



جامعة عبد الرحمان ميرة - بجاية -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص



أحكام الحقوق العينية التبعية على السفن
في القانون الجزائري و القانون المقارن.

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق
تخصص المهن القانونية و القضائية

تحت إشراف الأستاذ:
- مخالفة كريم

من إعداد الطالبة:
- حنديس فضيلة

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذة/: بن محاد وردية. أستاذ محاضر قسم "أ"، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية ----- رئيسة/ة/
الأستاذ: مخالفة كريم، أستاذ محاضر قسم "أ"، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية ----- مشرفا ومقررا
الأستاذة/: إنوجال. أستاذ محاضر قسم "أ"، كلية الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية ----- ممتحنا/ة/

السنة الجامعية: 2022-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

﴿ وَقُلْ رَبِّ أَدْخِلْنِي مُدْخَلَ صِدْقٍ وَأَخْرِجْنِي مُخْرَجَ صِدْقٍ

وَاجْعَلْ لِي مِنْ لَدُنْكَ سُلْطَانًا نَصِيرًا ﴾

شكر وتقدير

شكر وعرfan

بسم الله الرحمن الرحيم " ولئن شكرتم لأزيدنكم" (إبراهيم آية 7)

أولا وقبل كل شيء الشكر لله وحده

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل من خلال هذا المنبر المحترم إلى الدكتور الفاضل

مخالفة عبد الكريم

و الذي بدوره استفدت من رصيده المعرفي ومن نصائحه القيمة، ولي الشرف إنني كنت

من الطلاب الذين أشرفت على مذكرتهم.

لكم مني فائق الاحترام والتقدير.

وكما يشرفني أن أعبر عن خالص الامتنان والعرفان إلى أساتذتنا في كلية الحقوق والذين

ساهموا في إنجاح هذا العمل البسيط

"دمتم لنا فخرا أستاذي".

- حنديس فضيلة -



الإهداء

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها أُمِّي الغالية "حكيمية"، أهدي لك ثمرة جهدي ومن هذا المنبر أتقدم لك بالشكر اللامحدود وأدعو الله أن يطيل في عمرك ويجعل دنياكي وأخرتكى نورا.

إلى من امتلأ رأسه شيئا وانحنى ظهره من أجل تكبيرنا وتعليمنا أُمِّي الغالي "أرزقي" طال الله في عمرك ورزقك الصحة وراحة البال.

إلى سندي وشريك حياتي الذي كان لي ركيزة أتكئ عليها في السراء والضراء زوجي جرود إلياس رزقك الله من حيث لا تحتسب.

إلى من تلقيت منهم كامل القوة والدعم إخواني سعيد و نور الدين أنار الله دريكم ويسر خطاكم.

إلى أختي الوحيدة الحبيبة نوال أحاطك الله بستره ووفقكي فيما يحبه و يرضاه.

إلى فلذة كبدي وتوأم روعي إبنتي الحبيبة لينا.

إلى رفيقتي دربي عداة و ابتسام.

وإلى كل من ساهم في مساعدتي سواء داخل الحرم الجامعي أو خارجه.

فضيلة.

- حنديس فضيلة -



قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ج: جزء.

د.ب.ن: دون بلد النشر.

د.س.ن: دون سنة النشر.

د.ط: دون طبعة.

ص.ص: من الصفحة إلى الصفحة.

ص: صفحة.

ط: طبعة.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.ب.م: القانون البحري المصري.

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

ثانياً: باللغة الفرنسية

N° : Numéro.

Op-Cit : Ouvrage Précédemment Cite.

P : Page.

مقدمة

تجتمع البحار والمحيطات لتشكّل ما لا يقل عن 73% من مجموع مساحة الكرة الأرضية⁽¹⁾، والتي تعتبر طريقاً هاماً للاتصال وتداول السلع بين شعوب قارات المعمورة مما جعل النقل البحري يمثل الوسيلة الرئيسية الداعمة للتجارة العالمية، مما دفع بالمجتمع الدولي إلى الاهتمام أكثر بهذا القطاع.

ولقد لقي النقل البحري تطوراً سريعاً بعد القرن الـ 19 الأمر الذي أدى إلى زيادة المنافسة الدولية على خوض التجارة البحرية خاصة بعد تطور صناعة السفن بعد ظهور أنواع مختلفة ومتعددة من السفن التي يتم بناؤها حسب أحدث التصاميم العالمية والعصرية سواء من حيث الحجم أو النوعية.

تعد السفينة همزة وصل بين الحضارات باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة التي تتولى نقل البضائع والأشخاص بين الموانئ الوطنية والدولية، فتعتبر بذلك وسيلة للمواصلات البحرية إذ بها يتم تنشيط التجارة الدولية المتداولة بين مختلف دول العالم، ونظراً للمكانة التي تحتلها السفينة في مختلف القطاعات سواء كان ذلك في القطاع الاقتصادي أو التجاري أو حتى العلمي، فلقد سعى القانون البحري والذي هو أحد فروع التشريع البحري إلى تقديم تعاريف توضح لنا مفهوم السفينة في مختلف التشريعات البحرية المقارنة.

بموجب الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري عرف المشرع السفينة بموجب نص المادة 13: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"⁽²⁾.

(1) - حامد سلطان، عائشة راتب وصلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، ط.4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص.488.

(2) - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396هـ الموافق لـ 23/10/1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج، عدد 29 لسنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25

واستنادا على هذه المادة نستخلص بأن مفهوم السفينة في رأي المشرع الجزائري يكمن في وصفها بالعمارة أو الآلية العائمة غير أنه لا يمكن اعتبار كل جسم يتحرك في البحر على أنه سفينة، كما نلاحظ أن المشرع تجاهل بعض المعطيات التي تدخل في تعريف السفينة وكذلك فيما يتعلق بالأخطار البحرية وذلك بأنه غرض الظر على هذه الأخطار التي يمكن أن تواجهها السفن التي تبحر في أعالي البحار، أو التي يتم قطرها بسفن أخرى، هذه الأخيرة لن تقوى على مواجهة أخطار البحر وذلك لعدم تمتعها بالاستقلالية.

أما فيما يتعلق بتعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية فإن معظمها لم تتوصل لإيجاد تعريف دقيق للسفينة ولا حتى معيار محدد لتعريفها وتمييزها عن باقي المراكب⁽³⁾، بدليل أن اتفاقيات المتعلقة بقانون البحار سواء تلك المبرمة عام 1958، أو التي أبرمت 1982 قد تقادت تعريف السفينة⁽⁴⁾، باستثناء اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973، تطرقت لتعريفها على أنها: "كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي بتجهيزاتها وطواقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية"، هذا التعريف وارد من طرف لجنة القانون الدولي وذلك في تقريرها السادس المقدمة في مارس 1945⁽⁵⁾.

تجدر الإشارة أن هذه التعريفات المذكورة أعلاه لا تشكل سوى مؤشرا تقريبا فقط وليس لها أثر إلا في تلك الاتفاقيات، على عكس التشريعات البحرية الحديثة التي بينت بوضوح أن مصطلح السفينة يسري على جميع المنشآت التي ينطبق عليها الوصف أي كان الغرض منها الملاحة، وأهم هذه التشريعات التشريع المصري وضع تعريف إستقر عليه الفقه العربي في عمومته، وهذا قبل

(3) - محمد حاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص.64.

(4) - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص.204.

(5) - لتفصيل أكثر راجع رسالة الدكتور:

BONTOUCHENT Abdenour, « Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime », Thèse de doctorat, Montpellier, 1 juin 1991, p192.

صدر قانون التجارة البحرية الجديد والذي ينص على ما يلي: "المنشأة تقدم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"⁽⁶⁾.

أما القانون اللبناني فقد عرف السفينة بموجب المادة الأولى كالتالي: "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح، أو لم تكن"⁽⁷⁾.

ومن جانبه عرف قانون التجارة البحرية الأردني السفينة في المادة 02 كما يلي: "لكل مركب صالح للملاحة أيا كانت حمولته وتسميته، كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن وتعتبر جزء من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الخاصة بالحقوق العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في القانون"⁽⁸⁾.

والمعروف أن السفينة تعتبر من الأموال إلا أنها تتمتع بعناصر ذاتية تبرز شخصيتها، وبالإضافة إلى الجنسية التي تحملها مثلها مثل الأشخاص، إلا أنها في جوانب عديدة تعامل معاملة العقار وبالأخص فيما يتعلق بتسجيلها في السجلات الخاصة بذلك، وخضوعها لبعض التصرفات الاستثنائية والتي تخرج عن القواعد العامة كأسباب ملكية السفن والتي تتشابه مع الأحكام الخاصة بالعقارات، ولكن التشريعات البحرية بادرت إلى حصر ملكية السفن في البناء والشراء وهذا بعد الحصول على تصريح من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل للحصول على الرخصة مسبقا استنادا إلى أحكام القانون البحري الجزائري.

ومن البديهي أن تكون للرحلات البحرية نفقات تكلف المجهز أموالا طائلة لذلك فهو يحتاج للائتمان

بالإضافة إلى القرض الذي يعقده في بداية الرحلة البحرية، فإنه يحتاج إلى الأموال من أجل إصلاح السفينة أو للتموين.

(6) - هاني دوريدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص.49.

(7) - كمال طه مصطفى، أساسيات قانون البحري، (دراسة مقارنة)، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، النقل الجوي، الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص.31.

(8) - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص.25.

لذلك قررت التشريعات البحرية المختلفة منح حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة دعماً للائتمان البحري، ولا شك أن موضوع حقوق الامتياز يثير الكثير من الصعوبات لكون السفينة في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها أضراراً للغير، لذلك اتجهت إرادات الدول لعقد معاهدة تنظم حقوق الامتياز وتوحد القواعد الخاصة بها.

وبعدما أقر المشرع الجزائري الرهن البحري على السفن أصبح المجهز يستطيع الحصول على الائتمان بسهولة وبفائدة معقولة، فضلاً عن هذا فقد حاول المجتمع الدولي توحيد قواعد وأحكام الامتيازات والرهن من خلال عقد اتفاقيات دولية من بينها: اتفاقية بروكسل واتفاقية جنيف، وبالنسبة للمشرع الجزائري فقد تناول موضوع الرهن في المواد من 55 إلى المادة 71 في القسم الثالث المتعلق بالحقوق العينية المرتبة على السفينة.

يظهر جلياً أهمية المنشآت البحرية والتي تعتبر محور اهتمام للقانون البحري والأداة الفعالة في تطوير وتنمية التجارة البحرية سواء على المستوى المحلي أو الدولي، وعلاوة على هذا فهي تمثل أهمية بالغة من الجانب العلمي وكذلك من خلال اكتساب معلومات قيمة وإثراء الرصيد العلمي والمعرفي في المجال البحري.

إن دافع الرغبة والتشويق جعلنا نسعى بجد للاطلاع على خبايا هذا الموضوع الهام، ويكمن المغزى في اختياره إلى التعرف على السفينة من عدة نواحي، فمثلاً من الناحية الاقتصادية محاولة إعطاء فكرة حول تعزيز الائتمان البحري وذلك من خلال دراستنا للحقوق العينية التبعية على السفن سواء في التشريع الجزائري أو في التشريعات الحديثة الأخرى، وأما من الناحية العلمية هو التعرف على النظام القانوني للسفينة بشكل عام والتصريح بإرادة الدولة الجزائرية بارتقاء بقوانينها وخاصة في المجال البحري وذلك من خلال تصديقها على المعاهدات الدولية والتعديلات التي بادر بها المشرع الجزائري في القانون البحري.

وبطبيعة الحال لقد صادفتنا بعض الصعوبات والعراقيل عند تحضيرنا لهذه المذكرة والتي تكمن في كثرة المعلومات والتفاصيل مما صعب علينا مهمة حصرها بإيجاز، وبالإضافة إلى اختلاف آراء ومواقف شراح القانون البحري من جهة، ونصوص الأنظمة البحرية المختلفة من جهة

أخرى في مجال الحقوق العينية والتبعية على السفن، وللسفينة نظام قانوني تخضع له وإلى ائتمان بحري تتمتع به، وبهذا الصدد نطرح بعض الإشكالية التي هي في الصميم:

إلى أي مدى يمكن اعتبار الحقوق العينية الأصلية والتبعية على السفينة أداة لضمان حقوق الدائنين عليها في النظام البحري الجزائري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية المطروحة فقد اتبعنا المنهج التحليلي عند دراسة وشرح المواد القانونية التي تم التطرق إليها في المضمون، ولقد طغى المنهج المقارن في هذا الموضوع وذلك بهدف مقارنة النصوص القانونية الجزائرية بقوانين الدول الأخرى، وهذا بغية إثراء البحث وتبسيط الضوء على محل التشريع الجزائري في هذا الموضوع.

ومن أجل هذا الغرض اعتمدنا في معالجة هذه الإشكالية على الخطة الآتية:

تم تقسيم الموضوع إلى فصلين، تطرقنا في (الفصل الأول) إلى الإطار المفاهيمي للسفينة، جنسيتها، وطرق تسجيلها في القانون الجزائري والمقارن، أما (المبحث الأول) فقد شمل ماهية السفينة في القانون الجزائري، وفي (المبحث الثاني) تناولنا فيه جنسية السفينة في التشريع الجزائري، أما (المبحث الثالث) فتم تخصيصه لتسجيل السفن وفق القانون الجزائري.

أما (الفصل الثاني) فكان تحت عنوان الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري، وتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، (المبحث الأول) سلطنا الضوء فيه على حقوق الامتياز على السفينة وطرق انقضائها وفيما يتعلق (المبحث الثاني) فتم التطرق فيه إلى الرهن البحري على السفن في التشريع البحري الجزائري، وأنهينا دراستنا بخاتمة حاولنا من خلالها ابداء بعض الملاحظات التي رأينا مهمة لدعم هذا الموضوع.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للسفينة،

جنسيتها وطرق تسجيلها

في القانون الجزائري

والمقارن

تكتسي السفينة أهمية بالغة في القانون البحري فهي تعتبر الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وذلك لكونها وسيلة النقل البحري التي تربط بين الدول وهمزة وصل بين مختلف قطاعاتها، ونظرا لمكانتها الرفيعة فقد أحاطتها مختلف التشريعات وفي مختلف الدول بنظام قانوني أصيل⁽⁹⁾.

وعلى هذا الأساس قمنا بتخصيص الفصل الأول لدراسة الإطار المفاهيمي للسفينة لكون هذه الأخيرة تصنف ضمن مال منقول كما أنها تتمتع بجنسية معينة مثلها في ذلك مثل الأشخاص وتعامل معاملة العقار بوجه خاص فيما يتعلق بوجوب تسجيلها في السجلات الخاصة.

كل هذا وذاك سوف يتم التطرق إليه بالتفصيل من خلال تقسيمنا لهذا الفصل إلى مباحث

ثلاثة.

(9)– VIALARD Antione, Droit maritime, presses universitaire, France, Paris, 1997, p235.

المبحث الأول

ماهية السفينة في القانون الجزائري

تدور معظم أحكام القانون البحري على السفينة، وذلك لكونها المحور الذي تتجذب إليه كافة مسائل وإشكاليات القانون البحري سواء على المستوى المحلي أو الدولي، ولكون السفينة موضوع يتم معالجته بكثرة في مختلف البحوث العلمية وذلك لاعتبارها مدخلا لكافة أنظمة القانون البحري و يجدر بنا الإشارة إلى ماهية السفينة والتي حددها المشرع الجزائري من خلال تعريفه لها في المادة 13 من القانون البحري⁽¹⁰⁾، على غرار باقي التشريعات الأخرى.

و بالإضافة إلى هذا يقتضي الأمر تبيان طبيعتها القانونية سواء من ناحية أنها مال منقول أو عقار والعناصر الذاتية التابعة لها وما لها من أوراق ومستندات، ويتم دراسة هذه العناصر بشكل أوضح وأدق من خلال تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية للسفينة في النظم الحديثة

اقتضى الأمر على النظم الحديثة إدراج الطبيعة القانونية للسفينة ضمن فئة من الفئات القانونية، ولوحظ أن هذه التشريعات اختلفت وتضاربت في موقفها حول ضرورة تكييف الطبيعة القانونية للسفينة فمنها من اعتبرها مالا واستوجب على التشريعات تفريدها وأخرى منحت لها وصف المال المنقول وهو الوصف البديهي الذي يتماشى مع المبادئ العامة نظرا لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر⁽¹¹⁾، وهذا ما سار عليه التشريع المصري في مادته 04⁽¹²⁾ من القانون البحري الجديد التي نصت على أنه: "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة".

(10) - تنص المادة 13 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق على أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

(11) - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص.48.

(12) - المادة 04 من القانون رقم 08-90، صادر في 22 04 1990، المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري.

ونفس الحكم سار عليه لتشريع الجزائري الذي اعتبر السفينة مالا منقولاً مستندا في ذلك إلى تعريف المنقول وهو المال الذي يتميز بالحركية، ويمكن نقله من مكان لآخر دون أن يصيبه تلف⁽¹³⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 683 من ق.م.ج على أنه: "يعتبر كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول"⁽¹⁴⁾، ومن جهة أخرى فإن السفينة تخضع لأحكام استثنائية تطبق على العقارات، وهذا نظراً للتقارب الموجود بين السفينة والعقار والذي هو راجع إلى ثباتها النسبي في ميناء التسجيل وجواز رهنها رسمياً، وهذا الأخير لا يرد إلا على عقار وتنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، ولا بدأ من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفن تقترب من إجراءات الحجز على العقار، إضافة إلى أن حقوق الامتياز التي ترد على السفينة تخول الدائن الممتاز تتبعها مثل حقوق الامتياز على العقارات.

