إذ ظهرت منشآت جديدة تختلف اختلافا جوهريا عن السفينة المتعارف عليها من حيث الشكل والطاقة المستعملة والقدرة على أداء وظائف أخرى غير التنقل على المساحات المائية، و أمام هذا التحول الكبير في المفاهيم يكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شغورا في كثير من التشريعات البحرية الداخلية، تاركا المهمة للفقه والقضاء، غير أن معظم الفقه لم يعن هو الآخر بوضع تعريف لها قدر عنايته ببيان عناصرها القانونية⁽¹⁾ وذلك استنادا إلى ما ورد بهذا الخصوص في التشريعات الداخلية أوالاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الصدد أكثر من عنايته بتعريفها أو بإضفاء صفة السفينة على بعض الأشياء والأموال، أو بالترقية بين السفن فيما بين أنواعها، أو بين السفن الوطنية أوالسفن الأجنبية؛ وعليه سوف يتم التطرق للعناصر القانونية للسفينة بعد سرد مختلف التعريفات.

فورد اتفاق بين الفقهاء على أن "السفينة هي كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"⁽²⁾، و"السفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"⁽³⁾.

كما ورد أنّ هناك جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا، إنّما أضاف عنصرا جديدا بقوله: "السفينة هي منشأة قادرة على

مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية⁽⁴⁾.

أما في ظل قواعد القانون الدولي فإنّ الاتفاقيات العامة و في مقدمتها اتفاقية جنيف لعام 1958م واتفاقية قانون البحار لعام 1982م والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1994م و التي تعتبر أهم اتفاقية في هذا الموضوع سكتت عن تنظيم موضوع السفينة، وإن قامت هذه الأخيرة بتعريف السفن الحربية في مادتها (م29)، فإنها اكتفت بالإحالة الصريحة للتشريعات الداخلية لتقوم بهذه المهمة تبعا لما تقتضيه مصالحها، ولم يكن بد من أن يحشر القانون الدولي نفسه في هذه الخصوصيات التي لا تعنيه إلا عندما تلتقي هذه التشريعات من خلال السفينة وتصطدم ببعضها البعض مشكلة بذلك نقطة تنازع ترتقي إلى المستوى الدولي، ونتيجة ذلك فإن القانون الدولي سوف يعالج موضوع السفينة في تعريفها بإحلالها في إطار الموضوع الذي يقوم هو بتنظيم أحكامه، فيسعى بذلك إلى تفرقتها عن غيرها من المنشآت تبعا لمدى انطباق أحكامه في ذلك الموضوع بالذات مراعى طبيعة السفينة وطبيعة النزاعات حول الموضوع؛ تماما كما هو الحال في تعريفات القوانين الداخلية وقضاءها في مراعاتهما لمضمون القانون الخاص، وعليه يتصور أن تعاريف القانون الدولي للسفينة سوف تختلف تبعا للمواضيع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها لدرجة أنه يعترف بوصف السفينة على منشآت في موضوع ما ويرفض الاعتراف به في موضوع آخر⁽⁵⁾.

غير أن ما يستنتج مما سبق أن الاتفاقيات الدولية التي تعرضت لتعريف السفينة لم يكن هدفها وضع تعريف تجريدي محض بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها. لذا لم تكن هذه الاتفاقيات منسجمة فيما بينها بل كانت متناقضة أحيانا مما أثر سلبا على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.

أما في الجزائر فإنّ إجماع المشرع الجزائري واضح في تجنيس مختلف النصوص القانونية الدولية عند تعرضه لموضوع السفينة في التشريع الداخلي الجزائري، فجاء هذا الأخير على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، وإن كان من البديهي خضوع التشريع الوطني لما تملّيه القوانين الدولية بحكم سموها عليه، إلا أنه في هذا الموضوع توجب على المشرع توخي الحذر حتى لا يقع في التناقض والميوعة التي تميّط بموضوع السفينة فوضع تعريفا محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة، حيث نص في المادة 13 من القانون البحري الجزائري⁽⁶⁾:

"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".

ومقابلة هذا التعريف بما ورد سابقا في تعاريف الفقه الدولي نجد أنّ المشرع الجزائري قام بصياغة تعريف فضفاض يحتوي بين طياته كل التعاريف السابقة الذكر كما يشمل المنشآت التي لم تهتم الاتفاقيات الدولية بتعريفها كالسفن ذات الوسائد الهوائية، أو المنشآت التي لم يرد بشأنها تعريف محدد كالمنصات الثابتة والمنصات العائمة وكذلك الفنادق والمصانع العائمة.

أنواع السفن:

أما فيما يخص أنواع السفن فيمكن تقسيمها بالنظر إلى المعيار الذي يُؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم، و من هذه المعايير التي تقسم على أساسها السفن نجد معيار نوع الملاحة الممارسة، معيار نوع التخصيص، معيار وسيلة الدفع ومعيار الحمولة وغرض الاستخدام وغيرها من المعايير التي تختلف من تشريع إلى آخر بحسب ما تملّيه المصالح الاقتصادية والسياسية للدولة.

رسمي وإلا كان التصرف باطلا⁽¹¹⁾، كما لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة⁽¹²⁾، وتعد توابع السفينة جزء منها⁽¹³⁾ وبالتالي يشملها عقد البيع، إلى جانب ما سبق يمكن تسخير السفن من طرف السلطات المختصة عند الاقتضاء⁽¹⁴⁾.

الشيء نفسه بالنسبة لأحكام الرهون والامتيازات البحرية خصها المشرع بقواعد خاصة مراعيًا في ذلك نص الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 أبريل 1926م⁽¹⁵⁾.

