



جامعة عبد الرحمان ميرة-بجاية-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

جامعة بجاية  
Tasdawit n Bgayet  
Université de Béjaïa



# الطبعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: المهن القانونية و القضائية

تحت إشراف الأستاذ:

الدكتور: مخالفة كريم

من إعداد الطالبتين:

- هروس اعدادة.
- حواني طاوس.

أعضاء لجنة المناقشة

- الأستاذ عید عبد الحفیظ، أستاذ محاضر "أ"، جامعة بجاية ----- رئيسا

- الدكتور: مخالفة كريم، أستاذ محاضر "أ"، جامعة بجاية ----- مشرفا ومقرا

- الأستاذ تغريبت رزيقة، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة بجاية ----- ممتحنا.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## شكر و تقدير

### بسم الله الرحمن الرحيم

نتقدم بجزيل الشكر و عظيم الامتنان و الاحترام إلى الأستاذ الفاضل "مخالفة كريم"

لقبوله الإشراف على هذه المذكرة ، و الذي لم يحدح جسدا من توجيهاته و نصائحه القيمة طيلة

مدة إعدادها. فنسال من الله أن يجزيه عنا خير الجزاء و أن يديم عليه الصحة و العافية

كما نتفضل بالشكر الجزيل إلى المحامي الأستاذ "حموش ناصر" لما قدمه لنا من توجيهاته و

إرشاداته كانت عوننا لنا أثناء العمل.

و يشرفنا أن توجه بخالص الشكر و التقدير إلى كل من مدّ لنا يد العون و المساعدة لإنجاز هذا

البحث و لو بنصيحة أو كلمة طيبة.

كما يشرفنا أن نتقدم كذلك بخالص الشكر و العرفان لأساتذتنا الأفاضل أعضاء لجنة

المناقشة لقبولهم مناقشة المذكرة، فلهذا ليم منا أرقى عبارات الشكر و الامتنان.

كما نتوجه بخالص الشكر و التقدير إلى كل أعضاء المكتبة، و كل أساتذة الذين عرفناهم في

مشوارنا الدراسي و كانوا نعم الأساتذة و إلى مسؤول التخصص "بوادة واعمير"، و إلى دفعة

"المصن القانونية و القضائية.

"لا يزال المرء عالما ما طلب العلم، فإذا ظن أنه قد علم فقد جهل".

-عميون الأخبار-

إعدادة/طاوس

# الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقنا لهذا و لو نحن لنصل إليه لولا فضل الله علينا أما بعد أهدي ثمرة جهدي:

إلى التي حملتني و سمررت علي تربيته و لو تبخل علي بحنانها و عمرتني بدونها ، إلى امر مالي في الوجود التي لو تبخل علي بحنانها و حبها إلى التي أثارته بدعواتها ظلمات حياتي إلى أمي الغالية "أنيسة" إلى من أفنى حياته من أجل تربيتي و كان سند و رفيق دربي و أثار لي مشوار حياتي الذي لو يبخل علي يوما بشيء أبي الغالي "مختار".

راجية الله أن يحفظهما لي.

إلى من طلب لأجلي و دعم لي بالخير و عمرتني بحنانها إلى جدتي الغالية، و إلى جدي الذي تمنيت لو كان معي في هذا اليوم رحمه الله و أسكنه فسيح جناته.

و إلى من لا يستطيع الاستغناء عنهم إخوتي " أسماء" و " أبة"، " محمد" و " إسماعيل".

إلى من يعجز اللسان عن وصفه كل الشكر لما بمساندتها لي صديقتي "دعماني كتيبة".

إلى امر و أختي الناس إلى قلبي الذي كان دائما حاضرا بنصائحه و دعمه لي الدكتور " خالد بحر".

و إلى كل من عشق معي أجمع ذكريات عمري و من أكن لهم صدق الوفاء و المحبة أصدقائي

صديقاتي و إلى بنات خالتي و خالتي و خالي و إلى عماتي "رزقية" و " فوزية" و إلى بنات عمتي

" هسيناز" و زوجها " إلياس" و إلى كل الأهل و الأقارب.

و إلى أستاذي الفاضل "مخالفة كريم" الذي أفادنا من علمه، و إلى الأستاذ "يوسف أوسيدهم" و إلى

دعوة " المصن القانونية و القانونية" 2021

# الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

بعد الصلاة والسلام على رسول الله

أحمد الله الذي وفقني في مشواري الدراسي إلى أن وصلت إلى هذا اليوم المنتظر.

أهدي هذا العمل إلى اقرب الناس على قلبي إلى من سهرت و ضحيت لسعادتي إلى أمي الحبيبة  
"حميدة".

و إلى من كان سند لي منذ طفولتي و قدوتني أبي "أعلي" الله يرحمه برحمته الواسعة و برزقه  
الفردوس الأعلى .

و إلى من لا أستطيع الاستغناء عنهم أخي "فوزي" و إلى أختي و أمي الثانية "نجيمة".

و إلى من يعجز اللسان عن وصفه الشكر له بمساندته لي و علمني الصبر خطيبتي "شفيق سحدي"

و أهديه أيضا إلى كل من كان عوناً لي في انجاز هذا العمل و إلى كل صديقتاتي "مريوحة" "لامية"

"كهيبة" "إبتسام" سيليا" و إلى كل الأساتذة الذين عرفتهم في مشواري الدراسي و إلى كل دةة

"المصن القانونية و القضائية"

2021

قائمة المختصرات :

أولاً: باللغة العربية.

ج ر ج ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ج: جزء.

د س ن : دون سنة النشر .

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ص: صفحة.

ع: عدد.

ط: طبعة.

ق ا م ا: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

ق م : القانون المدني .

ق ب : القانون البحري .

ثانياً: باللغة الفرنسية:

éd : édition.

ibid : Ibidem.

Op.Cit : Ouvrage précédemment cité.

P : page.

P P : De la page jusqu'à la page

مقدمة

## مقدمة

القانون البحري هو أحد فروع التشريع، و يتميز بالاستقلالية كما له ذاتيته و خصوصيته، وهو ذلك القانون الذي يحكم العلاقات القانونية التي تنشأ بسبب إستعمال منشأة و هي السفينة في البحر، و هو أيضا ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من إستخدام السفن في الملاحة البحرية مهما كان الغرض منها سواء كان تجاريا أو علميا، أو يهدف إلى نقل الأشخاص و البضائع أو نزهة أو صيد...الخ<sup>1</sup>.

و تعتبر السفينة وسيلة المواصلات البحرية الرئيسية، حيث تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار و القانون البحري في الوقت نفسه<sup>2</sup>، وهي كذلك أداة متاحة لنقل المسافرين، أو نقل البضائع بكميات هائلة، فمنطقيا تعتبر محور القانون البحري ، و أنها من أهم عناصر الثروة البحرية، حيث ساهمت بشكل كبير في تقليل مصاريف النقل، و تسهيلها، مقارنة بوسائل النقل الأخرى التي تتم بوسائط مختلفة، كالنقل البري و الجوي .

و على الرغم من كون السفينة من الأموال، إلا أنها تتمتع بحالة مدنية تتكون من عناصر مختلفة، بالإضافة إلى ذلك فهي تحمل جنسية معينة إلا أنها تعامل معاملة العقار من نواح متعددة و بالأخص فيما يتعلق بوجود تسجيلها في سجلات خاصة يتم إعدادها خصيصا لهذا الغرض، و كذا أسباب اكتساب ملكيتها<sup>3</sup>.

كما أن السفينة تخضع لبعض التصرفات غير ناقلة للملكية مثل إيجار، و رهن و كذلك تصرفات أخرى ناقلة للملكية حيث تكون إما بصفة إرادية من طرف المالك وفقا للقواعد العامة كالوصية أو الميراث و الشفعة و الالتصاق، و العقد الذي يكون تبرعا أو معاوضة أو الإستلاء و الحيازة و التقادم، حيث هذا الأخير أثار جدلا فقهما بخصوص مسالة اكتساب الملكية للسفينة، وذلك لو أن بعض الآراء الفقهية تؤيد

<sup>1</sup> - زكي الشعراوي ، القانون البحري - السفينة- دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989م ، ص8.

<sup>2</sup> - الغنيمي حمدي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1982، ص4.

<sup>3</sup> - كمال طه مصطفى، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري ، الحوادث البحرية، التامين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، 2006م، ص4.



فكرة اكتساب ملكية السفينة بالتقادم على أساس أنها منقول<sup>4</sup> ، إلا أنه من غير الجائز إكتساب ملكية السفينة بالتقادم ، فهي لا تخضع لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية" ، بالرغم من الفكرة القائلة أن السفينة مال منقول.

خلافاً على ما هو عليه الحال بالنسبة للمنقولات ، تخضع السفن البحرية لأمر استثنائية تخرج عن القواعد العامة ، كأسباب ملكية السفن التي تخالف بعض وجوهاً لكسب ملكية المنقول و تتشابه مع أحكام العقارات ، فقد بادر المشرع الجزائري بحصر ملكية السفينة في البناء و الشراء أو البيع بعد الحصول على تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل للحصول على الرخصة مسبقاً إستناداً إلى أحكام القانون البحري<sup>5</sup> .

إن زيادة الاستغلال البحري يفرض على المجهز حاجته الماسة للائتمان لكي يتمكن من الحصول على أكمل وجه، لأجل ضمان سلامة الرحلة البحرية، فمن هنا ظهرت فكرة الرهن، فهو أول نظام قانوني للرهن في الجزائر و كان ذلك بصدور القانون البحري سنة 1976، كما نجد أيضاً بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات البحرية و الرهون البحرية منها معاهدة بروكسل بتاريخ 10 افريل 1926 م المتضمنة توحيد لبعض القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية، و قد انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية المبرمة ببروكسل. كما أبرمت أيضاً اتفاقية ثانية بتاريخ 27 ماي 1967 التي قلصت من الديون الممتازة، وهذا الأمر إستدعى ضرورة إبرام معاهدة جديدة في تاريخ 07 ماي 1993 المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية<sup>6</sup>.

وقد تناول المشرع الجزائري موضوع الرهون البحرية في المواد من 55 إلى المادة 71 في القسم الثالث المتعلق بالحقوق العينية المترتبة على السفينة.

<sup>4</sup> - سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة ، طبعة أولى ، مصر ، 1969م ، ص 79.

<sup>5</sup> - تنص المادة 50 من ق.ب.ج : " إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه " .

<sup>6</sup> - انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل التي تتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية، بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 ج ر ج لسنة 1964.

و يعتبر الحجز كإجراء قانوني يأتي بعد نفاذ وسائل التسوية الودية للوفاء بالالتزام، فالغرض منه في البداية هي ضبط السفينة لمنع المدين من تهريبها أو التصرف فيها.

كما يعتبر الحجز على السفن شكل من أشكال الحماية القضائية، و يعتبر من أهم مواضيع القانون البحري التي أثارت و لا زالت تثير الكثير من المشاكل الاقتصادية و العلمية و القانونية، كشيوع الحجز التعسفي و تفتيشها على السفن لوفاء ديون وهمية، و إختلاف التشريعات الوطنية التي سعت إلى تنظيمه و تنازعها ، و التنفيذ من خلال إستعمال سندات مزورة ، هذا الأمر الذي نتج عنه تأخر في حركة السفن في بعض الموانئ، بل قد يصل الأمر لنزع ملكيتها عن أصحابها، و ذلك عن طريق بيعها جبرا بالمزاد العلني الأمر الذي أثر على السير الطبيعي للتجارة الدولية<sup>7</sup>.

حصر المشرع الجزائري الحجز على السفن في المواد من 150 إلى 160 من القانون البحري الجزائري كل من الحجز التحفظي و الحجز التنفيذي.

و تتمثل أهمية الموضوع في الدراسة و البحث على الأساس القانوني لأهم موضوع في القانون البحري و المتمثل في المنشأة البحرية أي السفينة في كونها الأداة الفعالة و الهامة في تطوير وتنمية التجارة الخارجية. كما انه يحتل أهمية كبيرة من الناحية العلمية حيث يمكننا البحث فيه من الاطلاع على موقف المشرع الجزائري بالإضافة إلى آراء الفقهاء في الكثير من المسائل القانونية المتعلقة به، بالإضافة إلى معظم التشريعات المختلفة.

إن الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع هي رغبتنا في البحث في الموضوع ، و الفضول الذي صار لدينا في هذا الجانب، و محاولة إعطاء صورة واضحة للطبيعة القانونية للسفينة، اما علميا يظهر في التعديلات التي بادر إليها بها المشرع الجزائري خاصة بالقانون البحري المفعول حاليا و بالتصديق على المعاهدات الدولية و من بين الصعوبات التي واجهتنا في هذه المذكرة، التناقض و التضارب بين المعلومات و في مختلف المجالات مما يؤثر سلبا على البحث، بالإضافة إلى قلة المراجع الجزائرية مقارنة بمختلف التشريعات ، إلا أن هذه القلة توافقت مع هدفنا في هذا البحث.

<sup>7</sup> - دواخة نادية، بودبوز أمينة ، الحجز التحفظي على السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، قانون الأعمال، كلية الحقوق ، جامعة قالمه ، 2006 ، ص 7.

تتمثل إشكالية هذا البحث في السؤال التالي: كيف كان مسعى المشرع الجزائري في تحديد الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري مقارنة مع التشريعات البحرية الحديثة؟

و بغية الوصول إلى هدف البحث حاولنا الإجابة على الإشكالية بسلوك المنهج الوصفي عند الحديث عن المفاهيم المختلفة، و كما اتبعنا المنهج التحليلي عند دراسة و شرح بعض المواد القانونية تحليلا علميا إضافة إلى آراء الفقه البحري، مع إعتامادنا أحيانا على المنهج المقارن ، وذلك بمقارنة النصوص القانونية بقوانين الدول، وهذا من باب إثراء البحث و تسليط الضوء على العيوب و النقائص التي تواكب التشريع الجزائري.

ومن أجل ذلك إعتمدنا في معالجة هذه الدراسة على الخطة التالية، و التي قمنا من خلالها بتقسيم الموضوع إلى فصلين ، تناولنا في (الفصل الأول) النظام القانوني للسفن في التشريعات البحرية الحديثة، وذلك بتحديد المضمون الفقهي و التشريعي للسفينة و طبيعتها القانونية (المبحث الأول) ، و جنسية السفينة و إجراءات تسجيلها (المبحث الثاني).

أما (الفصل الثاني) تم تخصيصه لطرق ملكية السفن و الحقوق الناشئة عنها في التشريع البحري الجزائري. ولقد تطرقنا في (المبحث الأول) إلى أساليب إمتلاك السفن في الأنظمة البحرية المقارنة، و في (المبحث الثاني) تناولنا حقوق الامتياز و الرهون البحرية على السفن في القانون البحري الجزائري و المقارن، و أخيرا (المبحث الثالث) إمكانية إنشاء الرهن على السفن إجراءاته وآثاره في القوانين الحديثة.

# الفصل الأول

النظام القانوني للسفن في

التشريعات البحرية الحديثة

## الفصل الأول

### النظام القانوني للسفن في التشريعات البحرية الحديثة

ليتسنى التعرف على النظام القانوني للسفينة يستوجب القيام بتعريف السفينة، فعلى الرغم من تصنيفها قانوناً ضمن المنقولات إلا أنها تخضع لبعض القواعد التي تتعلق بالعقارات بما يوجب بيان و عرض طبيعتها القانونية ، كما أن للسفينة حالة مدنية تميزها عم باقي السفن الأخرى (المبحث الأول).

كما تخضع السفينة لنظام إداري يتمثل في وجوب منحها الجنسية و تسجيلها في سجل السفن، و التحقق من سلامتها ووجوب إحفاظها بمستندات و أوراق معينة و التي تعرف بأوراق السفينة (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### المضمون الفقهي و التشريعي للسفينة و طبيعتها القانونية

يدور هذا البحث حول دراسة بعض الأحكام التي تتعلق بالسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية، و لذلك فقد خصصنا المطلب الأول لتكوين فكرة عن تعريف السفينة، حيث خصصنا المطلب الثاني للحديث عن الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع البحري المقارن.

## المطلب الأول

### تعريف السفينة

تعتبر السفينة الأداة التي تقوم عليها الملاحة البحرية، لأنها تمارس أنشطة مختلفة في هذا المجال، و بالتالي فهي المحور الرئيسي للقوانين البحرية المختلفة.

و تبعاً لما سبق ذكره سنقسم دراستنا لتعريف السفينة في هذا المطلب وفقاً لما يلي:

## الفرع الأول

### الاتجاهات الفقهية في تعريف السفينة

منذ القدم اهتم الفقه البحري بالسفينة، و يرجع ذلك إلى خصوصية هذه الآلية و تمييزها عن باقي المنقولات. و كذلك لأهمية المصالح التي تمثلها. حيث استمر هذا الاهتمام ليومنا هذا.

## أولاً: تعريف السفينة في الفقه القديم.

يعتبر الفقيه فالين **Valine** ، وهو يعلق على المدونة البحرية لسنة 1681، بان كل ما يصلح للملاحة البحرية يعتبر سفينة أو عمارة بحرية حتى إذا كان قارباً صغيراً<sup>8</sup>. ما ذهب إليه الفقيه فالين دليل على عجزه في وضع تعريف دقيق، و نفس الشيء بالنسبة للفقيه دونجون **Danjon** الذي لم يعط تعريفاً واضحاً للسفينة حيث تقتصر تحليلاته على التمييز بين السفينة و المركب<sup>9</sup>.

و حسب ما قاله الفقيه ريبير **Ripert** أن ما يتم تخصيصه للملاحة البحرية وحده يمكننا من تحديد مفهوم السفينة. و لا يكفي أن تكون المنشأة عائمة لإضفاء صفة السفينة عليها إذا لم تكن مخصصة للملاحة كالمنازل العائمة **House-boats** ، أو الرصيف العائم **Dock-flottant**. كذلك لا تعتبر منشآت حتى لو كانت قادرة على التحرك بالوسائل الخاصة للقيام ببعض الأشغال داخل الميناء كالرافعات العائمة<sup>10</sup> **Grues flottantes**.

وقد إعتد الفقيه ريبير على معيار تعريفه للسفينة وهو القيام بملاحة بحرية حقيقية **Navigation maritime véritable**، و قام بتحديد مفهوم الملاحة البحرية بذكر معيارين: أولهما أن الملاحة البحرية لا تقوم بها إلا عمارات بحرية، و ثانيهما أن الملاحة البحرية هي التي تتم في البحر. بالرغم من ذلك فقد وجد صعوبة لتحديد مفهوم السفينة، مثلاً الفقيه دونجون فقد ميزها عن المركب من حيث الشكل الخارجي و طريقة البناء ووسيلة الدفع .

و في كل الأحوال لا يمكن الاعتماد على المعايير التي سار عليها الفقيه ريبير فهي لا تصلح كأساس للتمييز بين السفينة و المركب ، كما لا يمكن الاعتماد على معيار الملاحة في البحر من عدمه

<sup>8</sup> - دحماني محمد الصغير، مساهمة العرب و المسلمين في إنشاء قواعد النقل و استئجار السفن ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، ع 3 ، 01 مارس 2016، ص 30.

<sup>9</sup> - دحماني محمد الصغير ، مرجع سابق ، ص 30.

<sup>10</sup> -George Ripert, Droit maritime, Tome 1<sup>ère</sup>, édition Rousseau, et Cie ,1950,p p 276,277.

لتمييز المنشأتين عن بعضهما. ومن هنا ما تم إستنتاجه أن التمييز بين السفينة و المركب ليست كافية لتعريف السفينة خاصة بعد ظهور منشآت بحرية جديدة يقتضي تحديدها و تمييزها كما سيأتي بيانه.