إذن من خلال استقراءنا لهذه الآراء لاحظنا أن هناك ازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة فهذه الأخيرة يمكن اعتبارها مال منقول ذو طبيعة خاصة تتميز بمركز قانوني خاص مما أدى إلى خضوعها لنظام قانوني يشمل كلتا الطائفتين.

و معرفة تفاصيل أكثر حول هذه النقطة تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، يتم فيه دراسة الطابع المالي والمنقول للسفينة (الفرع الأول)، ثم الطابع القانوني الخاص للسفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

السفينة مال منقول

تقع السفينة في خانة المال المنقول لاعتبارها محلاً للحقوق المالية لأنها ليست من الأشياء الخارجية عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون، وكان من المنطق أن تخضع السفينة بوصفها

(13) - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص.14.

(14) - الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 20/09/1975، يتضمن القانون المدني ج.ر.ج.ج، عدد 78 صادر بتاريخ 1975/09/30، معدل ومتمم بأمر رقم 07-05 مؤرخ في 13/05/2007، ج.ر.ج.ج، عدد 31 صادر في 05/13/2007.

مالا منقولاً وذلك لإمكانية نقلها وانتقالها من مكان لآخر دون تلف⁽¹⁵⁾، وهذا ما قرره المادة 683 من ق.م.ج.

ولا يفوتنا التنويه في هذا العدد بأن المشرع الجزائري قد تطرق أيضا إلى الطبيعة القانونية للسفينة وذلك من خلال نص المادة 56 من ق.ب.ج، المعدلة بالمادة 11 من القانون رقم 98-05 في الفقرة 01 والتي تنص على أنه: «تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة...»⁽¹⁶⁾.

وما دامت السفينة محلا للحقوق المالية فهي تباع وتشتري وتدخل ضمن الذمة المالية للأشخاص.

الفرع الثاني

الطابع القانوني الخاص بالسفينة

هناك ثلة من الفقهاء ترى بأن السفينة ماهي إلا مالا منقولاً وذلك باهتدائهم إلى تعريف المنقول الذي يتشابه مع مواصفات السفينة، إلا أنّ هذا الرأي وجهت له انتقادات على أساس أن هذا التكييف غير صحيح وغير ملائم على الإطلاق، ذلك حتى وإن كانت السفينة مالا منقولاً إلا أنّها لا تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات وذلك نظرا لاشتباهاها بالعقار من حيث رهنها، حيث لا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، إضافة إلى ووجوب شهر كل ما يرد عليها من تصرفات⁽¹⁷⁾.

كما أنّ الحقوق العينية التي ترد عليها يستلزم فيها التسجيل⁽¹⁸⁾، بالإضافة إلى إجراءات الحجز التي تخضع لها السفينة قريبة من إجراءات الحجز على العقار، ونفس الشيء بالنسبة لحقوق الامتياز التي ترد على السفينة فهي تماثل حقوق الامتياز على العقار، ولهذا سماها الفقيه

(15) - فهد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006، ص.32.

(16) - الأمر رقم 75-80 المعدل والمتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(17) - عادل علي مقداوي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان، 2009، ص.27.

(18) - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة، الجديدة، مصر، 2007، ص.48.

(Bonne Case) بعقار البحر، وانتهى الجدل إلى اعتبارها منشأة ذات طبيعة خاصة، والذي يعتبر وسيطا بين المنقول والعقار⁽¹⁹⁾.

غير أن التشريع الجزائري لم يساير هذا الرأي وما يفيد ذلك ما قرره المادة 56 من ق.ب.ج. بأن السفن تعتبر أموالا منقولة وتم الإثبات على هذا الرأي الذي لم يتأكد من قضاء الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا التي أيدت المادة 56 من ق.ب.ج، في قرارها رقم 171-793 المؤرخ في 1998 /12/18⁽²⁰⁾.

المطلب الثاني

الحالة المدنية للسفينة ومستنداتها

قضت المادة 14 من ق.ب.ج، على ما يلي: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".

على غرار الشخص الطبيعي فإن سفينة أيضا وبعد بنائها وتسجيلها تكتسب حالة مدنية خاصة بها والتي تميزها عن غيرها من السفن، وهذا لكونها تتمتع بنظام قانوني خاص يشتمل على جملة من العناصر التي تُولف في مجموعها الحالة المدنية للسفينة والمنصوص عليها في المادة المدونة أعلاه.

وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى دراسة كل عنصر من هذه العناصر في الفرع الأول، غير أن الأهمية التي تحيط بعنصر الجنسية والذي يتطلب منا دراسة دقيقة ومعقدة لهذا الموضوع وذلك توضيحا لمضمونه قمنا بإفراجه في المبحث الثاني من هذا الفصل، وفيما يخص الفرع الثاني خصصناه لتناول موضوع الأوراق والمستندات الخاصة بالسفينة، وقد حرص المشرع الجزائري بدوره على ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز الوثائق اللازمة التي تسمح للطاقم البحري إبرازها سواء على الإقليم الوطني أو الدولي، وخير دليل ما ورد في نص المادة 189 من ق.ب.ج التي تنص

(19) - العربي بوكعبان "الوجيز في القانون البحري الجزائري"، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص.48.

(20) - قرار المحكمة العليا رقم 171793، المؤرخ في 18 /12 /1998، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المنشور بالمجلة القضائية عدد 02 سنة 1999.

على: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية وهذه الشهادات المخصصة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة وهي:

- شهادة الجنسية.
- دفتر البحارة.
- رخصة أو بطاقة المرور.

والى جانب شهادات الملاحة توجد أيضا شهادات متعلقة بالسلامة.

الفرع الأول

الحالة المدنية للسفينة

تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن على ما يلي:

أولاً: إسم السفينة :

عملا بنص المادة 16 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: "يجب أن تحمل كل سفينة إسمًا يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيارها اسمها".

من المعلوم أنّ المالك ملزم بأن يختار اسم يميز سفينته عن بقية العمارات البحرية الأخرى ويكون هذا بمجرد الانتهاء من بنائها إلا أنّه وبالرجوع إلى القرار المؤرخ في 05-04-1989، فلقد منح الوزير المكلف بالتجارة في الجزائر بعض الشروط لاختيار اسم السفينة⁽²¹⁾، وعليه للمالك لا يحوز الحرية المطلقة في ذلك، بل هو خاضع للموافقة على شروط التي تمليها السلطة المختصة، ومن بين أهم هذه الشروط:

أن يكون الاسم المختار لم يسبق استعماله من قبل لتجنب المشاكل، ويشترط كذلك أن لا يتعارض مع الأسماء الممنوعة قانونا وهذا وفقا لنص المادة 09 من القرار السابق التي تنص على

(21) - قرار وزاري مؤرخ في 1989/4/05، يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها ج.ر.ج.ج، عدد 20، 1989.

أنه: "تحتفظ الإدارة البحرية المختصة بحق رفض كل طلب منح اسم السفن أو تغييره في الحالتين التاليتين:

- عندما يكون الاسم المقترح من قبل مجهزة أو مالك السفينة قد منح للسفينة أخرى.
- عندما يكون المجهزة أو المالك غير قادر على إثبات ملكية السفينة⁽²²⁾.

كما أضافت المادة 10 على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص أسماء شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبرى في التاريخ الجزائري إلى جانب بعض المواقع ذات الأهمية الاقتصادية أو التاريخية مثل: الجبال والمناجم والوديان والمدن الجزائرية⁽²³⁾.

واستنادا إلى المادة 04 من ذات القرار التي تشير إلى ضرورة تصريح حمولة السفن التي تفوق 100 طن الى وزير التجارة بينما يخص السفن ذات الحمولة الأقل من 100 طن يتم تصريح أمام الإدارة البحرية وتحتفظ هذه الأخيرة بحق الرفض فيقدم إلى الإدارة البحرية ولهذه الأخيرة الحق في الاحتفاظ برفض الطلب إذا كان هناك إخلال بإحدى الشروط المذكورة أعلاه، إلا إذا تبين هناك تعسف إداري فهنا المالك إلى التظلم ما دام الطلب قرار إداري وهذا حسب المادة 05⁽²⁴⁾ من القرار السابق، التي تنص على أنه: "يرفق طلب منح اسم السفينة بالوثائق الآتية:

- عقد الملكية.
- عقد البناء.

ثانيا: موطن السفينة:

وموطن السفينة قواعد نظرا المرجعية القانونية التي تكون السفينة فيها موضوعا في العلاقات القانونية، وهذا ما جعلنا نتطرق إلى دراسة القواعد المنظمة لموطن السفينة وإبراز أهميته.

(22)- المادة 09 من القرار المؤرخ في 04/05/1989، مرجع سابق.

(23)- علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، 2013، ص.ص.40-41.

(24)- المادة 05 من القرار المؤرخ في 04 5 1989، مرجع سابق.

1. القواعد المنظمة للموطن:

يعتبر الميناء بمثابة الموطن القانوني للسفينة وهو ما يعرف بميناء القيد أو التسجيل ويتم تحديده من طرف مالكاها ومن أبرز القواعد التي تحكم موطن السفينة هو تسجيل سفينة في إحدى الموانئ الجزائرية بشرط أن تكون خاضعة لنظام الجنسية الجزائرية، ولا يمكن تسجيل سفن تحمل راية أجنبية بالموانئ الجزائرية إلا في حالة إذا أرادت استغلال الميناء الجزائري بهدف ممارسة نشاطها وليس لغرض التسجيل فيها.

لقد منح المشرع الجزائري حق تسجيل السفن في ميناءين في آن واحد إلا إذا تم شطبها في دفتر السجل الجزائري في هذه الحالة يمكن لها القيام بإجراءات التسجيل في الموانئ الأجنبية وعلاوة على ذلك يشترط لها كتابة اسم ميناء التسجيل على مقدمتها⁽²⁵⁾، عملا بنص المادة 17 من ق.م.ج، على عكس التشريعات الأخرى كالتشريع الفرنسي والإنجليزي والمصري، التي تستوجب كتابة الموطن في آخر السفينة بشكل وحروف بارزة⁽²⁶⁾، واستنادا إلى المادتان 35 و 44 من ق.م.ج، يستوجب على المالك التوجه إلى إدارة الميناء لتدوين جميع البيانات المتعلقة بسفينة في دفتر التسجيل ويرفق بالوثائق اللازمة لإثبات حالتها المدنية⁽²⁷⁾.

2. أهمية الموطن:

يكتسي موطن السفينة أهمية بالغة على جميع الأصعدة قانونية كانت أو اقتصادية وحتى على الصعيد السياسي، فلقد ظهرت عدة ضوابط لتصنيف السفن التابعة للعدو في فترة الحروب ونذكر منها: ضابط الجنسية ويقصد به كل سفينة حاملة لراية بلد العدو تعتبر كذلك سفينة عدوة ونفس الشيء ينطبق على المالك وفيما يخص ضابط ميناء العدو فبمجرد أن تكون السفينة مسجلة

(25) - مخاوف سامية، مرجع سابق، ص.18.

(26) - MONTAS Armand, Droit maritime magnard- vuibert. Paris, 2012. P53.

(27) - أنظر المادة 35 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

كما تنص المادة 44 على أنه: "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه والوثائق المقدمة، وتسجيل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة وكذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنيين وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات".

في ميناء جهة عدائية يعتبر عدو وهو أيضا، ولا يقتصر الأمر في هذا بل حتى البضاعة المشحونة يتم إيقافها وحجزها إذا كانت السفينة موجهة لدولة من دول العدو⁽²⁸⁾.

ولقد حرص المشرع الجزائري على ضرورة الخضوع للشروط اللازمة للتسجيل ونظرا لإلزاميتها فقد سلط عقوبات على من سعى لمخالفتها فبالنسبة للشخص الذي يرفع العلم الجزائري على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن يخضع لعقوبة الحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات وغرامة مالية تتراوح بين 20.000 دج - 100.000 دج، وأما بالنسبة للمالك الذي يتهاون في تسجيل السفينة أو شطبها في دفتر الترقيم في الآجال المنصوص عليها فيتم معاقبته بغرامة مالية من 200.00 إلى 50.000 دج⁽²⁹⁾.

ثالثا: حمولة السفينة:

وفي سياق هذا الموضوع تنص المادة 18 ق.ب.ج على أنه: "حمولة السفينة وسعتها يكونان عنصرا من شخصيتها".

ويقصد بالحمولة السعة الداخلية والتي تقدر إما بالطن الوزني أو بالطن الحجمي والذي يعتبر قياس إنجليزي ما يعادل 2.83 متر مكعب أي 100 قدم مكعب وتختلف هذه السعة من سفينة إلى أخرى وذلك حسب أبعادها⁽³⁰⁾. ونتيجة لذلك نستنتج أن للحمولة نوعان وهما:

3. الحمولة الإجمالية الكلية:

وهي تلك الحمولة التي تعبر عن الأبعاد الكاملة للسفينة وهي السعة الإجمالية وتشمل كل الفراغات بما فيها الأماكن المشغولة من طرف الآلات اللازمة للملاحة وحتى البيانات الموجودة على سطحها⁽³¹⁾.

(28) - هاني دويدار، مرجع سابق، ص.66.

(29) - HADA Bekkouche, L'évolution du droit de la propriété dans l'ordre international, O.P.U 1992, p505.

(30) - لخضر زازة، "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي"، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2009، ص.36.

(31) - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص.19.

4. الحمولة الصافية:

وهي السعة الداخلية التي تطرح منها كافة الفراغات غير مخصصة لاستغلال السفينة كالأماكن المخصصة للركاب أو وضع الامتعة والبضائع فنتائج عملية الطرح هي الحمولة الصافية لذلك نجدها تعبر عن قدرة السفينة وإمكانية استغلالها⁽³²⁾.

ونظرا لاعتبار الحمولة عنصر من عناصر تعيين الذاتية للسفينة فقد نظم المشرع الجزائري معاينة السفن وتحديد حمولتها بموجب قراراتين وزاريتين مؤرخين في 19/09/1977 و 22/10/1977 إلى كل من مؤسستي التصنيف (Lloyd Register of Shipping) و (American Bureau of Shipping)، وذلك يهدف إجراء عمليات المعاينة وإصدار شهادات الحمولة للسفن التي تحمل الراية الجزائرية والتي تودع نسخة رسمية منها لدى مكتب تسجيل السفن⁽³³⁾.

ولقد صرح المشرع الجزائري في نص المادة 948 من ق.ب.ج، بأن حمولة السفينة هي الضابط أو المعيار الذي تحدد من خلالها الغرامة الواجبة التطبيق في حالة ما إذا تم مخالفة السفينة لقواعد وشروط المحافظة على الأملاك المينائية.

رابعا: درجة السفينة:

تختلف درجة السفينة ومرتبته من حيث المتانة وطريقة إنشائها ومدى إستيفائها للشروط اللازمة للسلامة في أعالي البحار، وتقدر هذه الدرجة على حسب كيفية بنائها وتجهيزاتها، وتسعى شركات الإشراف البحري لوضع مركبات السفن بعدما تقوم هيئات الفحص والإشراف بفحصها بواسطة خبراءها وأهم هذه الشركات شركة "اللويدز" الإنجليزية وشركة "فيريتاس" الفرنسية والهيئة

البحرية الأمريكية، ويبدأ تقييم السفينة منذ بداية بنائها حتى إعدادها للملاحة ويستمر هذا التقييم اثناء حياة السفينة⁽³⁴⁾.

(32) - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الخامس، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص.44.

(33) - TOUFEK Rabah, Code maritime et portuaire, Ed houma, 2006, p1005.

(34) - محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات زين الحقوقية، د.ب.ن، 2012، ص.44.

وتظهر جليا أهمية درجة السفينة وخاصة بالنسبة للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والتأمين، وأهميتها في مجال المعاملات البحرية والدور الذي تلعبه في تحديد ذاتية السفينة⁽³⁵⁾.

خامسا: العلاقات المميزة للسفينة:

ألزم المشرع الجزائري ضرورة وضع علامة مميزة لكل سفينة للتمكن من معرفتها، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 24 من ق.ب.ج.

كما تعتبر العلامات المميزة للسفينة بمثابة الهوية التي يمكن للدولة أو الأفراد وطنيون كانوا أو أجانب من التعرف عليها⁽³⁶⁾، ومن جهة أخرى أشار القانون البحري الجزائري في المادة 26 جميع الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن وراياتها، وحتى إلتزامات السفن الأجنبية في الموانئ الجزائرية.

الفرع الثاني

أوراق ومستندات السفينة

لقد حرص المشرع الجزائري على ضرورة أن تحمل السفينة بعد تجهيزها جميع الوثائق اللازمة وذلك لإبراز هويتها سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، ولا يمكن لها أن تغادر الميناء إلا وعلى متنها أوراق خاصة بها وذلك للتمكن السلطة المختصة بالإشراف والرقابة ويسهل عليها تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة.

ولقد جاءت المادة 189 من ق.ب.ج، لتؤكد على ضرورة هذه المستندات لما لها من أهمية سواء في إثبات الحالة المدنية للسفينة وهي شهادات الملاحه المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية أو شهادات السلامة والتي سنتطرق إليها على النحو التالي:

(35) - محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص.53.

(36) - شحماط محمود، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2015، ص.24.

أولاً: شهادات الملاحة:

وتتركز على ثلاثة مستندات انتماء السفينة وهي:

5. شهادة الجنسية:

وهي تلك الشهادة التي تثبت انتمائها للدولة التي تحمل علمها والتي تجعل منها ذات حصانة دولية، ولقد أكد المشرع الجزائري في المادة 29 ق.ب.ج على ما يلي: "تمنح شهادة الجنسية من السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة"⁽³⁷⁾.