أما **الحجز التحفظي** نظمته المشرع الجزائري في الأمر 76-80 و اشترط لممارسته أن يكون الدين مجرياً⁽¹⁶⁾، وذلك على غرار ما نصت عليه الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م والتي انضمت إليها الجزائر⁽¹⁷⁾. غير أنّ الحجز التنفيذي بقي قانونياً يُلحَق للأحكام العامة أي أحكام القانون المدني، إذ أنه عملياً لم يكن في ظل النظام الاشتراكي لم يكن يتصور حجز السفن التي كان قطاع كبير منها ملكاً للدولة إلى أن صدر قانون 05-98 الذي نظم الحجز التنفيذي في المادة من 1-160 إلى 8-160 من القانون البحري الجزائري.

إن أهمية السفينة وقيمتها المعتبرة التي تؤثر في الاقتصاد عموماً وذمة مالكيها ومجموعة الدائنين خصوصاً دفعت بالمشرع الجزائري إلى إلزام التأمين على السفينة بموجب الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات⁽¹⁸⁾، ويشمل التأمين على السفينة هيكلها والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها⁽¹⁹⁾. أي أن التأمين على السفينة يشمل الهيكل والآلات المحركة وتوابعها لا تتمثل فقط في الزوارق والحبال ومختلف الأدوات المستعملة، ولكن في كل ما يستخدمه الجهاز في الملاحة وكل ما يضعه على ظهرها

مثل الفحم والوقود وغيره وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز⁽²⁰⁾.

زيادة على ذلك فإن التأمين على السفينة يغطي أيضا الالتزامات والنفقات الأخرى من بينها الخسائر المشتركة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، وبشكل عام كل المصاريف الضرورية والمعقولة المنفعة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره⁽²¹⁾.

للإشارة فإن الدولة الجزائرية وعلى غرار احتكار ملكية السفن في ظل النظام الاشتراكي، فقد شرعت لاحتكار نشاط التأمين البحري⁽²²⁾، غير أنه تماشيا مع الوضع الحالي فتحت المجال للخوادم للتأمين على السفن.

بعدما تستنفذ السفينة حياتها تتحول إلى حطام وهو وضع نظمه المشرع الجزائري فقد ورد تعريف حطام السفن صراحة في القانون الجزائري ضمن الفصل الرابع المتعلق بمواد البحر من الباب الأول، فجاء القسم الرابع منه تحت عنوان إنقاذ حطام السفن، وإن كان العنوان ينص على حطام السفن فإن المواد المنضوية تحته تعرضت للحطام البحري بصفة عامة، وجاء التعريف في المادة 358 بنصها:

« تعد حطاما بموجب هذا القانون:

1- السفن والأجهزة أو المنشآت التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، وكذا حمولتها ومؤونتها.....».

حيث يلاحظ أن دخول السفينة في حيز الحطام غير مرتبط بفقدان شروط إضفاء وصف السفينة، وإنما بمدى تجهيزها وإخضاعها للحراسة والمراقبة، وليس بمدى قدرتها على القيام بالملاحة البحرية. ويمكن تصور وجود السفينة على هذه الحالة بصفة مؤقتة. وعليه هل يمكن للسفينة استرجاع وصفها بعد أن كانت حطاما؟.

في الحقيقة يبقى هذا الأمر متروكا لتقدير السلطة بواسطة مؤسسات التصنيف التي متى رأت صلاحيتها للملاحة أجازت ذلك.

عناصر وحدانية السفينة:

بعد تحديد تعريف السفينة لا بد من التطرق لعناصر وحدانيتها المتمثلة أساسا في الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية و هي عناصر منصوص عليها صراحة في المادة 14 من القانون البحري الجزائري، بنصها: «تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية».

فالاسم تم تنظيمه في المادتين 16 و17 إذ اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح الاسم للسفينة وإجراءات استصدار هذا الاسم بشكل لا يترك أي مجال للبس وخصه بشيء من التوضيح في القرار المؤرخ في 05-04-1989م الذي يحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها⁽²³⁾، إذ يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها. وإن كان يظهر من نص المواد حرية المالك في اختيار اسم السفينة إلا أنه بالرجوع إلى القرار المحدد لشروط منح أسماء السفن وتغييرها تتضح أن هذه الحرية ليست مطلقة، وإلى جانب خضوع المالك لموافقة السلطة المختصة فإنه لا بد أن يكون الاسم المختار لم يتم استعماله قبلا من طرف سفينة أخرى.

إلى جانب الاسم تعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديد شخصيتها بنص المادة 18 من القانون البحري الجزائري حيث تظهر أهمية الحمولة في اتخاذها معيارا في تحديد الكثير من المسائل منها منح اسم للسفينة الذي يكون إلزاميا متى كانت حمولة السفينة تفوق أو مساوية 10 طن، كذلك الأمر بالنسبة لتقدير الرسوم الواجبة الدفع لسلطات الموانئ كرسوم الدخول إلى الموانئ والأرضية وتحديد مسؤولية المالك وحساب المهل الإضافية لعقد إيجار السفينة⁽²⁴⁾، وبهدف التوحيد الدولي للقواعد المتعلقة لحمولة السفن تم التوقيع على اتفاقية لندن في 23 جوان 1969م التي حلت محل اتفاقية أوسلو المؤرخة في 10 أكتوبر 1947م، وتنص هذه الاتفاقية على توحيد حساب الحمولة ومجالات اتخاذها كمعيار في مسائل النقل البحري بين الدول الموقعة على هذه

الاتفاقية، غير أن الجزائر لم تنظم إليها وإنما أسند المشرع الجزائري مهمة معايرة السفن وتحديد حمولتها بموجب قراراتين وزاريتين مؤرخين في (19-09-1977م) و(22-10-1977م) إلى كل من مؤسستي التصنيف "American Bureau Of shipping" و"lloyd Register Of shiffer" على التوالي⁽²⁵⁾، وذلك لإجراء عمليات المعايرة وإصدار شهادات الحمولة للسفن التي تحمل الراية الجزائرية التي تودع نسخة رسمية منها لدى مكتب تسجيل السفن.