### ثانيا : تعريف السفينة في الفقه الحديث .

يرى الأستاذ روديار أن معظم الفقهاء القدماء أمثال فالين و فالروحي **Velroger** و ليون كان و رينو **Lyon Caen et Renault** و خاصة دونجون و ريبير في النصف الأول من القرن التاسع عشر أنهم إعتدوا على معيار التمييز بين السفينة و المركب لتعريفها، و لم يتناولوا عمق مفهوم السفينة في حد ذاتها<sup>11</sup>. لذلك فهو يرى أنه من الضروري مراجعة تعريف السفينة خاصة بعد ظهور منشآت أخرى يصف بعضها بالغربية كمنصات التنقيب و المصانع العائمة. و بالرغم من ذلك اعتبر الأستاذان روديار و بونطافيس أن التمييز بين السفينة و المركب أمر ضروري ، غير أنهما يحذران على الاعتماد على الوصف الذي تقدمه الإدارة للمنشأة بعد التسجيل لأنه لا يعطي الوصف القانوني لها، و من جهة أخرى يمكن اعتبار الشكل معيارا للتمييز بينهما<sup>12</sup>.

و قد تقوم المراكب بتقديم نفس الخدمة التي تقوم بها السفينة، إلا أنهما يؤكدان على وصف الملاحة التي تقوم بها السفن بالاعتقاد لتمييزها عن المراكب التي تقوم أساسا بملاحة داخلية أو نهريّة في الدول التي توجد بها أنهار.

و إضافة إلى ما سبق ذكره قام الأستاذان روديار و دي بونطافيس بوضع تعريف للسفينة كالتالي : " هي آلية عائمة من طبيعة منقولة مخصصة من مستغلها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر . من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بأنها مخصصة للملاحة البحرية"<sup>13</sup>.

و الملاحظ في هذا الصدد أن المعايير التي إعتد عليها كلا من الفقه القديم و الحديث غير ضرورية و غير كافية لأنها يمكن أن تكون صالحة لمنشآت أخرى غير خاضعة للقانون البحري كوصفها بالعائمة

<sup>11</sup>– René Rodiere, le navire , 1980 , no 3 , p3.

<sup>12</sup>– R.Rodiere , op, cit ,no 3,p4 .

<sup>13</sup>– طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007، ص 24.



أو التعرض للأخطار أو بإكتسابها لشكل العمارة أن المنشأة يمكن أن تتعرض للخطر في الأنهار، و لذلك لا تفقد طبيعتها القانونية لتصبح سفينة<sup>14</sup>.

أما في الفقه العربي فقد ساد إعترافٌ بصعوبة تعريف للسفينة، و تميزت القوانين العربية بتعدد التعاريف و أنصب إهتمام الفقهاء على بيان عناصرها بدل تعريفها. و قد تم إستخلاص بعض العناصر من التعاريف التي ذكرت في التشريعات البحرية العربية<sup>15</sup>. وقد إعتبر آخرون أن التعريفات الفقهية للسفينة رغم تعددها إقتصرت فقط على بيان المعايير التي إستقر عليها القضاء الخاصة باكتساب المنشأة لوصف السفينة حيث تم حصرها في شرطين لاكتساب وصف سفينة هما : التخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، و الصلاحية للملاحة البحرية.

## الفرع الثاني

### تعريف السفينة على ضوء الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري و في

#### التشريعات الأخرى

أولاً: تعريف السفينة على ضوء الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري .

عرف المشرع الجزائري السفينة في نص المادة 13 من ق.ب.ج بالقول 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"<sup>16</sup>.

<sup>14</sup>- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديد للنشر ، الإسكندرية، 2001 ، ص 16 .

<sup>15</sup>- طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 24.

<sup>16</sup>- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري ، ج ر ج ج عدد 29، لعام، 1976، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1996، ج ر ج ج، عدد 47 صادر لسنة 1998، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت، 2010، ج ر ج ج، عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010.

و بذلك يمكن القول ان المشرع الجزائري حدد مفهوم السفينة بوصفها بالعمارة أو الآلية العائمة، فبالتالي لا يمكن أن نعتبر كل جسم يتحرك في عمق البحر على انه سفينة مثل الغواصات أو الأجسام التي ينتقل في الجو أو في البحر معا كالتائرات الشراعية.

فبالإضافة إلى ذلك تعامل العمائر البحرية أو الآلية العائمة التي في دور الإنشاء معاملة السفن و التي يمكن أن تكون محل عمليات قانونية كالرهن البحري و هذا ما نصت عليه المادة 56 فقرة 3 ق.ب.ج.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري في هذا التعريف، سائر مع التعريفات التي جاء بها الفقه البحري على نحو عام لكنه تجاهل بعض المعطيات التي تدخل في تعريف السفينة، كذلك الجوانب المتعلقة لمواجهة الأخطار البحرية حيث أجاز أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى. و السفينة لا تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر إذا كانت تتمتع بالاستقلالية<sup>17</sup>.

### ثانيا: تعريف السفينة في التشريعات الأخرى.

لقد إنتهجت أغلب التشريعات البحرية تعريفات متقاربة للسفينة:

فقد عرف القانون اللبناني السفينة في نص المادة الأولى من القانون البحري اللبناني كالتالي : "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله و تسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن  
18"

كما عرفها التشريع المصري بموجب المادة الأولى من القانون رقم 08 لسنة 1990 المتضمن قانون التجارة البحرية بقوله: " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة و لو لم تهدف إلى الربح".

<sup>17</sup>- بن عمار محمد ، مفهوم السفينة في القانون الجزائري " المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية السياسية"، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ع 1، لسنة 1993، ص 106.

<sup>18</sup>- كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 31.

و حسب النص المذكور فقد وضع المشرع المصري التعريف الذي استقر عليه الفقه في عمومه قبل صدور قانون التجارة البحرية الجديد الذي ينص على أن: "المنشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه إعتياد"<sup>19</sup>.

أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية الأردني فقد نص عليها في المادة الثالثة و إعتبرها: "كل مركب صالح للملاحة أيا كانت محمولة و تسميته أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن. و تعتبر جزء من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها. السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الخاصة بالحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون".

من خلال هذا النص نرى أن القانون الأردني لم يعطي أي اهتمام للتسمية، فقد إستعمل كلمة مركب ليدل على السفينة. و من المعروف أن كلمة مركب ، تطلق على السفن النهرية، فالقانون لم يفرق بين المصطلحين، بالرغم من وجود فرق بينهما<sup>20</sup>.

أما بالنسبة للتشريع القطري فقد ورد بالمادة الأولى من القانون البحري رقم 15 لسنة 1980 بأنها: "السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية أو تكون معدة لذلك و لو لم تستهدف الريح. و تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها"<sup>21</sup>. وعرفت أيضا السفينة بأنها: "منشأة تحمل جنسية و مسجلة لدى المصلحة الإدارية للدولة"<sup>22</sup>.

و الواضح أن بعض التشريعات لم تبادر إلى تعريف السفينة بل تركت المهمة للفقه و القضاء ، في حين ان الفقه أبرز إهتماماً كبيراً في بيان عناصرها أكثر من اهتمامه بتعريفها.

<sup>19</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق ، ص 49.

<sup>20</sup> - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 25.

<sup>21</sup> - <http://ashrfmmshrf.com/?cat=86>.

<sup>22</sup> - Jean-Pierre Beurier, Droits Maritimes, Deuxième édition, Dollaz, 2008, p178.

و من هنا نستنتج أن التشريعات بينت بوضوح أن مصطلح السفينة يسري على جميع المنشآت التي ينطبق عليها الوصف أي كان الغرض من الملاحة، أي سواء كانت ملاحة تجارية أم ملاحة نزهة أم صيد.

### الفرع الثالث

#### الشروط المادية و القانونية لاكتساب وصف السفينة في القوانين الحديثة

طبقا لما تم ذكره سابقا في بعض التشريعات المختلفة و في نص المادة 13 من ق.ب.ج فقد إعتد المشرع الجزائري على شرطين أساسيين لتحديد مفهوم السفينة و هما :

**أولا: شرط تخصيص العمارة العائمة للملاحة البحرية .**

تعتبر المنشأة العائمة سفينة بشرط ممارسة نشاطها في البحر و تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، و التخصص في الملاحة البحرية، سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة أو تبيعية أو كانت الملاحة بأعالي البحار، الأمر الذي يستدعي التفريق بين السفينة و المركب<sup>23</sup>.

و يقصد بتخصيص الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، و ذلك إذا كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة و تظل لها هذه الصفة و لو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات لا تواصل بينهما. و كذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية إستثناء من ذلك فهذا الإستثناء لا يضيف على المركب وصف سفينة<sup>24</sup>.

و تكتسب المنشأة العائمة وصف سفينة سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين أو الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد، بإستثناء السفن الحربية و سفن دراسة الشواطئ وهذا ما نصت عليه المادة 162 ق.ب.ج. على ضوء نفس المادة يلاحظ أن التشريع البحري الجزائري و على

<sup>23</sup> - شحات محمود ، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر ، سنة 2014، ص 15.

<sup>24</sup> - محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ، مصر، طبعة 2008، ص 47.

غرار باقي التشريعات البحرية المقارنة المختلفة فإنه لا يعتبر سفنا المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تبرحها عادة كالأرصفة و الأحواض العائمة و الزوارق لأنها غير مخصصة للملاحة البحرية.

**ثانيا: قدرة العمارة على الملاحة البحرية بنفسها أو عن طريق قطرها .**

و خلافا للتشريعات المقارنة كالتشريع المصري و اللبناني، أو حتى الفرنسي و هو أنه أجاز لإعتبار العمارة العائمة سفينة، أن تكون صالحة للملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها.

و على عكس للرأي الراجح في الفقه الذي يذهب إلى ضرورة قدرة السفينة على الملاحة البحرية بنفسها، و ذلك حتى تتمكن من مواجهة الأخطار و المخاطر البحرية التي قد تواجهها، بالإضافة للسفينة المقطورة بسفينة أخرى لا تتمتع بهذه الصفة لأنها غير قادرة على الملاحة البحرية بوسائلها و بنائها بشكل يساعدها على مواجهة مخاطر البحر<sup>25</sup>.

## المطلب الثاني

### الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع البحري المقارن

رغم وضوح ما تم طرحه من تعريفات للسفينة إلا أن بعض الفقه البحري ، سار أن السفينة ليست مجرد مال - مثلما ما تم توضيحه- و إنما هي مال إستوجبت التشريعات تفريده<sup>26</sup>، بحيث اشترطت أن يعطي لكل سفينة إسماً بعد بناءها و نزولها إلى البحر ، و هذا الاسم يميزها عن باقي السفن، كما إستلزمت غالبية التشريعات البحرية أن يكون للسفينة موطناً تركز إليه بعد نهاية نشاطها، إضافة إلى جنسية تربطها برابطة التبعية، و تعلن عن ذلك برفع علمها، و هذا كله يُقرب السفينة من الشخص القانوني. فكما لهذا الأخير حالة مدنية، فكذلك حال السفينة مما يكون منطقياً إعطاء وصف الشخص المعنوي للسفينة .

<sup>25</sup>- مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص ص 13-14.

<sup>26</sup>- محمود سمير الشرقاوي ، مرجع سابق ، ص 48.

سنقسم دراستنا في هذا المطلب إلى محاولة معرفة الطابع المالي و المنقول للسفينة (الفرع الأول)، الطابع القانوني الخاص للسفينة (الفرع الثاني)، وعناصر تعيين ذاتية السفينة (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### السفينة مال منقول

تعتبر السفينة مالا إذ من الممكن أن تكون محلا للحقوق المالية، فالسفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون.

وقد إستقر الرأي على إعتبار السفينة مالا، لأنها تقع في خانة المال المنقول، وذلك لإمكانية نقلها و إنتقالها من مكان إلى آخر دون أن تتغير هيئتها، و ذلك عكس العقار الذي يتصل بالأرض إتصالا دائما و ثابتا. و كان من المنطق أن تخضع السفينة بوصفها مالا منقولاً للقواعد القانونية التي تسري على المنقول من حيث إكتساب الملكية، و ترتيب الحقوق العينية أصلية أو تبعية، أو نشوء و إنتقال الحقوق الشخصية التي تنشأ بمناسبة إستغلالها<sup>27</sup>.

و قد تطرق المشرع الجزائري من جانبه إلى الطبيعة القانونية للسفينة في نص المادة 56 من القانون البحري المعدلة بالمادة 11 من القانون رقم 98-05 في الفقرة 1 بقوله: "تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة..."<sup>28</sup>، مما يتفق مع طبيعة السفن و وظيفتها . كما قرر في المادة

683 من القانون المدني الجزائري على أنه: " كل شيء مستقر بحيزه و ثابت فيه و لا يمكن نقله منه دون تتلف فهو عقار، و كل ماعدا ذلك فهو منقول"<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> - حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر، طبعة 2006 ، ص 32.

<sup>28</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري ، مرجع سابق .

<sup>29</sup> - الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج ، عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، معدل و متمم بأمر رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر ج ج ، عدد 31 صادر في 13 ماي 2007.

## الفرع الثاني

### الطابع القانوني الخاص للسفينة

إذا تم إعتداد الرأي القائل بأن السفينة هي مالا منقولاً فإنه يتبادر إلى الأذهان السؤال الآتي: هل تعد السفينة مالا منقولاً أم أن لها طابع خاص بها يجعلها يقترب من العقارات لأهميته القصوى التي تكتسبها في الملاحة البحرية إذ هي بناء شامخ يشبه المدن الشاهقة فهي بذلك تقترب من العقارات، فلا ينظر إليها على إعتبارات أنها منقول كسائر المنقولات الأخرى و ستطبق عليها بعض الأحكام الخاصة التي تطبق على العقارات نظراً للتشابه الكبير بين السفينة و العقار .

يجوز رهن السفينة رهناً رسمياً لأنها مثل العقار، و هذا الرهن يرد فقط على العقار و لا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، و لابد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفن تقترب من إجراءات الحجز على العقار، كما أن حقوق الإمتياز التي تترتب على السفينة لدائنها، تعطي لهم حق تتبع السفينة في أية يد قد تكون، كما هو الحال بالنسبة لحقوق الإمتياز التي يربتها القانون للدائنين الذين لهم حقوق على العقار<sup>30</sup> .

و إضافة إلى ذلك كله فإنه لا يمكن إكتساب السفينة بالتقادم، وذلك نظراً لخصوصية طبيعتها و إن كانت تشبه العقار، إلا أنها أكثر خصوصية عنه لكونها تحمل جنسية لدولة ما، الأمر الذي تنتفي معه أية إمكانية لتملكها بالتقادم مهما كانت مدته<sup>31</sup> .

<sup>30</sup> - عادل علي مقدادي، القانون البحري ، مكتبة دار الثقافة ، عمان، 2009، ص 27.

<sup>31</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 48.

## الفرع الثالث

### عناصر تعيين ذاتية السفينة

تتميز السفينة بحالة مدنية خاصة، تتكون بمجموعة من العناصر التي تجعلها مميزة عن باقي السفن. وقد نصت عليها المادة 14 من القانون البحري الجزائري بأنه: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم و الحمولة و ميناء التسجيل و الجنسية"<sup>32</sup>. وتتمثل هذه العناصر في ما يلي :

**أولاً: إسم السفينة.**

تتميز السفينة باسم معين خاص بها يميزها عن باقي السفن، فمالك السفينة له حرية إختيار إسم معين للسفينة التي يملكها. و هذا ما نصت عليه المادة 16 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يجب أن تحمل كل سفينة إسمًا يميزها عن العمارات البحرية الأخرى و يختص مالك السفينة في إختيار إسمها، و يخضع منح إسم السفينة و تغييره بموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، كما أن شروط منح الإسم و تغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية"<sup>33</sup>.

كما نجد أن المادة 17 من نفس القانون وضعت شروطا بشأن إسم السفينة بقولها: "أن يوضع على مقدم السفينة و على كل طرف منه و يكون إسم ميناء التسجيل موضوعا تحت إسمها المذكور على مقدمها".

و الغرض من ربط منح إسم السفينة و تغييره بموافقة السلطة المختصة وذلك تجنباً لتشابهه و تكرار لأسماء السفن، الذي قد يؤدي لوقوع مشاكل في العمل و خاصة في حالة وقوع حوادث بحرية .

<sup>32</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم، يتضمن القانون البحري ، المرجع السابق.

<sup>33</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم، يتضمن القانون البحري ، المرجع السابق.



**ثانيا: موطن السفينة.**

يقصد بموطن السفينة الميناء الذي تسجل فيه السفينة، و يشترط على كل سفينة جزائرية أن تسجل في أحد الموانئ الجزائرية، حيث ينفرد مالك السفينة باختيار الميناء الذي يقوم فيه بتسجيل سفينته. وله الاختيار بتغيير مكان التسجيل متى أراد ذلك، بشرط أن يقوم بكافة إجراءات النقل و الشهر في دفتر التسجيل السابق و اللاحق لتمكين الغير من تتبع السفينة و الاطلاع علو وصفها في كل وقت<sup>34</sup>.

و لا يجوز لأية سفينة أن يكون لها أكثر من موطن واحد بحيث لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، و قبل شطبها منه<sup>35</sup>.

كما يجب كتابة إسم ميناء التسجيل تحت إسمها الوارد على مقدمتها، و هذا ما جاء في نص المادة 17 من القانون البحري الجزائري.

و بالمقارنة مع التشريعات المختلفة الأخرى كالتشريع الفرنسي فإن أغلبها يستوجب كتابة الموطن آخر السفينة بشكل و حروف بارزة<sup>36</sup>، و نفس هذه المقترحات سار عليها التشريعين الانجليزي و المصري.

**ثالثا:حمولة السفينة .**

و يقصد بحمولة السفينة السعة الداخلية للسفينة، إذ تختلف كل سفينة عن أخرى من حيث السعة وذلك لإختلاف بعد كل منها. و يجرى تقديرها بالطن الحجمي و هو قياس إنجليزي ما يعادل 2.83 متر مكعب أي ما يعادل 100 قدم مكعب<sup>37</sup>.

<sup>34</sup>– مخلوف سامية مرجع سابق، ص 18.

<sup>35</sup>– المادة 46 من القانون البحري الجزائري .

<sup>36</sup>– MONTAS Arnaud, Droit maritime, Magnard–Vuibert, paris, février, 2012,p53.

<sup>37</sup>– زازة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، رسالة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 1999، ص 36.

كما تعتبر الحمولة من العناصر الأساسية للسفينة، وقد نصت عليها المادة 18 من ق.ب.ج قائلة أن: "حمولة السفينة و سعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها ". و يمكن في هذا الإطار التمييز بينها في ثلاث أنواع من الحمولة:

(1) - الحمولة الإجمالية الكلية: يقصد بها جميع سعة السفينة و تشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها<sup>38</sup>.

(2) - الحمولة الإجمالية: تفترض هذه الحمولة خصم المساحة التي تحتلها الآلات و المنشآت السابق ذكرها، كل الأماكن المخصصة للركاب أو البضائع، و تبين السعة الكاملة للسفينة، أي فراغها بأكمله.

(3) - الحمولة الصافية: يقصد بها سعة السفينة الداخلية مخصوما منها كل الفراغات التي لا يمكن أن تستغل في إقامة الركاب أو وضع الأمتعة و البضائع، أو هي سعة استغلال السفينة<sup>39</sup>.

و تظهر أهمية حمولة السفينة في إعتبارها كأساس لحساب الرسوم المختلفة التي تفرض على السفينة كرسوم الإرشاد و القطر و دخولها للموانئ و الخروج منها إلى غيرها من الرسوم، كما إليها أيضا تقدير التعويض على ضوئها أيضا تحدد مسؤولية مالك السفينة.