ويقصد بذلك بأن شهادة التسجيل تعتبر دليل لإثبات جنسية السفينة وتحديد ذاتيتها وحالتها المدنية كالاسم والنوع ومواصفات السفينة من حمولة ودرجة واسم مجهزها ومكان تسجيلها وجميع البيانات التي يتضمنها سجل السفينة، ويتضمن الأعباء التي أثقلت بها السفينة من رهن وحقوق امتياز، ويمكن للسفينة أن تجدد شهادة جنسيتها من نفس السلطة التي تم فيها إصدار الشهادة الأولى، وكما تسعى القنصلية الجزائرية لمنح جنسية مؤقتة لا تتجاوز سنة لشخص طبيعي أو معنوي يملك سفينة في الخارج بشرط أن تسحب منه عند وصولها إلى الميناء الجزائري.

6. دفتر البحار:

حسب ما جاءت به المادة 191 من ق.ب.ج فإنّ هذا الدفتر يتضمن على جميع أسماء البحارة الذين يؤدون مهامهم على متن السفينة التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية، ولا يفوتنا الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد حدد هذه السفن في المادتين 162 و192 من ق.ب.ج، وهي السفن المخصصة للملاحة التجارية وملاحة المساعدة وملاحة الصيد، وكذا السفن التي تقوم بملاحة النزهة ويوجد على متنها رجال البحر.

وإلى جانب هذا تحتوي هذه الدفاتر أيضا على جميع المعلومات المتعلقة بالبحارة والمبالغ المالية التي صرفت عليهم ورقم كراس الملاحة، ومن جهة أخرى فإنّ شهادة الملاحة لا تمنح إلاّ بعد التأشير على دفتر البحارة من طرف السلطة الإدارية البحرية وهذا بعد التأكد من صحة كل

(37) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

المعلومات المقدمة، وفي حالة ما إذا وقع تغيير في طاقم السفينة التابعة للجزائر في دولة أجنبية فيستلزم التأشير عليه لدى القنصلية الجزائرية الموجودة في الخارج.

7. رخصة أو بطاقة المرور:

تعتبر رخصة المرور وثيقة من بين وثائق الملاحة التي تمنح من طرف الجهة الإدارية البحرية المختصة في السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الإرتفاقية وتكون ذات مصلحة عمومية، أما بطاقة المرور هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور، وقد تكون البطاقة فردية أو جماعية.

وبعدما تم التطرق إلى دراسة الشهادات الخاصة بالملاحة اتضحت لنا جملة من الأهداف التي توخاها المشرع الجزائري في المادة 195 من ق.ب.ج، والتي تتمثل في:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها.
- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها كذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة.
- التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان، وذلك لجميع بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه⁽³⁸⁾.
- التحقق من نوع وحدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل، وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار، والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.
- وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت في المحاكم عند قيام النزاعات.
- وبالإضافة إلى الوثائق المذكورة فقد نصت المادة 200 من ق.م.ج، على أنه يتعين على السفن التي تحمل على متنها الوثائق التالية:
 - شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.
 - شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.

(38) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة.
- دفتر السفينة.
- يوميات الماكينة والراديو.
- الوثائق الجمركية والصحية.
- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

ثانيا: شهادات السلامة:

أشار القانون البحري الجزائري في المادة 246 منه على ما يلي: "يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق ب:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.
- بناء السفن.
- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية، اللاسلكية لسفن الحمولة"⁽³⁹⁾.

والجدير بالذكر أن هناك حالات استثنائية تم فيها إعفاء السفينة من إحدى شهادات السلامة المذكورة أعلاه ولكن بشرط أن تتقيد السفينة بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها والسلطة الإدارية البحرية بميناء تسجيل السفن تقديم شهادة الإعفاء وهذا بعد موافقة اللجنة المحلية للتفتيش.

(39) - المادة 246 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

المبحث الثاني

جنسية السفينة في التشريع الجزائري

الجنسية هي رابطة ولاء قانونية وسياسية تجمع بين الدولة والسفينة، فهذه الأخيرة تمارس الملاحة عادة في أعالي البحار حيث لا توجد أدنى سيادة لأية دولة، ومن ثم فلا يمكن لأي مركز قانوني أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة⁽⁴⁰⁾، وذلك بمنحها جنسيتها والتي تخول للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة وهذا بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على متنها.

وفي هذا الصدد نصت المادة 27 من ق.ب.ج على ضرورة الحصول على الجنسية الجزائرية لكي تتمتع السفينة من رفع العلم الوطني وذلك بقولها: "حق رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية"، وإلى جانب هذا فلقد حددت بعض الشروط التي يجب التقيد بها ليتسنى على السفينة أن تمنح لها الجنسية الجزائرية ومن بين هذه الشروط ما نصت عليه المادة 28 من نفس القانون، والتي صرحت على ضرورة أن تكون السفينة ملكا لشخص طبيعي أو شخص اعتباري يخضع للقوانين الجزائرية⁽⁴¹⁾.

لقد أشار المشرع الجزائري إلى الهيئة المسؤولة المكلفة بمنح شهادة الجنسية في المادة 29 ق.ب.ج والتي تتمثل في السلطة الإدارية البحرية المختصة بمكان تسجيل السفن⁽⁴²⁾.

وللتعمق أكثر في موضوع الجنسية قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، المطلب الأول سنتطرق فيه إلى ذكر شروط اكتساب الجنسية، وهذا من خلال معالجة هذه الشروط في مختلف القوانين الحديثة.

(40) - بن عيسى حياة، موجز محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، د.س.ن، ص.37.

(41) - بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2003، ص.51.

(42) - المادة 29 من الأمر رقم 76-80 المقدم والمتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

أما المطالب الثاني خصصناه لدراسة الآثار القانونية لاكتساب السفينة للجنسية، وأما الدور الرقابي للدولة على السفن في الجزائر فقد تناولناه في المطالب الثالث.

المطلب الأول

شروط اكتساب السفينة الجنسية في القوانين الحديثة

سعت القوانين الحديثة في كل دول العالم إلى تحقيق الحرية في وضع الشروط المناسبة لاكتساب السفينة للجنسية التابعة لها وهذا على حسب مصالحها ومصالح رعاياها لتقوية روابطها الوطنية مع سفنها التي تمثلها في الموانئ الدولية الأخرى، ولقد سلطت أغلبية التشريعات الحديثة الضوء على الشروط المتفق عليها، ولقد اجتهدت كل دولة على الأخذ بالشروط الذي يناسبها ويناسب قوانينها وهذا على حسب الأسس والمعايير التي يمكن بمقتضاه اكتساب السفينة للجنسية⁽⁴³⁾.

الفرع الأول

معيار بناء السفينة

ويقصد به البناء الوطني وأخذت بهذا الضابط الدول التي أحرزت تقدما ملحوظا في ميدان صناعة السفن وليس لديها الحاجة للجوء إلى الصناعات الأجنبية وهذا لكونها قادرة على الوفاء باحتياجاتها ولهذا فهي تسعى جاهدة لحماية صناعتها الوطنية⁽⁴⁴⁾، والجدير بالذكر أن التشريع الجزائري لم يشترط البناء الوطني للسفينة، وهذا عملا بنص المادة 46 من ق.ب.ج التي نصت على أنه: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبه منه"، فعلى عكس ما سار عليه المشرع الفرنسي الذي اشترط هذا المعيار، وهذا حسب القانون الصادر في 1973/09/21، ولكنه من جهة أخرى

(43) - سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم، تخصص القانون

العام، جامعة قسنطينة، 2014، ص.24.

(44) - شحماط محمود، مرجع سابق، ص.24.

استثنى منح الجنسية الفرنسية للسفن المبنية بالخارج، وهذا بشرط أداء رسوم الاستيراد المفروضة⁽⁴⁵⁾.

أما التشريع الإنجليزي فقد أبرز من جانبه شروطا، استوجب من خلالها أن تكون السفينة مبنية في بريطانيا إضافة إلى الملكية الكلية والتامة للبريطانيين باستثناء السفن الحربية، ولكن بعد عام 1894 تم العدول عن هذا الشرط في قانون الملاحة التجارية⁽⁴⁶⁾.

أما القانون الأمريكي فكان يشترط أن تكون السفينة ذات بناء وطني، وهذا إلى غاية صدور قانون سنة 1912، والذي سمح بتسجيل السفينة الأجنبية تحت العلم الأمريكي في عمر خمس سنوات على الأقل ولكن تغير الوضع بعد صدور قانون لسنة 1914، والذي كان تعديلا لقانون سنة 1912، والذي لم يعط أية أهمية لمعيار البناء الوطني للسفن.

وفي الأخير نستخلص بأن مبتغى الدول من هذا الشرط هو فرض ترسانتها البحرية وعدم مساعدة الدول الأجنبية في مجال صناعة السفن، وهذا بهدف الحفاظ على أسرارها وإضعاف المنافسة الأجنبية في عالم الملاحة البحرية⁽⁴⁷⁾.

غير أن العصر الحديث شهد تراجعا ملحوظا لهذا الشرط وهذا بعدما قامت معظم الدول البحرية والصناعية بالعدول، عنه وعلاوة على هذا فإنّ هذه الدول تشجع السفن الأجنبية وهذا بهدف توسيع نطاق أسطولها التجاري من أجل زيادة نفوذها.

(45) - محمد سمير الشراوي، مرجع سابق، ص 58.

(46) - جلال وفاء محمد بن "قانون التجارة البحرية"، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص 57.

(47) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفرع الثاني

الملكية الوطنية للسفينة

شروط الملكية الوطنية للسفينة وهو الحكم الذي نصت عليه المادة 28 من القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم لأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المؤرخ في 1976/10/23 والتي نصت بما يلي: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري"، وعليه فإنه لا يمكن منح الجنسية الجزائرية للسفينة إلا إذا كان مالكا جزائريا سواء كان شخصا طبيعيا ذو جنسية جزائرية أو شخصا اعتباريا خاضع لقانون الجزائري.

ويشترط في هذه الحالة أن يكون المالك ذو جنسية جزائرية وذلك:

- بالنسبة لشركات الأشخاص: الشركاء المتضمنون، والشركاء بالتوصية.
- بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء المجلس الإدارة المعنية المدير وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال.

إن هذا الشرط يبرز تدخل الدولة لحماية السفينة والأخذ بالنسبة معينة من الملكية يتوقف على قدرة رأس المال الوطني لسد حاجيات الدولة في إنشاء أسطولها البحري، فالمشرع الفرنسي مثلا أخذ بشرط الملكية الكاملة للسفينة من قبل الفرنسيين، ولكن بعد صدور قانون لسنة 1948 تم تحقيق شرط الملكية الكاملة⁽⁴⁸⁾، كما أن التشريع المصري حدد في المادة 05⁽⁴⁹⁾ من ق.ب.م الجديد منه على أنه: "تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو معنوي يتمتع بهذه الجنسية"، واشترط في هذه الحالة أن تكون أغلب الحصص مملوكة للمصريين في حالة ما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع".

(48) - محمد سمير الشراوي، مرجع سابق، ص.60.

(49) - المادة 05 من القانون رقم 08-90، صادر في 22 / 04 / 1990، يتعلق بقانون التجارة البحرية المصري.

أما في بريطانيا فقد شددت في المادة الأولى من قانون الملاحة التجارية الصادر في 1894 /08/25 على ضرورة الملكية الوطنية للبريطانيين سواء كان بالميلاد أو بالتجنس، أما إذا كانت السفينة مملوكة لشخص اعتباري فيشترط أن يكون المركز الرئيسي التابع للشركة المملوكة غير خارج عن نطاق حدود الممتلكات البريطانية⁽⁵⁰⁾.

الفرع الثالث

معياري الطاقم الوطني

معظم التشريعات البحرية الحديثة سلطت الضوء على هذا المعيار والمتمثل في إلزامية كون أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من جنسية واحدة، والهدف من جعل هذا الضابط شرطاً لاكتساب السفينة للجنسية هو رعاية المصالح الدول في السفن عن طريق العاملين فيها وضمان سلطة الدولة على السفينة لكون ذلك الطاقم هو من يدير السفينة وتتركز في يده قيادتها⁽⁵¹⁾، كما أعتبر شرط الطاقم الوطني أساسياً لمنح السفينة الجنسية لأنه يسعى لتوفير فرص العمل لرعاياه والتي سعت البحارة الأجانب لمنافستها.

ولقد ورد في نص مادة 28 من ق.ب.ج، والمطابقة لأحكام المادة 1/413 من هذا الأمر حيث قررت أنه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإيجار لخدمة السفينة الجزائرية"⁽⁵²⁾.

(50) - محمد سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص.60.

(51) - محمد فريد العويني، محمد سيد الفقي، نفس المرجع، ص.80.

(52) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

- تنص المادة 28 من ق.ب.ج، على: "للحصول على الجنسية الجزائرية للسفينة، يجب أن تكون هذه الأخيرة مملوكة بنسبة 51% من قبل أشخاص طبيعيين أو معنويين من جنسية جزائرية، وأن تكون نسبة البحارة الجزائريين في عداد طاقم السفينة مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".

ويلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع قد أخذ بمعيار الملكية الوطنية و التطعيم الوطني دهما لما سار عليه القرار الوزاري المؤرخ في 3 رجب 1400هـ الموافق ل 17/05/1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر⁽⁵³⁾.

فلقد نصت المادة الأولى من هذا القرار على ما يلي: "تثبت الجنسية الجزائرية لبخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى وثيقة الجزارة" وتسمح هذه الوثيقة برفع العلم الوطني والاستفادة من الحقوق التابعة لذلك وهذا يعني أن هناك علاقة بين علم السفينة وجنسيتها، فبالنسبة للسفن التي ليس لديها بيان لجنسيتها ولا تحمل علما تعتبر سفينة خارجة عن القانون ويمكن لأي سفينة حربية مطاردها للتحقق جنسيتها وتطبق القانون بحقها، وإذا ثبت أنها سفينة قرصنة فلن يكون لديها حق في المرور بالمياه الداخلية أو الإقليمية لأية دولة باستثناء أعلام الدول الحبيسة عملا بنص المادة 90 من اتفاقيات مونتي قوبي لعام 1982، وبالإضافة إلى اتفاقية جنيف لأعالي البحار في مادتها 90 التي تقتضي أن "لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية الحق في أن تسيّر سفن ترفع علمها في أعالي البحار"⁽⁵⁴⁾، واستنادا إلى ما ذهب إليه الفقيه (Philippe Vincent) فإن السفن التي تحمل علم دولة ليست بدولة ساحلية والتي تكون عضو في اتفاقية مونتي قوبي لها الحق في الاستفادة من المرور العابر إلى المياه الإقليمية وإلى موانئ دول الأعضاء⁽⁵⁵⁾.

و بالإضافة إلى أعلام المجاملة وهي رغبة بعض الدول بتسجيل سفن ليس لديها أي علاقة بها ولا تتوفر على شرط العلاقة الجوهرية بل اعتبرت هذا التصرف إجراء شكلي إداري نابع عن رغبتها الخاصة⁽⁵⁶⁾.

(53) - القرار الوزاري المؤرخ في 17/05/1980 يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، الصادر ج، ر.ج. عدد 22 سنة 1980، ص.452.

(54) - إتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخ في 29/04/1958/.

(55) - VINCENT Phillipe, Droit de la mer, lancier Belgique, 2008, p39.

(56) - مخلوف سامية، مرجع سابق، ص.25.

المطلب الثاني

الآثار القانونية لاكتساب السفينة للجنسية

لاكتساب السفينة للجنسية عدة آثار سواء على الدولة أو على السفينة في ذاتها وللتدقيق أكثر في هذا العنصر كان من الأجدر بنا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول

حقوق الدولة صاحبة الجنسية

من بين الحقوق التي تتمتع بها الدولة تجاه السفينة التابعة لجنسيتها هي حق فرض الرقابة عليها والتي تكمن في الرقابة الإدارية والتقنية والاجتماعية.

ولقد نصت المادة 108 من اتفاقية قانون البحار على أنه: "امتداد حق الرقابة عليها إلى مجال الصيد البحري والأنشطة المختلفة وبالأخص الأنشطة المتعلقة بالإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل".

أما في الجزائر وضمانا لسلامة سفنها والأرواح في البحار، فقد انضمت إلى أغلبية الاتفاقيات التي تخص السلامة البحرية ومن بينها اتفاقية (Solas)⁽⁵⁷⁾، وإلى جانب هذا فلقد نصت المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ما يلي: "تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولا سيما رقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها"⁽⁵⁸⁾.

وعليه فإن من واجب الدولة السهر على صلاحية السفينة التي تمنح لها جنسيتها وأن تمارس عليها اختصاصها القانوني، وذلك بإنجاز سجل خاص يدون فيه أسماء السفن التي ترفع علمها

(57) - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (Solas) الموقعة في لندن بتاريخ 1/ 11 / 1974، ودخلت حيز التنفيذ في 25/ 05 / 1980، المعدلة بالملحقين، الملحق الأول بلندن بتاريخ 17 / 02 / 1978، والملحق الثاني المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 11/ 11 / 1988، المصادق عليهما من طرف الجزائر، على التوالي:

الأول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 510-83، المؤرخ في 27/ 08 / 1983، ج.ر.ج. عدد 36، لسنة 1983.

الثاني بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 / 12 / 2000، ج.ر.ج. عدد 3، لسنة 2000.

(58) - إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي إنعقد في الفترة

ما بين 1979 و 1983 المؤرخة في 10 / 12 / 1982

وصفتها المميزة وعلاوة على هذا فإنّ الدولة تمارس الرقابة العملياتية ويكمن ذلك في الحق القانوني في استعمال سفنها الحربية لغرض احترام تشريعاتها على متن سفنها في أعالي البحار، كما لها الحق في زيارة السفن التي تحمل عملها وإخضاعها للمعاينة ولتفتيش، إضافة إلى ذلك فإنّ الدولة لها الحق في أن تمارس الرقابة الصحية على السفن⁽⁵⁹⁾.