ومن عناصر وحدانية السفينة أيضا موطن السفينة الذي يعتبر المرجعية في العلاقات القانونية التي تكون السفينة موضوعا لها، وبناءا عليه فان موطن السفينة تحكمه قواعد صريحة توضحه على وجه الدقة، وهو يعرف كذلك بميناء القيد، بينما فضل المشرع الجزائري تسميته ميناء التسجيل، كما أنه لم يفصل كثيرا في هذا المجال إلا أنه أحال إلى تسجيل السفن الذي يمكن من خلاله استقراء القواعد التي تحكم ميناء المكان الذي تم تسجيلها فيه، وبناءا عليه وبالرجوع إلى أحكام تسجيل السفن يمكن استخلاص ما يلي:

حتى يتم تسجيل السفينة في موانئ جزائرية لا بد أن تكون خاضعة لنظام الجنسية الجزائرية وفق القواعد المنصوص عليها في القانون أي وفق شروط اكتساب الجنسية التي سيتم التطرق إليها لاحقا⁽²⁶⁾. كما يحظر بموجب القانون جمع السفينة بين مينائي تسجيل أحدهما وطني والآخر أجنبي⁽²⁷⁾. إذ لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن⁽²⁸⁾ والعكس صحيح⁽²⁹⁾.

ونتيجة ذلك أنه لا يمكن تسجيل سفن تحمل راية أجنبية بالموانئ الجزائرية، إلا أنه عمليا يمكن لهاته السفن ممارسة نشاطها بهذه الموانئ إذ يعتبر الميناء في هذه الحالة ميناء استغلال أو ميناء تجهيز وليس ميناء تسجيل، فليس بالضرورة أن تمارس السفينة نشاطها في ميناء تسجيلها وإنما أن تكون مسجلة في ميناء وتمارس نشاطها في ميناء آخر.

ويرجع اختيار ميناء تسجيل السفينة إلى مالكها، إذ غالبا ما يتم هذا الاختيار بالنظر إلى القوانين الجبائية التي تحدد الأعباء التي سوف تتحملها السفينة جراء هذا التسجيل.

إن الغرض من استغلال السفينة في البحر هو تحقيق منافع في مختلف الميادين، ولإدراك ذلك لا بد أن تتم الرحلة البحرية بسلام للوصول إلى الهدف المنشود دون التعرض لخسائر سواء مادية أو بشرية، وسعيا لذلك أقدم المجتمع الدولي على الالتفاف حول تنظيم قواعد الأمن البحري باعتباره هدفا مشتركا، وأثر ذلك عن شيئين أساسيين يتعلق الأول بالسفينة ذاتها ألا وهو الاعتراف بمؤسسات التصنيف، والشيء الثاني يتعلق بسلامة الملاحة البحرية و هو وضع ضوابط لهذه الأخيرة .

لقد نص المشرع على درجة السفينة في مواضع متعددة من القانون البحري مما يعكس اهتمامه بجودة الأسطول التجاري الوطني، حيث نص في المادة 200 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على السفينة أن تحمل على متنها «...شهادة رتبة السفينة أو شهادة **الصلاحية للملاحة**». وهي ما يعادل درجة السفينة التي أسند إصدارها إلى شركة فريتال (Vérital) التي تعمل تحت غطاء أحد أكبر المكاتب المختصة عالميا مكتب (VERITAS) و قد أنشأت بموجب قرار عن وزارة النقل مؤرخ في 01 جوان 1989م⁽³⁰⁾ يتضمن اعتماد الشركة المختلطة الاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال" التي تحولت لاحقا إلى مؤسسة عمومية اقتصادية شركة بالأسهم E.P.E S.P.A، الدولة ممثلة فيها بوزارة النقل.

وحرصا من المشرع الجزائري على إبقاء رقابته مستمرة على السفينة حتى وإن كانت في عرض البحر، سواء من طرفه أو من طرف كل من يحق له ذلك أوجب حمل وثائق خاصة بالسفينة، إلى جانب ذلك ألزم السفن الجزائرية بوضع علامات خارجية مميزة حتى يتسنى تمييز السفن عن بعضها البعض. فنص على ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز وثائق تسمح للربان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على

الصعيد الوطني والدولي، حيث ورد في نص المادة 189: « 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 هي:

أ- شهادة الجنسية .

ب- دفتر البحارة⁽³¹⁾ .

ج- رخصة أو بطاقة المرور."

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القضاء⁽³²⁾، كما يجب أن تقدم شهادة الملاحة عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعاون المراقبة في البحر أو في الميناء، ويجب أن يؤشر عليها من قبل السلطة الإدارية البحرية عند كل محطة توقف⁽³³⁾، كما على السفينة حمل الوثائق الخاصة بالطاقم والبحارة العاملين على متنها لإثبات هوياتهم ووثائق متعلقة بالبضاعة المشحونة كعقد النقل، سند الشحن وشهادة التأمين.

وفيما يخص السلامة البحرية فإن الإجماع على وجوب قيام المنشأة بالملاحة البحرية لإصباغ صفة السفينة عليها يخضع لضوابط اعتنت المنظمة البحرية الدولية بتقريرها وتأطيرها من خلال لجنتين أساسيتين هما لجنة السلامة البحرية ولجنة البيئة البحرية وكل منهما وضعت ضوابط للملاحة البحرية، وهي عبارة عن جملة من التدابير التي تجب مراعاتها سواء من السفينة نفسها أو من قبل دولة العلم من خلال الواجبات الملقاة على عاتقها. وتتضمن أساسا موضوع مراقبة صحة وسلامة وبناء السفن. ويمكن حصر هذه الضوابط في كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والحفاظة على الأرواح ومنع التصادم البحري مع ما يقتضي ذلك من مؤهلات لربابنة السفن وأطقمها. وهذا الاهتمام يظهر جليا في تطور المعاهدات التي تعاقبت على تنظيم هذا المجال بصفة تصاعدية منذ معاهدة 02 جانفي 1914 م المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري.