#### رابعا: درجة السفينة.

تختلف السفن فيما بينها من حيث قوتها و طريقة بنائها و مدى كفاءة السفينة لضمان شروط السلامة في الملاحة الحرية، و على هذا الإختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية<sup>40</sup>.

و توجد هيئات خاصة تسمى شركات الإشراف البحري أو شركات تصنيف السفن، تقوم بوضع درجات السفن أو مرتبات السفن بعد ما تقوم هيئات الفحص و الإشراف بالفحص بواسطة خبراءها. ومن أهم هذه الشركات، شركة اللويدز الانجليزية و شركة فيريetas الفرنسية و هيئة البحرية الأمريكية.

<sup>38</sup> - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 19.

<sup>39</sup> - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 44.

<sup>40</sup> - محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005،

و على الرغم من أن هذه الشركات خاصة، إلا أنها إكتسبت سمعة مميزة و ثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترف بها. و حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات الإشراف الدولية يعد قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة و إن كانت هذه القرينة قابلة لإثبات عكس ذلك<sup>41</sup>.

### خامسا: العلامات المميزة للسفينة.

لقد قررت المادة 24 من القانون البحري الجزائري على وجوب التزام كل سفينة بأن تضع علامة مميزة لها تمكن من معرفتها، ومن دون شك هوية السفينة تهم الدولة و الأفراد و طينون كانوا أو أجنب<sup>42</sup>. و تحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن و راياتها الوطنية و كذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال و ذلك في الفرض و الموانئ الجزائرية.

إضافة إلى هذه العناصر الخاصة للسفينة هناك عنصر آخر تتمتع بها السفينة و هي الجنسية.

## المبحث الثاني

### جنسية السفينة و إجراءات تسجيلها

تعتبر جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتمتع بها السفينة بهدف تعيينها و تمييزها عن باقي السفن، و هي تعتبر رابطة سياسية و قانونية بين الفرد و الدولة. و هي أصلا تمنح للأشخاص القانونية دون المال. غير أن ما إتفق عليه في التشريعات البحرية الحديثة هو تمتع السفينة بجنسية دولة ما على غرار الأشخاص.

<sup>41</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 53.

<sup>42</sup> - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 24.

كما يعتبر تسجيل السفينة أمر ضروري لا يمكن الاستغناء عنه ليس فقط للآثار القانونية التي يمكن أن تترتب عن هذا التسجيل، وإنما أيضا من الناحية الإدارية إذ إن هذا التسجيل يعتبر وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة و الإشراف على جنسية السفينة<sup>43</sup>.

لقد بادرننا الى تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا التطرق لجنسية السفينة و أهمية إكتسابها في القوانين البحرية الحديثة (المطلب الأول)، و بعدها تسجيل السفن في القانون الجزائري و التشريعات البحرية الحديثة (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### جنسية السفينة و أهمية إكتسابها في القوانين البحرية الحديثة

تمتع السفن بالجنسية يحدد موقعها بأعالي البحار، حيث تغيب أدني سيادة وطنية بما يضمن مصالحها مم يحتم توفر رابطة وطنية حقيقية بين السفينة و الدولة، كما نرى أن كل دولة تهتم بوضع شروط خاصة على أساسها تمنح جنسيتها للسفينة. سوف نتطرق في هذا المطلب إلى معرفة مستوجبات تمكين السفينة من الجنسية الوطنية في القانون البحري الجزائري و المقارن ( الفرع الأول)، ثم علاقة علم السفينة مع جنسيتها (الفرع الثاني)، و في الأخير الآثار القانونية لحصول السفينة على الجنسية الوطنية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### مستوجبات السفينة من الجنسية الوطنية في القانون البحري الجزائري المقارن

كل الدول تتمتع بحرية تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، كما أن أغلب الدول تركز على شرطين أساسيين في ذلك هما: شرط الملكية الوطنية و وطنية الطاقم الوطني، بينما هناك بعض الدول

<sup>43</sup> - دويدار هاني محمد، البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، د س ن، ص 24.

تأخذ أيضا بشرط البناء الوطني، بمعنى أن تكون السفينة مبنية في الدولة، وهو شرط يصعب الأخذ به في الوقت الحالي.

تكتسب السفينة للجنسية الجزائرية وفق شروط تم تحديدها في القانون البحري الجزائري لسنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جويلية 1998. و هذه الشروط تتمثل في:

#### أولاً: شرط بناء السفينة في الجزائر.

نصت المادة 46 من القانون البحري الجزائري على أنه: " لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة في دفتر تسجيل أجنبي، و قبل شطبها منه ". حسب ما جاء في هذا النص نرى أن التشريع الجزائري لم يشترط أن تكون السفينة مبنية بالجزائر حتى تكتسب السفن الجنسية الجزائرية<sup>44</sup>. فالملاحظ أن هذا الشرط تعمل به فقط تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن و أصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها، فأرادت حماية صناعتها الوطنية. أما بالنسبة للدول التي ليس لها القدرة على ذلك فلا تستوجب مثل هذا الشرط.

فمثلا التشريع الإنجليزي من شروطه أن تكون السفينة مبنية في بريطانيا إلى جانب ملكيتها كلها للبريطانيين، إلا إذا كانت حربية<sup>45</sup>. فبعدها تم العدول عن شرط البناء في قانون الملاحة التجارية لعام 1894. و أخذت فرنسا أيضا بهذا الشرط في القانون الصادر في 21 سبتمبر 1793 إلى جانب الشرطين الآخرين، فبعدها تخلت عن هذا الشرط في القانون الصادر في 19 ماي 1866. و يرجع سبب تخليها على هذا الشرط لارتفاع تكلفة بناء السفن في المصانع الفرنسية. و من أجل حماية السفن الفرنسية، أعيد العمل بشرط البناء مع جواز منح الجنسية أيضا للسفن التي بنيت في الخارج شريطة تسديد رسوم إستردادها.

44- شحماط محمود، مرجع سابق، ص 24.

45- محمد سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 58.

**ثانيا: شرط أن يكون مالك السفينة من جنسية جزائرية.**

تتشرط بعض الدول في أن تكون السفينة كلها جزءًا منها مملوكا لرعاياها و ذلك حتى تضمن ولاءها من الناحية الاقتصادية و هذا ما نصت عليه المادة 28 من القانون رقم 98-05 المعدل و المتمم لأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 بقولها: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"<sup>46</sup>. يتضح من هذا النص إن السفينة لا يمكن منحها الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكا جزائري، و يجب إن يتمتع جميع الملاك بالجنسية الجزائرية إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع.

كما أخذ قانون الملاحة التجارية البريطاني الصادر في 25 أوت 1894 في مادته الأولى بشرط الملكية الوطنية للبريطانيين بالميلاد أو التجنس، أما في حالة كون السفينة مملوكة لشركة فانه يتعين أن يكون مركزها الرئيسي واقعا في نطاق الممتلكات البريطانية<sup>47</sup>. كذلك بالنسبة للقانون الفرنسي فقد أخذ بشرط الملكية الكاملة للسفينة من قبل فرنسيين، غير أنها قامت بتخفيف شرط الملكية الكاملة بموجب قانون صادر في 1948.

**ثالثا: شرط أن يكون طاقم السفينة جزائري.**

اغلب التشريعات تأخذ بهذا الشرط، وذلك بان يشترط التشريع أن يكون أفراد السفينة كلهم أو بعضهم جزائريين. و هذا ما ورد في الفقرة 6 من المادة 28 المذكورة سابقا مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر حيث تنص انه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإيجار لخدمة سفينة جزائرية"<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>47</sup> - محمد سمير الشرقاوي ، مرجع سابق، ص 60.

<sup>48</sup> - الأمر رقم 76- المعدل و المتمم ،80، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

إن غاية الدول التي تأخذ بهذا الشرط هو ضمان سلطة الدولة على السفينة باعتبار أن أفراد الطاقم هم الذين تركز في يدهم قيادة السفينة وإرادتها، خاصة أن الرحلة البحرية تتم في مجموعها بعيدا عن نفوذ الدولة و سيادتها<sup>49</sup>.

## الفرع الثاني

### علاقة علم السفينة بجنسيتها

أولا: العلاقة بين التسجيل و العلم.

تظهر علامة الجنسية في العلم الذي ترفعه السفينة. فالسفينة التي لا جنسية لها ولا ترفع علما تعتبر سفينة خارجة عن القانون و تعتبر سفينة قرصنة<sup>50</sup>. و يحق لأي سفينة حربية تصادفها في أعالي البحار أن تطلب منها بيان جنسيتها، و عليها أن تبادر إلى رفع العلم مباشرة و إلا أصبح من حق السفينة الحربية مطاردتها للتحقق من جنسيتها و تطبيق القانون بحقها متى تبين أنها سفينة قرصنة كما لا يسمح للسفينة التي لا تحمل علما أن تدخل أو تمر بالمياه الداخلية أو الإقليمية لأية دولة و يحق لسطات هذه الدولة أن تمنعها.

كما تتمثل عملية تسجيل السفن شرط ضروري أقرته إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من اجل السماح للسفينة بالمرور و الدخول في الموانئ و الممرات الدولية، فالسفينة ملزمة بان تحمل وثائق التسجيل لإثبات ولاية الدولة التي تحمل علمها.

ثانيا: علم الدولة الحبيسة.

تعني بالدول الحبيسة هي الدول التي ليست لها سواحل بحرية، فيحق لها أن تمتلك سفن تحمل علمها، و هذا ما جاء في نص المادة 90 من اتفاقية مونتي قوبي سنة 1982، و أيضا من نفس المادة من

<sup>49</sup>- محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، نفس المرجع، ص 80.

<sup>50</sup>- عبد المنعم محمد داوود، مشكلة الملاحة في المضائق البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د س ن، ص 53.

إتفاقية جنيف لأعالي البحار التي تنص على أنه: " لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية الحق في أن تسيّر يفنا ترفع علمها في أعالي البحار"<sup>51</sup>. كما يمكن أن تستفيد السفن التي تحمل راية دولة ليست لها سواحل و تكون عضو من إتفاقية مونتي قوبي سنة 1982 من حق المرور العابر إلى المياه الإقليمية و إلى موانئ دول الأعضاء، فهذه التسهيلات لا تستفيد منها الدول الأخرى<sup>52</sup>.

### ثالثا: مشكلة أعلام المجاملة.

علم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة لسفينته دون توفر شرط العلاقة الجوهرية، حيث تسمح بعض الدول بتسجيل سفن لا تكون لها علاقة حقيقية بها، فبالنسبة لها مجرد إجراءات شكلية إدارية يتم منحها لكل سفينة معلنة عن رغبتها في ذلك و تقدم طلبا حتى ولو كانت لم و لن تدخل موانئها<sup>53</sup>.

## الفرع الثالث

### الآثار القانونية لحصول السفينة على الجنسية الوطنية

تلتزم الدولة تجاه السفينة التي تتمتع بجنسيتها بوضع مجموعة من الحقوق، و منها فرض رقابة الدولة على السفينة التي تحمل جنسيتها و تكون هذه الرقابة إما إدارية تقنية و اجتماعية لضمان سلامتها في البحر، طبقا لأحكام و القواعد الدولية المعمول بها<sup>54</sup>.

كما يمتد حق الرقابة كذلك إلى مجال الصيد البحري و مختلف نشاطات السفينة خصوصا فيما يتعلق بالتجارة الغير المشروعة بالمخدرات و المواد التي تؤثر على العقل<sup>55</sup>.

<sup>51</sup> - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 25.

<sup>52</sup> - Vincent Philippe, Droit de la mer, Lancier, Belgique, 2008, p 39.

<sup>53</sup> - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 26.

<sup>54</sup> - بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، تخصص الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة ألسانيا، 2011، ص 99.

<sup>55</sup> - المادة 02/108 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، الذي انعقد في الفترة ما بين 1979 و 1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982، بجامبكا.



و من الواجب على الدولة أن تمارس الإشراف و الرقابة على السفينة ، و من واجبها أيضا السهر على صلاحية السفينة للملاحة الدولية<sup>56</sup>، كما لها السلطة في سحب جنسيتها و سبب ذلك يعود إلى مبدأ مستقر عليه في العمل الدولي، و لكل دولة حرية منح أو رفض منح جنسيتها لأي سفينة و رفع علمها<sup>57</sup>.

و قد نصت في هذا الصدد المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على أنه: " لكل سفينة جنسية واحدة، فقط و بخلاف ذلك تعتبر في حكم عديمة الجنسية "<sup>58</sup>.

كما تمارس الدولة التي تمنح جنسيتها للسفينة إختصاصات قانونية و عمالياتية حيث تقوم في إختصاصها القانوني بإنجاز سجل خاص يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها. أما الرقابة العمليانية للدولة فتظهر في الحق القانوني في إستعمال سفنها الحربية لغرض إحترام تشريعاتها على متن سفنها في أعالي البحار، و لها الحق أن تزور كل سفينة تحمل علمها و تفتيشها. وقد نصت في هذا الإطار المادة 189 من القانون البحري الجزائري على أنه: " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية "<sup>59</sup>.

تبين من هذا كله أن المشرع الجزائري ألزم السفينة للحصول على الوثائق اللازمة لإثبات صلاحيتها و سلامتها. إضافة إلى ذلك فالدولة تمارس الرقابة الصحية على السفن تماشيا مع الاتفاقيات الدولية ذات الشأن و نفس الشيء بالنسبة لحماية البيئة البحرية<sup>60</sup>.

كما للدولة حق تسخير للسفن التي تتمتع بجنسيتها بهدف حماية مصالحها الاقتصادية و المالية و السياسية و حتى العسكرية إن اقتضى الأمر ذلك<sup>61</sup>.

<sup>56</sup> - مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2009، ص 211.

<sup>57</sup> - شعبانة شعبان ، بن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017، ص 30.

<sup>58</sup> - تنص المادة 92 من اتفاقية قانون البحار، مرجع سابق.

<sup>59</sup> - الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم، مرجع سابق.

<sup>60</sup> - بومعزة عودة ، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري، (دراسة تأصلية) مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق و العلوم الإدارية ، بن عكنون، جامعة الجزائر ، 2002، ص 59.

تستفيد السفينة التي تكتسب الجنسية الجزائرية في هذا الإطار من مزايا تكفلا لبحريتها النمو و البقاء من جهة و من جهة أخرى تعمل على دعم أسطولها التجاري، ومن هذه المزايا نذكر:

### (1) - المزايا المالية:

تقوم الدولة بتقديم مجموعة من المساعدات للسفن الوطنية للقيام بالملاحة البحرية و ذلك لتمايشها مع المنافسة الأجنبية<sup>62</sup>.

كما نص المشرع الجزائري في المادة 209 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تعفى من مسك دفاتر تسجيل السفينة، السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية فقط و بصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها الإجمالية عن 30 طن"<sup>63</sup>.

### (2) - المزايا الملاحية:

نص المشرع الجزائري في المادة 166 من القانون البحري الجزائري إن: "تخصص الملاحة التجارية في الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقاً للمعاهدات و الاتفاقيات الحكومية المشتركة"<sup>64</sup>.

و يلاحظ في هذا الصدد تشريعات الدول عامة تقصر الملاحة الساحلية بين موانئها و الصيد في مياهها الإقليمية على السفن الوطنية و ذلك تجنباً للسفن الوطنية لخطر مزاحمة السفن الأجنبية<sup>65</sup>.

<sup>61</sup> - بوخميس وناسه ، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ، ص 100.

<sup>62</sup> - بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري ، مرجع سابق، ص 55،56 .

<sup>63</sup> - الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم، مرجع سابق.

<sup>64</sup> - الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم، المرجع نفسه.

<sup>65</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 61.

## المطلب الثاني

### تسجيل السفن في القانون الجزائري و التشريعات البحرية الحديثة .

تقضي التشريعات البحرية عامة بوجوب تسجيل السفينة في سجلات خاصة ،فتسجيل السفن هو نظام إداري من جهة و من جهة ثانية يتمتع بقيمة قانونية فعلية<sup>66</sup> ، و يعتبر التسجيل ضروري لا يمكن الاستغناء عنه ليس فقط للآثار القانونية المترتبة على هذا التسجيل، و إنما أيضا من الناحية الإدارية ، إذ أن هذا التسجيل يعتبر وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة و الإشراف على جنسية السفينة و تعيين ذاتيتها بإثبات جميع البيانات الخاصة بها في السجلات ، و تحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات<sup>67</sup>.

## الفرع الأول

### طبيعة السفن الخاضعة لإجراءات التسجيل في الجزائر

تسجيل السفن إجراء جوهرى يلزم العمل به، فهو واجب على كل سفينة جزائرية طبقا لما ورد في نص المادة 34 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه : " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة "<sup>68</sup>. و يُستخلص من هذا النص أن المشرع فرض التسجيل على كل السفن الجزائرية بصفة الإطلاق، مهما كانت حمولتها و نوعها، و كذلك مهما كان نوع السفينة، تجارية كانت أم سفن صيد أم نزهة.

كما نصت المادة 46 من نفس القانون على أنه: " لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل شطبها منه "<sup>69</sup>. و لا

<sup>66</sup>- René Rodiere, EMMANUEL de pontavice, 12<sup>ème</sup> , Dollaz, paris, 1997, p 40.

<sup>67</sup>- دويدار هاني محمد، البارودي علي ، مرجع سابق ، ص84.

<sup>68</sup>- الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>69</sup>- الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، المرجع نفسه.

يعتبر تسجيل السفن إجراءً إختيارياً بل هو إجراء إجباري يستوجب الأخذ به من أجل سماح السفينة برفع العلم الجزائري عليها<sup>70</sup>.

و لم يشر المشرع الجزائري إلى إعفاء وحدات بحرية من التسجيل في حين نجد منشآت عائمة داخل الميناء كمواكين و الزوارق ، و قوارب الغاطسة ، و الرافعات إلى غير ذلك لتكييفها المادة 13 من القرار أعلاه ضمن تكييف السفن ، كما نرى أن هذه المنشآت تعفى من التسجيل لأنها لا تعتبر من عداد السفن<sup>71</sup>.

لقد نصت المادة 511 من القانون البحري الجزائري على جزاء عدم تسجيل السفينة بقولها: "يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 د.ج كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسهي بوجه خاص على ما يأتي: "تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها...."<sup>72</sup>. فحسب هذا النص يلاحظ أن تسجيل السفينة يعتبر أمراً إجبارياً على مالكيها و هو ليس إختيارياً بل لابد من القيام به قبل إبحار السفينة رافعة العلم الجزائري<sup>73</sup>. كما أن التسجيل يقتصر فقط على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية.

## الفرع الثاني

### الجهات المختصة بالتسجيل و إجراءاتها

تعتبر شهادة تسجيل السفينة دليلاً للجنسية بحيث يعتمد المشرع الجزائري على التسجيل لإثبات الجنسية و ذلك مع إلزامية قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة. و سوف نقسم دراستنا في هذا الفرع (أولاً) الجهة المختصة بالتسجيل ، و كيفية طلب التسجيل (ثانياً)، وأخير كيفية التسجيل(ثالثاً) و شطبه(رابعاً).

<sup>70</sup> - شحماط محمود، مرجع سابق ، ص 28.

<sup>71</sup> - الغنيمي حمدي ، مرجع سابق، ص 26.

<sup>72</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>73</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 70.

### أولاً : الجهة المختصة بالتسجيل .

تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية، بناء على ذلك نصت المادة 34 من القانون البحري على ما يلي : "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الممسوك من قبل السلطات الإدارية البحرية المختصة"<sup>74</sup>.