وعلى هذا الأساس فلقد سعت الدولة الجزائرية أيضا إلى تسخير السفن التي تحمل جنسيتها وذلك بهدف حماية مصالحها في مختلف الجوانب سواء من الجانب الاقتصادي أو المالي، أو السياسي.

الفرع الثاني

المزايا المترتبة للسفن الوطنية

وتتمثل هذه المزايا في:

أولاً: المزايا المالية:

تتمثل هذه المزايا في مختلف الإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة للسفن التي ترفع علمها وذلك لغرض تطوير ملاحتها البحرية ولكي تكون لها القدرة المالية على مواكبة المنافسة الأجنبية⁽⁶⁰⁾، وفي هذا الصدد نص المشرع الجزائري في المادة 209 من ق.م.ج أنه: "تعفى من مسك دفاتر تسجيل السفينة، السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية فقط وبصورة عامة السفن التي تنقص حمولتها الإجمالية من 30 طن".

(59) - بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة السانبا، 2011، ص.99.

(60) - حمدي كمال، القانون البحري، اشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع، القطر، الإرشاد، ط.2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص.60.

ثانيا: المزايا الملاحية:

استنادا إلى المادة 166 من ق.ب.ج التي تنص أنه: "تخصص الملاحة التجارية في الموانئ الجزائرية للراية الوطنية إلا في حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية المشتركة".

فباستقراء هذه المواد يلاحظ أن المشرع الجزائري انتهج الطريق الذي سارت عليه معظم التشريعات الدولية الحديثة وهي تقصير الملاحة الساحلية بين موانئها في مياهها الإقليمية على السفن الوطنية وذلك لتجنب مزاحمة السفن الأجنبية، وهذا ما أكدت عليه المادة 167 من ق.ب.ج بقولها: "تعتبر أيضا منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية الملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية"⁽⁶¹⁾.

المطلب الثالث

الدور الرقابي للدولة على السفن في الجزائر

أدت الحاجة الملحة لتعزيز السلامة البحرية وذلك بسعي الدولة لتقديم آليات مختلفة لتنظيم سير السفن في أعالي البحار سواء على الأقاليم الوطنية أو الدولية، ونظرا لكون السفينة خاضعة لنظام إداري فإنه من المنطقي أن تكون تحت رقابة الدولة، وذلك ضمانا لسلامتها وسلامة ركابها وكل الطاقم العامل فيها.

ومن جهة أخرى فإنّ الدولة لن تتدخل بأي شكل من أشكال الحماية إلا بعد التأكد من توفر جميع الشروط اللازمة لصلاحيات الملاحة البحرية والطاقم الموجود فيه، وخير دليل يثبت أن الدولة الجزائرية تتدخل في مراقبة سفنها وهي أن هذه الأخيرة يمنح لها علم الدولة مما يجعلها شخص كباقي رعاياها، وبالإضافة إلى أن الدولة لها الحق في مراقبة كل السفن التي تبحر في حدود سلطتها وهذا سعيا للسلامة البشرية ولمختلف عماراتها البحرية.

ولمزيد من التفاصيل حول الدور الذي تلعبه الدولة في مراقبة السفن، فلقد استوجب الأمر شرح بعض النقاط الأساسية في الموضوع وذلك بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين على النحو التالي:

(61) - المادة 167 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفرع الأول

المنشآت البحرية الخاضعة لقانون سلامة السفن

يستوجب على السفن البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار أن تكون بحوزتها شهادة الملاحة المقدمة من قبل السلطات الإدارية البحرية وترتبط الشهادة بنوع الملاحة التي تقوم بها السفن، كما أن ضمان السلامة مسؤولية مهمة تقع على عاتق الدولة ولهذا تسعى لممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها وهذا بهدف التأكد من توفر جميع شروط السلامة والأمن، وهذا تحسبا لوقوع أي خطر.

ولتسهيل مهمة رقابة الدولة لا بد أن تتقيد بجملة من الضوابط:

أهمها أن تكون السفينة صالحة للملاحة ومجهزة للاستخدام وهذا وفقا لأحكام المادة 222 المتضمنة سلامة الملاحة البحرية من القانون البحري الجزائري والتي نصت على ما يلي: "كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له"، وإضافة إلى ذلك فقد قررت المادة 223 من نفس القانون على أنه: "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإرشادات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.
- الطفو والثبات وخطوط الشحن.
- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية.
- الشروط الأخرى المطلوبة وخاصة سلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار".

إلى جانب هذا فلقد حدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية بعض من الإجراءات والتي تم تحديدها في المادة 228 والتي تتمثل في: "تفتيش ومعاينة السفينة قبل إبحارها"⁽⁶²⁾، ويكمن ذلك في عرضها على الفحص الكامل داخلي وخارجي وذلك من أجل التحقق من أن السفينة تستجيب للنصوص والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وتستجيب لمتطلبات الأمن النظامية ويعتبر

(62) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

تفتيش ومعاينة السفن إجراء دوري يجري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة⁽⁶³⁾، وعلاوة على هذا أسست لجننتين وذلك بهدف إخضاع السفن لرقابة صارمة وهي:

أولاً: اللجنة المركزية للسلامة:

تتولى هذه اللجنة مهمة الموافقة على مخططات بناء السفن أو إعادة تأسيس السفن والتصديق على أجهزة الأمن والطعن ضد القرارات التي تصدر من اللجان المحلية للتفتيش وبالإضافة إلى أنها هي المسؤولة عن التحقيقات الإدارية والتقنية في حالة وقوع أي حادث في البحر، وبهذا الصدد فعند وقوع حادث لسفينة أجنبية في المياه الإقليمية التابعة لاختصاص القضاء الجزائري فإن السلطة البحرية الجزائرية تتولى إخطار دولة ترقيم السفينة وتبليغها بكافة المعلومات والسماح بحضور ممثل دولة السفينة المتضررة للتحقيق⁽⁶⁴⁾.

ثانياً: اللجنة المحلية للتفتيش:

في كل المناطق البحرية تتواجد لجان تفتيش والتي تخضع عملها لقواعد تنظيمية لتسهيل مهمة المعاينة، وكل القرارات التي تتخذها تخضع لموافقة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحر.

الفرع الثاني

ترخيص الملاحة

بعد معاينة السفينة والتأكد من سلامتها وتقيدها بجميع الشروط اللازمة يصدر ترخيص بالملاحة، ويمكن لهذا الترخيص أن يتوقف العمل به وذلك في حالة ما إذا حدث للسفينة تلف

(63) - شحماط محمود ، مرجع سابق، ص.ص.38-39.

(64) - مرجع نفسه، ص.43.

جسيم أو حصل في بناءها تغيرات جوهرية والمسؤولية هنا تقع على مالك السفينة أو المجهز الغير مالك ويضطر لإبلاغ السلطات الإدارية البحرية المتخصصة بالجزائر أو السلطات القنصلية الجزائرية بالخارج إذا كانت السفينة متواجدة بإحدى الموانئ الأجنبية وهذا الأساس يؤخذ قرار بمنع السفينة من الإبحار وذلك لعدم توفرها على الشروط اللازمة وفي هذه الحالة يستوجب الاستعانة بالخدمات البحرية والتي تدعى بعملية الإرشاد وتهدف إلى حماية السفن من العوائق والمخاطر التي قد تكون في الموانئ⁽⁶⁵⁾. ولتوضيح أدق إستدعى بنا الأمر إلى دراسة هذه العناصر:

أولاً: تصنيف السفن:

يمكن تصنيف السفن استناداً إلى نوع تصميماتها والغرض الذي تؤديه، ولقد اتخذ معهد القانون الدولي قراراً في سنة 1926، وذلك باستبدال التصنيف التقليدي بين السفن الحربية والسفن التجارية بتصنيف آخر والذي يشمل نوعين من السفن وهي⁽⁶⁶⁾:

8. السفن العامة:

يشمل هذا العنصر على نوعين من السفن هناك: السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني والتي يقودها ريان تابع لبحرية الدولة متكونة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية والتي تعتبر سفن حربية، كما يشمل السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية كالأرصاد الجوية، والجمارك، والشرطة والتي تكون خاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم وتحت تصرف الدولة.

9. السفن الخاصة:

وهي السفن التي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات والتي تتمثل في السفن المخصصة لأغراض تجارية أو لخدمات النقل ويستند هذا التصنيف إلى نوع الخدمة التي تؤديها السفينة، ويتمثل الهدف من التصنيف هو إخضاع السفن لنظام قانوني دولي ويختلف بالنسبة للسفن العامة وذلك نظراً لبعض الاستثناءات التي تتضمنها.

(65) - إيمانى فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص.115.

(66) - سامية مخلوف، مرجع سابق، ص.ص.14-15.

ثانيا: حالات منع السفينة من السفر:

على حسب ما قرره المشرع الجزائري في المادة 223⁽⁶⁷⁾ من ق.ب.ج، فإن إدارة التفتيش البحري تمنع من السفر كل سفينة لا تخضع للقواعد والشروط التي تتعلق بسلامة السفن، فهي تقوم باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية والتي تتمثل في رفض تسليم أو تمديد وحتى سحب شهادات السلامة وذلك لغرض منعها من الإبحار، وفيما يخص السفن الأجنبية فيتم إخطار قنصل البلد الذي سحبت فيه السفينة والذي بدوره يطالب اللجنة المحلية للتفتيش بمعاينة السفينة ويتم تسليمها شهادة السلامة وذلك بصفة مؤقتة من طرف السلطة الإدارية البحرية.

ولربان السفينة الحق في طلب الطعن لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن ضد قرارات لجنة التفتيش وذلك لعدم منحه رخصة الإبحار.

وإضافة إلى ذلك فقد نصت المادة 232⁽⁶⁸⁾ من ق.ب.ج على أنه: "يمكن أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفن قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية ويمكن أن يجري هذا التفتيش بمبادرة من رئيس المنظمة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الربان أو من طاقم السفن"، وفي حالة مالم يلبي الطلب يقدم الطعن كتابيا في أجل لا يتعدى 10 أيام إبتداء من تاريخ التسجيل، المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن وهذا حسب نص المادة 258 من ق.ب.ج، ومن بين السفن التي أصدر الحكم بمنعها من السفر: السفن المحجوز عليها تحفظيا، وهذا حسب ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1952⁽⁶⁹⁾، واتفاقية جنيف 1999⁽⁷⁰⁾.

ويتمثل الأمر في توقيف السفينة ومنعها من التحرك، وذلك بإذن من السلطة القضائية المختصة، ففي هذه الحالة لن يسمح لها بمغادرة ميناء الحجز ويستلزم على السلطات المختصة،

(67) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(68) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع نفسه.

(69) - معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة بتاريخ 10/05/1952.

(70) - إتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة بتاريخ 12/03/1999.

الفصل الأول الإطار المفاهيمي للسفينة، جنسيتها وطرق تسجيلها في القانون الجزائري والمقارن

بالميناء باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة المحجوز عليها من السفر حتى ولو كان الحجز موقعا على حصة فيها فقط وليس كلها.

المبحث الثالث

تسجيل السفن في القانون الجزائري

وضع القانون الجزائري نظام تسجيل السفن في طابع إلزامي وهذا الالتزام يقع على عاتق مالك السفينة والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية بشكل عام وتخضع عملية تسجيل السفينة في التشريع الجزائري للمواد من 34 إلى 48 من ق.ب.ج، ورغم أن السفينة مال منقول في نظر القانون الجزائري إلا أنه تمت معاملتها معاملة العقار، ويظهر ذلك من خلال إخضاعها لنظام التسجيل، وهذا حسب ما نصت عليه في المواد المذكورة أعلاه وبالإضافة إلى بعض الأحكام الواردة في القرار المؤرخ في 20/10/1988⁽⁷¹⁾، والذي يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لتقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة.

سنحاول التوضيح أكثر في كل ما يخص هذا المبحث وذلك بتقسيمه إلى مطلبين: نحاول فيه دراسة السفن التي تخضع للتسجيل والإجراءات المطلوبة لذلك وبالإضافة إلى طريقة شطب السفينة من دفتر التسجيل (المطلب الأول)، والتطرق إلى آثار التسجيل في القوانين الحديثة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

السفن الخاضعة للتسجيل في الجزائر

أشار التشريع البحري الجزائري إلى حتمية تسجيل السفن في سجلات خاصة، والتمثلة في دفتر التسجيل الجزائري الممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة، وهذا طبقا لنص المادة 34 ق.ب.ج. وكان المقصود منها أن التسجيل إجراء إلزامي يتم اتخاذه إجراءاته اللازمة قبل إبحار السفينة الجزائرية ولا تهم طبيعة الملاحة التي تقوم بها السفينة أو ما إذا كانت سفينة تجارية أو سفينة الصيد أو سفينة نزهة⁽⁷²⁾.

(71) - قرار وزاري المؤرخ في 20 10 1988، يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لتقيد السفن وتدوين البيانات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1988.

(72) - لخضر زازة، مرجع سابق، ص.53.

ويعتبر تسجيل السفن إجراء جوهري يستوجب العمل به وذلك قبل أن تبحر السفينة تحت العلم الجزائري، فالمشرع في هذه الحالة لم يستثني سفن معينة مثل بعض التشريعات الأخرى لكنه لم يتعرض بشكل مفصل في هذا الشأن بل، اكتفى بالتأكيد على الالتزام بقواعد العامة جاءت في قالب إلزامي وهي:

- حتمية التسجيل على كل سفينة مملوكة كلها للجزائريين أو لشركة جزائرية جميع الشركاء فيها جزائريين.

- جميع السفن تخضع للتسجيل سواء كانت تقوم بالملاحة الساحلية أو بالملاحة في أعالي البحار ولا يرد على ذلك استثناء ما عدا ما جاءت به المادة 19 من نفس القانون والتي تنص على أنه: "تتميز السفن البالغة عشر وحدات من الحمولة الإجمالية برقم، فضلا عن ذلك أن يكون لها إسم ويمنح هذا الإسم ويغير وفق لأحكام المادة 16 أعلاه"⁽⁷³⁾.

أما الاستثناءات الواردة على المادة 48 من ق.ب.ج، فإنها تؤكد بأنه تحدد كصفات مسك دفتر التسجيل الجزائري للسفن من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

ونظرا لإجبارية التسجيل فلقد نصت المادة 511 من ق.ب.ج، على جزاء عدم التسجيل بقولها: "يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسعى بوجه خاص على ما يأتي: تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها"⁽⁷⁴⁾.

وليتم تسجيل السفينة فعلى المالك القيام ببعض الإجراءات التي سيتم التطرق لها (الفرع الأول)، ودراسة كيفية شطب السفينة من دفتر التسجيل (الفرع الثاني).

(73) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(74) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع نفسه.

الفرع الأول

إجراءات التسجيل

يعتمد المشرع الجزائري على التسجيل لإثبات الجنسية وذلك بإلزام مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة⁽⁷⁵⁾، ويتضمن هذا الطلب:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
- تاريخ ومكان إنشاء السفينة.
- عناصرها الشخصية.
- إسم مالك السفينة، ومحل إقامته وكذلك مجهز السفينة وإذ وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسمائهم ومحل إقامتهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها كذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو جزء منها.
- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى⁽⁷⁶⁾.
- ويتم قيد السفينة بناء على طلب من مالكيها استنادا على تصريحه وعلى الوثائق المقدمة، ويكتسب كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل قوة ثبوتية تجاه الغير وكما اشارت المادة 43 من ق.ب.ج، بأن دفتر التسجيل دفتر عام وبإمكان الأشخاص المعنيين طلب شهادات قيد أو خلاصات في السجل السفينة⁽⁷⁷⁾.
- وكما يخضع كل تعديل في البيانات السابقة للقيد مجددا.

(75) - حليمي عباس، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص.26.

(76) - أمر رقم 76-80 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(77) - أمر رقم 76-80، المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع نفسه.

الفرع الثاني

شطب التسجيل

عملا بنص المادة 37 من ق.ب.ج، فإن السلطة الإدارية البحرية المختصة تقوم بشطب السفينة من سجل السفن في الحالات التالية:

- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت.
- إذا غرقت أو اعتبرت مفقود.
- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.
- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- إذا فقدت خاصية سفينة.
- إذا بيعت في الخارج.

وفيما يخص حالات فقدان السفينة فإن المادة 99 من ق.ب.ج تشير إلى أنه: "إذا إنقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ وصول الأخبار الأخيرة من السفينة، عدت هذه الأخيرة مفقودة في ذلك التاريخ الأخير".

المطلب الثاني

آثار تسجيل السفينة في القوانين الحديثة

لقد سعت أغلب التشريعات الحديثة بنظام تسجيل السفن ومن بينها القانون الإنجليزي الذي يعتبر والتي تعتبر من أول التشريعات التي بادرت بتطبيق هذا النظام، وذلك وفقا لقانون التجارة لعام 1660 وتلاه في ذلك القانون الفرنسي المتمثل في تشريع سنة 1681، وأما بالنسبة لأمريكا فكان بموجب تشريع 1792⁽⁷⁸⁾.

فكانت كل هذه التشريعات متفقة على إلزامية تسجيل السفن، وذلك لغرض ضبط الرقابة عليها ولجعل السفينة تمارس مختلف نشاطاتها على أسس وضوابط قانونية.

(78) - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص.158.

ومن المنطقي أن ينتج عن هذا التسجيل وباعتباره أمر جوهري وجوبي آثار عديدة أبرزها الآثار القانونية التي سنسلط الضوء عليها الضوء في الفرعين الآتيين:

الفرع الأول

شهادة التسجيل وقيمتها القانونية

تعتبر شهادة التسجيل الوثيقة الرسمية التي تثبت جنسية السفينة ولن تكتسب هذه الأخيرة إلا إذا استوفت جميع الشروط التي يتطلبها القانون.