وبقيت الأحكام تتطور وفق تطور تقنيات البناء واستغلال السفن وما يتبع ذلك من تعديلات على الاتفاقيات إلى غاية سنة 1974م أين تمكنت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية من اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار⁽³⁴⁾ SOLAS في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974م ودخلت حيز التنفيذ في 25 ماي 1980م وتعتبر أهم اتفاقية تتضمن قواعد إلزامية في هذا المجال.

ولعل أهم إنجاز حققته المنظمة البحرية الدولية من خلال مؤتمرها سنة 2002م هو إصدار المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ⁽³⁵⁾ code SPS يهدف أساسا إلى ضمان التأمين التام لسلامة السفن والموانئ والملاحة ضد كل الأخطار المحتمل حدوثها والمقاييس الواجب اتخاذها لمواجهة كل حالة على حدا. والجديد في هذا التدوين الذي دخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 2004م أنه يركز على مبدأ الاحتياط قبل وقوع الجرم وليس على مبدأ القمع والتدخل بعد وقوع الحادث.

وبالرجوع إلى عناصر وحدانية السفينة فإن آخر و أهم عنصر هو جنسية السفينة، فإن كان يقصد بالجنسية العلاقة القانونية في إطار القانون العام التي تربط بين الدولة وشخص طبيعي على أساس رابطة الولاء وتنشأ بينهما مجموعة من الحقوق والواجبات المتبادلة التي تحتفظ الدولة بتنظيمها وإن كان الفقه عامة يلجأ إلى هذه المقاربة بين جنسية الأشخاص و جنسية السفن، فإنه لا بد من مراعاة خصوصيات السفن في اكتساب الجنسية التي يكتسبها الأشخاص بالميلاد أو بالتجنس.

وعلى هذا الأساس نصت المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة سنة 1982م والمستوحاة من نص المادة 05 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار الموقعة سنة 1958م على أنه:

"1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيلها في إقليمها وللحق في رفع علمها. ويكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.

2- وتصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق

الدالة على ذلك."

وهذا النص يؤكد مبدأ أساسي مؤداه أن لكل دولة بتشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها بإقليمها وإعطائها الحق في رفع علمها. لذا اختلفت معايير منح الجنسية للسفينة وفق ما هو متوافر من معطيات إقتصادية، سياسية أو إجتماعية فنجد أساسا ثلاثة معايير تتمثل في ضابط البناء الوطني، ضابط الطاقم الوطني وضابط الملكية الوطنية.

وفي الجزائر اشترط المشرع الجزائري أساسا الملكية الوطنية لمنح الجنسية الجزائرية للسفينة في المادة 28 من القانون البحري الجزائري، كما دعم هذا الشرط بالطاقم الوطني الذي يجوز استثناءه وبترخيص من السلطة الوصية تعيين أعضاء أجنب.

وإجراءات الجزائر منصوص عليها في القرار المؤرخ في 17 ماي 1980م⁽³⁶⁾ الذي ينص على أنه تسلم لكل باخرة تجارية أو باخرة صيد أو نزهة شهادة الجزائر، ولا تخضع للجزارة السفن الحربية الوطنية، القوارب والزوارق الملحقة بالبواخر الجزائر، القوارب ذات حمولة أقل أو تساوي 06 طنات.

ولتفادي أي إشكال قد يطرح على الصعيد الدولي بهذا الخصوص فإنه طبقا للمادة 2/92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص على أنه:

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

إذ أن استعمال جنسيات متعددة ينتج عنه فقدان الجنسية تلقائيا، وهنا السفينة تجد نفسها في وضعية عديمة الجنسية، ففي هذه الحالة تكون مشابهة لسفينة قرصنة مما يؤدي إلى اعتبارها "عدو مشترك"⁽³⁷⁾. وتثبت الجنسية مبدئيا بالعلم المرفوع عليها الذي يشير إلى الدولة المألحة للجنسية، غير أن هذا يعتبر قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها

بالنظر إلى السفن التي ترفع علما لا يعكس جنسيتها الحقيقية في إطار ما يعرف بأعلام المحاولة وعليه يعول كثيرا على تسجيل السفن في إثبات جنسيتها بحكم أن التسجيل يمثل العلاقة القانونية التي تربط بين السفينة ودولة العلم.

بالرجوع للتشريع الجزائري يعتمد المشرع على التسجيل لإثبات الجنسية للسفينة حيث نص بوجود قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة⁽³⁸⁾ وفي المقابل تشطب السفينة من دفتر التسجيل إذا لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية المطلوبة كما يلعب التسجيل دورا هاما في عملية إشهار ما يرد على السفينة من التصرفات وما يثقلها من رهون وحجوز وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 45 بقوله:

«إن كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله».

كما حصر المشرع الجزائري الحالات التي قد تتعرض فيها السفينة للشطب من سجل السفن في المادة 37 و ذلك حتى يحسم في أي وضعية يمكن أن تشكل لبسا حول جنسية السفينة.