و قد سارت التشريعات البحرية الحديثة على نفس المنوال و منها التشريع المصري حيث يختص بتسجيل السفن في إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ و الموائر التابعة لوزارة النقل البحري . و مكتب التسجيل الرئيسي ، و لوزير النقل البحري أن يعين بقرار منه الموانئ الأخرى التي تنشأ بها مكاتب للتسجيل (المادة 2)<sup>75</sup>.

و يوضع في مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى " سجل السفن " ، و يحتفظ بصورة من في المكتب الرئيسي بالإسكندرية (المادة 3).

### ثانياً : طلب التسجيل .

أشارت المادة 44 من القانون البحري الجزائري انه يستوجب على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته أن يقدم طلباً إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة على أن يشمل هذا الطلب على البيانات التالية<sup>76</sup> :

- رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة.

- تاريخ و مكان إنشاء السفينة.

- عناصر شخصية.

- إسم مالك السفينة.

<sup>74</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>75</sup> - محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص 65 .

<sup>76</sup> - انظر المادة : 35 من القانون البحري الجزائري.

- و محل إقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة وإذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماءهم و محلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
- سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى.
- و قد إستوجب التشريع المصري نفس البيانات التي سار عليها القانون الجزائري<sup>77</sup>.

### ثالثا: كيفية التسجيل.

تخصص الإدارة البحرية المختصة لكل سفينة سجلا خاصا في دفتر تسجيل السفن يسمى "سجل السفن"، و يتكون عادة من صفحة أو أكثر يدرج فيه رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة<sup>78</sup>، و تدون فيه البيانات سألقة الذكر في المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

و حتى يكون سجل السفينة مطابقا لحالتها أوجببت المادة 36 من القانون البحري الجزائري على مالك السفينة أو مجهزها أو ربان السفينة أن يسارع إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل بالكتابة بأي تغيير في البيانات الواردة في سجل السفن<sup>79</sup>، و يبلغ عن هذا التغيير في السجل و كذلك في شهادة التسجيل التي يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فورا إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو فور وصولها إلى إحدى الموانئ، ليتولى المكتب الذي قام بالتأشير، إذا لم يكن هو المكتب الذي تم فيه التسجيل، أن يبلغ بهذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن.

### رابعا : شطب التسجيل.

و حسب ما جاء في نص المادة 37 من القانون الجزائري تقوم السلطة الإدارية البحرية المختصة بشطب

<sup>77</sup>- أنظر المادة : أنظر المادة 06 من قانون التجارة البحرية المصري.

<sup>78</sup>- شحماط محمود، مرجع سابق، ص 29.

<sup>79</sup>- الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم. مرجع سابق.

السفينة من سجل السفن في عدة حالات هي :

- 1- إذا فقدت خاصية سفينة.
  - 2- إذا بيعت للخارج.
  - 3- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
  - 4- إذا فقدت أو أعتبرت مفقودة.
  - 5- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
  - 6- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- و تعتبر السفينة مفقودة بعد إنقضاء مدة 3 أشهر من وصول آخر الأخبار لها طبقا لما نصت عليه المادة 39 من القانون البحري الجزائري<sup>80</sup>.

### الفرع الثالث

#### الآثار القانونية لتسجيل السفن في القانون الجزائري

إن تسجيل السفن إجراء جوهري و وجوبي ، الغاية منه شهر ما يرد عليها من تصرفات و ما يتقلها من رهون و حجوز<sup>81</sup> ، و هذا ما جاء في نص المادة 45 من القانون البحري الجزائري التي أكدت أنه: "كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله"<sup>82</sup>.

و تعتبر شهادة التسجيل دليل لإثبات جنسيتها ، و تحديد ذاتيتها، فهي سجل لحالتها المدنية ، كما أنها تعد دليلا على ملكية السفينة و التي تترفق بطلب التسجيل بالرغم من أن هذا السند يمكن إثبات عكسه كما أنها أيضا دليلا لحمولة السفينة .

<sup>80</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>81</sup> - حمدي الغنيمي ، مرجع سابق، ص 49.

<sup>82</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

---

كما يسمح التسجيل للسفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها و التمتع بحمايتها و الإستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية. و يترتب عن تسجيل السفينة آثار نصت عليها المادة 46 أنه: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي. و قبل شطبها منه".



## الفصل الثاني

طرق ملكية السفن و الحقوق

الناشئة عنها في التشريع

البحري الجزائري

## الفصل الثاني

### طرق ملكية السفن و الحقوق الناشئة عنها في التشريع

#### البحري الجزائري

تعتبر السفينة مالا منقولاً و ذات قيمة عالية يصعب إكتسابها و تجهيزها، لذا فقد أورد المشرع الجزائري تصرفات قانونية منشأة للحقوق عليها و من بين هذه الحقوق، الحقوق العينية الأصلية و الذي يعتبر أهم حق فيها هو حق الملكية، بالإضافة إلى الحقوق العينية التبعية و هي هامة من الناحية العلمية و تتمثل في الامتيازات و الرهون البحرية و ما يستتبعها من آثار و ذلك لما لها من أهمية خاصة على للسفينة، مما يسهل عملية إستغلالها في الملاحة البحرية، و ذلك إما عن طريق نقلها للبضائع أو بيعها.

فمن خلال ما سبق ذكره قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث تتمثل في:

**المبحث الأول:** أساليب إمتلاك السفن في الأنظمة البحرية المقارنة.

**المبحث الثاني:** حقوق الامتياز و الرهون البحرية على السفن في القانون البحري الجزائري.

**المبحث الثالث:** إمكانية إنشاء الرهن على السفن إجراءاته و آثاره في القوانين الحديثة.

## المبحث الأول

### أساليب امتلاك السفن في الأنظمة البحرية المقارنة

السفينة كما سبق الإشارة إليه هي مال منقول تخضع لأحكام المنقولات باستثناء حكم تملكها بالحيازة، و ثمة أسباب لكسب ملكية السفينة منها ما يختلف من بعض الوجود تلك الخاصة بكسب ملكية منقول حتى يكاد يشبه في أحكامه أحكام كسب ملكية العقار. و سوف تكتفي بالتطرق إلى كسب السفينة بالشراء و البناء فقط لان المشرع الجزائري ذكرها في نص المادة 50 قانون البحري. ربما لكونهما السببان البارزان في الحياة العملية.

سنقسم دراستنا في هذا المبحث إلى مطلبين، و ندرس في المطلب الأول الاقتناء عن طريق عقود الشراء. و نخصص المطلب الثاني لإمتلاك السفن بواسطة البناء .

## المطلب الأول

### الاقتناء عن طريق عقود الشراء purchase

أجاز التشريع الجزائري إمتلاك السفن، عن طريق الشراء و البناء<sup>83</sup>. و يعتبر الشراء أهم سبب لكسب الملكية في التشريع الجزائري، و هو يخضع للأحكام العامة في عقد البيع و الأحكام الخاصة بالأموال المنقولة بإعتبار السفينة مالا منقولاً.

و تعتبر عملية بيع السفينة و شراؤها عملاً تجارياً سواء كانت للبائع أو المشتري و يكون عقد شرائها عندئذ عملاً تجارياً، إذا كان الغرض منه إستعمال السفينة في نشاط تجاري أو كان الهدف منه هو إعادة البيع، أما إذا كان شراء السفن لغرض النزهة أو الصيد فلا يعد عملاً تجارياً<sup>84</sup>. و سوف نبين في هذا المطلب الشروط القانونية لاكتساب ملكية السفن (الفرع الأول)، ثم آثار إنتقال ملكية سفن بالبيع و إجراءاتها(الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### الشروط القانونية لاكتساب ملكية السفن

من أجل صحة عقد بيع السفينة يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط، الأولى موضوعية و الثانية شكلية، وإلا أعتبر العقد باطلاً، و عليه سوف نقوم بدراسة هذه الشروط كما يلي:

<sup>83</sup> - المادة 50 من القانون البحري الجزائري: " ان امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب ..."

<sup>84</sup> - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً لأنظمة المقارنة، ط أولى، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، 2012، ص 55.

## أولاً: الشروط الموضوعية.

يجب أن يتوافر في عقد بيع السفينة الأركان العامة للعقد وهي الرضا و المحل و السبب، حيث نطبق في هذا الشأن القواعد القانونية العامة و التي تنظم العقود الملزمة لجانبين، و بصفة خاصة يجب أن تتوفر لدى البائع و المشتري أهلية لإبرام العقد<sup>85</sup>، كما يجب أيضا توافر التراضي بين الطرفين المتعاقدين حول كل العناصر الأساسية للعقد خاصة الشيء المبيع محل العقد، و إذ يعتبر الإكراه عيب من عيوب الرضا.

كما ويجب أن يكون البائع مالكا للسفينة أو موكلا من المالك، و ترتيبا على ذلك أنه لا يجوز للريان بيع السفينة دون توكيل خاص من مالكاها ، للريان حق تمثيل مجهز السفينة بحكم القانون بعيدا عن الأماكن التي تقع فيها مؤسسة المجهز الرئيسية أو أحد فروعها لغرض الاحتياجات العادية للسفينة مثلما نصت عليه المادة 583 من القانون البحري الجزائري، كما تبين من نص المادة 585 من قانون البحري الجزائري التي تنص على عدم إمكانية ريان السفينة القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من للمجهز<sup>86</sup>. و بالإضافة إلى ذلك هناك إستثناء أين يجوز فيه للريان القيام ببيع السفينة دون تفويض من مالكاها و يظهر ذلك في الحالات الآتية:

- أن يكون وجود سبب معين إستدعى بيعها وهو، عدم صلاحيتها للملاحة البحرية ففي هذه الحالة البيع لا يرد عليها بالمفهوم القانوني و إنما يرد على حطامها، لأنه إذا فقدت المنشأة العائمة صلاحيتها للملاحة البحرية تفقد مباشرة صفة السفينة ، و يمكن للريان القيام بهذا التصرف إذ طرأت صعوبة عند إتصاله بالمالك لأخذ موافقته ، فهنا يجوز ضمن نطاق الوكالة متى كان من المستحيل إخطار الموكل مسبقا طبقا للقواعد العامة. و يمكن أن يكون مشتري السفينة جزائريا أو أجنبيا لان التشريع الجزائري لم يمنع ذلك. لكن يترتب عند مخالفة المادة 27 من القانون البحري، على إنتقال ملكية السفينة جزائرية إلى شخص أجنبي يفقده الجنسية الجزائرية ، كما يحرم من حمل راية الدولة الجزائرية على السفينة المبيعة إلى أجنبي<sup>87</sup>. كما أنه لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة.

و هذه الشروط الموضوعية في الحقيقة كلها قواعد لم ينظمها المشرع البحري الجزائري بعكس المشرع الليبي الذي أظهر إهتمامه بالأسطول التجاري. كما يعتبر إنتقال ملكية السفينة إلى شخص أجنبي سبباً في حدوث أضرار بحجم الأسطول التجاري الذي تعتمد الدولة على المحافظة عليه. كما أنه يعتبر

<sup>85</sup>- البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص 40.

<sup>86</sup>- تنص المادة 585 ق ب ج على أنه: " لا يمكن لريان السفينة أن يقوم بالتزامات... صريح من المجهز".

<sup>87</sup>- تنص المادة 27 ق ب ج على أنه: " إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون... على الجنسية الجزائرية"

باطلا في التشريع الليبي مثلا<sup>88</sup> بيع السفن المحجوزة أو المرهونة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة ، ولم يحدد المشرع الليبي هنا بوجود كون السفينة ليبية، بعكس المشرع الجزائري البحري في هذه الحالة الذي منع إنتقال ملكية السفن الجزائرية فقط من دون رخصة مسبقة عن السلطة البحرية المختصة<sup>89</sup> ، وفقا المادة 51 من قانون البحري الجزائري.

### ثانيا: الشروط الشكلية.

بالرغم من توفر طابع الرضا في عقد بيع السفن إلا أن العقد يستوجب الشكلية فهي ركن أساسي في العقد، فيجب أن يفرغ في قالب رسمي أو عرفي نظرا لأهميتها حسب ما تقتضيه المادة 49 من القانون البحري الجزائري، حيث يشترط إفراغ عقد شراء سفينة في محرر رسمي<sup>90</sup> ، دون إشتراطه لإثبات عقد بيع السفينة التي لا تلزم إلا بيع السفن سواء كانت سفن تجارية أم سفن صيد أم نزهة، أيا كانت طبيعة الملاحة البحرية.

وفقا للأحكام العامة يعتبر عقد البيع من العقود الرضائية و ذلك بتبادل الطرفين و التعبير عن إرادتهما عند الموثق.

و الرسمية مشروطة في بيع السفينة سواء تم البيع أثناء وجودها في الميناء أو أثناء قيامها برحلة بحرية. و يتم البيع أمام الموظف المختص بمكتب التوثيق بمصلحة الشهر العقاري أو أمام جهة الإدارة إن لم يوجد موثق ، أما إذا تم البيع في الخارج ، فيتولى قنصل الجمهورية في الخارج القيام بعملية التوثيق، وإن لم يوجد يحضر العقد أمام الموظف المحلي المختص<sup>91</sup> ، و الرسمية لا تشترط إلا عند بيع السفينة بيعة إختياريا، دون البيع الجبري.

## الفرع الثاني

### أثار انتقال ملكية السفن بالبيع

إذا افرغ العقد في القالب الشكلي المطلوب فلا يترتب على ذلك أثره في نقل ملكية السفينة سواء كانت بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير إلا إذا تم شهر البيع في سجل السفن<sup>92</sup> ، و سيتوجب في هذه الحالة تقييد ما إلترزم به و تطبق في هذا شأن إلتزامات القواعد العامة المقررة في عقد البيع ، وهي كالآتي:

<sup>88</sup> - المادة 74 من القانون البحري الليبي .

<sup>89</sup> - بن حمو فاتح، الحجز عالسفن في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص، قانون بحري و قانون النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016، ص 66.

<sup>90</sup> - أنظر نص المادة 49 من القانون البحري الجزائري.

<sup>91</sup> - البارودي علي، مرجع سابق، ص 41 .

<sup>92</sup> - محمد سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 101.

**أولاً: إلتزامات البائع**

يعتبر تسليم السفينة إلى المشتري من أهم إلتزامات البائع ويتم التسليم بالحالة التي كانت عليها السفينة وقت التعاقد ، وهذا مانصت عليه المادة 364 من القانون المدني الجزائري قائلة: " يلتزم البائع بتسليم الشيء المبيع للمشتري في الحالة التي كان عليها وقت البيع".

إضافة إلى ذلك يلتزم البائع بتسليم ملحقات السفينة إن لم يكن هناك اتفاق على إستيعادها ويقع على عاتق البائع أيضا القيام بما هو لازم لنقل حق المبيع إلى المشتري و إن يمتنع عن كل فعل يجعل نقل الحق مستحيلا، و هذا ما جاء في نص المادة 361 من القانون المدني<sup>93</sup>.

**ثانياً: إلتزامات المشتري**

على المشتري أن يلتزم بأداء الثمن المتفق عليه في العقد ، و يقدم الثمن وقت تسليم السفينة إلا إذا كان إنفاق مسبق بين الطرفين على غير ذلك، وفي حالة عدم إستفاء ما هو مستحق للبائع فهذا الأخير الحق في منع المشتري من إستلام السفينة حتى يقوم باستكمال المبلغ الكامل أو نصفه المستحق الدفع و الوفاء بإلتزامه، كما يحق له فسخ عقد البيع و إسترداد السفينة إلا إذا قام المشتري ببيعها لمشتري ثان بموجب عقد رسمي<sup>94</sup>.

و يجب على المشتري أن يتحمل جميع تكاليف المبيع من يوم انعقاد البيع ، و هذا ما قرره المادة 389 قانون مدني<sup>95</sup> ، و بمجرد ظهور العيب أن يخطر البائع و إلا يعتبر راضيا بالمبيع بما فيه من عيوب.

**المطلب الثاني****إمتلاك السفن بواسطة البناء**

إن التشريع الجزائري لم يتضمن أحكاماً خاصة في هذا الإطار إذ يخضع بناء السفينة في هذه الحالة للقواعد العامة سواء عقود العمل أو عقود المقاوله ، و هذا ما أشارت إليه المادة 53 من القانون البحري الجزائري التي جاء في محتواها: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك. و تتم عملية النقل بتسليم السفينة على أثر تجارب القانونية الايجابية". كما يعتبر بناء السفينة كأحد الطرق المألوفة لاكتساب ملكية السفينة<sup>96</sup>.

<sup>93</sup> - تنص المادة 361 ق مدني ج على أنه: " يلتزم البائع بما هو لازم لنقل الحق المبيع إلى المشتري... نقل الحق عسيرا أو مستحيلا".

<sup>94</sup> - محمد سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 100.

<sup>95</sup> - أنظر المادة 389 من القانون المدني الجزائري.

<sup>96</sup> - بن حمو فاتح، مرجع سابق، ص 66.

لقد أقرّ المشرع الفرنسي نصوصاً تشريعية في هذا الموضوع أشار في المواد 5 إلى 9 من القانون رقم 5 لسنة 1967 المؤرخ في 03 جانفي 1967 المتعلق بنظام السفن و المنشآت البحرية الأخرى ، وهي النصوص التي إستلهم منها المشرع المصري التي تتضمنها المواد من 13 إلى 17 من القانون البحري الجديد الخاصة ببناء السفينة<sup>97</sup>.

سنرى في هذا المطلب طبيعة عقد بناء السفينة و طرق إثباته (الفرع الاول) . و نقل ملكية السفينة بعد البناء و شروط الضمان ( الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### طبيعة عقد بناء السفينة وطرق إثباته

يعتبر كلا من الفقه و القضاء عقد البناء عقد مقاوله بالبناء و الذي يخضع للقواعد الخاصة، وقد سمي بعقد مقاوله و ذلك لقيام المقاول بتنفيذ و إتمام العمل المطلوب منه تحت إشراف و طلب رب العمل، فالمجهز غير ملزم بالإشراف و التوجيه رغم اطلاعه على مراحل الانجاز. كما يعتبر رب العمل مالكا لكل جزء يتم من العمل<sup>98</sup>.

و في حالة هلاك السفينة المقاول ملزم بتبعة هلاكها إذ كانت في طور البناء ، كما يلجا طالب البناء لحماية نفسه من إفلاس المكلف بالبناء للحصول على رهن لصالحه على السفينة و هي في طور البناء حيث يستطيع في حالة إفلاس المكلف بالبناء إسترجاع ما قام بدفعه من أقساط نقدية بالأولوية من الدائنين و عدم خضوعه لقسمة الغرباء<sup>99</sup>.

كما تظل السفينة مملوكة للجهة المكلفة بالبناء طوال فترة البناء، ولا يتمتع المشتري بصفة مالك السفينة إلا بعد فراغ المقاول من إنهاء عملية البناء حتى وإن دفع ثمن البناء بأقساط متتابعة أثناء بناء السفينة ، و لقد أخذ به المشرع البحري الجزائري بموجب المادة 53 من قانون البحري الجزائري بذلك.

<sup>97</sup> - محمد سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 103.

<sup>98</sup> - جبر كومانى ، القانون البحري ، دار الثقافة، طبعة ثانية، 2003، ص 51.

<sup>99</sup> - محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 61.