وإلى جانب ذلك فإن هذا شهادة التسجيل تحدد الحالة المدنية للسفينة وبما تحويها من بيانات التي تعين السفينة تعيينا كافيا، وكما تصلح هذه الشهادة أن تكون سندا لإثبات حق الملكية على السفينة، ونظرا لما لها من أثر في إثبات الجنسية وتحديد ذاتية السفينة وفي إثبات حق ملكيتها فقد ذهبت بعض التشريعات الأجنبية الإنجليزي إلى اعتبار هذه الشهادة ممثلة للسفينة ذاتها بحيث يمكن نقل ملكية السفينة عن طريق تظهير الشهادة.

الفرع الثاني

أثر قيد التصرف

لم يقتصر تسجيل السفن على فرض ضبط الرقابة على السفينة أو التأكد من استيفائها لجميع الشروط اكتساب الجنسية فحسب بل سعت كذلك لتحقيق شهر ما يرد عليها من تصرفات وما يثقلها من رهون وحجوز ولهذا جاءت في المادة 44 من ق.ب.ج، لتؤكد كذلك على هذا الخصوص أنه: "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على من طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه والوثائق المقدمة وتسجل الضمانات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة وكذلك الحقوق المتعلقة بملكية السفينة والحقوق الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعيين وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات"⁽⁷⁹⁾.

(79) - الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الأول الإطار المفاهيمي للسفينة، جنسيتها وطرق تسجيلها في القانون الجزائري والمقارن

ولقد أشارت المادة 45 من نفس القانون على الآثار القانونية المترتبة عن تلك البيانات التي تضمنتها المادة 44 المذكورة سالفًا حيث تؤكد على أن كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل الخاص بالسفن له قوة ثبوتية تجاه الغير إذا تم تسجيله⁽⁸⁰⁾.

(80) - المادة 45 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني
الحقوق العينية التبعية
على السفن في القانون
الجزائري

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

بهدف تشجيع الائتمان البحري اهتم المشرع بالحقوق العينية التي ترد على السفينة وذلك ضمانا لحقوق دائني مالك السفينة فكان لهذه الأخيرة هدف أساسي وهو تحقيق أغراض تجارية والتي يتطلب منها نفقات كبيرة تجعل صاحبها في حاجة ماسة إلى الاقتراض من الغير وذلك من أجل إصلاح السفينة أو للتمويل أو المساعدة⁽⁸¹⁾.

ولقد نتج عن نظام القرض البحري آثار سلبية وذلك بسبب الأخطار التي كانت تهدد كل من المقرض الذي كان يتعرض لخطر ضياع ماله في حال هلاك السفينة، وبالإضافة إلى المقرض الذي يخاف من الفائدة المرتفعة التي كان يدفعها إذا وصلت السفينة سالمة⁽⁸²⁾.

وبما أن جميع أموال المدين تعد ضمانا عامة للوفاء بديونه فالدائن البحري قد لا يحصل على كامل حقه، كما قد يقوم المدين أحيانا بتهريب أمواله فلا يتمكن الدائن من الحصول على حقوقه.

ولهذا فقد حرصت معظم التشريعات البحرية ومن بينها التشريع الجزائري على ضرورة حماية حقوق الدائنين، فقررت حقوق الامتياز وأجازت رهن السفينة لصالح الدائنين المرتهنين وهذا من خلال التأمينات العينية التبعية.

والتي سنتعرف عليها أكثر من خلال تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، المبحث الأول سنتناول فيه كل ما يخص حقوق الامتيازات البحرية، وأما المبحث الثاني فيشمل الرهون البحرية في التشريع الجزائري والمقارن.

(81) - سمحية القيلوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969، ص.117.

(82) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، ط.2، منشورات الحلبي، لبنان، 2012، ص.117.

المبحث الأول

حقوق الامتياز على السفينة وطرق انقضائها

تتجسد الحقوق العينية التبعية على وجه الخصوص في الامتيازات البحرية، والتي عالجها القانون البحري الجزائري من المواد 72 و 91⁽⁸³⁾ منه والتي تتضمن الوفاء بحقوق الدائنين المتعلقة بالسفينة، ولقد تم التطبيق عليها نظام خاص يقترّب من العقار إلى حد كبير، مع التمتع بحق تتبع السفينة، والتقدم في استيفاء الدين على باقي الدائنين وفقا للترتيب المنصوص عليه قانونا.

ولكون الامتيازات البحرية ليست أبدية فيمكن أن تقتضي بأي سبب من أسباب الانقضاء التي ينص عليها القانون، وللتعرف أكثر على حقوق الامتياز البحرية وطرق إنقضاها، تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول

حق الامتياز البحري على السفينة في القانون الجزائري ومعاودة بروكسل

نظرا لكثرة الامتيازات البحرية وصعوبة تحديدها، فإن القضاء استقر على أن الامتيازات الواردة في القانون المدني يمكن أن تطبق على السفينة على غرار الامتيازات البحرية والتي أشار إليها المشرع في القانون البحري الجزائري وتحديدا في المادة 72، حيث صرح بأن الامتياز البحري هو: "تأمين عيني قانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه".

يتضح من نص هذه المادة أن الامتياز المدني مثله مثل الامتياز البحري فهو يوفر لصاحبه حق الأفضلية عن الديون الغير ممتازة التي سبقتها وفقا للقانون وبالنظر إلى طبيعة الدين.

غير أن حق الامتياز البحري ينفرد بخصوصية، وهي أن الائتمان البحري ائتمان قانوني وعيني مناطه السفينة وملحقاتها التي يعرضها المدين ضمانا لحق الدائن، وعلى أساس إبحار

(83) - أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

السفينة بين موانئ تابعة لدول مختلفة التي يكتسب من ورائها أشخاص ذوي جنسيات مختلفة حقوق كثيرة، مما يؤدي إلى تنازع القوانين⁽⁸⁴⁾.

فضلا عن اختلاف النصوص التشريعية في تنظيم حق الامتياز، الأمر الذي دفع إلى ضرورة الاهتمام بالامتيازات البحرية على المستوى الدولي فأسفرت الجهود الدولية إلى إبرام اتفاقية بروكسل في 10 أبريل 1962 تتعلق بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية⁽⁸⁵⁾، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-72 المؤرخ 02 مارس 1964 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 وقد تم استبدال هذه المعاهدة بمعاهدة أخرى أبرمت يوم 27 ماي 1967 لكن لم يحصل إتفاق كبير حولها إذ لم يصادق عليها إلا أربع دول ولهذا السبب حلت محلها معاهدة جنيف لسنة 1993 المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية⁽⁸⁶⁾.

لقد كان الهدف من هذه الاتفاقية هو تقليص قائمة الديون الكثيرة ورد الاعتبار إلى الرهن البحري، وعلى ضوء هذه المعاهدة فلقد أوجبت على كل دولة تنظم إليها أن يتضمن تقنينها البحري نوعين من حقوق الامتياز وهما:

- امتيازات الدرجة الأولى: وتسمى كذلك الامتيازات الدولية.
- امتيازات الدرجة الثانية: وتسمى بالامتيازات الداخلية، ويترك أمر تحديدها للمشرع الوطني شريطة أن تلي في المرتبة الرهن البحري.

(84) - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص.66.

(85) - شحماط محمود، مرجع سابق، ص.142.

(86) - كمال حمدي، مرجع سابق، ص.124.

الفرع الأول

صور الحقوق الممتازة على السفينة

للدائن الممتاز الحق في تتبع السفينة في أي يد كانت كما يحق له التقدم على غيره من الدائنين في استيفاء حقوقه، ولتفاصيل أكثر سنحاول التطرق إلى دراسة حق التتبع وحق الأفضلية بشكل أوسع وذلك عن طريق تقسيم هذا الفرع إلى قسمين:

أولاً: حق التتبع:

للدائن الممتاز الحق في تتبع السفينة في أي يد تكون وهذا بهدف استيفاء حقوقه وذلك دون مراعاة إجراءات الشهر، لا سيما وأن حق التتبع يتقرر فقط على العقارات في الأصل وهذا تطبيقاً للقواعد العامة، غير أن المشرع البحري خرج على هذه القواعد المتعلقة بالضمانات المقررة للدائنين العاديين⁽⁸⁷⁾، هؤلاء الذين خول لهم سلطة التتبع والتي أصبحت تمتد للسفينة في أي يد تكون، وذلك مراعاة لأحكام المادة 87 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: "تبقى الإمتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة وذلك رغماً عن كل تغيير للملكية أو التسجيل".

فضلاً عن هذا فالدائن الممتاز الحق في تتبع حقه وتنفيذه على السفينة مع المالك الجديد، إذا ما تم إنتقال ملكية السفينة لمالك آخر.

ثانياً: حق التقدم (الأفضلية)

نصت المادة 75 من ق.ب.ج على ما يلي: "تكون الإمتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ.ب.ج.د.ه.و، من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً، غير أن هذه الرهون تسبق الإمتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز.و.ج، من المادة المذكورة"⁽⁸⁸⁾، ويقصد من فحوى هذه المادة أنه يخول للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى الحق في التقدم لاستيفاء حقوقهم من بيع السفينة على غيرهم من الدائنين سواء كانوا عاديون أم مرتهنون، وأما بالنسبة للدائنين من الدرجة الثانية فاللدائنين المرتهنين الحق في التقدم عليهم.

(87) -وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص.37.

(88) -أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ومن هنا تظهر أهمية ترتيب الدائنين الممتازين، وهذا ما جعل المشرع يسعى لوضع قواعد خاصة تحكم هذا الترتيب والتي كانت مطابقة بما سارت عليه معاهدة بروكسل لعام 1926 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الإمتياز والرهن البحرية⁽⁸⁹⁾.

الفرع الثاني

محل حق الإمتياز في القانون الجزائري

من المعروف فقها وقانونا أن الذمة البحرية تشمل كلا من السفينة، وأجرة التنقل وملحقاتها وتبقى هذه الذمة مخصصة لضمان الديون الناشئة عن إستغلال السفينة.

أولاً: السفينة:

تعتبر السفينة المحل الرئيسي للإمتياز البحري، ويتم ترتيب حق الإمتياز على جميع السفن أيا كان نوعها أو وجه تخصيصها سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة، بإستثناء السفن الحربية التي لا يمكن ممارسة عليها حق الإمتياز بإعتبارها من الأموال العامة للدولة التي لا يجوز توقيع الحجز عليها أو بيعها⁽⁹⁰⁾.

وتبقى السفينة محلا للإمتياز البحري بغض النظر عن صفة تجهزها سواء كان مالكاها أو مستأجرها وهذا عملا بنص المادة 91 من ق.ب.ج، التي قررت أنه: "تطبق أحكام الفصل المتعلقة بالإمتيازات على السفن المستغلة إما من قبل المالك وإما من قبل المجهز الغير مالك وإما من قبل المستأجر"، وكما يستلزم ترتيب الإمتياز ضرورة أن يكون الدين نشأ يرتبط برحلة قامت بها السفينة التي نشأ الدين بسببها أثناء الرحلة البحرية دون السفن الأخرى المملوكة للشخص المدين حال تعددها.

(89)-محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص.849.

(90)-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص.41-42.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

والجدير بالإشارة إلى أن الإمتياز يرد على السفينة حسب حالتها وقت التتبع فإذا كانت على شكل حطام، فإن الإمتياز ينتقل إلى ثمن حطامها⁽⁹¹⁾، ويمكن إعتبار هذه الأحكام نتيجة منطقية للصفة العينية لحقوق الإمتياز، وتطبيقا لفكرة تخصيص السفينة كضمان للدائنين.

ثانيا: أجرة النقل:

يُميد الإمتياز البحري كذلك إلى أجرة النقل التي تستحق على المجهز، ويستوجب أن تكون هذه الأجرة خاصة بالرحلة التي نشأ من خلالها الدين الممتاز ولا يمتد إلى أجور النقل عن الرحلات الأخرى، التي تقوم بها السفينة بإنشاء الإمتيازات المقررة للديون الناشئة عن عقد إستخدام الربان والطاقم وسائر عمال السفينة⁽⁹²⁾، ويشترط أن تكون أجرة النقل منفصلة عن ذمة المجهز أي لم تدخل فيها بعد، مما يعني أنها مازالت مستحقة كدين في ذمة الشاحن (صاحب البضاعة) أو كانت تحت يد الربان أو وكيل المجهز، أما إذا قبض المجهز أجرة النقل فإن الدائن الممتاز يفقد إمتيازه عليها فلا تكن بذلك محلا للإمتياز البحري.

ثالثا: ملحقات السفينة:

لا يقتصر محل الإمتياز البحري على السفينة بل يمتد إمتياز الدائن إلى جميع ملحقات ووسائل السفينة أي كل ما يستلزم لأجل تسييرها وإستغلالها، بحيث تشمل جميع الحقوق التي ترد على السفينة وملاحقاتها وهذا ما نصت عليها المادة 62 من ق. ب ج في قولها: "تحل محل السفينة وتوابعها:

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة على الاضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- المبالغ المستحقة للمالك عن إشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدمة أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة.

(91)-علي بوحجيبة، مرجع سابق، ص.66.

(92)-زبيدة أعراب، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة بجاية، 2017، ص.66.

- تعويضات التأمين على هيكل السفينة".

ولم يتعرض القانون البحري الجزائري لمحل الامتياز البحري بالتفصيل لكون الجزائر إنضمت إلى إتفاقية بروكسل إذ أن هذه الأخيرة تضمنت محل الإمتياز بالتفصيل فبتالي رأى المشرع عدم جدوى تكرار مضمون الإتفاقية، واكتفى بترتيب الإمتيازات البحرية التي سوف يتم التطرق إليها بالتفصيل في الفرع الموالي⁽⁹³⁾.

الفرع الثالث

ترتيب حقوق الإمتياز

لقد وردت الحقوق الممتازة على سبيل الحصر عملا بما نصت عليه المادة 73 من ق.ب.ج، التي أوردتها بالترتيب حسب أولويتها وهي كالتالي:

- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها وبالرغم من كون هذه الديون مصدرها تعاقدية إلا المجهز لا يجبر على تقديم ضمان اتفاقي خاص بالعكس ففي حالة خلع تلك الامتيازات هناك مراعاة للملاح وفضلا عن هذا فالامتياز يضمن للبحار كل ما يستحقه مقابل أعماله إضافة إلى التعويضات المستحقة للملاح في حالة ما تم الفصل التعسفي وغيرها من الديون الناشئة عن العقد.

- رسوم الميناء وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد وهي الرسوم المتعلقة برسوم الإرشاد والرسوم الإضافية كالصيانة والخدمات البحرية الأخرى التي تقع على عاتق السفينة، فبالنسبة لرسوم الإرشاد تكون دون الاستعانة بالمرشدين وبالإضافة إلى هذا فالسفينة ملزمة أيضا برسوم الحراسة وهي التي يقتضيها الحراس بعد رسوها.

- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت، أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا، ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

⁽⁹³⁾ -يومعزة عودة، مرجع سابق، ص.114.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

- الديون الجنحية أو شبه جنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا له علاقة مباشرة بإستغلال السفينة.
 - الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة في الخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.
 - ديون المنشئ، أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة.
 - الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة.
 - الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة.
- إلى جانب هذه الديون البحرية الممتازة المذكورة يجوز حسب المادة 76 من ق.ب.ج للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات العادية المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري، غير أنها لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية، وهذا أمر طبيعي لكون هذه الامتيازات البحرية وردت في قانون خاص.

المطلب الثاني

انقضاء الامتياز في القوانين الحديثة

أكدت معظم التشريعات البحرية الحديثة أن الامتياز البحري يزول بانقضاء الدين المضمون بحد ذاته بأي سبب من أسباب الانقضاء والتي تكون في إطار القواعد العامة والأحكام الخاصة الواردة في القانون البحري سواء بالوفاء أو بالمقاصة أو بالإبراء، وهذه فيما يخص الامتيازات العادية، أما الامتيازات البحرية التي أشار إليها التشريع البحري فتتقضي ببيع السفينة جبرا أو اختياريا أو بالتقادم وهذا حسب ما نصت عليه المادة 87 من ق.ب.ج⁽⁹⁴⁾، التي جاء فيها :

تتقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات:

- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

(94)-جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص.109.

- بالبيع الجبري للسفينة على أثر دعوى قضائية.
- في حالة نقل إجباري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل"، أما بالنسبة للمصادرة فلا تتم إلا في حالة مخالفة للسفينة للقوانين الجمركية، أما في حالة البيوع فهي كالتالي:

الفرع الأول

البيع الاختياري

لا يترتب عن انتقال ملكية السفينة إلى الغير انقضاء حقوق الامتيازات البحرية الواردة عليها بل يحق للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أي يد كانت، ولكن من جهة أخرى فإن حق التتبع لصالح الحقوق الممتازة يشكل خطورة على من تنقل إليه الملكية في حالة عدم علمه بها، ولقد أشارت المادة 87 من القانون البحري الجزائري وتحديدا في الفقرة الثالثة فبموجبها تنقضي الامتيازات البحرية في حالة نقل الملكية الاختيارية بعد 3 أشهر من تسجيل عقد النقل⁽⁹⁵⁾.

و هذا ما جعل المشرع يقرر جواز تطهير السفينة من حقوق الامتياز وهذا بشرط شهر عقد البيع في سجل السفينة، ونشره في صفحتين في لوحة الإعلانات لمصلحة الموانئ⁽⁹⁶⁾.

الفرع الثاني

البيع الجبري

للدائنين في حالة عدم الحصول على الحقوق المرتبة على السفينة اللجوء إلى إتمام إجراءات الحجز على السفينة وبيعها وذلك ضمانا لتحصيل حقوقهم من ثمنها، ويترتب على هذا البيع تطهيرا للسفينة من سائر الحقوق العينية التي تنقلها.

(95)-حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص.44.

(96)-زبيدة أعراب، مرجع سابق، ص.68.