وعلى الصعيد الدولي يظهر موقف القضاء الدولي من إثبات الجنسية من خلال رأي محكمة العدل الدولية الصادر بتاريخ 08 جوان 1960م إثر نزاع ثار حول انتخاب أعضاء لجنة الأمن البحري و هي جهاز تابع للمنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية، إذ وفق نص الاتفاقية المؤسسة للمنظمة تتشكل اللجنة من 16 عضو يتم اختيارهم بواسطة الجمعية من بين الأعضاء الذين لهم مصلحة هامة في مسائل الأمن البحري، من بينهم ثمانية على الأقل يمتلكون أهم الأساطيل البحرية. وعندما قامت الجمعية لأول مرة باختيار أعضاء لجنة الأمن البحري في 10 يناير 1959م لم تختار من بين أعضاءها ليبيريا وبنما⁽³⁹⁾ رغم أنهما تدخلان في عداد الثمانية دول أعضاء المنظمة الدولية الاستشارية للملاحة البحرية التي تمتلك أكبر الأساطيل التجارية. وعندما

أحيل الموضوع إلى المحكمة فسرت نص الاتفاقية المؤسسة بأن تحديد الدول المالكة لأهم الأساطيل التجارية يجب أن يكون على أساس السفن المسجلة، ويتضح من ذلك أن المنظمة لم تضع في اعتبارها لتحديد الدول المالكة للأساطيل التجارية الأكثر أهمية إلا عنصر التسجيل لدى الدولة دون البحث في وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة أو عدم وجودها، سواء من حيث وجوب أن تكون السفن مملوكة للدولة نفسها أو لرعاياها.

و يستند نطاق الجنسية أساسا إلى مبدأ و حدة العلم وظهر مبدأ وحدة العلم على يد مؤسسة القانون الدولي في أواخر القرن التاسع عشر خلال دورته بفيينا سنة 1896م. وتم تقنين هذا المبدأ في المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م التي تنص :
"1-تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية. ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما، أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل.

2- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علم دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملائمة أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى. ويجوز اعتبارها في حكم سفينة عديمة الجنسية."

الملاحظ هنا أن المادة تشير إلى العلم وليس الجنسية، إذ بغض النظر عن حالات استثنائية العلم والجنسية يكونان متطابقان.

كما يمكن أن يطرأ على هذه المبدأ استثناءات وإن كان من المبادئ المستقرة في قانون البحار خضوع السفينة لولاية دولة العلم، فإن هذا الخضوع قد ترد عليه بعض القيود أو الاستثناءات التي ترجع إما لوجود السفينة في منطقة بحرية خاضعة لولاية إقليمية لدولة ساحلية أجنبية، وإما إلى قيود أقرتها اتفاقية دولية⁽⁴⁰⁾.

غير أنه عند تنازع القوانين خصوصا في المناطق البحرية الخاضعة لولاية إقليمية أخرى أي في المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تعتبر دستور العلاقات الدولية البحرية بدأ من المياه الداخلية إلى أعالي البحار والمحيطات قد تكفلت بتعريفها حتى يمكن تحديدها على وجه الدقة، كما تكفلت بتنظيم تنازع القوانين في هذه المناطق ووضعت قواعد لتنظيم أي تنازع قد يطرأ بخصوصها. إن حصول السفينة على جنسية الدولة ينشأ مجموعة من الحقوق والواجبات المتبادلة، وبما أنه في إطار هذه العلاقة التبادلية تشكل واجبات كل طرف حقوق الطرف الآخر، فسوف يتم التطرق فقط لحقوق كل طرف.

حقوق الدولة المأخوذة للجنسية:

أول حق للدولة في مواجهة السفينة المتمتعة بجنسيتها هو حق الرقابة، إن حق فرض الدولة رقابتها على السفن التي تحمل جنسيتها يشمل عدة مجالات سواء فيما يتعلق بالرقابة الإدارية، التقنية والاجتماعية لضمان السلامة في البحر طبقا للأحكام والقواعد الدولية المعمول بها. ويمتد حق الرقابة كذلك إلى مجال الصيد البحري ومختلف أنشطة السفينة خصوصا فيما يتعلق بالتجارة غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل⁽⁴¹⁾، وحظر تجارة الرقيق⁽⁴²⁾ والهجرة غير الشرعية. الرقابة على السفينة في الجزائر تستند إلى مختلف الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر في هذا المجال⁽⁴³⁾ مما يسمح لها باحترام التزاماتها الدولية ويمنح الأسطول الجزائري مصداقية خصوصا وأن السفن التي لا تحترم معايير الملاحة البحرية في انتشار واسع⁽⁴⁴⁾.

و يعتبر حق تسخير الدولة للسفن من أهم الحقوق التي تتمتع بها الدولة في مواجهة السفن التي تتمتع بجنسيتها، بهدف حماية مصالحها الاقتصادية والمالية والسياسية وحتى العسكرية إن اقتضى الأمر. إذ

فبالرغم من أن الدول الحبيسة هي الدول التي ليس لها سواحل بحرية كما ورد تعريفها في اتفاقية قانون البحار⁽⁴⁷⁾، إلا أنّ لها الحق في امتلاك سفن ترفع علمها تلج إلى البحر عن طريق الدولة الساحلية فقد نظمتها الاتفاقية بصورة عامة تاركة المجال للاتفاق بين الدولتين المعنيتين حسب الاقتضاء⁽⁴⁸⁾، وتتمتع السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية للدولة الساحلية بنص الاتفاقية.

يطرح التساؤل في الوقت الحاضر حول إمكانية امتلاك المنظمات الدولية أو تسييرها لسفن بحرية تحمل علمها الخاص. لم تتعرض اتفاقية جنيف لأعالي البحار لهذه المشكلة وإن اقتصر على الإشارة إليها في المادة السابعة بقولها:

« الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم المنظمة. »
والواقع أن أصل هذا النص يرجع إلى الصعوبات التي قابلتها منظمة الأمم المتحدة في بعض الظروف التي ظهر لها فيها ضرورة امتلاك سفن تحمل علمها الخاص وتعمل تحت تصرفها، غير أنه إذا ما تم الرجوع إلى مناقشات لجنة القانون الدولي المنبثقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة أثناء دراستها لموضوع قانون البحار نجد أن مقررها الخاص قد أشار إلى الصعوبات التي يثيرها تسجيل السفن لدى الأمم المتحدة⁽⁴⁹⁾، ومنها أنه إذا كان يمكن لمنظمة الأمم المتحدة امتلاك سفن بحرية وتسييرها تحت علمها فهي ليس لديها تشريع جنائي ومدني تطبقه على السفينة⁽⁵⁰⁾.