## الفرع الثاني

### نقل ملكية السفينة بعد البناء و شروط الضمان

#### أولاً: نقل ملكية سفينة بعد البناء

- عقد بناء السفينة بيع تحت تسليم السفينة و هي في طور البناء تحت يد المتعهد إلى حين الانتهاء من البناء و تسليمها إلى طالب البناء<sup>100</sup>، و يترتب عن ذلك آثار تتمثل في :
- 1- يتحمل المكلف بالبناء تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها إلى طالب البناء ، و تقرر أنه إذا هلك المبيع قبل التسليم لسبب لا يد للبائع فيه ، إنفسخ البيع و إسترد المشتري الثمن إلا إذا كان الهلاك بعد أعمار المشتري لتسلم المبيع فيتحمل المشتري بيعة الهلاك في هذه الحالة لأن تسليم يكون قد تم حكماً
  - 2- إذا حكم بشهر إفلاس المكلف بالبناء فإنه لا يجوز لطالب البناء إسترداد السفينة من التفلسة لأنها مازالت على ملك المكلف بالبناء ولم تنتقل الملكية لطالب البناء.
  - 3- تنتقل السفينة إلى طالب البناء محملة بالحقوق العينية التي يكون المكلف بالبناء رتبها عليه وهي في دور البناء كالرهن مثلاً.

#### ثانياً: شروط الضمان

- لما كان يعتبر المكلف بالبناء بائعاً وفقاً للتكييف الذي استقر عليه الفقه البحري، فإنه يكون ملزماً بالضمان إذا لم تتوافر في السفينة وقت التسليم الصفات التي كفل لطالب البناء وجودها فيها ، أو إذا كان بالسفينة عيب ينقص من قيمتها أو نفعها بحسب الغاية المقصودة مستفادة مما هو مبين في العقد أو مما هو ظاهر عن طبيعتها من الغرض الذي ستعدله وذلك تطبيقاً للقواعد العامة في عقد البيع<sup>101</sup>.
- كما يجب على المكلف بالبناء بضمان العيوب الخفية التي يثبت وجودها في السفينة ، وذلك دون حاجة إلى إثبات علمه بوجود هذا العيب ، و يشبه المكلف بالبناء في هذا الغرض بالبائع سيء النية فلا يستطيع أن يتحلل من هذا ضمان نتيجة لخطأ جسيم. ويقوم هذا الالتزام سواء وجد العيب في هيكل السفينة أو في جزء جوهري منها.
- و يترتب على إلتزام المكلف بالبناء بضمان العيب الخفي أن يكون من حق طالب البناء فسخ العقد أو طلب التعويض أو كليهما معاً.

<sup>100</sup> - شحماط محمود ، مرجع سابق، ص 121.

<sup>101</sup> - كمال طه مصطفى ، مرجع سابق، ص 78.



ومن المعروف أنه لا يمكن إلزام المكلف بالبناء في هذه الحالة بالضمان على أساس المسؤولية التعاقدية، لأن الغير لم يكن طرفا في عقد بناء السفينة، بيد أنه تجوز مسائلة المكلف بالبناء ليس على أساس إلتزامه بالضمان قبل التغيير، وإنما على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية متى توافرت شروطها.

## المبحث الثاني

### حقوق الامتياز و الرهون البحرية في القانون الجزائري و المقارن

لقد عالج المشرع الجزائري الرهون البحرية في المواد 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري وهي مستمدة من إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الإمتياز و الرهون البحرية المبرمة في بروكسل 10 افريل 1926، و التي إنظمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964.

و قد الهدف من هذه الإتفاقية تقليص قائمة الديون التي كانت كثيرة إضافة إلى رد الإعتبار إلى الرهن البحري و قامت بتقسيم الامتيازات إلى فئتين : إمتيازات الدرجة الأولى أو الإمتيازات الدولية و هي تتقدم على الرهون البحرية. و الثانية تسمى بامتيازات الدرجة الثانية أو الامتيازات الداخلية يتولى تحديدها المشرع الوطني بشرط أن تأتي بعد الرهن البحري.

سندرس في هذا البحث مضمون حق الامتياز البحري على السفينة و زواله على ضوء الأمر 76-80 المعدل و المتمم في الجزائر (المطلب الأول). ثم زوال حقوق الامتياز على السفن في النظم البحرية المقارنة ( المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### مضمون حق الامتياز البحري على السفينة و زواله على ضوء الأمر 76-80 في

#### الجزائر

نظرا للأهمية القانونية و الإقتصادية للديون البحرية فقد قرر المشرع الجزائري أن يطلق على حقوق الإمتياز على السفينة تسمية حقوق الإمتياز البحرية، و تخول هذه الحقوق للدائن حق الأفضلية على

الدائنين الآخرين بالنظر إلى طبيعة دينه وحق تتبع السفينة في أي يد كانت كما هو الحال في حقوق الامتياز على العقار<sup>102</sup>.

## الفرع الأول

### المقصود بالحقوق الممتازة على السفينة

- لقد أشارت المادة 72 من القانون البحري الجزائري إن الامتياز البحري هو " تامين عيني و قانوني بحول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه". يتضح من نص هذه المادة الإمتياز البحري مثله مثل الامتياز المدني يستند إلى نص قانوني و هو يعطي لصاحبه حق الأفضلية عن الديون الغير الممتازة التي سبقتها وفقا للقانون و أنه إمتياز تم منحه بسبب الطبيعة الخاصة للدين.
- و قد أوردت المادة 73 المعدلة بالقانون رقم 05/98 المعدل و المتمم بالأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 أن الديون البحرية الممتازة على النحو التالي<sup>103</sup> :
- أ- الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد إستخدامهم على متنها.
  - ب- رسوم الميناء و جميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.
  - ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمية و الحاصلة برا و بحرا و لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة .
  - د- الديون الجنية أو شبه جنحية المترتبة على المالك و غير مثبتة بعقد و الناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا و له علاقة مباشرة باستغلال السفينة .
  - هـ- الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و سحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة.

<sup>102</sup> - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 124.

<sup>103</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري ، مرجع سابق.

- و- ديون منشئ أو مصلح السفن و الناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة.
- ز- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل و ضمن صلاحيته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة او للاستمرار في الرحلة .
- ح- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة الحقايب.
- و إلى جانب هذه الديون البحرية الممتازة المذكورة، يجوز حسب المادة 76 من ق.ب.ج أن للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات العادية، غير أنها لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات و الرهون البحرية<sup>104</sup> .

## الفرع الثاني

### المضمون القانوني لمحل الامتياز على السفن

تترتب حقوق الامتياز البحري على الذمة البحرية التي تشمل السفينة و أجرة النقل و ملحقات السفينة، بوصفها ذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن إستغلال السفينة.

#### أولاً: السفينة

تعتبر السفينة أهم وعاء للإمتيازات البحرية فهي بمثابة ضمان لحقوق دائئها بسبب إستغلالها البحري. و يترتب الامتياز على السفينة بغض النظر عن صفة تجهزها سواء كان مالكا أو مستأجر لها، فالامتياز هنا يتعلق بالذمة البحرية ذاتها، دون النظر إذا كان الشخص مالكا للسفينة أو مستأجر لها، كما يلاحظ أن السفن التجارية و الغير تجارية من الممكن أن تكون محل الامتياز باستثناء السفن الحربية، و يبقى الامتياز ليها حتى و إن صارت حطاما<sup>105</sup> .

<sup>104</sup>- تنص المادة 76 من القانون البحري الجزائري أنه: "يجوز للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام... و الرهون

البحرية"

<sup>105</sup>- حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص ص 41، 42.

**ثانيا: أجرة النقل**

يشمل محل الامتياز بالإضافة إلى السفينة، أجرة النقل التي تخص الرحلة و التي ينشأ خلالها الدين الممتاز و هي الأجرة المستحقة للمجهز دون غيرها<sup>106</sup>، بإستثناء الأجر المستحقة للبحارة و الريان، شرط أن لا تكون قد دخلت أجرة النقل في ذمة المجهز، بل لازالت مستحقة له كدين في ذمة الشاحن أو في يد الريان أو ممثل المجهز، إذ يستطيع صاحب الحق الممتاز توقيع الحجز على الأجرة تحت يدهم، أما إذا تم تحصيلها من قبل المجهز، يفقد الدائن الممتاز إمتيازه عليها بحيث تفقد تخصيصها و تختلط بذمته بمجرد دخولها في ذمة المجهز<sup>107</sup>.

في حالة نشوء الدين بسبب تصادم وقع نتيجة خطأ السفينة و هي في الرحلة، فإن حق المتضرر في هذا التصادم و الذي يتمثل بالتعويض يتقرر على أجرة النقل المستحقة للسفينة و التي حدث خلالها التصادم.

**ثالثا: ملحقات السفينة**

يقصد بها الملحقات اللازمة لاستغلال السفينة، و تفيد أيضا الديون التي تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو يجب أن تضاف إليها لما تمثله من ربح حققه المجهز خلال الرحلة<sup>108</sup>. و يعتبر من ملحقات السفينة ما نصت عليه المادة 62 من القانون البحري الجزائري، و هي كالتالي:

(1)- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة و لم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل.

(2)- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة و لم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.

(3)- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للريان و غيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل.

<sup>106</sup>- البارودي علي، القانون البحري، دار الحلبي المقدادي، الإسكندرية، 2004، ص 206.

<sup>107</sup>- البارودي علي، مرجع نفسه، ص 206.

<sup>108</sup>- كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 100.

## المطلب الثاني

### آثار وزوال حقوق الامتياز على السفن في النظم البحرية المقارنة

ترتب الإمتيازات البحرية آثار قانونية، حيث يكون للدائن الممتاز الحق بالتقدم على غيره من الدائني، كما يكون من حقه تتبع السفينة في أي يد تكون، فإن حقوق الامتياز ليست أبدية بل تنقضي بأسباب نص عليها القانون، وهي بالبيع القضائي أو البيع الإجباري أو الاختياري و بالتقادم<sup>109</sup>. وهو ما سيتم التطرق إليه كالتالي:

### الفرع الأول

#### آثار حقوق الإمتياز على السفن

و يترتب على حقوق الامتياز آثار تعطي للدائنين بهذه الديون حقوقا وامتيازات على غيرهم وهي:

أ - حق التتبع: تقضي المادة 82 من القانون البحري الجزائري بقولها: "مع مراعاة أحكام المادة 87 الواردة بعده، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة وذلك رغما عن كل تغيير للملكية أو التسجيل".

فإن للدائن الممتاز الحق في تتبع السفينة في أي يد تكون لإقتضاء حقه منها وذلك دون مراعاة أي إجراء من إجراءات الشهر، وفي هذه الخصوصية تختلف الامتيازات البحرية عن الامتيازات المدنية المقررة على المنقول والعقار على حد سواء، أما بخصوص للمنقول لا يتمتع حق الامتياز بميزة التتبع حيث لا يمكن الاحتجاج بها على حائز المنقول محل الامتياز بحسن نية، أما بالنسبة للعقار لا يجوز الاحتجاج بحق الامتياز المقرر للدائن على العقار إلا بعد شهر هذا الحق، في حين أن الامتيازات البحرية لا تخضع لإجراءات الشهر وان كان المشرع قد وضع نظامًا لتطهير السفينة من الامتيازات<sup>110</sup>.

<sup>109</sup> - طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 58.

<sup>110</sup> - وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 37.

**ب - حق الأفضلية (التقدم):**

أما فيما يخص بحق الأفضلية فقد خص المشرع الجزائري بعض الديون الممتازة فقط على الرهون البحرية المسجلة قانونا فيما تأتي الامتيازات المتبقية في المرتبة الثالثة حسب نص المادة 75 ق ب ج<sup>111</sup>. إن أهمية ترتيب الامتيازات تتجلى من حيث درجتها في هذا الحق، حيث يخول للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى حق التقدم في استيفاء حقوقهم من بيع السفينة على غيرهم من الدائنين سواء كانوا عاديين أم مرتهين، بينما الدائنون الممتازون من الدرجة الثانية فيتقدم عليهم الدائنون الممتازون من الدرجة الأولى كما يتقدم عليهم أيضا الدائنون المرتهنون، إلا أنهم يتقدمون باستيفاء حقوقهم على الدائنين العاديين، و كما تظهر أهمية ترتيب الدائنين الممتازين فيما بينهم بالنظر لهذه المشكلة، وهذا ما دفع بالمشرع لوضع قواعد خاصة تحكم هذا الترتيب وجاءت هذه القواعد مطابقة لما ذكرته معاهدة عام 1926 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز و الرهون البحرية<sup>112</sup>.

**الفرع الثاني****زوال حقوق الإمتياز على السفن في النظم البحرية المقارنة**

يزول الامتياز البحري بوصفه صفة في الدين و حق تابع بانقضاء الدين المضمون في حد ذاته بأي سبب من أسباب الانقضاء تطبيقا للقواعد العامة إما بالوفاء أو بالمقاصة أو بالإبراء أو غيرها من طرق الوفاء بالدين ، أو بيع السفينة جبرا أو اختيارا أو بالتقادم<sup>113</sup>، وذلك تطبيقا لما جاء في نص المادة 87 من القانون البحري الجزائري ، التي تنص على أنه ينقضي الامتياز حين بيع السفينة أو بأي طريقة اختيارية لنقل الملكية ومن هنا حق التتبع الذي يتضمنه بعد ثلاث أشهر من تسجيل عقد النقل. كما ينقضي الامتياز بهلاك المال، أو حين مصادرة السفينة من قبل السلطات البحرية المختصة، وحين البيع الجبري على السفينة على اثر دعوى قضائية<sup>114</sup>.

<sup>111</sup> - تنص المادة 75 ق ب ج المعدل و المتمم على: "تكون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات ا-ب-ج-د-هـ-و... في الفقرتين ز-ح، من المادة المادة المذكورة".

<sup>112</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 849 .

<sup>113</sup> - محمود سمير الشرفاوي، مرجع سابق، ص 133.

<sup>114</sup> - تنص المادة 87 من القانون البحري الجزائري أنه: "تنقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر.... من تسجيل عقد النقل"

## أولاً: البيع الجبري.

إن لدائني السفينة عند تعرضهم لخطر عدم الحصول على الحقوق المرتبة على السفينة، الحق في القيام بالحجز عليها ضماناً لهذه الحقوق و إستفائها، من أجل بيعها و تحصيل حقوقهم من ثمنها<sup>115</sup>. إن بيع السفينة قضائياً ينتج عنه تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها، من بينها حقوق الامتياز، و إنتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع. و من بعدها تنتقل ملكية السفينة إلى المشتري مطهرة من كل حق عيني، و يتم توزيع ثمنها وفقاً لترتيب الدائنين الممتازين و المرتهنين و العاديين<sup>116</sup>.

لقد أكد المشرع الجزائري في نص أحكام المادة 68 من ق ب ج التي تتعلق بالرهن البحري: على أنه: " في حالة البيع الجبري للسفينة، توقف جميع رهون البحرية التي تثقل السفينة ما عدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك المبيع". كما تنص المادة 88 من ق ب ج انه: " في حالة البيع الجبري للسفينة، تطبق أحكام المادة 68 أعلاه بشكل مماثل لوقف الامتيازات البحرية و كذلك وقف العبء من أي نوع كان و المرتبة على السفينة.

## ثانياً: البيع الاختياري

إن البيع الإختياري للسفينة لا يؤدي إلى إنقضاء حقوق الامتياز البحرية، لأنها لا تخضع لأي إجراء شكلي لنفاذها في مواجهة الغير، كما أنها تقر لأصحاب الحقوق الممتازة تتبع السفينة في أي يد قد تكون، و ذلك يشكل خطراً على مشتري السفينة الذي تنتقل إليه ملكية السفينة محملة بهذه الحقوق، و عليه فلا تبقى حقوق الامتياز لمدة زمنية طويلة<sup>117</sup>، عند بيع السفينة إختيارياً. فيتفاجأ بتتبع أصحاب الحقوق الامتياز على السفينة تحت يده و هو من دون علم و الذي لا يكون قادراً على الوقوف عليها مقدماً نظراً

<sup>115</sup> - عادل علي مقدادي، مرجع سابق، ص 45.

<sup>116</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 76.

<sup>117</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 155، 156.

لطابعها المستتر، و عدم خطوعها للشهر، لهذا تم وضع نظاما لتطهير هذه الحقوق أكثر سرعة من النظام الذي يخلصها من الانقضاء العادي<sup>118</sup>.

### ثالثا: التقادم

إن التقادم لا يلحق حقوق الإمتياز ذاتها، فينقضي بمرور مدة تقادم الدين المضمون بالامتياز، بدون إنقضاء الدين الذي يظل موجودا فيصبح ديناً عادياً، مادام لم ينقضي بسبب خاص، و هو ما يشكل حكماً جديداً يخالف ما هو ثابت في القواعد العامة، و التي تقضي في كون أن الامتياز صفة لاصقة بالدين و التي يظل مستمرا مع بقاء الدين المضمون قائماً بغير وفاء<sup>119</sup>.

و تنص المادة 84 فقرة 1 من ق ب ج على أنه: "تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة إعتباراً من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل إنقضاء هذه المدة و بيعت جبرياً". فقد خص المشرع الجزائري من خلال المادة التقادم عن جميع الامتيازات، بما في ذلك السفينة، و هو تقادم سنوي مأخوذ من إتفاقية بروكسل 1926، بأن تظل السفينة محملة بحقوق الامتياز لفترة طويلة تشجيعاً للائتمان البحري و دعوة الدائنين الممتازين على إستفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة.

و على خلاف ما جاء به المشرع المصري الذي نص في المادة 38 فقرة 01 من قانون التجارة البحرية لعام 1990 أنه: "تنقضي حقوق الامتياز بمضي سنة واحدة عدا الامتياز الضامن لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29 التي تقضي بمضي 6 أشهر"، و ذلك أن الامتياز على السفينة ينقضي بمرور المدة المقررة قانونياً، عكس الامتياز على أجرة النقل و ملحقات السفينة و أجرة النقل الذي يظل قائماً<sup>120</sup>.

و قد جاء التشريع الفرنسي الذي يشمل كافة الديون، غير أن جانب من الفقه الفرنسي يحصر ذلك في ديون التوريد فقط، على خلاف الفقيه الفرنسي Ripert الذي يرى ضرورة تطبيق مدة 6 أشهر حتى على جميع عمليات و العقود المبرمة من قبل الريان، و حتى لو تعلق الأمر بالإصلاحات. بينما لا يعلق الأمر

<sup>118</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 77.

<sup>119</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 241.

<sup>120</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 156 ، 157.



بالتوريد<sup>121</sup>. غير أنه يأخذ بالرأي الرَّاجح أن مدة التقادم قصيرة المقررة في 6 أشهر التي تراعي فيها دورية ديون التوريد.

### المبحث الثالث

#### إمكانية إنشاء الرهن على السفن إجراءاته و آثاره في القوانين الحديث

لقد نظم القانون البحري الجزائري أحكام الرهن في المواد من 55 إلى 71، و إعتبره من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة فهو تأميناً إتفاقياً يخول للدائن حقا عينياً على السفينة<sup>122</sup>. إن للرهن البحري مصدر واحد و هو الإتفاق عكس الرهن الرسمي في القانون المدني الذي له ثلاثة مصادر و هي العقد الرسمي و الحكم الإتفاقي و القانون.

كما يعتبر الحجز على السفن من أهم مواضيع القانون البحري التي أثارت و لا زالت تثير الكثير من المشاكل الاقتصادية و العلمية و القانونية، فقد خص المشرع الجزائري الحجز على السفن بالمواد من 150 الى 160 من القانون البحري كل من الحجز التحفظي و الحجز التنفيذي.

لقد قسمنا دراستنا في هذا المبحث ، إلى طرق إنشاء الرهن على السفن (المطلب الأول)، و الآثار القانونية لعمليات رهن السفن في التشريع البحري الجزائري (المطلب الثاني)، و أحكام التشريع البحري في مواد التنفيذ على السفن بفعل النزاع (المطلب الثالث).