الفرع الثالث

التقادم

من بين أسباب انقضاء الامتيازات البحرية هنالك التقادم الذي يسري بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الديون المضمونة وهذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري⁽⁹⁷⁾.

أما المشرع المصري فقد قرر بأن الامتياز على السفينة ينقضي بمرور المدة المقررة قانونا باستثناء الامتياز الذي يقع على أجرة التنقل وملحقات السفينة التي تظل قائمة، وقد ورد في المادة 1/38 من قانون التجارة البحرية لعام 1990 ما يلي: "تنقضي حقوق الامتياز بمضي سنة واحدة عدا الامتياز الضامن لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29، التي تقضي بمضي 6 أشهر".

أما الفقيه الفرنسي (Ripert) رأى ضرورة تطبيق مدة 6 أشهر على جميع العمليات والعقود المبرمة من قبل الربان وحتى ولو تعلق الأمر بالإصلاحات غير التوريد، على عكس الفقهاء الآخرين الذين حصروا هذه الديون في التوريد فقط⁽⁹⁸⁾.

المبحث الثاني

الرهن البحري على السفن في التشريع البحري الجزائري

لقد تناول التشريع البحري الجزائري الرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71 منه القسم الخاص بالحقوق العينية المترتبة على السفينة في الفصل الثاني من الباب الأول، وتحديدا في المادة 55 من ق.ب.ج، فلقد قرر المشرع بأن الرهن البحري هو ضمان عيني هدفه تعزيز وتقوية الضمانات التي يقدمها المدين للدائن لإستيفاء حقه عندما يحل أجل إستحقاق الدين، فضلا عن هذا فهو يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه⁽⁹⁹⁾.

(97) -سعيد بوعنقة، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة قسنطينة، د.س.ن، ص.11.

(98) -GEORGE Ripert, Droit maritime, Op-Cit, p170-171.

(99) -شحاتم محمود، مرجع سابق، ص.134.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ويعتبر الاتفاق بين الاطراف هو المصدر الوحيد للرهن البحري على عكس الرهن الرسمي في القانون المدني الذي له ثلاثة مصادر وهي العقد الرسمي، والحكم الاتفاقي والقانون.

ولدراسة الموضوع المتعلق بالرهن البحرية فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب:

في **المطلب الأول**: تم التطرق إلى كيفية نشوء الرهن البحري، أما **المطلب الثاني** فكان تحت عنوان شهر رهن السفن عن طريق القيد، و**المطلب الثالث** خصصناه لأحكام رهن السفن في القانون الجزائري وانقضائه.

المطلب الأول

نشوء الرهن البحري

ينشأ الرهن البحري بموجب عقد يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن، ونظرا لكون الرهن البحري عقدا فلا بد من توفر الأركان الموضوعية والتي تتمثل في:

- الرضا: وهو وجوب تطابق الإيجاب والقبول لصحة العقد ويتم ذلك عن طريق تبادل الطرفين التعبير الحر عن إرادتهما المتطابقتين دون أن يتم الإخلال بالنصوص القانونية، وعملا بما نصت عليه المادة 106 من ق.م.ج التي تقضي على أنه: "العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه، ولا تعديله، إلا باتفاق الطرفين أو لأسباب التي يقرها القانون"⁽¹⁰⁰⁾.

- السبب: عملا بنص المادة 97 من ق.م.ج، والتي أشارت في قولها: "إذا ألتزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف لنظام العام أو الأداب كان العقد باطلا".

- المحل: أكدت المادة 56 من ق.ب.ج على ما يلي: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة".

وبتوافر أركان انعقاد الرهن وشروط صحته المنصوص عليها قانونا فإن السفينة تكون قابلة للرهن، كما يمكن كذلك رهن السفينة التي تكون قيد الإنشاء غير أنه لا يمكن رهنها إلا باتفاق

(100) - أمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

الأطراف، ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية، وبطبيعة الحال فإن محل الرهن البحري يرد على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها وعلاوة على هذا فإنه يشمل أيضا السفن المملوكة على الشيوع، وإلى جانب الأسس الموضوعية لرهن السفن هناك الأسس الشكلية وذلك في إفراغ الرهن في قالب الرسمي والذي لا يكتمل العقد بدونه ويترتب عن تخلفها بطلان العقد، ولدراسة شاملة ومفصلة لهذا الموضوع قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى أربعة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول

رهن السفينة على قيد البناء

عندما تكون السفينة قيد البناء، فإن الرهن يشمل المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم ورشة البناء والتي سوف تتركب على السفينة قيد البناء، ويعد الرهن في هذه الحالة فرصة للحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء.

وبالرغم من أن وصف السفينة لا ينطبق على المنشأة التي لم يكتمل بناؤها، إلا أنه يجوز رهنها وهي في طور البناء، وذلك حتى يتم تقديمها كضمان للحصول على الإئتمان اللازم لإتمام بنائها⁽¹⁰¹⁾، ولقد نصت معاهدة بروكسل الصادرة في 27/05/1967⁽¹⁰²⁾ على إمكانية رهن السفينة وهي على قيد البناء على غرار باقي التشريعات البحرية الأخرى، منها التشريع البحري الإيطالي، من خلال المادة 566، واليوناني وفقا للمادة 195⁽¹⁰³⁾، وإلى جانب هذه التشريعات سار التشريع الفرنسي على رهن السفن وهي في طور البناء، وهذا عملا بما ورد في المادة 45 من قانون الفرنسي لسنة 1967⁽¹⁰⁴⁾.

(101)-محمود سمير الشرقاوي، مرجع سابق، ص.140.

(102)-معاهدة ببروكسل 27 ماي لسنة 1967، التي تتضمن الاتفاقية الدولية بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء.

(103)- RENE Rodiere, Droit maritime, Op-Cit, p147.

(104)- Loi N° 67-05 Janvier 1967, portant statut des n'avaries et autres bâtiments de mer.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

وعلى غرار هذه القوانين فإن التشريع الجزائري سار مع أغلب التشريعات في هذه الأحكام وهذا حسب ما أشار إليه المشرع في القانون البحري في المادة 3/56⁽¹⁰⁵⁾، كما يشترط لرهن السفينة وهي في طور البناء أن يتم الرهن من طرف مالکها ويختلف هذا الرهن باختلاف الطريقة التي تم بها البناء، وفي هذا الصدد سنحاول التمييز بين البناء الاقتصادي والمباشر والبناء الجزافي أو غير المباشر.

أولاً: البناء الاقتصادي أو المباشر:

يقصد بالبناء الاقتصادي للسفن استخدام اليد العاملة المؤهلة مع توفير جميع الأدوات اللازمة للبناء ليتمكن المجهز من تملك السفينة مباشرة، مع جواز رهنها وهي في قيد الإنشاء وحتى إذا تم بيعها انتقلت إلى المشتري وهي محملة بهذا الرهن.

ويهدف رهن السفن في طور البناء إلى تقوية الائتمان البحري وتشمل فائدته كل من القائم بالبناء والمجهز، ويعتبر توفر رخصة البناء شرط أساسي في هذا النوع من الرهون وذلك بإتباع كل الإجراءات الإدارية أمام السلطة البحرية وهذا عملاً بنص المادة 50 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: "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"⁽¹⁰⁶⁾.

ثانياً: البناء الجزافي أو غير مباشر:

البناء الجزافي في هذا الصدد يعني ذلك العقد الذي يتم إبرامه من طرف المجهز الذي ينوي البناء مع أحد المصانع المتخصصة في مجال بناء السفن، وعند إتمام بناءها تسلم السفينة للمجهز وتكون مبنية وفقاً للمواصفات المقدمة ومقابل ثمن محدد⁽¹⁰⁷⁾.

(105) - تنص المادة 3/56 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، على أنه: "يمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء".

(106) - أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(107) - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص.155.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ويختلف عقد البناء الذي يتم بهذه الطريقة عن عقد المقاوله من حيث أن عقد بناء السفينة يتم بإشراف القائم على البناء وبمواد مملوكة له وعمال خاضعين لإرادته، والمالك فهذه الحالة لا يعتبر مالكا للأجزاء والمواد التي تم بناؤها إلا بعد انتهاء السفينة من البناء، على عكس عقد المقاوله الذي يتميز بكونه بناءا على حساب رب العمل وعلى طلب منه وبمواد مملوكة له.

وتجدر الإشارة هنا بأن جواز رهن السفينة في طور البناء يشترط فيه توافر إقرار من مكتب تسجيل السفن الواقع بدائرتة محل بناء السفينة يتبين طولها وابعادها بشكل تقريبي.

الفرع الثاني

رهن السفن المملوكة على الشيوع و ملحقاتها

يصدر الرهن عادة من طرف مالك السفينة أو نائبه بناية خاصة، ولا يجوز للغير أن يرهن السفينة لكون الرهن من أعمال التصرف، أما إذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص فقد أوجب المشرع في القانون البحري الجزائري موافقة غالبية المالكين غير أنه لم يبين ما المقصود بالأكثرية فهل هي الأكثرية العددية أم أكثرية المالكين الحائزين على الحصص، وهذا على عكس المشرع المصري الذي يجيز إصدار الرهن بموجب تفويض صادر عن أغلبية المالكين، بشرط أن تكون هذه الأغلبية مشكلة من ثلاث أرباع الحصص على الأقل.

و استنادا لنص المادة 717⁽¹⁰⁸⁾ من ق.م.ج فإن الأغلبية المقصودة هي موافقة المالكين لثلاثة أرباع المال الشائع على الأقل وعلى هذا الأساس يتضح أن القانون البحري الجزائري لم ينظم هذه المسألة لذلك فإن قواعد القانون المدني هي التي تكون واجبة التطبيق.

(108) -تنص المادة 717 من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، على: "للشركاء الذين يملكون على الأقل ثلاثة أرباع (3/4) المال الشائع، يقرروا جمع في سبيل تحسين الانتفاع بهذا المال من التغيرات الأساسية والتعديل في الغرض الذي أعد له ما يخرج عن حدود الإدارة المعتادة على أن يعلنوا قراراتهم إلى باقي الشركاء ولمن خالف من هؤلاء حق الرجوع إلى المحكمة خلال شهرين من وقت الإعلان.

وللمحكمة عند رجوع إليها إذا وافقت على قرار تلك الأغلبية، أن تقرر مع هذا كل ما تراه مناسبا من التدابير ولها بوجه خاص أن تأمر بإعطاء المخالف من الشركاء كفالة تضمن له الوفاء بما قد يستحق من التعويضات".

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

أما ما يخص رهن أحد المالكين لحصته المشاعة على السفينة فقد نصت المادة 2/59 من ق.ب.ج، بمايلي: "غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة"، وقد اشارت المادة إلى رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوع بدون أية قيود أو شروط على خلاف الفقرة الأولى والتي ألزمت موافقة الأكثرية في حالة الرهن الكامل للسفينة على الشيوع.

وهذا النهج نفسه الذي سار عليه التشريع الفرنسي على عكس المشرع المصري الذي اشترط موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، والجدير بالملاحظة هنا أن عدم اهتمام المشرع الجزائري بهذا الموضوع يعود إما إلى ندرة انتشار هذا النوع من ملكية السفن في الجزائر أو على اعتباره مجرد شيوع عادي تنطبق عليه أحكام القانون المدني.

الفرع الثالث

عدم سريان الرهن على أجرة النقل و تعويضات الأمر و التأمين

استنادا إلى نص المادة 62⁽¹⁰⁹⁾ من ق.ب.ج فإن المشرع حدد العناصر والتوابع التي تحل محل السفينة والتي تنتقل إليها حقوق الدائنين المرتهنين في حالة ما إذا فقدت السفينة أو تعرضت لخسائر جسيمة تفقدتها القدرة على الملاحة، غير أن هذه العناصر تبقى محددة على سبيل الحصر فقط مما أدى إلى استبعاد سريان الرهن على أجرة النقل وذلك أن هذه الأخيرة ناتجة عن استغلال السفينة، وهذا نظرا لكون السفينة تبقى في يد المدين الراهن والذي له حق الاستمرار في استغلالها⁽¹¹⁰⁾.

وإلى جانب أجرة النقل التي لا يشملها الرهن فهناك التعويضات الخاصة بالأضرار والتأمين، فالرهن بطبيعة الحال لا يشمل مبالغ التعويض التي تستحق السفينة عن الأضرار التي تصيبها إذا تم التأمين عليها، بل يجوز أن يتضمن سند الضمان تقويضا صريحا للدائنين المرتهنين باستيفاء ديونهم من تعويض التأمين، ونظرا أن التأمين على السفينة يبرم في الغالب فإن الدائن

(109) -أنظر المادة 62 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(110) -أعراب زبيدة، مرجع سابق، ص 67.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

المرتهن هو المستفيد وذلك لاطمئنانه باستيفاء حقوقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من تعويض التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين له.

الفرع الرابع

شروط الرسمية لنشوء الرهن البحري

عملا بنص المادة 57 من ق.ب.ج، التي تنص على أن: "يجب الرهن منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط على مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن وإلا عدا باطلا"، والقصد الذي إتجهت إليه هذه المادة يكمن في ضرورة إفراغ رضا طرفي عقد الرهن في قالب رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يستلزم توفر الأهلية وجميع البيانات الضرورية.

والجدير بالذكر أن الرهن يعد من العقود الشكلية فلا ينعقد بمجرد التراضي بين الأطراف، بل لا بد أن يتم إفراغ الاتفاق في محرر مكتوب، والكتابة هنا تعد من أركان إنعقاد عقد رهن السفينة وليست شرطا لإثباته، فإذا غاب هذا الشرط يكون العقد بموجبه باطلا⁽¹¹¹⁾.

المطلب الثاني

شهر رهن السفن عن طريق القيد

تخضع السفينة لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات أو التي تقترب بدورها من العقار وبالتالي تخضع لقواعد وإجراءات قيد رهنها، وهذا لكون السفينة بعد تسجيلها في الدفتر الخاص بتسجيل السفن تصبح مثلها مثل العقار الذي خصصت له بطاقة عقارية في مصلحة الشهر العقاري وترد عليها تصرفات الرهن مثلا والذي يستلزم قيده.

وقد أكد المشرع الجزائري في هذا الصدد على ضرورة قيد الرهن البحري وذلك بجعله إجراءا جوهريا وجوبيا، ويتم بفعل ذلك قيد الرهن البحري في دفتر تسجيل السفينة، ونظرا لأهميته فقد أفرد المشرع الجزائري قسما خاصا به في القانون البحري الجزائري، إذ قام بتنظيمه في القسم الثاني من الباب الأول للكتاب الأول في المواد من 34 إلى 48، كما حدد المشرع الجهة المختصة بقيد

(111) -بومعزة عودة، مرجع سابق، ص.104.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

السفينة في المادة 2/49⁽¹¹²⁾ من ق.ب.ج، في حين أن السفينة التي في طور البناء لم يتم بتحديد الجهة التي يجب فيها قيدها وإكتفى بجواز رهنها فقط وذلك حسب المادة 3/56 من ق.ب.ج⁽¹¹³⁾.

وعلى عكس باقي التشريعات البحرية الأخرى والتي عالجت بشكل محدد وعمق ونظرا لكون المشرع أحاط شهر رهن السفن عن طريق القيد بطابع الوجوبي الإلزامي، سنحاول إبراز كل ما يتعلق بالقيد، وذلك بتقسيم هذا المطلب إلى ثلاث فروع، في الفرع الأول سيتم التطرق فيه إلى كيفية القيد في سجل السفن بالنسبة للتشريع الجزائري، أما الفرع الثاني سنتناول فيه تجديد القيد أما الفرع الثالث فيتم تخصيصه لإجراءات شطب القيد⁽¹¹⁴⁾.

الفرع الأول

القيد في سجل السفن في التشريع الجزائري

يتم قيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن وهذا حسب المادة 56 من ق.ب.ج، وتحديدًا في الفقرة الرابعة منها، كما تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة والممسوكة في دفتر التسجيل وهذا حسب ما قرره المادة 63 من ق.م.ج، إضافة إلى ذلك فقد أشار المشرع في نفس القانون وذلك من خلال المادة 43 أنه: "يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن السجل السفينة"⁽¹¹⁵⁾.

(112) - تنص المادة 2/49 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، على: "ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة".

(113) - تنص المادة 3/56 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، على: "ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية أو المؤسسات الاشتراكية".

(114) - منهج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2015، ص.57.

(115) - أنظر المادة 4/56 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ولقيد الرهن البحري إجراءات يستوجب إتباعها والتي تتمثل في تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طالب القيد تشتملان أساسا على⁽¹¹⁶⁾:

- اسم كل الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.
- تاريخ العقد.
- مقدار الدين المبين في العقد.
- الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.
- إسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو بناء السفينة.
- الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم القيد فيه ويبقى الدائن المرتهن هو صاحب المصلحة للقيام بهذه الإجراءات وإلى جانب هذا يتقدم طالب القيد إلى المحطة البحرية أين تم رهن السفينة ويستوجب عليه أن يتم إتمام القيد في أربع نسخ والذي يتم في الخانة المخصصة للحقوق العينية ويتم توزيع هذه النسخ على الشكل التالي:
- نسخة في ملف السفينة المرهونة.
- نسخة تمنح للموثق.
- نسختين تسلمان للأطراف⁽¹¹⁷⁾.
- وبعد إتمام هذه الإجراءات يتم قيد رهن السفينة في دفتر تسجيل السفن، فضلا عن هذا فقد نصت على ذلك المادة 64 من ق.ب.ج، بقولها: "كل سفينة مثقلة برهن، يجب أن تحمل إلزاميا ضمن وثائق، بحارها كشفا بقيود الرهن المستكملة عند المغادرة"⁽¹¹⁸⁾.

(116) - شحماط محمود، مرجع سابق، ص. 137.

(117) - منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص. 58.