هذا وقد ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن أقرت في المادة 93 منها نفس القاعدة التي نصت عليها اتفاقية أعالي البحار المشار إليها، إلا أنها تختلف لعدم استخدام تعبير "المنظمة الحكومية" وهو تعبير عام وإنما قررت " لا تحل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة."

وهو ما قد يوحي بعدم التسليم بأحقية غيرها من المنظمات في تسيير سفن في البحار ترفع علمها، وهي نتيجة غير معقولة لأن ما يسري على الأمم المتحدة ووكالاتها من أحكام يسري على غيرها من المنظمات الدولية مادامت توافرت لها الشخصية القانونية التي تؤهلها للقيام بما يحقق أغراضها.

وبمراجعة العمل الدولي نجد أن المنظمات الدولية قد استخدمت سفنا بحرية عن طريق الإبحار، ومثال ذلك السفن التي استأجرتها الأمم المتحدة لنقل قوات الطوارئ الدولية إلى مصر عقب حرب السويس عام 1956م فقد رفعت علم الأمم المتحدة واعترفت لها مصر بذلك وإن كانت هذه السفن لا تحمل جنسية المنظمة، ونفس الوضع كذلك بالنسبة للسفن التي باشرت عمليات تطهير قناة السويس تحت علم الأمم المتحدة. ومن التطبيقات الخاصة كذلك نجد ظاهرة أعلام الجاملة التي ترجع نشأتها خلال الحرب العالمية الثانية سنة 1942م بمبادرة من الإدارة الأمريكية آنذاك سعيا لحماية سفنها ضد قوى المحور. إذ العديد من السفن التي تحمل العلم الأمريكي تخلت عنه ورفعت علم بنما أو الهندوراس، وخلال سنوات الخمسينات اتسعت الظاهرة بانضمام علم ليبريا، ومنذ ذلك الوقت العديد من الدول أصبحت تتساهل في السماح برفع علمها على متن سفن لا تربطها بها أي علاقة باقتصاد هذه الدول، إذ غالبا ما تكون هذه الدول ضمن الدول الحبيسة أو دول تسمح بتسجيل سفن مملوكة من طرف الأجانب كما أن إجراءات التسجيل ميسرة⁽⁵¹⁾.

إن منح أعلام الجاملة حاليا يتعلق بالسفن الغير مطابقة للمعايير وهذه الوضعية قرينة على انهيار أسطول دولة العلم وعلى عدم ممارستها واجباتها الدولية فيما يتعلق بممارسة فعالية لرقابتها وتطبيق قوانينها على السفن التي ترفع علمها⁽⁵²⁾، إذ أظهر تقرير أعدته أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة 1971م أن معدلات الحوادث البحرية تقع بين سفن أعلام الجاملة بالنظر إلى انخفاض

مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية و تبعية اقتصادية. كما أن من دواعي اللجوء إلى أعلام المجاملة ما هو سياسي يتمثل في طلب حماية دولة من الدول بسبب أزمة من الأزمات أو نتيجة ظروف سياسية معينة.

وللحد من هذه الظاهرة اعتمدت اتفاقية التسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية المنعقد في 27 فبراير 1986م تضمنت عددا من البنود و الأحكام يؤدي تطبيقها الصارم إلى القضاء على ظاهرة أعلام المجاملة تدريجيا. وقد تمكنت من حشد منضمين إليها بأكثر عدد مما يمكن من تطبيق أحكامها على نطاق واسع على صعيد العمل الدولي.

القرصنة البحرية:

أما القرصنة البحرية فقد درجت الأعراف الدولية على اعتبار أي سفينة لا تحمل علم دولة معينة سفينة قرصنة، بل ذهبوا إلى اعتبارها كذلك إن كانت تحمل أكثر من علم. وذلك نظرا لخطورة هذه الظاهرة على المجتمع البحري والدولي معا التي تنطوي على جريمة القرصنة البحرية وهي من الجرائم ذات الطابع الدولي يعد مرتكبها **مجرما ضد الإنسانية** يستحق المحاكمة والعقاب، ويجوز للاختصاص القضائي الدولي، وإن كانت جريمة لا تختلف عن مثيلتها التي ترتكب على البر إلا أن ارتكابها وسط البحر بواسطة سفينة يضفي عليها طابعا خاصا بالنظر لحجم الخطورة التي تنتج عنها، لذا سعى المجتمع البحري منذ بواكر تنظيمه إلى محاربة الظاهرة والتصدي لها بكل الوسائل، فلقد كانت ومنذ عهد طويلة ينظر إليها العرف على أساس أنها نهبا للممتلكات واغتناما جريا عدوانيا فجرمت على هذا أساس لمدة طويلة، ثم جرمت في إطار قانوني في اتفاقية لاهاي الرابعة لسنة 1907م على نطاق ضيق وبدأت تتوسع تدريجيا عبر مختلف الاتفاقيات التي توجت باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م التي تضمنت في باب جريمة القرصنة البحرية

تعريفا مفصلا لها وتبيانا لشروطها وضوابطها وعناصرها ونطاقها المكاني وهو التعريف المعتمد من المنظمة البحرية الدولية ويميل إليه أغلب فقهاء القانون الدولي، كما أوردت النص على مبدأ الاختصاص القضائي العالمي لمحاكمة مرتكبيها، بحيث جاء تعريف القرصنة البحرية في المادة 101 التي تنص على أن: «أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها :

1- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة .

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب - أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج - أي عمل يجرى على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ و ب أو يسهل ارتكابهما .»

وتنص المادة 102: «على أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعروفة في المادة 101 سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.»

ثم أضافت المادة 103 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة بأنه :

« تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101 وكذلك الأمر إذا

كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل». وفي التشريع الجزائري نص المشرع على القرصنة البحرية ضمن الجنايات البحرية التي تمس بنظام الملاحة البحرية فورد في المادة 519 من القانون البحري الجزائري أنه:

«...تعتبر أعمال قرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب أو الموجهة:
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار.
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

• كل مشاركة إدارية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة». والملاحظ في التعريف مقارنة بما ورد في تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أنه اكتفى بتعريف أعمال القرصنة بما يوافق نص الاتفاقية، إلا أنه لم يتعرض للتحريض على القرصنة البحرية، كذلك فيما يتعلق بالشروع بما أن الأمر يتعلق بجناية إذ بما أن الجريمة ذات طابع دولي وبما أن الجزائر صادقت على الاتفاقية فلا بد من التناسق بين النص الداخلي ونص الاتفاقية التي تسمو عليه. أما تعريف سفينة القرصنة الذي سكت عنه المشرع فيرجع بخصوصه لنص الاتفاقية.

لقد تطورت هذه الجريمة بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين بعد فترة من الانحسار، وأصبحت في الفترة الأخيرة ملفتة للنظر وفي مناطق كثيرة في العالم⁽⁵³⁾، حيث تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى انتشارها في بحر الصين ومضيق ملقا ومضيق عدن والمياه المقابلة لسواحل الصومال والمياه المحيطة بجزر شرق آسيا.

كل هذا استدعى تضافر جهود وإمكانات لمواجهة هذه الظاهرة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين، وتتمثل هذه الجهود خصوصا على مستوى الأمم المتحدة في تكوين لجنة القانون الدولي والذي كان من أولياتها وضع قانون دولي للبحار إذ قامت بدراسات متواصلة تمخض عنها إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام 1958م وقد انصبت إحدى هذه الاتفاقيات على أعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية، ويعتبر ذلك أول تقنين دولي رسمي لمواجهة القرصنة البحرية والتي كلفت على أساس أنها الجريمة الدولية الثانية بعد جرائم الحرب العالمية الثانية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية إلى إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الشاملة لعام 1982م، وفي سنة 1988م تم إقرار اتفاقية روما والتي ركزت أكثر على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة وتم تعديلها بعد ذلك في سنة 2005.

كما تم إنشاء المنظمة البحرية في سنة 1958م بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد وأبدت اهتماما ملحوظا بمجوات القرصنة التي أنشأت بدورها سنة 1984م لجنة السلامة البحرية التي أصبحت تصدر الإرشادات والتوجيهات والمنشورات اللازمة لمواجهة الظاهرة في كل أنحاء العالم، كما تبنت نظاما من شأنه إلزام السفن بالتجهيز بنظام التحذير الأمي لإمكانية الاتصال بسهولة وبتقنية عالية.

وللغرض نفسه تأسس المكتب البحري الدولي سنة 1981م التابع لغرفة التجارة الدولية الذي يهدف إلى جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول، كما كان له الفضل في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية باليزيا وساهم المكتب عام 1998م وبمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى *بخدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة* والذي

يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها⁽⁵⁴⁾.

تجدر الإشارة إلى أن جامعة الدول العربية كذلك اهتمت بهذا الموضوع من خلال الكثير من الجهود والمؤتمرات والندوات ولعل أهمها إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998م والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب وتخضع لحكم الاتفاقية.

خاتمة:

وفي الختام يظهر من النصوص القانونية الصادرة منذ الاستقلال إلى يومنا هذا نية المشرع الجزائري في الارتقاء بالقانون البحري وإضفاء البعد العالمي على هذا الفرع من القانون. هذا الاهتمام بالقانون البحري عموما وبالنظام القانوني للسفينة خصوصا يعتبر ثمرة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجزائر بغاية التنسيق بين مختلف الأنظمة القانونية أحيانا وتوحيد بعض الأحكام أحيانا أخرى، خصوصا أن الجزائر بموقعها الجغرافي على واجهة بحرية مهمة من البحر المتوسط وعلى اعتبار هذا الأخير منطقة عبور فقد أضحت تسطير قواعد تنظم بإحكام النشاط البحري أمرا ملحا.

الهوامش والمراجع المعتمدة

- (1) لخضر زازة: الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة-دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار- رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران 1999، ص 26.
- (2)- Encyclopédie juridique Dalloz .répertoire de droit commercial. tome 4 «franchise ànavire»; avril 2004.p.2.
- (3) إبراهيم عناني: قانون البحار.الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975. ص78.