### المطلب الأول

#### طرق إنشاء الرهن على السفن

عقد الرهن البحري ليس من العقود الرضائية إنما هو عقد شكلي لا يتم إلا بورقة رسمية، و بصدد موضوع العقد فإن الأمر يقتضي التصرف في محله و هو السفينة و أطرافه و هما:

(أ) - المدين الراهن :

يجب أن يصدر الرهن البحري من مالك السفينة كأصل، كما يمكن أن يصدر من وكيله على أن تكون الوكالة خاصة، كما لا يجوز لغير مالك السفينة القيام به حتى الربان، كما يجب أن تتوفر في الراهن أهلية التصرف، و إلا أصبح الرهن باطلاً<sup>123</sup>.

<sup>121</sup> - George Ripert, Droit maritim, Op, cit, p 170,171.

<sup>122</sup> - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 134.

<sup>123</sup> - لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان، 1998، ص 5.

**ب) - الدائن المرتهن :**

هو الشخص الذي يتقرر له الرهن على السفينة ضمانا لما يكون قد قدمه لمالك السفينة في إئتمان و من ثم نعرض لإنشاء الرهن من ناحية الشكل ثم لإنشائه من ناحية الموضوع.<sup>124</sup>

**الفرع الأول****الأسس الموضوعية و الشكلية لعقود رهن السفن****أولا : الأسس الموضوعية****1- الرضا :**

لقد نصت المادة 55 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يكون الرهن البحري تأمينا إتفاقيا يخول الدائن حق عيني على السفينة"، فحسب هذا النص يلاحظ أنه يجب توفر إيجاب و قبول عن طريق تبادل الطرفين التعبير الحر على إرادتهما المتطابقتين، كما انه يجب أن يصدر الرهن عن مالك السفينة الذي يتمتع بأهلية الرهن.

**2- المحل :**

محل الرهن البحري يرد على السفينة و ملحقاتها اللازمة لإستغلالها، دون حاجة إلى ذكر هذه الملحقات صراحة في عقد الرهن لأنها تعتبر من أجزاء السفينة، و لكن يجوز الإتفاق صراحة على إستبعاد هذه الملحقات من الرهن<sup>125</sup>. كما أن المشرع الجزائري لم يشترط حد أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها، و هذا ما جاء في نص المادة 58 من القانون البحري التي تقضي أنه: "يشمل الرهن البحري المترتب على كل سفينة أو جزء منها هيكل السفينة و جميع توابعها باستثناء حمولتها، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك".

**3- السبب:**

لابد أن يتوافر في عقد الرهن سبب مشروع و غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة، هذا ما أكدته المادة 97 من القانون المدني<sup>126</sup>.

<sup>124</sup> - حمدي كمال، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 125.

<sup>125</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 102.

<sup>126</sup> - تنص المادة 97 ق المدني ج أنه: "إذا التزم المتقاعد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للآداب كان عقدا

باطلا".

**ثانيا : الأسس الشكلية**

نقصد بالأسس ضرورة إفراغ رضا طرفي عقد الرهن في سند رسمي، و الرسمية هنا من الأركان العقد أي لا ينعقد بدونها، و يترتب على تخلفها بطلان العقد بطلاناً مطلقاً<sup>127</sup>.

و قد تم النص عليها في المادة 57 من القانون البحري الجزائري التي تقول أنه: "يجب الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط على مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن و إلا عد باطلاً".

كما نصت المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، و عند إنتهاء هذه المدة و عدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغياً". و يترتب على هذا القيد حفظ الرهن لمدة 10 سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله قانوناً فإذا إنتهت هذه المدة و لم يحدد الرهن إعتبره لاغياً.

**الفرع الثاني****قيد رهن السفن و إجراءاته في التشريعات المقارنة**

السفينة في القانون البحري تعتبر مالا منقولاً و كان المنطق يقتضي إخضاعها لقواعد و إجراءات رهن المنقولات، إلا أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات و تقترب به من العقار، و من ذلك قيد رهنها.

سنحاول في الفرع دراسة موضوع قيد رهن السفن (أولاً)، ثم إجراءات قيد رهن السفن (ثانياً).

**أولاً : قيد رهن السفن.**

يتم تسجيل السفن في دفتر التسجيل وفقاً للإجراءات السابق ذكرها حتى تصبح جاهزة لأن تكون محل تصرفات قانونية<sup>128</sup>، تطبيقاً لما جاء في نص المادة 49 من القانون البحري الجزائري بقولها: "إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق، و يتضمن نوع .... يكون قيدها إلزامياً في سجل السفن"<sup>129</sup>.

<sup>127</sup> - بومعزة عودة، مرجع سابق، ص 104.

<sup>128</sup> - منهوج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري و الأنشطة المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2012، ص 57.

<sup>129</sup> - الأمر رقم 76-80، يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم، مرجع سابق.

و لقد خصص للسفينة بعد تسجيلها أن يقيد على هامش سجل السفن كل الحقوق التي تترتب على السفينة بعد تسجيلها.

و تعتبر الحقوق العينية المترتبة على السفينة بنوعها الأصلي و التبعية محل لقيود الرهن على السفن، و بناء على ذلك فان هذه الحقوق التي تخضع للقيود قد تكون حق الملكية، حق الرهن ، و حق الامتياز.

**ثانيا : إجراءات قيد الرهن البحري.**

لقد حرص المشرع الجزائري على قيد الرهن البحري و إعتبره إجراء وجوبياً، و يتبين ذلك من خلال العديد من المواد و التي سيتم التطرق إليها.

و من أجل ذلك سنعرض لبيان الجهة المختصة بالقيود و كيفية إجراءه.

### 1-الجهة المختصة بالقيود:

فقد نصت المادة 56 الفقرة 5 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : "و يقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن"<sup>130</sup>. كما نصت المادة 63 من نفس القانون أنه: " يجب تقيد الرهن المنشأة في سجل السفينة المعنية و الممسوك في دفتر تسجيل السفن". حيث نرى المشرع الجزائري في المادتين السابق ذكرها حرص على جعل قيد الرهن البحري إجراء جوهري و وجوبي.

كما عالج المشرع الجزائري الجهة المختصة بقيد السفينة موضحاً ذلك من خلال المواد 49 الفقرة 02 و 56 الفقرة 05 و 63 من القانون البحري الجزائري، أما بالنسبة للسفينة التي لا زالت في طور البناء فقد إكتفى بجواز رهنها من غير تحديد للجهة التي يجب القيد فيها و هذا ما نص في المادة 56 الفقرة 03 من نفس القانون<sup>131</sup>.

إن الإلتزام بالتسجيل في معظم التشريعات البحرية يتعلق بالسفينة التي انتهى بناءها فقد كان واجبا النص على قيد رهن السفينة و هي في طور البناء. و المشرع الجزائري من جهته أغفل الخوض في هذا الموضوع

مقارنة بالتشريعات البحرية الأخرى التي بينت الجهة الخاصة بالقيود الرهن البحري كما فرقت بين كون الرهن على السفينة المكتملة البناء أو على السفينة وهي في طور البناء<sup>132</sup>.

فالمشرع الجزائري لم يذكر صراحة الجهة الواجب فيها قيد رهن السفينة و هي في طور البناء لعدم إهتمامه مبدئياً بنظام بناء السفن كسبب من أسباب ملكيتها خلافا للمشرعين المصري و الفرنسي.

<sup>130</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم، ، يتضمن القانون البحري الجزائري مرجع سابق.

<sup>131</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم، ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

<sup>132</sup> - منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 65.

## 2- كيفية إجراءات القيد:

يستوجب القانون الجزائري لإجراء قيد الرهن البحري بتقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طالب القيد تتضمن أساسا على ما يلي<sup>133</sup>:

- إسم كل من الدائن و المدين
  - محل إقامة كل من الدائن و المدين و ذكر مهنتهم.
  - الشروط الخاصة بالوفاء الدين.
  - مقدار الدين المبين في العقد.
  - إسم السفينة المرهونة و أوصافها و تاريخ و رقم شهادة التسجيل أو بناء السفينة.
  - الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم القيد فيه.
- حيث تجب الملاحظة أيضا أن الدائن المرتهن هو الذي يقوم بإجراءات القيد لنفاد الحقوق التي يخولها له الرهن في مواجهة الغير<sup>134</sup>.

و لم ينص القانون البحري الجزائري على البيانات التي كان من المفروض أن تشتمل عليها القوائم التي يقوم طالب القيد بتقديمها لمكتب التسجيل، إذ لا يوجد ما يبين ذلك سواء في المواد من 34 إلى 48 المتعلقة بدفتر تسجيل السفن أو الفقرة المتعلقة بالرهن البحرية في المواد من 55 إلى 71. بالمقارنة مع ما جاء في التشريع الفرنسي، يلاحظ أن المشرع الفرنسي نص صراحة في نص المادة 16 من المرسوم رقم 67 - 67 و الصادر في 27 / 10 / 1967 على أن يقدم طالب القيد ثلاث قوائم تتضمن بيانات تتعلق أساسا بالمعلومات الخاصة بكل من الدائن و المدين، و كذا السفينة المرهونة، و تاريخ العقد، إضافة إلى مقدار الدين و شروط الوفاء به<sup>135</sup>. و يقابلها نص المادة 46 من قانون التجارة البحرية المصري و الذي أوجب لإجراء قيد الرهن بتقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على البيانات السابق ذكرها و التي تسمح بتحديد العناصر الجوهرية لعقد الرهن<sup>136</sup>.

أما في الجزائر فيقوم طالب القيد باللجوء إلى المحطة البحرية أين يتم رهن السفينة و يتم القيد في أربع نسخ. و بعد تأكد مكتب التسجيل من صحة البيانات المقدمة. يجري القيد في الخانة المخصصة

<sup>133</sup> - شحماط محمود، مرجع سابق، ص 137.

<sup>134</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 231.

<sup>135</sup> - Pierre ANGELILLI et Yves MORTTI , Cour de Droit maritime, INFORMER ,2008,p181.

<sup>136</sup> - محمد الفقي ، مرجع سابق، ص 141.

لحقوق العينية على أن تبقى نسخة في ملف السفينة المرهونة و نسخة أخرى تمنح للموثق و باقي النسختين تسلمان للأطراف<sup>137</sup>.

## المطلب الثاني

### الآثار القانونية لعمليات رهن السفن في التشريع البحري الجزائري

الرهن البحري يعد من العقود الملزمة لجانبين، و من ثم فهو يرتب آثارا مهمة تتعلق بأطرافه و الغير معا، بحيث تبقى هذه الآثار قائمة إلا إذا إنقضى عقد الرهن البحري إنقضاءً أصلياً أو تبعياً، و هذا ما سيتم بيانه في الفرعين الآتيين:

## الفرع الأول

### آثار عمليات الرهن على المدين الراهن و الدائن المرتهن

يظهر من خلال عقد الرهن البحري آثار بالنسبة للدائن المرتهن أو للمدين الراهن تتمثل فيما يلي:

يلي:

#### (1) - بالنسبة للمدين الراهن:

من أهم الآثار بقاء السفينة المرهونة في يد المدين الراهن، و يعني ذلك عدم إنتقال الحيازة للدائن المرتهن بالرغم من كونها مال منقول و رهن السفينة لا يؤدي إلى حرمان الراهن من سلطات المالك فيبقى له حق الإستعمال و الإستغلال و التصرف<sup>138</sup>.

لقد أورد المشرع الجزائري قيوداً على سلطة المدين الراهن في نص المادة 711 من القانون البحري<sup>139</sup>، و كذلك يلتزم الراهن بالمحافظة على سلامة السفينة المرهونة و ذلك بالإمتناع على كل عمل يؤدي إلى الإنقاص من قيمته.

#### (2) - بالنسبة للدائن المرتهن:

يمنح الرهن حقوقاً للدائنين الذين لهم رهنا مسجلاً على السفينة أو جزء منها و مما لا شك فيه أن كل دائن مرتهن يسعى عند حلول أجل الدين للحصول عليه في أي يد كانت، فإذا ما وفى المدين ما عليه من التزامات فلا يحدث أي إشكال، من حق الدائن الحجز على السفينة المرهونة و بيعها قضائياً في حالة

<sup>137</sup> منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 67.

<sup>138</sup> - محمد الفقي، مرجع سابق، ص 145.

<sup>139</sup> - أنظر المادة 711 من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

إمتنع المدين عن الوفاء. و هي نفس الآجال القانونية الواردة في م 612 من قانون إ.م.<sup>140</sup>، وياتباع الإجراءات المنصوص عليها في المادة 160 الفقرة 02 إلى الفقرة 08 للقانون البحري.

## الفرع الثاني

### آثار عقد رهن السفن على غير المتعاقدين

يستوفى الدائن المرتهن حقه قبل الدائنين العاديين و لكن بعد الدائنين الممتازين على السفينة مباشرة. و في هذا الشأن نصت المادة 65 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "و إذا نشأ رهان أو أكثر على السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم"، أما بالنسبة لترتيب الدائنين المرتهنين فيما بينهم فيخضعون للقاعدة التقليدية التي تقضي بأن الأولوية للأسبق في قيد الرهن و قد نصت عليه المادة 908 ق.م.ج.

#### (ب) - حق التتبع:

و يقصد بحق التتبع متى صار الرهن نافذا في مواجهة الغير تقرر للدائن حق تتبع للسفينة في أي يد كانت<sup>141</sup>، فالدائن المرتهن أن يباشر حقه في التتبع حتى إذا إنتقلت السفينة إلى حائز جديد، و هذا قرره المادة 67 من ق.ب.ج بقولها: "مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية، تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة".

## الفرع الثالث

### طرق زوال عقد الرهن في الأنظمة البحرية المقارنة

- 1- ينقضي الرهن، إما بصفة تبعية و ذلك بإنقضاء الدين المضمون بالرهن و أسباب إنقضاء الدين على نحو ما تعرفها المادة 933 من القانون المدني و يكون ذلك عن طريق الوفاء، أو عن طريق التقادم<sup>142</sup>.
- 2- تنقضي بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذا يترتب على حكم رسم المزاد تطهير السفينة من كل الرهون، بحيث تنتقل الدائنين إلى الثمن مادة 936 ق.م.
- 3- ينقضي بتنازل الدائن المرتهن عن الرهن مادة 911 ق.م.
- 4- هلاك السفينة محل الرهن.

<sup>140</sup> - المادة 612 من القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ج ر

ج

<sup>141</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 176.

<sup>142</sup> - الأمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

5- ينقضي الرهن البحري بعدم تجديد القيد أي بعد مرور 10 سنوات و ذلك عندما تكون مدة الدين أطول من مدة القيد.

### المطلب الثالث

#### أحكام التشريع البحري في مواد التنفيذ على السفن بفعل النزاع

تعتبر السفينة من الضمان العام لدائني مالك السفينة، يجوز للدائنين الحجز عليها من أجل إسئفاء حقوقهم، و المعروف أن الحجز على السفينة نوعان هناك حجز تحفظي و تنفيذي، و تخضع إجراءاتها لتدابير نص عليها قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، أما في يتعلق بخصوصيات الحجز فانه يخضع إلى أحكام القانون البحري و الاتفاقيات الدولية.

سننطرق في هذا المطلب ، إلى الحجز التحفظي على السفينة في معاهدة بروكسل لسنة 1952 و التشريع الجزائري ( الفرع الأول)، ثم آليات الحجز التنفيذي على السفن و آثاره في الأنظمة البحرية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### الحجز التحفظي على السفينة في معاهدة بروكسل لسنة 1952 و التشريع الجزائري

أولاً: تعريف الحجز التحفظي على السفينة.

#### 1- تعريف الحجز التحفظي على السفينة وفقا للتشريع الجزائري.

إن الحجز التحفظي إجراء قانوني مؤقت، يمكن وصفه بأنه إجراء وقائي ينحصر أثره المباشر في الحفاظ على مال أو حق معين يعود للمدين، وذلك بوضعه تحت يد القضاء لمصلحة الدائن الحاجز حتى لا يقوم المدين بتهديب أمواله أو القيام بأي تصرف قانوني أو مادي من شأنه تهديد الضمان العام للدائن<sup>143</sup>. و قد نص عليه المشرع الجزائري على الحجز التحفظي في المادة 646 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية بقوله: "وضع أموال المدين المنقولة المادية و العقارية تحت يد القضاء و منعه من التصرف فيه"<sup>144</sup>.

و قد جاء أيضا تعريف الحجز التحفظي على السفينة في التشريع الجزائري في نص المادة 150 من الأمر 76-80 على أنه: "يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري". و يقصد بالحجز التحفظي بالنص المذكور، هو إيقاف السفينة لضمان دين بحري، كما تعتبر السفينة ضمان عام للدائن، فالحجز التحفظي على السفينة مجرد صورة عاجلة من صور الحماية القضائية

<sup>143</sup> - بومرزاق عمار، المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر، (د.س.ن)، ص 52

<sup>144</sup> - قانون رقم 08-09، المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري، مرجع سابق.



للتحفظ على أموال المدين، إذا كان لدى الدائن خوف حقيقي في أن يفقد ضمان حقه، أو إذا كان هناك استعجال و خطر يهددان ضمانه.

و الملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري إجتهد في مواكبة المجال الدولي بعد التطورات التي صارت فيه، و تجسد لذلك بسن القانون رقم 10-04 المعدل و المتمم للقانون البحري، حيث نصت المادة 150 منه بقولها: " يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضامانا لدين بحري"<sup>145</sup>. فحسب هذا النص يقصد أن الحجز التحفظي على السفينة هو منع السفينة من السفر خوفا من قيام المجهز بتهريبها، و يلجا إلى هذا النوع من الحجز الدائن الذي ليس له سند تنفيذي.

## 2- تعريف الحجز التحفظي على السفن في الاتفاقيات الدولية

جاء تعريف الحجز التحفظي في معاهدة بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن في المادة 01 بأنه: " إيقاف السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذاً لسند"<sup>146</sup>.  
تتطبق أحكام معاهدة بروكسل على الحجز التحفظي وفقاً لما جاء في المادة 08، في كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم تلك الدولة المتعاقدة، يكون الحجز على الدولة التي ترفع علمها ينطبق عليها القانون الداخلي لهذه الدولة بشرط أن يكون للحاجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في هذه الدولة<sup>147</sup>.  
أما في الجزائر يكون الحجز على السفن من طرف شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي تطبق عليه أحكام القانون الجزائري، أما إذا كان الحجز من شخص ليس له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الجزائر، و كذلك الحجز على السفن الأجنبية الموجودة في الجزائر سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أو لدولة غير متعاقدة في الجزائر إنما تخضع لأحكام هذه المعاهدة، لا يجوز حجز السفن الوطنية إلا بالأسباب التي يجيزها القانون الداخلي.

<sup>145</sup> - المادة 150، القانون 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 46، مؤرخة في 18 أوت 2010.

<sup>146</sup> - اتفاقية بروكسل لسنة 1952، مؤرخة في 10 ماي، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن، مصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-71، مؤرخ في 08 جوان 1964، ج ر ج ج، عدد 58، صادرة بتاريخ 10 ديسمبر 1964.

<sup>147</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 118.

**(2) - تعريف الحجز التحفظي على السفن وفقا لاتفاقية جنيف 1999:**

لقد قامت هذه الإتفاقية بتعريف الحجز التحفظي على السفن<sup>148</sup> في المادة 01 فقرة 02 بأنه: "أي توقيف للسفينة أو تنفيذ بأمر من المحكمة ضمانا لمطالبة بحرية، و لكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذا أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ".