(118) - أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفرع الثاني

تجديد القيد

من مصلحة الدائن الاستعجال في عملية القيد والتي حث المشرع على ضرورة تجديده خلال مدة عشر سنوات من تاريخ القيد الأصلي، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 56 من ق.ب.ج بما يلي: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند إنتهاء المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا"، ونستنتج من خلال مضمون هذه المادة أن المشرع أمر بتجديد القيد بمدة زمنية لا تتعدى العشر سنوات، ويبقى هذا الموقف نفسه الذي إنتهجه المشرع⁽¹¹⁹⁾، الفرنسي وهذا حسب المادة 1/52 من قانون الصادر في 1967/01/03.

وعلى خلاف بعض التشريعات البحرية الأخرى التي حددت إجراءات إتمام القيد بمدة خمس سنوات كالتشريع المصري فإن قوانين حديثة أخرى سارت في إتجاه مخالف، حيث قررت ضرورة بقاء القيد قائما على السفينة المرهونة ومنتجا لأثاره القانونية إلى حين أن يتم قيد معاكس له.

و تجدر الملاحظة في هذا الصدد أنه في الحالة التي يتم فيها تجديد القيد في الميعاد القانوني، فإن الدائن المرتهن يفقد مرتبته التي اكتسبها في الأول ويعاد حساب مرتبته حسب تاريخ التجديد والتي تمت بعد فوات المدة المحددة.

الفرع الثالث

إجراءات شطب القيد

تطرق المشرع الجزائري لإجراءات شطب القيد وذلك في نص المادة 69 من ق.ب.ج، والتي قررت ما يلي: "يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء"⁽¹²⁰⁾، ويستخلص من هذه المادة أن هناك وسيلتين لتجسيد عملية الشطب، فتكون إما بالشطب الاختياري وهو الذي يتم بالتراضي بين

(119)–Pierre Angelilli et yves Mortti, Cour de droit maritime informer, 2008, p181.

(120)–أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

الأطراف، وهو الحكم نفسه الذي قرره القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03، وأما الشطب القضائي وهو الذي يحصل بناء على حكم صادر من القضاء⁽¹²¹⁾.

وأما بخصوص الحالات التي تجعل من القيد غير منتج لآثاره والذي بطبيعة الحال يستوجب شطبه فإنها تتمثل فيما يلي:

- في حالة زوال أو انقضاء الدين يسقط الرهن ومن ثم يستلزم شطب القيد.
- فمثلا عند بطلان الدين المضمون، وقابليته للإبطال ففي هذه الحالة ينقضي الدين بسبب انقضاء الالتزام وبطبيعة الحال يسقط الرهن والذي يستوجب شطب هذا القيد⁽¹²²⁾.
- يمكن أن يكون الدين المضمون صحيح ولكن الرهن باطل أو قابل للإبطال فهنا ينقضي الرهن مع بقاء الدين ولما كان القيد يتعلق برهن غير صحيح فإنه وجب شطب القيد⁽¹²³⁾.
- و أما فيما يخص الحالة التي يكون فيها كل من الدين المضمون والرهن صحيحا ولكن القيد نفسه غير صحيح فمن المنطقي أن يتعرض للشطب.

كما أجازت المادة 70 من ق.ب.ج، على إمكانية إتمام الشطب تلقائيا وهذا من طرف السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها، وإلى جانب هذا يمكن للمشتري أن يقوم بتطهير السفينة من الرهن وذلك بالوفاء بكل الديون المضمونة بالرهن، ففي هذه الحالة يتعين إزالة الرهن وذلك بشطبه وشطب القيد المتعلق به من قبل المشتري وذلك بعد إيداع ثمن الديون لدى خزانة المحكمة.

(121)-بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص.40.

(122)-منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص.67.

(123)-كمال حمدي، مرجع سابق، ص.157.

المطلب الثالث

أحكام رهن السفن في القانون الجزائري وانقضائه

إبرام عقد الرهن البحري بإتفاق الأطراف وقيده في سجل خاص بالسفن عن طريق الإجراءات القانونية يرتب آثارا بين المتعاقدين، فبالنسبة للمدين الراهن يبقى محتفظا بحيازة سفينته المرهونة ويستمر في إستغلالها لكن في مقابل ذلك تفرض عليه إلتزامات الغاية منها حماية الدائن المرتهن⁽¹²⁴⁾، ونفس الشيء بالنسبة لهذا الأخير الذي تترتب عليه آثارا تتمثل في الحقوق والواجبات (الإلتزامات)، فعقد الرهن ينشئ لفائدته حقوقا لإستيفاء دينه لكن قد تقع عليه بعض الواجبات الغرض منها إعادة التوازن في المصالح بينه وبين المدين الراهن، فكما يرتب عقد الرهن البحري آثارا على المتعاقدين فإنه يرتب أيضا حقوقا خالصة لفائدة الدائن المرتهن في مواجهة الغير، وتبقى هذه الآثار قائمة إلا إذا إنقضى عقد الرهن إنقضاء أصليا أو تبعا.

الفرع الأول

آثار ترتيب الرهن على السفن

مثلا تم تبيانه سابقا فإن الرهن البحري هو عقد يرتب آثارا بالنسبة لكلا طرفيه، ومتى تم تقيده في سجل السفينة فإنه يرتب كذلك آثارا تجاه الغير، ومن هذه الآثار:

أولا: حق التقدم:

يتمتع الدائن المرتهن بحق التقدم سواء على غيره من الدائنين العاديين أو الدائنين الممتازين في المرتبة الثانية وكما له الحق في التقدم على الدائنين المرتهنين الذين قيدوا رهنهم في تاريخ لاحق⁽¹²⁵⁾، وفضلا عن هذا فحق التقدم يخضع لترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب درجة تسجيل حقوقهم وبحسب تاريخ قيدها، فالأسبقية تكون لمن يتقدم في القيد، حتى ولو كانت في نفس اليوم، ففي هذه الحالة يتم حساب درجة التقدم بساعة القيد، وهذا حسب المادة 65 من

(124)-محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2005، ص.52-53.

(125)-شوقي بناسين، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دار هومة، 2009، ص.69.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ق.ب.ج التي تنص على أنه: "وإذا أنشئ رهان، أو أكثر على نفس السفينة، وعلى نفس الحصة من ملكية السفينة، يضاف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمن لقيدهم"⁽¹²⁶⁾، والعبرة هنا تكمن بتاريخ القيد وليس بتاريخ عقد الرهن، فهذا الأخير إذا تم قيده مسبقا يكون مقدما على الرهن الذي يقيد لاحقا.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قد أغفل ذكر مسألة الرهون البحرية التي قد تقيد في نفس اليوم إضافة إلى كيفية ترتيب هؤلاء الدائنين المرتهنين، على عكس التشريع البحري المصري والذي أورد هذه الأحكام في المادة 50 منه، أما التشريع الفرنسي فقد نص على هذه الأحكام في المادة 51 من القانون الصادر سنة 1967، فكلتا المادتين تتصان على أن الرهون المقيدة في نفس اليوم تعتبر في مرتبة واحدة أيًا كانت ساعة القيد.

ثانيا: حق التتبع:

تنص المادة 67 من ق.ب.ج، على أنه: "مع مراعاة المادة 68 التالية تتبع الرهون البحرية السفينة المرهونة، أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة"⁽¹²⁷⁾.

وعليه فإن للدائن المرتهن الحق في تتبع السفينة في أي يد كانت، غير أن هذا الأخير يمكنه مواجهة صعوبات في حالة ما إذا كان المدين الراهن أجنبيا إذ يتعرض الدائن المرتهن لخروج ضمانه، ولهذا فلقد عالجت اتفاقية بروكسل هذا الإشكال وذلك بنصها في المادة 12 على صحة الرهون الواقعة على السفينة من جميع البلدان الموقعة على الاتفاقية، بشرط أن تخضع للإجراءات القانونية اللازمة⁽¹²⁸⁾.

(126) -أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(127) -أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(128) -هاني دويدار، مرجع سابق، ص.176.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ثالثا: الحائز للسفينة المرهونة:

من بين أهم الخصائص التي تتميز بها الرهون البحرية هي بقاء السفينة في حيازة المدين الرهن والتي لا تؤدي إلى حرمانه من سلطات المالك، بل له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها، وعلى الرغم من الاستعمالات المتعددة للسفينة من طرف الحائز إلا أنه لا يشكل أي ضرر ولا يؤدي إلى تعطيل حقوق الدائن المرتهن سواء في حق تقدمه، أو فيما يتعلق بصلاحيه التتبع وهذا نظرا لكون السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية⁽¹²⁹⁾.

ويستوجب على الحائز في هذا الإطار المحافظة على السفينة المرهونة وضمان سلامتها وفي حالة ما إذا تسبب بخطئه في تلفها أو هلاكها فإن للدائن المرتهن الحق بأن يطالب من المدين توفير تأمين كاف أو استيفاء حقه فورا.

وتجدر الإشارة إلى أن من حق الدائن المرتهن مباشرة حق التتبع حتى وإذا انتقلت السفينة إلى حائز جديد، ومن ثم فمهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يثقل السفينة، والحائز لهذا الأخير الاختيار بين دفع دين الدائن المرتهن أو تطهير السفينة.

رابعا: التطهير الاختياري للسفينة:

للحائز أن يطهر السفينة من الرهون البحرية التي تثقلها وذلك بأن يخطر الدائنين المرتهنين بأنه سيدفع ديونهم المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة، وبذلك تنقضي جميع الرهون المتعلقة بها⁽¹³⁰⁾، وإلتزام عملية التطهير ينبغي على المشتري وبعد أن يقيد شرائه للسفينة في دفتر تسجيل السفن أن يبلغ جميع الدائنين المقيدون في سجل السفن في الموطن المختار لكل منهم بنسخة من سند الملكية، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فورا، سواء أكانت هذه الديون مستحقة الأداء أم غير مستحقة، وذلك في حدود الثمن الملزم به⁽¹³¹⁾.

(129) -عاصف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008، ص.142-143.

(130) -مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص.74.

(131) -عبد القادر باسم، محمد ملحم، مرجع سابق، ص.122.

الفرع الثاني

بطلان بيع السفينة المرهونة لطرف أجنبي

يمنع القانون البحري الجزائري بيع السفينة في الخارج إذا كانت مرهونة في الجزائر وكل بيع مخالف لذلك يمنع تدوينه في دفتر تسجيل السفن لكونه باطلا، والحكمة من هذا المنع هو عدم تعريض حقوق الدائنين المرتهنين للضياع يفعل عدم استطاعتهم تتبع السفينة واقتضاء دينهم منهم.

ويعتبر هذا الحكم من قبيل القيود التي أوردها المشرع الجزائري على سلطة المدين الرهن في التصرف في السفينة المرهونة وهذا حماية لحقوق الدائن المرتهن، وفي هذا الشأن نصت المادة 71 من ق.ب.ج، على ما يلي: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية"⁽¹³²⁾.

وقد قررت المادة 71 من ق.ب.ج هذا الحكم بالرغم من الحرية التي يتمتع بها المدين الرهن في التصرف في السفينة المرهونة وهذا لتسهيل ممارسة الدائن المرتهن لحقه في التتبع، لأنه في حالة خروج السفينة محل الرهن من نطاق اختصاص المحاكم الوطنية فإنه يتعذر عليه ممارسة حقوقه تجاه المدين الرهن، وقد يكون تطهير السفينة من رهون الواقعة عليها عن طريق البيع الاختياري متى قام الحائز المشتري بإتباع الإجراءات القانونية؛ وذلك بدفع الديون الواردة على السفينة في حدود قيمتها إلى الدائنين المرتهنين، أو عن طريق إيداع ثمن السفينة في خزنة المحكمة، مثلما تم توضيحه سابقا.

الفرع الثالث

انقضاء الرهن البحري في الأنظمة البحرية المقارنة

ينقضي الرهن البحري على السفن بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن التأميني على العقارات⁽¹³³⁾، وعليه فإن الرهن البحري يمكن أن ينقضي بصفة تبعية أو أصلية، وهذا حسب

(132)-أمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

(133)-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص91.

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

الأحكام الواردة في القواعد العامة والقانون البحري سواء في التشريع البحري الجزائري أو في باقي التشريعات البحرية الحديثة.

أولاً: انقضاء الرهن البحري بصفة أصلية:

إن انقضاء الرهن بالصفة الأصلية يكون مستقلاً عن الدين المضمون وذلك بإحدى الأسباب التالية:

1. الانقضاء عن طريق التنازل:

ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عن الرهن وهذا الحكم أورده الفقرة الثانية من المادة 911 من ق.م.ج، والتي تنص على أنه: "ويعتبر حائزاً للعقار المرهون كل من انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية هذا العقار أو أي حق عيني آخر قابل للرهن، دون أي يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن".

ونتيجة لذلك يمكن أن يكون هذا التنازل بشكل صريح أو ضمني يستفاد من ظروف الحال، إذ يجوز للدائن التنازل عن حقه في رهن السفينة دون التنازل عن الدين، وفي هذه الحالة يتم شطب قيد الرهن من سجل السفينة بموجب إتفاق بين المدين الراهن أو الدائن المرتهن، وقد يقوم هذا الأخير بالتنازل فقط عن مرتبة الرهن لمصلحة دائن آخر، ففي مثل هذه الحالات لا ينقضي الرهن وإنما تتأخر مرتبته عن المرتبة الأصلية.

2. الانقضاء عن طريق التطهير:

يتم تطهير السفينة من الرهن إما بشكل إجباري أو اختياري الإجراء الذي يؤدي إلى انقضاء هذا الرهن إذا بيعت السفينة بيعاً جبرياً بالمزاد العلني عن طريق القضاء، وبذلك تنتقل حقوق الدائنين المرتهنين إلى ثمن السفينة وذلك بسبب أن البيع عن طريق القضاء يؤدي إلى تطهير

الفصل الثاني الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

السفينة من جميع الحقوق الواقعة عليه⁽¹³⁴⁾؛ وهي نفس الاحكام التي أوردها المشرع بخصوص تطهير العقار وذلك في المواد 915 وما بعدها من القانون المدني الجزائري.

3. انقضاء الرهن بسبب الهلاك:

ينقضي الرهن بهلاك السفينة والهلاك المقصود هنا هو إما بالغرق أو الحريق وبالتالي ينتقل محل الرهن البحري إلى ثمن حطام السفينة إذا كان له قيمة إلا إذا كان هناك إتفاق على خلاف ذلك، وعلاوة على هذا فهلاك السفينة لا يؤدي إلى المساس بحق الدائن المرتهن في أن يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الآجل أو يحصل على تأمين كاف من المدين سواء كان الهلاك ناشئاً بخطأ المدين أو بسبب أجنبي، مع ملاحظة أن الرهن البحري يمكن أن ينقضي بعدم تجديد القيد بعد مرور 10 سنوات وهذا في حالة إما إذا كانت مدة الدين أطول من مدة القيد.

ثانياً: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية:

ينقضي الرهن البحري بصفة تبعية في حالة انقضاء الدين المضمون له، وفقاً للقواعد العامة والمتمثلة إما في الوفاء، أو الإبراء أو المقاصة أو التقادم والتي أشارت إليها المادة 933 من ق.م.ج⁽¹³⁵⁾، وفي حالة زوال السبب المؤدي للانقضاء ففي هذه الحالة يعود الرهن ويرجع معه ذلك الدين المضمون وهذا دون المساس بالحقوق التي اكتسبها الغير في الفترة الممتدة بين انقضاء الدين وعودته.

(134) -حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة من السفينة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، بغداد، دن، ص.27.

(135) -تنص المادة 933 من الأمر رقم 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، على أنه: "ينقضي حق الرهن الرسمي بإنقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي إنقضى به الدين دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية كسبها في الفترة ما بين إنقضاء الحق وعودته".

خاتمة

خاتمة

نستنتج من خلال ما تمت دراسته في إطار الإشكالية التي يطرحها موضوع الحقوق العينية التبعية على السفينة في القانون الجزائري والتي هي عبارة عن منشأة عائمة لها أهمية بالغة في الملاحة البحرية باعتبارها العمود الفقري في النشاط البحري، لكونها أداة تضمن نقل المسافرين أو البضائع بطريقة مكثفة، والتي بدورها ساهمت بشكل كبير في تقليل مصاريف النقل وتسهيلها مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

و لقد سلطنا الضوء في هذا الموضوع من خلال إدراج النصوص القانونية والتي كانت مزيجا بين التشريعات الوطنية والدولية، وهذا نظرا للمنهج المقارن الذي اتبعناه في دراسة هذا الموضوع، والذي استدعى مقارنة مختلف التشريعات والنظم الحديثة بهدف اكتشاف أوجه التشابه والاختلاف بينها.

وقد كان من المنطقي أن نبتدئ مذكرتنا هذه بدراسة الإطار المفاهيمي للسفينة وذلك من خلال تقديم تعاريف شاملة، ولكن ما تم ملاحظته أنه لم نتوصل إلى تعريف دقيق سواء في القانون الجزائري أو القانون الدولي للبحار، وذلك نتيجة عدد الكبير وأصناف الآليات البحرية المختلفة مما أدى إلى وجود اتجاهات وآراء مختلفة تنافست على محاولة إيجاد تعريف محدد.

ونظرا لكون السفينة تخضع لأسس وضوابط فمن المنطقي أن تكون لها طبيعة قانونية، والمشرع الجزائري بدوره رأى بأن السفينة عبارة عن مال منقول نظرا لكونها معدة للانتقال من مكان لآخر دون تلف، إلا أنها تعامل معاملة العقار في الكثير من التصرفات كتمتعها بعناصر ذاتية خاصة بها تميزها عن باقي السفن، كالاسم والموطن والحمولة المحددة وفقا للمعايير المتعارف عليها دوليا.

ولا بدا لكل سفينة من وثائق رسمية تحملها أينما رست وهذا لتثبيت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات من جهة أخرى.