- (4) Antoine Vialard «Droit maritime»; éd PUF 1997. P274. et René Rodière; Emmanuel De Pontavice : «Droit maritime» 12 éd précis Dalloz 1997. n33.
- (5) لخضر زازة : نفس المرجع ، ص 107.
- (6) أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 الصادر في الجريدة الرسمية عدد 47 سنة 1998.
- (7) قرار المحكمة العليا المنشور بالجملة القضائية عدد 02 سنة 1999.
- (8) –Réné Rodière; Emmanuel du Pontavice .op. cit.n 34.
- (9) المادة 52 من القانون البحري الجزائري.
- (10) المادة 58 من القانون البحري الجزائري.
- (11) المادة 50 من القانون البحري الجزائري.
- (12) المادة 51 من القانون البحري الجزائري. وينتج عن ذلك فقدان الجنسية الجزائرية وجوبا.
- (13) المادة 52 من القانون البحري الجزائري.
- (14) المادة 54 مكرر من القانون البحري الجزائري.
- (15) المصادق عليها بالرسوم الرئاسي رقم 64 -72 المؤرخ في 02 مارس 1964.
- (16) م 150 من القانون البحري الجزائري.
- (17) بموجب الأمر 64-73 المؤرخ في 08 جوان 1964 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 58 سنة 1964م.
- (18) المؤرخ في 25 جانفي 1995 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 13 سنة 1995م.
- (19) م 128 من الأمر 07-95.
- (20) حيتالة معمر: « الأموال المؤمن عليها فيعقد التأمين البحري الجزائري» مذكرة ماجستير قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران، 2004م-2005م، ص36.
- (21) م 101 من الأمر 07-95.
- (22) المرسوم 85-82 المتعلق بإنشاء الشركة CAAT للتأمينات البحرية وتحديد سلطاتها، الجريدة الرسمية عدد 19 الصادرة سنة 1985م. و الأمر 80-07 المؤرخ في 09 أوت 1980م المتعلق بالتأمينات. الجريدة الرسمية عدد 33 الصادرة سنة 1980م.
- (23) قرار مؤرخ في 05-04-1989م يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها الجريدة الرسمية عدد 20 سنة 1989م.

- (24) المواد 104-105-664 من القانون البحري الجزائري.
- (25) - Touafek Rabah: « Code maritime et portuaire », ed Houma .2006. p1005.
- (26) المواد 34 و37 من القانون البحري الجزائري.
- (27) م 46 من القانون البحري الجزائري.
- (28) م 47 من القانون البحري الجزائري.
- (29) م 46 من القانون البحري الجزائري.
- (30) قرار صادر عن وزارة النقل مؤرخ في 01 جوان 1989م يتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد للمراقبة التقنية في النقل المسماة "فريتال". الجريدة الرسمية عدد 41 سنة 1989م.
- (31) والأصح هو دفتر الطاقم ، انظر الصياغة باللغة الفرنسية.
- (32) م 195 من القانون البحري الجزائري.
- (33) م 196 من القانون البحري الجزائري .
- (34) - SOLAS (Safety Of Live At Sea).
- (35) - The International Ship and Port facility Security code.
- (36) م.يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، الجريدة الرسمية عدد22 سنة 1980
- (37)-René Rodière ;et E du Pontavice.op cit . p54.
- (38) المادة 34 من القانون البحري الجزائري.
- (39) وهما دولتان رائدتان في منح أعلام الجاملة.
- (40) ابراهيم عناني : المرجع السابق، ص93.
- (41) المادة 2/108 من اتفاقية قانون البحار .
- (42) المادة 99 من اتفاقية قانون البحار.
- (43) SOLAS (Safety Of Live At Sea) –MARPOL (Marine Pollution) STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers).
- (44) Boukhatmi Fatima “Nationalité du navire qualité d’armateur d’affréteur et du transporteur en droit algérien quelques amalgames” in problèmes récurrents du droit maritime algérien .Journée d’étude; 22 avril 2006.O.P.U; 2008 .p80.
- (45) Maurice Kamto .la nationalité des navires en droit internationale. In Mél. Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, ed A.PEDONE, La mer et son droit .2003. p 362.
- (46) العربي بوكعبان: "الوجيز في القانون البحري الجزائري". دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002 الجزائر. ص 63 .

(47) المادة 124 من إتفاقية قانون البحار تنص : لأغراض هذه الاتفاقية:

أ-تعني الدولة غير الساحلية " كل دولة ليس لها ساحل بحري."

(48) م125 من إتفاقية قانون البحار تنص: "يكون للدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحر ومنه لغرض ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بما فيها تلك المتعلقة بحرية أعالي البحار وبالتراث المشترك للإنسانية وتحقيقا لهذه الغاية تتمتع الدول غير الساحلية بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل."

2 يتم الاتفاق على أحكام وصور ممارسة حرية المرور العابر بين الدول غير الساحلية ودول المرور العابر المعنية عن طريق اتفاقيات ثنائية أوإقليمية.

3 يكون لدول المرور العابر في ممارسة سيادتها الكاملة على أقاليمها الحق في اتخاذ ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الجزء للدول غير الساحلية لا تشكل بأي صورة كانت تعديا على مصالحها المشروعة.

(49)- بطلب من لجنة القانون الدولي CDI المقرر الخاص لقانون البحار أصدر سنة

1956م قرار حول المسألة أين اقترح أربعة إجراءات دورية "Mesures Alternatives"واكتفت اللجنة بأخذ الملاحظة، وتمخض عن أشغال اللجنة لسنة 1956 أن هذه المسألة لا تدخل في إطار دراسة جنسية السفن Voiron .
:C.D.I. report to général assembly .yearbook of the international law
commition .1956.vol 2,p279.

(50) لخضر زازة : نفس المرجع.

(51) أكبر الدول في هذا المجال :ليبيريا، النرويج ،قبرص، باهاماس، مالطا ،سنغفورة، هونغ كونغ ،دانمارك، سان فانسانوقرونادين.

(52) Saidkhenissa : « Les pavillons de complaisance »; revue le phare .n 30 année 2001.p 8.

(53)- تشير أخر الإحصائيات إلى عدد الهجمات التالية :

2001- 252 هجوم.	2002- 341هجوم.	2003- 445هجوم.
2004- 329هجوم.	2005- 276هجوم.	2006- 239هجوم.
2007- 263 هجوم.	2008- 293هجوم.	

الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية: "الأمن البحري " تقديم الأستاذ عيساوي علي .كلية الحقوق جامعة وهران .03 ماي 2009.

(54) الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية والنشاطات المرفئية: "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية" تقديم الأستاذ بوزبوجة عبد الحكيم، كلية الحقوق جامعة وهران .03 ماي 2009.