و قد جاءت هذه الاتفاقية لمعالجة الصعوبات التي اعترضت تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل 1952، كما ساهمت في تجاوز العراقيل التي قد تظهر عند محاولة إجراء الحجز على السفن، إضافة الى حرصها على تجنب العيوب و الانتقادات الخاصة بما جاء في المادة 08 فقرة 02، فنصت إتفاقية عام 1952 على جواز حجز السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة، فيما يتعلق بالمطالبة البحرية التي نصت عليها الاتفاقية التي يجوز على قانون الدولة المتعاقدة الحجز على أساسها، كما أنه لم يتبين أن أحكام الاتفاقية كلها تطبق على السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة أم لا. فقد نصت المادة 8 من إتفاقية جنيف 1999 على أنه: "تنطبق هذه الاتفاقية على اية سفينة في دائرة اية دولة طرف، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف"<sup>149</sup>، و من جهة أخرى جاءت المادة 10 من اتفاقية جنيف 1999 أنه: "لا يجوز لأي دولة عند التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها..."<sup>150</sup>، فحسب هذا النص فقد حرصت الاتفاقية على جذب الدول الراضة لهذه القاعدة للتوقيع عليها، فأجازت أن تحتفظ بحقها في عدم تطبيق الاتفاقية على السفن التي لا ترفع علم دولة الطرف.

**ثانيا: شروط توقيع الحجز التحفظي و إجراءاته .**

هناك مجموعة من الشروط يجب توفرها لتوقيع الحجز التحفظي، منها ما يتعلق بالدين بسبب الحجز و منها ما يتعلق بالسفينة محل الحجز، بالإضافة إلى هذه الشروط هناك إجراءات قانونية يجب إتباعها.

**(1) - شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة:**

إن القانون الجزائري يشترط توقيع الحجز التحفظي على السفينة مثله مثل معاهدتي بروكسل 1952 و جنيف 1999 و أيضا بان يتقيد الدائن طالب الحجز بنوعين من الشروط التي تتعلق بالدين و أخرى تتعلق بالسفينة محل الحجز.

<sup>148</sup> - هذا التعريف للحجز ينطبق على الحجز التحفظي فقط وحده دون الحجز التنفيذي.

<sup>149</sup> - اتفاقية جنيف لسنة 1999، مؤرخة في 12 مارس، المتعلقة بالحجز على السفن، مصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي

رقم 03-474، مؤرخ في 06 ديسمبر 2003، ج ر ج ج، عدد 77 صادر بتاريخ 10 ديسمبر 2003

<sup>150</sup> - اتفاقية جنيف 1999، مرجع نفسه.

**- الشروط المتعلقة بالدين بسبب الحجز التحفظي على السفينة:**

إن الحجز التحفظي على السفينة لا يجوز التوقيع عليه إلا إذا كان سبب الحجز ديناً بحرياً، كما أنه قبل مباشرة الحجز التحفظي على السفينة يشترط أن يبين طالب الحجز علاقة المديونية مع المحجوز عليه ببيانات تؤكد وجود الدين الذي على أساسه يحق له إجراء الحجز، و قد نصت على ذلك المادة 364 من قانون ا.م. 151<sup>151</sup>. كما جاءت المادة 151 من الأمر 04-10 بمفهوم للدين البحري انه: "طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسبباً من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة و كذلك الأضرار المسببة من السفينة أو مترتبة عن استغلالها"، أما فيما يخص الدين البحري في إتفاقية بروكسل فيقصد به الادعاء بحق أو بدين مصدره أحد الأسباب 17 التي نصت عليها المادة الأولى من الاتفاقية و على سبيل الحصر يمكن توزيع المحصورة في إتفاقية بروكسل إلى ثلاث:

- 1- يشمل الديون التي ترجع مصدرها إلى حق الملكية و الحقوق العينية الأخرى (س/ع/ف).
- 2- الديون المتولدة من الأعمال القانونية المرتبطة باستغلال السفينة.
- 3- يشمل الأسباب التي يعود مصدرها إلى الحقوق الشخصية ذات الطبيعة العقدية من الفقرة (ا) إلى (م)<sup>152</sup>.

أما بخصوص ما جاء في المادة 1 فقرة 01 من إتفاقية جنيف 1999 فإنه لا يجوز حجز السفن إلا بخصوص مطالبة بحرية، كما إكتفى في هذه المادة بسرد الحالات المنصوص عليها في إتفاقية بروكسل بالإضافة إلى مجموعة من الأسباب لتصل إلى 22 حالة. و يلاحظ أن المشرع الجزائري قد سار مع كل ما سارت عليه معاهدتي بروكسل و جنيف، حيث أورد في المادة 151 من رقم 04-10 المؤرخ 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للقانون البحري للديون البحرية التي تم بموجبها الحجز على السفينة في قائمة<sup>153</sup>، حيث عدت 22 سبباً للدين البحري و تعد نفسها القائمة التي تضمنتها المادة 01 من إتفاقية جنيف 1999.

**- الشروط المتعلقة بمحل الحجز التحفظي:**

إن محل الحجز يجوز لكل من يتمسك بدين بحري أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، إما أن تكون سفينة يملكها المدين وقت نشأة الدين، و لو كانت متأهبة للسفر<sup>154</sup>، كما يلاحظ توافق بين المادة 154 من ق ب ج و معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز على السفن في مادتها 3 التي أجازت أن الحجز

<sup>151</sup> - بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 123.

<sup>152</sup> - معاهدة بروكسل 1952، مرجع سابق.

<sup>153</sup> - الأمر رقم 04-01، يتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

<sup>154</sup> - انظر المادة 154 ق ب ج أنه: "مع مراعاة أحكام المادة التالية، يجوز لكل مدع اما ان يحجز السفينة... على وشك الإبحار".

على السفينة التي يتعلق بها الدين فقط بل على أية سفينة أخرى لنفس المجهز المدين، و زيادة في ضمانات الدائن بشرط أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين.

### \*-الحجز على السفينة المؤجرة:

طبقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 155 من ق ب ج فإنه بالإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة في حال إستئجارها، و ذلك بالتخلي عن الملاحة البحرية و ضمان المستأجر لوحده دينا بحريا خاصة بهذه السفينة، كما يجوز للدائن الحجز على أي سفينة مملوكة للمستأجر نفسه ، لكن يمنع عنه الحجز على أية سفينة أخرى لمالك المؤجر<sup>155</sup>. و ينطبق هذا الحكم في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزم بدين بحري .

### \*- الحجز على السفينة المتأهبة للسفر:

يقصد بها السفينة التي يكون ربانها حاملا لأوراق المرور، أي يكون حاملا معه لأوراق أو مستندات و الشهادة الخاصة بتسيير السفينة، و ذلك سواء كانت السفينة راسية على الميناء أو متأهبة للسفر و المهم أن يكون الربان قد أتم التجهيزات اللازمة لسفر السفينة و مغادرة الميناء .

يجوز توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر سواء كانت مستقبلية المخطاف أو متراكبة على

الرصيف ، و هذا ما نصت عليه المادة 3 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل 1952.

### (2)- إجراءات الحجز التحفظي:

يرجع البت في الحجز التحفظي للمحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها هذا الجزء، و يتم بموجب أمر على عريضة موقعة و مؤرخة من نسختين أمام رئيس المحكمة، و هذا ما جاء في نص المادة 40 فقرة 07 من القانون 08-09<sup>156</sup>، المتضمن لقانون الإجراءات المدنية و الإدارية.

طبقا لما جاء في نص المادة 152 من ق ب بقولها: "تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له دينا بحريا"، أي بشرط أن يكون الدين بحريا على السفينة و لا يمس بحقوق مالكيها. و يتم استدعاء فوري للسلطة المينائية لحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظتها حول طلب الحجز، و إذا لم يكن للحاجز موطن بالجزائر يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى محامي يتلقى فيه التبليغات و يكون هذا التبليغ بمثابة تبليغ شخصي، كما يمكن للقاضي أن يأمر عند الحاجة بحضور السلطة الإدارية البحرية.

<sup>155</sup> - كمال طه مصطفى، مرجع سابق، ص 122.

<sup>156</sup> - تنص المادة 40 فقرة 07 من قانون ا.م.ا أن: "في مواد الحجز، سواء كان بالنسبة للإذن بالحجز، أو لإجراءات التالية له، أمام المحكمة التي وقع في دائرة إختصاصها".

كما يتم الإبلاغ عن أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية و السلطة الإدارية المحلية و ريان السفينة، و عند الاقتضاء إلى ممثلي القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها، و في هذه الحالة يجب على الجهة القضائية كشرط لحجز السفينة بأن تفرض على طالب الحجز تقديم ضمان لا يقل عن 10% من قيمة الدين و يتم تحديد نوعه و مقداره و شروطه مقابل أية قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذ تبين أن الطالب هو المسؤول عنه<sup>157</sup>.

### (3)- رفع الحجز:

يكون رفع الحجز عند تقديم المدين المحجوز عليه كفالة أو ضمان لرفع الحجز التحفظي على السفينة، و هذا حسب نص المادة 5 من معاهدي بروكسيل و جنيف، و المادة 156 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: "تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز على بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف". كما يمكن للمحجوز عليه أن يطلب رفع الحجز التحفظي بدعوى إستعجاليه طبقا لما جاء في القواعد العامة، أو إذا تقدم طالب الحجز أمام المحكمة التي أصدرت الحجز التحفظي في حالة تقدم الدائن إلى رفع دعوى تثبيت<sup>158</sup> في أجل 15 يوم من صدور الأمر بالحجز و هذا ما نصت عليه المادة 662 ق.إ.م.إ.

كما يمكن أن يتم رفع الحجز التحفظي بين الدائن الحاجز و المدين المحجوز عليه وديا دون اللجوء للقضاء بشرط أن يقدم المحجوز عليه ضمان يكون في الغالب خطاب ضمان، إضافة إلى طلب رفع الحجز على السفينة يمكن للمجهز رفع دعوى للمطالبة بإبطال إجراءات الحجز إذا كان توقيع الحجز التحفظي على السفينة بلا مبرر و يلقي به أضرار جسيمة.

<sup>157</sup>- نصت المادة 152 مكرر من ق.ب.ج على أنه "يجب على الجهة القضائية المختصة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى

لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن ( 10% ) من قيمة الدين..."

<sup>158</sup>- دعوى تثبيت : هي دعوى موضوعية ترفع أمام القاضي في نظر موضوع الدين و صحة الحجز معا، و يقوم من خلالها الحاجز بتحويل الحجز التحفظي إلى تنفيذي و يكون الحكم الصادر فيها حاسما للنزاع حول أصل الحق .

## ثالثا: آثار الحجز التحفظي على السفن.

إن الأثر الأساسي الذي يترتب على الحجز التحفظي على السفينة هو منع السفينة من السفر و ذلك لتأمين الضمانات اللازمة للدائن بانتظار حصوله على سند تنفيذي و اتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي<sup>159</sup>.

كما يعتبر وقف حركة السفينة المحجوزة جوهر الإجراءات التي يترتب عليها باعتبارها منقول، فجواز ملاحظتها قد يؤدي إلى اختفاء للضمان الذي يهدف تحقيقه أساسا. فقد أشارت المادة 152 مكرر 01 ق ب ج بان تأخذ السلطات المينائية و الإدارية جميع الإجراءات التي من شأنها منع السفينة من الإبحار<sup>160</sup>.

و يترتب على تعيين حارس قانوني ، و نقل حيازة السفينة المحجوزة من المحجوز عليه الى الحارس الذي يعينه المحضر القضائي في محضر الحجز، و هذا ما نصت عليه المادة 699 ق.إ.م.إ. كما يلتزم بالحفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، و هذا ما نصت عليه المادة 160 مكرر 7 من ق ب ج، حيث يتم تحديد عدد البحارة بحسب نوع السفينة و الملاحة الممارسة و<sup>161</sup> حمولتها.

و أثر القدرة على التصرف في السفينة، نصت عليه المادة 153 من ق ب ج بقولها: " لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة حقوق مالكيها، فالمشرع لم يقيد المالك و أعطى له حرية التصرف، و بعدها يجوز بيعها او رهنها من غير استئذان السلطات القضائية، و يبقى نفاذ هذه التصرفات معطلا الى حين رفع الحجز على السفينة"<sup>162</sup>.

<sup>159</sup> - كمال حمدي ، مرجع سابق، ص 67.

<sup>160</sup> - المادة 152 مكرر 1 ، من القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

<sup>161</sup> - بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 176.

<sup>162</sup> - الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم ، يتضمن القانون البحري الجزائري ، مرجع سابق.

## الفرع الثاني

### آليات الحجز التنفيذي على السفن و آثاره في الأنظمة البحرية الحديثة

أولاً: تعريف الحجز التنفيذي.

بالرجوع إلى أحكام الأمر 76-80 المعدل و المتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري في الصيغة الأولى يلاحظ أنه لم يكن يتضمن أي تفصيل بخصوص الإجراءات المتبعة بالحجز التنفيذي على السفن بل تمت إضافتها عند تعديل القانون البحري بموجب القانون 98-05، من خلال المواد 160 فقره 01 إلى 160 فقره 08. و يعتبر الحجز التنفيذي على السفن إمتداد للحجز التحفظي عليها طالما أن ذلك الحجز لم يرفع عليها، و يفترض أن بيد الحاجز سند تنفيذي، و الدائن الحامل لمثل هذا السند، من البديهي أنه ليس مطالباً بتوقيع حجز تحفظي مسبق إذ له اتخاذ إجراءات التنفيذ مباشرة<sup>163</sup>. فالحجز على السفينة يمكن أن يعرفه أيضا بأنه ضبط السفينة و وضعها تحت يد القضاء و بيعها إستفاء لدين الحاجز من ثمنها.

### ثانياً: شروط الحجز التنفيذي و إجراءاته

نظم المشرع الجزائري في إطار القانون البحري مجموعة من النصوص القانونية الخاصة بالحجز التنفيذي على السفينة، كما يلاحظ أنه لا يتم توقيع حجز تنفيذي على سفينة ما إلا بتوفر شروط و إتباع إجراءات قانونية محددة حتى ينتج آثاره القانونية.

#### 1- شروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة:

لم يتناول المشرع الجزائري بالتنظيم إلا إجراءات الحجز التنفيذي و آثاره دون التعرض للشروط الواجب توفرها لإمكانية توقيع الحجز و بالتالي يتعين تطبيق القواعد العامة المتعلقة بالحجز التنفيذي، و يمكن ذكر بعض الشروط فيما يلي :

<sup>163</sup> - محمود شحات، مرجع سابق، ص 167.

### 1- الشروط المتعلقة بالسفينة محل الحجز:

تقتضي القاعدة العامة أن كل أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه و عليه يمكن توقيع الحجز التنفيذي على هيكل السفينة و ملحقاتها بشرط أن تكون هذه السفينة خاضعة لأحكام القانون البحري. لا يجوز الحجز على السفن المملوكة للدولة في القانون الجزائري و ذلك تطبيقا لما جاء في نص المادة 56 من القانون البحري الفقرة الأخيرة السالفة الذكر<sup>164</sup>، كذلك لا يخرج من هذا النطاق السفن الحربية كما لا يجوز حجز سفينة البريد و لو كانت لمجهزين ليست لدولة.

### ب- الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز:

إن التنفيذ على السفينة لا يشترط أن يكون الدين من الديون البحرية أو يكون متعلقا بالسفينة، كما أن السفينة تعتبر جزء من الذمة المالية، و تدخل في الضمان العام الذي يتمتع به الدائنون ضمانا لديونهم، كما يحق لأي دائن أن يطلب التنفيذ على سفينة مدينه أو له حصة فيها.

### (2)- إجراءات توقيع الحجز على السفينة:

و تتمثل هذه الإجراءات في أن يقوم الدائن بتقديم طلب الحجز مرفقا بالسند التنفيذي و الوثائق التي تؤيد حقه إلى دائرة المحكمة المختصة، على طالب التنفيذ أن يزود طلبه بإفادة من سجل السفينة المطلوب التنفيذ عليها، كما يبيّن ملكيتها و كل ما يتعلق بها، كما يبين أوصافها و مشتملاتها، و تكون مؤرخة بتاريخ طلب التنفيذ، كما يختار طالب التنفيذ موطنه له في نطاق دائرة التنفيذ المختصة حتى يقوم بتبليغ الأوراق اللازمة و يتضمن الطلب على ما جاء في نص المادة 722 ق إ.م.إ<sup>165</sup>:

1- اسم و لقب الدائن و موطنه الحقيقي و موطنه المختار في دائرة الاختصاص المحكمة التي توجد فيها السفينة المحجوزة عليها.

2- إسم و لقب المدين و موطنه.

<sup>164</sup>- تنص المادة 56 ق ب ج انه: "تعد السفن و العمارات... لا يجوز رهن السفن... أو المؤسسات الإشتراكية".

<sup>165</sup>- قانون رقم 08-09، يتضمن قانون إ.م.إ، مرجع سابق.



3- وصف السفينة المطلوب الحجز عليها، مع بيان موقعها، و أية بيانات تقيد التعيين، طبقا لما هو ثابت في مستخرج سند الملكية.

و يمكن للدائن بإستصدار أمر على عريضة، يسمح للمحضر القضائي بدخول السفينة، للحصول على البيانات اللازمة لوصف مشتملاتها، و هذا الإجراء غير قابل للطعن.

و تتعلق المادة 722 من ق إ ج م إ، بطلب الحجز على العقار إلا انه لا يوجد مانع من تطبيقها على طلب الحجز الخاص بالسفينة في غياب نصوص الخاصة به، و بهذا الأمر تستوجب المادة 723 ق إ.م.إ<sup>166</sup> أن يرفق طلب الحجز المشار إليه في المادة السابقة، و هذا تحت طائلة البطلان، إذا لم يرفق الطلب بإحدى هذه الوثائق رفض طلب الحجز و يمكن تجديده عند إكمال الوثائق المطلوبة.

كما انه يتم الحجز على السفينة عن طريق تبليغ الإنذار للمدين بضرورة تسديد الدين تحت طائلة إلغاء الحجز التنفيذي على السفينة، وفقا لنص المادة 160 مكرر 1 من ق ب ج التي ربطت رفع الدعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة بأجل أقصاه عشرون يوم (20) إبتداء من يوم الالتزام بالدفع<sup>167</sup>. و تكمن وجوبية إرسال الأعدار للتيقن من عجز المدين عن الوفاء من عدمه، و بإنقضاء هذه المهلة و لم يقدم مالك السفينة المدين على تسديد الدين فعندها يمكن للدائن أن يرفع دعوى ضد مالك السفينة أمام المحكمة المختصة، بشرط أن يكون التنبيه بالدفع رسميا.

### ثالثا: آثار الحجز التنفيذي على السفينة.

يرتب الحجز التنفيذي على السفينة مجموعة من الآثار يمكن تخليصها فيما يلي:

- تجميد السفينة في الميناء الذي رست فيه، و تقدم نسخة من أمر الحجز إلى إدارة الميناء حتى تتولى بذلك منع السفينة من الإبحار أن حاولت ذلك.

<sup>166</sup> - تنص المادة 723 من قانون إ.م.إ انه: "يرفق طلب الحجز على العقار ... إذا لم يرفق الطلب بإحدى الوثائق، رفض طلب الحجز، و يمكن تجديده عند إستكمال الوثائق المطلوبة".

<sup>167</sup> - تنص المادة 160 مكرر 01 من ق ب ج أنه: "إذا لم يسدد الدين في أجل 20 يوما من الإلزام بالدفع، يقوم الحاجز برفع...".

- كل تصرف ناقل للملكية أو منشئ لحقوق عينية على السفينة يبرمه مالكه لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز<sup>168</sup>.

- تكون حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن و عليه يضمن الأضرار اللاحقة بالغير و الناشئة عن السفينة<sup>169</sup>.