وفي إطار التشريع الجزائري وحتى في معظم التشريعات البحرية الأخرى تتمتع السفينة بجنسية موطنها والتي يتسنى لها رفع علمها.

خاتمة

ويتم هذا بالتقيد بالشروط اللازمة لاكتساب الجنسية والذي يتم تحت إشراف ورقابة الدولة وهذا سعياً لتوفير الحماية المادية والبشرية بحسب ما تقتضيه القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية.

و يجدر الإشارة إلى أن السفن تخضع لعملية التسجيل في سجلات خاصة والتي هي من اختصاص السلطة الإدارية البحرية.

ومن خلال دراستنا توصلنا إلى نتائج تتمحور في:

1. أن الحقوق العينية التبعية على السفن وبالتوازي مع ما أورده التشريع الجزائري من أحكام مشابهة في مجال العقار، فإن هذه الحقوق تعتبر أدوات فعالة في صيانة حقوق الدائنين المرتهنيين، ومن لهم حقوق إمتياز على السفينة نتيجة لقيام رابطة الدائنية مع المدين، وهذا ما يشجع الإئتمان ويضمن إستقرار المعاملات في مجال البحري.
2. أن السفينة تتمتع بملحقات وتوابع تستغل للملاحة.
3. السفينة ليست شخصا قانونيا (طبيعيا أو اعتباريا).
4. يطرأ عليها التصرفات القانونية المنشأة للحقوق والتي تتمثل في الرهون البحرية الواردة عليها.
5. أهمية قواعد حقوق الإمتياز والرهن البحرية فيما يتعلق بالتجارة البحرية.
6. عقد الدول لمعاهدات تنظم حقوق الإمتياز والرهن البحرية، وهذا نظرا لكثرة الصعوبات التي تتلقاها السفينة لكونها في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها اضرار للغير وفي أماكن مختلفة.

أخيرا، يلاحظ أن المشرع في أغلب الأحيان إتبع ما سارت عليه التشريعات البحرية الأخرى ولم يفصل في بعض جزئيات الموضوع بشكل أوضح مما جعلنا نتوخى الوقوع في الثغرات، وخير مثال ما تعلق بالرهن البحرية، فالمشرع لم يخصص بالاهتمام الكافي للموضوع، وهذا من بفعل القصور الملحوظ في المواد وخاصة في القانون البحري مما جعلنا نستند إلى القانون المدني وإلى القوانين البحرية الأخرى.

خاتمة

وفي الأخير لقد حاولنا من خلال هذه المذكرة الإمام بكل الجوانب المتعلقة بالحقوق العينية التي يمكن أن ترد على السفينة، والآثار القانونية الناتجة عنها، وهذا لإنجاز بحث شامل وواف وهذا الرغم الصعوبات التي صادفتنا.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

I. الكتب

1. إيمانى فتحي حسن الجميل، "النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية"، مصر، 2010.
2. جلال وفاء محمد بن "قانون التجارة البحرية"، دار النهضة العربية، مصر، 1997.
3. جمال عبد الناصر مانع، "القانون الدولي العام، الجزء الثاني"، دار للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
4. حامد سلطان، عائشة راتب وصلاح الدين عامر، "القانون الدولي العام"، ط.4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
5. حلبي عباس، "القانون البحري"، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
6. حمدي كمال، "القانون البحري"، اشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع، القطر، الإرشاد، ط.2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
7. سمحية القيلوبي، "موجز القانون البحري"، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1969.
8. شحماط محمود، "الموجز في القانون البحري"، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2015.
9. شوقي بناسين، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دار هومة، 2009.
10. طالب حسن موسى، "القانون البحري"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
11. عادل علي مقداوي، "القانون البحري"، مكتبة دار الثقافة، عمان، 2009.
12. عاصف محمد الفقي، "قانون التجارة البحرية"، دار الفكر الجامعي، 2008.
13. العربي بوكعبان "الوجيز في القانون البحري الجزائري"، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.
14. علي بوحجيلة، "موجز محاضرات القانون البحري"، جامعة قسنطينة، 2013.
15. فهد الله محمد حمد الله، "القانون البحري"، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006.
16. كمال طه مصطفى، "أساسيات قانون البحري"، (دراسة مقارنة)، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، النقل الجوي، الحوادث البحرية، التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
17. "أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)"، ط.2، منشورات الحلبي، لبنان، 2012.

18. محمد السيد الفقي، "القانون البحري"، دار الجامعة، الجديدة، مصر، 2007.
19. محمد حاج حمود، "القانون الدولي للبحار"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
20. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
21. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، "القانون البحري والجوي"، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2005.
22. محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، "القانون البحري والجوي"، منشورات زين الحقوقية، د.ب.ن، 2012.
23. محمد نعيم علوة، "موسوعة القانون الدولي العام"، الجزء الخامس، منشورات زين الحقوقية، 2012.
24. محمود سمير الشرقاوي، "القانون البحري"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
25. هاني دويدار، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

II. الأطروحات والمذكرات الجامعية:

أ. أطروحات الدكتوراه:

- لخضر زازة، "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي"، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بن بلة، وهران، 2009.

ب. المذكرات الجامعية:

ب.1. مذكرات الماجستير:

1) بوخميس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة السانبا، 2011.

2) بومعزة عودة، "النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2003.

قائمة المراجع

- 3) سماح بلوط، "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم، تخصص القانون العام، جامعة قسنطينة، 2014.
- 4) منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2015.
- 5) مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.

ب.2. مذكرات الماستر:

- 1) حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، بغداد، د.س.ن.
- 2) زبيدة أعراب، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة بجاية، 2017.

III. محاضرات:

- 1) حياة بن عيسى، "موجز محاضرات في القانون البحري" ملقاة على طلبة السنة الثالثة لسانس قانون خاص كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، د.س.ن.
- 2) حمدي الغنيمي، "محاضرات في القانون البحري الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2006.
- 3) سعيد بوعناقة، "محاضرات في مقياس القانون البحري"، كلية الحقوق جامعة قسنطينة الإخوة منشوري د.س.ن.

IV. النصوص القانونية

أ. الاتفاقيات التي أنظمت إليها الجزائر

- اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس (Solas) الموقعة في لندن بتاريخ 1974/11/1، ودخلت حيز التنفيذ في 1980 /05/25، المعدلة بالملحقين، الملحق الأول بلندن بتاريخ 1978 /02/17، والملحق الثاني المعتمد بلندن أيضا بتاريخ 1988 /11/11، المصادق عليهما من طرف الجزائر، بموجب المرسوم رئاسي رقم 510-83، المؤرخ في 1983 /08/27، ج.ج.ج.ج عدد 36، لسنة 1983، وبموجب مرسوم رئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 2000 /12/23، ج.ج.ج.ج عدد 3، لسنة 2000.

ب. النصوص التشريعية:

ب.1. التشريع العضوي:

- 1) أمر رقم 75-58 مؤرخ في 1975 /09/20، يتضمن القانون المدني ج.ج.ج.ج، عدد 78 صادر بتاريخ 1975 /09/30، معدل ومتمم بأمر رقم 07-05 مؤرخ في 2007 /05/13، ج.ج.ج.ج، عدد 31 صادر في 2007 /05/13.
- 2) أمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 هـ الموافق ل 1976 /10/23، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ج.ج.ج، عدد 29 لعام 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1996، ج.ج.ج.ج، عدد 47 صادر لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 في 2010 /08/25، ج.ج.ج.ج، عدد 46 مؤرخ في 2010 /08/18.

ب.2. القرارات:

- 1) قرار الوزاري المؤرخ في 17/05/1980 يتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 22 سنة 1980.
- 2) قرار وزاري المؤرخ في 20/10/1988، يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيود السفن وتدوين البيانات، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1988.
- 3) قرار مؤرخ في 05/04/1989، يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها ج.ج.ج، عدد 20، سنة 1989.
- 4) قرار المحكمة العليا رقم 171793، المؤرخ في 8/12/1998، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المنشور بالمجلة القضائية عدد 02 لسنة 1999.

V. تشريعات أجنبية:

- قانون رقم 08-90، صادر في 22/04/1990، المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري.

VI. المعاهدات و الاتفاقيات الدولية:

- 1) معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة بتاريخ 10/05/1952.
- 2) إتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخ في 29/04/1958.
- 3) معاهدة ببروكسل 27/05/1967، التي تتضمن الاتفاقية الدولية بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء.
- 4) إتفاقية قانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي إنعقد في الفترة ما بين 1979 و 1983 المؤرخة في 10/12/1982.
- 5) إتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة بتاريخ 12/03/1999.

I. Ouvrage :

- 1) HADA Bekkouche, L'évolution du droit de la propriété dans l'ordre international, O.P.U 1992.
- 2) GEORGE Ripert, Droit maritime, Op-Cit.
- 3) MONTAS Arnand, Droit maritime magnard- vuibert. Paris, 2012.
- 4) PIERRE Angelilli et yves Mortti, Cour de droit maritime informer, 2008.
- 5) TOUFEK Rabah, Code maritime et portuaire, Ed houma, 2006.
- 6) VIALARD Antoine, Droit maritime, France, Paris, 1997.
- 7) VINCENT Phillipe, Droit de la mer, lancier Belgique, 2008.

II. Thèse de doctorat :

- BONTOUCHENT Abdenour, « Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime », Thèse de doctorat, Montpellier, 1 juin 1991.

III. Textes Juridiques :

- Loi N° : 67-05 Janvier 1967, portant statut des n'avaries et autres bâtiments de mer.

الفهرس

شكر وتقدير

الإهداء

قائمة المختصرات

1 مقدمة

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للسفينة، جنسيتها وطرق تسجيلها في القانون الجزائري والمقارن

9 المبحث الأول: ماهية السفينة في القانون الجزائري

9 المطالب الأول: الطبيعة القانونية للسفينة في النظم الحديثة

10 الفرع الأول: السفينة مال منقول

11 الفرع الثاني: الطابع القانوني الخاص بالسفينة

12 المطالب الثاني: الحالة المدنية للسفينة ومستنداتها

13 الفرع الأول: الحالة المدنية للسفينة

13 أولا: إسم السفينة

14 ثانيا: موطن السفينة

16 ثالثا: حمولة السفينة

17 رابعا: درجة السفينة

18 خامسا: العلاقات المميزة للسفينة

18 الفرع الثاني: أوراق ومستندات السفينة

19 أولا: شهادات الملاحة

21 ثانيا: شهادات السلامة

22 المبحث الثاني: جنسية السفينة في التشريع الجزائري

23 المطالب الأول: شروط إكتساب السفينة الجنسية في القوانين الحديثة

23 الفرع الأول: معيار بناء السفينة

25 الفرع الثاني: الملكية الوطنية للسفينة

26 الفرع الثالث: معيار الطاقم الوطني

28	المطلب الثاني: الآثار القانونية لإكتساب السفينة للجنسية
28	الفرع الأول: حقوق الدولة صاحبة الجنسية
29	الفرع الثاني: المزايا المترتبة للسفن الوطنية
29	أولا: المزايا المالية.....
30	ثانيا: المزايا الملاحية.....
30	المطلب الثالث: الدور الرقابي للدولة على السفن في الجزائر
31	الفرع الأول: المنشآت البحرية الخاضعة لقانون سلامة السفن
32	أولا: اللجنة المركزية للسلامة
32	ثانيا: اللجنة المحلية للتفتيش
32	الفرع الثاني: ترخيص الملاحة
33	أولا: تصنيف السفن
34	ثانيا: حالات منع السفينة من السفر
36	المبحث الثالث: تسجيل السفن في القانون الجزائري
36	المطلب الأول: السفن الخاضعة للتسجيل في الجزائر
38	الفرع الأول: إجراءات التسجيل
39	الفرع الثاني: شطب التسجيل
39	المطلب الثاني: آثار تسجيل السفينة في القوانين الحديثة
40	الفرع الأول: شهادة التسجيل وقيمتها القانونية
40	الفرع الثاني: أثر قيد التصرف

الفصل الثاني

الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

- المبحث الأول: حقوق الإمتياز على السفينة وطرق إنقضائها 44
- المطلب الأول: حق الإمتياز البحري على السفينة في القانون الجزائري ومعاودة بروكسل 44
- الفرع الأول: صور الحقوق الممتازة على السفينة 46
- أولاً: حق التتبع 46
- ثانياً: حق التقدم (الأفضلية) 46
- الفرع الثاني: محل حق الإمتياز في القانون الجزائري 47
- أولاً: السفينة 47
- ثانياً: أجرة النقل 48
- ثالثاً: ملحقات السفينة 48
- الفرع الثالث: ترتيب حقوق الإمتياز 49
- المطلب الثاني: إنقضاء الإمتياز في القوانين الحديثة 50
- الفرع الأول: البيع الإختياري 51
- الفرع الثاني: البيع الجبري 51
- الفرع الثالث: التقادم 52
- المبحث الثاني: الرهن البحري على السفن في التشريع البحري الجزائري 52
- المطلب الأول: نشوء الرهن البحري 53
- الفرع الأول: رهن السفينة على قيد البناء 54
- أولاً: البناء الاقتصادي أو المباشر 55
- ثانياً: البناء الجزافي أو غير مباشر 55
- الفرع الثاني: رهن السفن المملوكة على الشيوخ وملحقاتها 56
- الفرع الثالث: عدم سريان الرهن على أجرة النقل وتعويضات الأمر والتأمين 57
- الفرع الرابع: شرط الرسمية لنشوء الرهن البحري 58
- المطلب الثاني: شهر رهن السفن عن طريق القيد 58

59	الفرع الأول: القيد في سجل السفن في التشريع الجزائري
61	الفرع الثاني: تجديد القيد
61	الفرع الثالث: إجراءات شطب القيد
63	المطلب الثالث: أحكام رهن السفن في القانون الجزائري وإنقضائه
63	الفرع الأول: آثار ترتيب الرهن على السفن
63	أولاً: حق التقدم
64	ثانياً: حق التتبع
65	ثالثاً: الحائز للسفينة المرهونة
65	رابعاً: التطهير الإختياري للسفينة
66	الفرع الثاني: بطلان بيع السفينة المرهونة لطرف أجنبي
66	الفرع الثالث: إنقضاء الرهن البحري في الأنظمة البحرية المقارنة
67	أولاً: إنقضاء الرهن البحري بصفة أصلية
68	ثانياً: إنقضاء الرهن البحري بصفة تبعية
69	خاتمة
73	قائمة المراجع
80	الفهرس

أحكام الحقوق العينية التبعية على السفن في القانون الجزائري

ملخص

تركزت هذه المذكرة حول موضوع أحكام الحقوق العينية والتبعية في القانون الجزائري، فكانت بدايتها تتمحور حول محاولة تقديم تعاريف تحدد المعنى الشامل للسفينة وهذا من خلال إستقرأنا لبعض التشريعات البحرية الحديثة والاتفاقيات الدولية ؛ كما تم تخصيص الفصل الأول لمعالجة كل ما يخص الإطار المفاهيمي للسفينة والذي يشمل طبيعتها القانونية التي صنفت ضمن المنقولات بالرغم من إخضاعها لأحكام العقارات؛ كما أشارنا إلى الحالة المدنية للسفينة وكل الأوراق والمستندات التي تتضمنها، فضلا عن هذا ولإجابة على الإشكالية المطروحة سابقا والتي مفادها: "إلى أي مدى يمكن إعتبار الحقوق العينية والتبعية على السفينة أداة لضمان حقوق الدائنين في النظام الجزائري؟" حاولنا دراسة كل ما يخص جنسية السفينة من الشروط المتخذة لإكتسابها وآثارها القانونية، كما تجدر الإشارة إلى ما أقره المشرع بضرورة تسجيل السفن في سجلات خاصة وهذا تسهيلا لممارسة نشاطاتها البحرية.

وفيما يخص الفصل الثاني قمنا بتسليط الضوء على الحقوق العينية والتبعية في القانون الجزائري والمقارن وذلك بالتطرق إلى حقوق الامتياز البحري والتي بدورها تخول للدائنين حق التقدم وحق التتبع لضمان حقوقهم، ورد الاعتبار إلى الرهن البحري وذلك لكونه تأمين إتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع حرص على إفراغ الرهن البحري في سند رسمي وأقر بالزامية قيد كل الحقوق العينية والتبعية.

Résumé

Ce mémoire porte sur les dispositions des droits réels et accessoires dans le droit algérien. À l'origine, nous avons tenté de définir le sens général du navire en extrapolant certaines lois maritimes modernes et certaines conventions internationales. La première partie est consacrée à toutes les questions relatives au cadre conceptuel du navire, y compris sa nature juridique, qui a été classé comme meuble malgré sa subordination aux principes de l'immeuble ; nous avons également fait référence à l'état civil du navire et à tous les documents qu'il contient; Préférence pour cette

En outre et pour répondre à la problématique suivante : "Dans quelle mesure les droits réels et accessoires à l'égard d'un navire peuvent-ils être considérés comme un outil pour garantir les droits des créanciers dans le système algérien? Nous avons essayé d'examiner toutes les conditions prises pour l'acquisition de la nationalité d'un navire et ses effets juridiques ; Il convient également de noter que le législateur a reconnu la nécessité d'enregistrer les navires dans un registre spécial, qui facilite l'exercice de leurs activités maritimes.

En ce qui concerne le chapitre II, nous avons mis en évidence les droits réels et accessoires du droit algérien et comparé en abordant les droits de préférence maritime, qui à leur tour donnent aux créanciers le droit de présentation et de suite pour garantir leurs droits ; et la réhabilitation de l'hypothèque maritime comme un assurance contractuelle qui donne au créancier un droit réel sur le navire.

Il convient de noter que le législateur s'est efforcé de confiner l'hypothèque maritime dans un document officiel et a décrété l'obligation d'enregistrer tous les droits réels et accessoires.