و آخر يتمثل في بيع السفينة، بحيث يتم بيعها بالمزاد العلني، فيتم بذلك إعداد السفينة كمرحلة أولى بإيداع شروط البيع بأمانة المحكمة المختصة خلال فترة 15 يوما من تاريخ إصدار الحجز<sup>170</sup>، و قد يشرع المحضر القضائي في إجراءات الإعلان عن بيع المزاد العلني و تبدأ المرحلة الثانية في بيع السفينة بالمزاد العلني و التي تتم وفقا لإجراءات حددها القانون بالنسبة للعقار و التي لا يوجد مانع من تطبيقها على السفن<sup>171</sup>.

<sup>168</sup>- تنص المادة 160 مكرر 5 من قانون ب ج انه: "كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها...".

<sup>169</sup>- تنص المادة 160 مكرر 3 من قانون البحري الجزائري أنه: "إذا لم يكن مجهز المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات و الاستدعاءات...".

<sup>170</sup>- تنص المادة 740 من ق.إ.م.إ أنه: "يجب على المحضر القضائي خلال خمسة عشر (15) يوما الموالية لإيداع قائمة شروط البيع بأمانة الضبط ... فإن لم يكن لهم موطن معروف ففي موطن المتوفي".

<sup>171</sup>- تنص المادة 742، ق.إ.م.إ أنه: "تقدم الاعتراضات بعريضة من طرف الأشخاص المشار إليهم في المادة 740 أعلاه... البيع بالمزاد العلني".

خاتمة

## خاتمة:

لقد تركزت هذه الدراسة على موضوع السفينة في القانون الجزائري و القانون المقارن، و بفعل ذلك تطرقنا في بدايتها لتعريف السفينة و تبيان نظامها القانوني الخاص، إعتبارا أن للسفينة أهمية كبيرة في الملاحة البحرية باعتبارها العمود الفقري في المجال البحري ، كما تعتبر الأداة الأساسية في تواصل قيام الملاحة البحرية الحديثة، إضافة إلى تسهيلها لانتقال الأشخاص، إضافة أنها تساعد على نقل مختلف السلع مهما كانت أحجامها بين مختلف دول العالم، و تساهم أيضا في إستغلال ثروات البحار و المحيطات.

و قد تناولنا في هذا الموضوع دراسة للنصوص القانونية التي تنظم الإطار القانوني و التنظيمي للسفينة في التشريع الجزائري و في الاتفاقيات و المعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر مع مقارنته بمختلف التشريعات الأخرى، و الملاحظة أنه لم يتم التوصل إلى تعريف دقيق و موحد للسفينة سواء في القانون الجزائري أو القانون الدولي للبحار، و ذلك نتيجة التعدد الهائل في الآليات البحرية مما أدى إلى ظهور اتجاهات مختلفة لإيجاد تعريف موحد.

وقد أورد المشرع الجزائري و معه مختلف التشريعات تعريفا للسفينة تضمن في ثناياه، أي مركبة قابلة للتنقل في البحر دون الإهتمام بحجمها أو بسعتها أو الهدف من إبحارها، على الرغم من كون السفينة مالا منقولاً في نظر المشرع و معدة للانتقال من مكان إلى آخر، إلا أن هذا الأخير عاملها معاملة العقار، و يتجلى ذلك من خلال إقراره الحالة المدنية للسفينة، عن طريق تخصيص لكل سفينة إسما يميزها عن باقي السفن و إضافة إلى النظم حمولتها وفقا للمعايير المتعارف عليها دوليا، كما خصص لها موطنا و أفرد لها أحكام خاصة نظرا لأهميتها القانونية و الاقتصادية و السياسية.

كما تخضع السفينة في إطار التشريع الجزائري لإشراف والرقابة من الموطن الذي تتمتع بجنسيته و الذي ترفع علمه، حيث تضع الدول مختلف الشروط لمنح جنسيتها، بعد مراقبة مدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية و مدى إستقائها لشروط الأمن و سلامة المبحرين حسب ما تقتضيه القوانين الداخلية و الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها.

و من خلال دراستنا لهذا الموضوع توصلنا إلى النتائج التالية:

- أن السفينة منشأة ذات طبيعة قانونية خاصة .

- أن السفينة هي كل منشأة عائمة عادة أو معدة للعمل في الملاحة البحرية ، سواء تستهدف ربحا أو غير ذلك، كما تعتبر السفينة محور أبواب القانون الدولي للبحار.
- أن السفينة تعتبر مالا منقولاً يمكن نقله من مكان إلى آخر دون تلف، كما أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن كل المنقولات و يقربها للعقارات في بعض المسائل.
- و خلاصة القول أنه يمكن أن تنتقل ملكية السفينة بالبناء و الشراء الذي يتم بعد الحصول على التصريح الخاص من طرف السلطة البحرية، كما يجب توفر الأركان و الشروط العامة بالإضافة إلى توثيق التصرف في السفينة في عقد الشراء و تسجيله وأن تخلف هذه الشروط يؤدي إلى بطلان العقد.
- كما يمكن القول أن القانون 04-10 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري ساهم بقسط كبير في معالجة جانب مهم من الجوانب التي يثيرها موضوع الحجز على السفن غير أنه لم يأت بحلول نهائية لكل الصعوبات التي تعاني منها الموانئ الجزائرية وأهمها مشكل الاكتظاظ بسبب المكوث المطول للسفن فيها.

# قائمة

## المراجع و المصادر

## باللغة العربية:

## أولاً: الكتب.

- 1- البارودي علي، القانون البحري، دار حلبي المقدادي، الإسكندرية، 2004.
- 2- البارودي علي، القانون البحري، دار الجامعة، 1988.
- 3- الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982.
- 4- بومرزاق عمار، المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر، (د.س.ن).
- 5- حمد الله محمد، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2006.
- 6- حمدي كمال، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 7- زكي الشعراوي، القانون البحري، السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
- 8- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة أولى، مصر، 1969.
- 9- شحماط محمود، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، سنة 2014.
- 10- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007.
- 11- عبد المنعم محمد داوود، مشكلة الملاحة مع المضائق البحرية، منشأة المعارف الإسكندرية، د س ن.
- 12- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان، 2009.
- 13- كمال طه مصطفى، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث، التامين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 14- لطيف جبر كومانى، القانون البحري، دار الثقافة، طبعة ثانية، 2003.
- 15- مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2009.
- 16- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- 17- محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، ط أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
- 18- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
- 19- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012.
- 20- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً لأنظمة المقارنة، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، 2012.
- 21- محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، طبعة 2008.
- 22- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 23- هاني دويدار، البارودي علي، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، د س ن.

## ثانيا :الرسائل والمذكرات الجامعية

## أ-الرسائل الجامعية

1- بن حمو فتح الدين، الحجز على السفن في التشريع الج ا زئري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه القانون البحري و قانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2016.

## ب -مذكرات الماجستير

1- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص الاعمال المقارن ، كلية الحقوق، جامعة السانيا، 2011.

2 - بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة

الماجستير، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2017.

3- زازة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 1999.

4-سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

5- منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص،

تخصص القانون البحري و الانشطة المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2012

## ج- مذكرات الماستر

1- دواخة نادية، بوبوز امينة، الحجز التحفظي على السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل

شهادة الماستر في الحقوق، قانون الأعمال، كلية الحقوق الجامعية، جامعة قالم، 2006.

2- شعبانة شعبان، بن سخرة حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة

الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للاعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة عبد

الرحمان ميرة بجاية 2017.



## ثالثا: المقالات

- 1- بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، جامعة الجزائر، ع1،1993، من ص 106 إلي 113.
- 2- دحماني محمد الصغير، مساهمة العرب و المسلمين في إنشاء قواعد النقل و استئجار السفن، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، ع3، 1، مارس 2016.

## رابعا: النصوص القانونية.

## ا- الاتفاقيات و المعاهدات الدولية:

- 1- اتفاقية بروكسل لسنة 1952 ، مؤرخة في 10 ماي، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة الخاصة بالحجز على السفن، مصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 64-71، مؤرخ في 08 جوان 1964 ، ج ر ج ج ، عدد 58 ، صادرة بتاريخ 10 ديسمبر 1964.
- 2- اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، مؤرخة في 12 مارس، المتعلقة بالحجز على السفن، مصادق عليها بموجب مرسوم رئاسي رقم 03-474، مؤرخ في 06 ديسمبر 2003 ، ج ر ج ج ، عدد 77 صادر بتاريخ 10 ديسمبر 2003
- 3- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، الذي انعقد في الفترة مابين 1979 و 1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982، بجاميكيا.
- ب- النصوص التشريعية:

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري ، ج ر ج ج ج عدد 29، لعام، 1976، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1996، ج ر ج ج ، عدد 47 صادر لسنة 1998، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت ، 2010، ج ر ج ج ، عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010.
- 2- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج ، عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، معدل و متمم بأمر رقم 07-05 مؤرخ في 13 ماي 2007، ج ر ج ج ، عدد 31 صادر في 13 ماي 2007.

- 3- القانون رقم 09 08 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري ج ر ج .ج، ع 29 صادر في 23 أفريل 2008
- 4- القانون 10-04، المؤرخ في 15 اوت 2010، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 46، مؤرخة في 18 اوت 2010.
- خامسا: المواقع الالكترونية.

1- <http://ashrfmmshrf.com/?cat=86>.

ثانيا: باللغة الفرنسية.

**Ouvrages :**

- 1- Jean-Pierre Beurrier, Droits maritimes, deuxième Edition, Dollaz, 2008.
- 2- George Ripert, Droit, Tome 1<sup>ere</sup>, Édition, Rousseau, et Cie, 1950.
- 3- Montas Arnaud, Droit maritime, Magnard-Vuibert, paris, février, 2012.
- 4- René, Rodiere, le navire, 1980.
- 5- René Rodiere, EMMANUEL de Pontavice, 12<sup>eme</sup>, Dollaz, Paris, 1997.
- 6- Vincent Phillipe, Droit de la mere, lancier, Belgique, 2008.

# الفهرس

الصفحة	العناوين
8.....	مقدمة:
13.....	الفصل الأول: النظام القانوني للسفن في التشريعات البحرية الحديثة.
14.....	المبحث الأول: المضمون الفقهي و التشريعي للسفينة و طبيعتها القانونية.
14.....	المطلب الأول: تعريف السفينة.
14.....	الفرع الأول: الاتجاهات الفقهية في تعريف السفينة.
14.....	أولا: تعريف السفينة في الفقه القديم.
15.....	ثانيا: تعريف السفينة في الفقه الحديث.
	الفرع الثاني: تعريف السفينة على ضوء الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري
17.....	و في التشريعات المقارنة.
17.....	أولا: تعريف السفينة على ضوء الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري.
18.....	ثانيا: تعريف السفينة في التشريعات الأخرى.
19.....	الفرع الثالث: الشروط المادية و القانونية لاكتساب وصف السفينة في القوانين الحديثة.
19.....	أولا: شرط تخصيص العمارة القائمة للملاحة البحرية.
20.....	ثانيا: قدرة العمارة على الملاحة البحرية بنفسها او عن طريق قطرها.
21.....	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع المقارن.
21.....	الفرع الأول: السفينة مال منقول.
22.....	الفرع الثاني: الطابع القانوني الخاص للسفينة.
23.....	الفرع الثالث: عناصر تعيين ذاتية السفينة.
23.....	أولا: اسم السفينة.
24.....	ثانيا: موطن السفينة.
25.....	ثالثا: حمولة السفينة.
25.....	رابعا: درجة السفينة.
26.....	خامسا: العلامات المميزة للسفينة.
26.....	المبحث الثاني: جنسية السفينة و إجراءات تسجيلها.
27.....	المطلب الأول: جنسية و أهمية اكتسابها في القوانين البحرية الحديثة.
27.....	الفرع الأول: مستوجبات السفينة من الجنسية الوطنية في القانون البحري الجزائري و المقارن.
28.....	أولا: شرط بناء السفينة في الجزائر.

- 28.....ثانيا: شرط أن يكون مالك السفينة من جنسية جزائرية.
- 29.....ثالثا: شرط أن يكون طاقم السفينة جزائري.
- 30.....الفرع الثاني: علاقة علم السفينة بجنسيتها.
- 30.....أولا: العلاقة بين التسجيل و العلم.
- 30.....ثانيا: علم الدولة الحبيسة.
- 31.....ثالثا: مشكلة أعلام المجاملة.
- 31.....الفرع الثالث: الآثار القانونية لحصول السفينة على الجنسية الوطنية.
- 33.....المطلب الثاني: تسجيل السفن في القانون الجزائري و التشريعات البحرية الحديثة.
- 34.....الفرع الأول: طبيعة السفن الخاضعة لإجراءات التسجيل في الجزائر.
- 35.....الفرع الثاني: الجهات المختصة بالتسجيل و إجراءاته.
- 35.....أولا: الجهة المختصة.
- 35.....ثانيا: طلب التسجيل.
- 36.....ثالثا: كيفية التسجيل.
- 37.....رابعا: شطب التسجيل.
- 38.....الفرع الثالث: الآثار القانونية لتسجيل السفن في القانون الجزائري.
- 40.....الفصل الثاني: طرق ملكية السفن و الحقوق الناشئة عنها في التشريع البحري الجزائري.
- 41.....المبحث الأول: أساليب امتلاك السفن في الأنظمة البحرية المقارنة.
- 41.....المطلب الأول: الاقتناء عن طريق عقود الشراء.
- 41.....الفرع الأول: الشروط القانونية لاكتساب ملكية السفن.
- 42.....أولا: الشروط الموضوعية.
- 43.....ثانيا: الشروط الشكلية.
- 44.....الفرع الثاني: آثار انتقال ملكية السفن بالبيع.
- 45.....المطلب الثاني: امتلاك السفن بواسطة البناء.
- 45.....الفرع الأول: طبيعة عقد بناء السفينة و طرق إثباته.
- 46.....الفرع الثاني: نقل ملكية السفينة بعد البناء و شروط الضمان.
- 46.....أولا: نقل ملكية السفينة بعد البناء.
- 46.....ثانيا: شروط الضمان.
- 47.....المبحث الثاني: حقوق الامتياز و الرهون البحرية في القانون الجزائري و المقارن.

المطلب الأول: مضمون حق الامتياز البحري على السفينة و زواله على ضوء الامر	
80-76 في الجزائر.....	48.....
الفرع الأول: المقصود بالحقوق الممتازة على السفينة.....	48.....
الفرع الثاني: المضمون القانوني لمحل الامتياز على السفن.....	49.....
أولا: السفينة.....	49.....
ثانيا: أجرة النقل.....	50.....
ثالثا: ملحقات السفينة.....	50.....
المطلب الثاني: آثار و زوال حقوق الامتياز على السفن في النظم البحرية المقارنة.....	50.....
الفرع الأول: آثار حقوق الإمتياز على السفن.....	50.....
الفرع الثاني: زوال حقوق الإمتياز على السفن.....	51.....
أولا: البيع الجبري.....	51.....
ثانيا: البيع الاختياري.....	52.....
ثالثا: التقادم.....	53.....
<b>المبحث الثالث: إمكانية إنشاء الرهن على السفن إجراءاته و آثاره في القوانين الحديثة .....</b>	<b>54 .....</b>
المطلب الأول: طرق إنشاء الرهن على السفن .....	54.....
الفرع الأول: الأسس الموضوعية و الشكلية لعقود رهن السفن.....	55.....
أولا : الأسس موضوعية.....	55.....
1- الرضا.....	55.....
2- المحل.....	55.....
3- السبب.....	55.....
ثانيا: الأسس الشكلية.....	56.....
الفرع الثاني: قيد رهن السفن و إجراءاته في التشريعات المقارنة.....	56.....
أولا: قيد رهن السفن.....	56.....
ثانيا: إجراءات قيد رهن السفن.....	57.....
1- الجهة المختصة.....	57.....
2- كيفية إجراءات القيد.....	58.....
المطلب الثاني: الآثار القانونية لعمليات رهن السفن في التشريع البحري الجزائري.....	59.....
الفرع الأول: أحكام عمليات الرهن على المدين الراهن و الدائن المرتهن.....	59.....

60.....	الفرع الثاني: أثار عقد رهن السفن على الغير المتعاقدين.....
60 .....	الفرع الثالث: طرق زوال عقد الرهن في الأنظمة البحرية المقارنة.....
	المطلب الثالث: أحكام التشريع البحري الجزائري في مواد التنفيذ على السفن بفعل
61.....	النزاع.....
	الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة في معاهدة بروكسل 1952و التشريع
61.....	الجزائري.....
61.....	أولاً: تعريف الحجز التحفظي على السفينة.....
64.....	ثانياً: شروط توقيع الحجز على التحفظي و إجراءاته.....
67 .....	ثالثاً: أثار الحجز التحفظي على السفن.....
	الفرع الثاني:آليات الحجز التنفيذي على السفن و أثاره في الأنظمة البحرية
68.....	الحديثة.....
68.....	أولاً: تعريف الحجز التنفيذي على السفن.....
68.....	ثانياً: شروط الحجز التنفيذي و اجراءاته.....
71.....	ثالثاً: اثار الحجز التنفيذي على السفينة.....
73.....	خاتمه.....
75.....	قائمة المراجع و المصادر.....
	الفهرس.....

## المخلص:

يدور موضوع هذه المذكرة حول الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم البحرية الحديثة، فهو يعتبر موضوع دقيق قمنا من خلاله دراسة تعريف السفينة في التشريع الجزائري و مختلف التشريعات المقارنة، و كما تطرقنا إلى تعريف و تحديد طبيعتها القانونية، بأنها مال منقول و لها طبيعتها الخاصة، كما تطرقنا إلى دراسة حالتها المدنية المتمثلة في إسم السفينة، و حمولتها و درجتها و موطنها بالإضافة إلى عنصر الجنسية التي تكتسبها السفينة وفقا لشروط محددة قانونيا ينتج منه نتائج هامة من خضوع السفينة للقانون الوطني، و تتمتع السفينة في مواجهة الدولة و إلزامها بواجبات إتجاهها، و العكس كذلك بالنسبة للدولة، و تثبت الجنسية على غرار معظم التشريعات بالتسجيل.

و أيضا تشمل هذه الدراسة على تصرفات قانونية غير ناقلة لمليتها مثل عقد الرهن البحري و أخرى ناقلة لمليتها فتكون من خلال وجهين إما عن طريق البيع أو الشراء.

و لقد أعطى المشرع الجزائري للدائنين حقوق الامتياز البحري التي تخول لهم حق الأولوية و حق تتبع حقوقهم في أي يد كانت، فيمكن التنفيذ على السفينة محل الامتياز و بيعها إما اختياريا بتطهير السفينة من حقوق الامتياز التي عليها شرط الشهر في سجل السفينة، كما يمكن بيعها قضائيا الذي يترتب عليه تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية.

## Résumé

Le sujet de notre mémoire concerne la nature juridique le Navir dans la législation algérienne et comparée, Apres avoir défini le bateau, nous avons précisé qu'il s'agit d'un bien mobilier de nature spécifique. Son état (nom, charge, catégorie) et la nationalité. Cette dernière, acquise par le Navir selon des conditions juridiques précises, a des conséquences importantes, comme la soumission du bateau au droit national et les obligations qui en découlent aussi bien pour le Navir que pour le pays. Comme dans tous les autres pays, la nationalité est prouvée par l'acte d'enregistrement.

L'étude s'est penchée aussi sur les actes juridiques non transmetteurs de propriété. Ces derniers deux manières se font de manière : la vente ou l'achat.

Le législateur algérien a donné aux créanciers du Navir des droits de préférence et le droit de poursuite. Le créancier peut pratiquer l'exécution sur Navir, objet de droit de préférence, en la vendant soit volontairement, en l'assainissant des droit de préférence inscrit sur le registre du bateau, ou en le vendant juridiquement ce qui l'assainit de tous droit réels.