



جامعة 8 ماي 1945 - قالمة -  
كلية الحقوق والعلوم السياسية



تخصص: قانون أعمال  
( النظام القانوني للاستثمار )

قسم العلوم القانونية والإدارية

مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال

# النظام القانوني للسفينة - دراسة على ضوء القانون الجزائري -

إشراف الدكتورة:

- نبيلة عيساوي

إعداد الطالبتان:

1- مريم حملاوي

2- نبيلة قرفي

## تشكيل لجنة المناقشة

الرقم	الأستاذ(ة)	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
01	د/ خليل بوضنوبرة	جامعة 08 ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر أ	رئيسا
02	د/ نبيلة عيساوي	جامعة 08 ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر ب	مشرفا
03	د/ لوييزة نجار	جامعة 08 ماي 1945 قالمة	أستاذ محاضر ب	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2017-2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا

وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ

مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ }

صدق الله العظيم

سورة النحل (الآية 14)

## شكر وتقدير

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب وإنجاز هذا العمل البحثي راضين أن يكون خالصا لوجهه الكريم.

لا يسعنا في هذا المقام إلا أن نتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى أستاذتنا المشرفة "محيسوي نبيلة" التي تكرمت بقبول الإشراف على مذكرةتنا والتي استفدنا من توجيهاتها العلمية ولم تمنعنا أعمالها ومشاكلها العديدة من متابعتنا في هذا العمل المتواضع بكل روح علمية وتواضع كبير وما أعطتنا إياه من وقتها الثمين بعد الله عز وجل، لما اكتمل بنيران هذا العمل، وظهر على صورته العالية فجزاها الله عز وجل عنا وعن طلاب العلم خير جزاء في الدنيا و الآخرة كما يشرفنا أن نتقدم كذلك بخالص الشكر و العرفان لأساتذتنا الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة المذكرة، فلمن منا أرقى عبارات الشكر و الامتنان.

## الأهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم نكن لنصل اليه لو لا فضل الله علينا أما بعد أهدي ثمرة

جهدى:

الى التي حملتني وهنا على وهن و سهرت على تربيتهى و لم تبخل على بعطفها و حمرتنى  
بدفنها الى أعز مالي في الوجود التي لم تبخل على بحنانها و حبها الى التي أنارت بدعواتها  
ظلمات حياتى الى والدتى الغالية.

الى مثلى الأعلى رمز حمزتى و شموخى الى الذي لم يبخل على بعطائه الى من أخذت و  
ارتويت من عميق خبرته الى من تمنى لنا خير حياة و أرقى مراتب اليك والدى العزيز.  
راجية من الله أن يحفظهما لى.

الى من صلح لأجلي و دعت لى بالخير و حمرتنى بحنانها الى جدتى العزيزة حفظها الله و  
أطال الله فى عمرها متمنية لها الشفاء العاجل.

الى من عملت معى بكد بغية اتمام هذا العمل أختى العزيزة خديجة حفظها الله و ربها.

أهديها الى اخوتى حمزة و خولة الذين عانو معى بأن تنازلوا عن أسباب راحتهم و سعادتهم  
من أجل أن يوفروا لى الجو الملائم للدراسة.

## إهداء

دخلت الجامعة وها أنا سأخرج منها و ما خلفت فيها إلا هذه المذكرة التي ستخلد مشواري  
الدراسي و تكون دليل لوصولي إلى النهاية رغم العناء و الصعوبات التي تلقيتها حاملة معي  
إهدائي هذا إلى أختي ما أملك في هذه الحياة أحبائي.

إلى من ربنتني و لم تبخل عليا بعطفها و حنانها إلى من وسع الله جناحها جزاء لعطائها، إلى من  
أتمنى لها من الجنة مياه الكوثر و من الدنيا مياه زمزم إلى أختي إنسانة في هذا الوجود أمي  
الحبيبة أطال الله في عمرها.

إلى ملاكي في الحياة، إلى معنى الحب و الأمان و بسملة الحياة و سر الوجود، إلى من كان  
أمله الوحيد رؤيته لي في هذا المستوى و كان أكبر داعم لي أبي الغالي أطال الله في عمره .

إلى من حبهم يجري في عروقي و يلهم فؤادي بذكراهم، إلى من تقاسمت معهم حلوة  
العيش و مره، و شاركتم فرحتي و شكوت لهم همي و تحملوني في أسوء حالاتي ، توأم روحي  
أخواتي: سهام، سناء، إكرام.

إلى براعم حياتي و سر سعادتي أبناء أختي: روان، يوسف، فراس، و لا أنسى زوج أختي الذي  
كان بمثابة أخي الذي لم أحظى به في الحياة زوج أختي فؤاد.

إلى من تقاسمت متاعب هذا العمل و كان لي خير سند رفيق عمري خطيبي أشرفه و أيضا  
عائلة خطيبي حفظهم الله.

إلى الأخوات اللواتي لم تلدهن أمي، إلى من تحلو بالإخاء و تميزوا بالوفاء و العطاء صديقاتي:  
سارة، رحمة، فريال.

إلى من تكبدت معي مشاق إنجاز هذا البحث و كانت مثال للطيبة و الرفيعة المثالية زميلتي،  
نبيلة.

و لا أنسى كل من ساعد في إتمام هذا البحث و قدم لنا العون و مد لنا يد المساعدة .

## قائمة أهم المختصرات

باللغة العربية:

- |            |                                                          |
|------------|----------------------------------------------------------|
| 1- ص       | صفحة.                                                    |
| 2- ق.إ.م.إ | قانون الاجراءات المدنية و الادارية.                      |
| 3- ق.ب.ج   | القانون البحري الجزائري.                                 |
| 4- ق.م.ج   | القانون المدني الجزائري.                                 |
| 5- ج. ر    | الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. |
| 6- فق      | فقرة.                                                    |
| 7- م       | مادة.                                                    |
| 8- دج      | دينار جزائري.                                            |
| 9- ط       | طبعة.                                                    |
| 10- د.ب.ن  | دون بلد نشر.                                             |

باللغة الفرنسية:

1- P: page.



# مقدمة

ان البحار خاضعة للطبيعة قبل خضوعها للقانون، و تشكل 71 % من مساحة الارض هذا و ان كانت حاجات الانسان الى ركوب البحر شديدة منذ القدم، و ضرورته بالنسبة له أكيدة، لذلك اهتم بخباياه و ظل يحاول معرفة أسراره، فكانت السفينة تعد أرض البحر وهمزة وصل بين الحضارات باعتبارها اداة للملاحة البحرية تتولى نقل البضائع و الاشخاص بين الموانئ الوطنية و الدولية، فهي بذلك وسيلة للمواصلات البحرية الرئيسية اذ بها يتم تنشيط التجارة الدولية المتداولة بين الدول و هذا ما ادى بالمجتمع الدولي الى الاهتمام بهذه الاداة كونها الالة الوحيدة القادرة على حمل اقل البضائع مقارنة بالآلات البحرية الاخرى و حتى الجوية و البرية.

و بما أن الجزائر من الدول البحرية الهامة المطلة على حوض البحر الابيض المتوسط اهتمت بالبحار و شؤونها، ثم ازداد هذا الاهتمام بعد دخول الجزائر مرحلة جديدة وهي مرحلة التحول الاقتصادي و الذي جعل تعديل بعض القواعد البحرية امرا جوهريا لمسايرة أليات هذا التحول و لحماية حقوق الاطراف نظرا لما يشوب النشاط البحري من مخاطر، ولقد كان اهتمام الجزائر واضحا بالشؤون البحرية سواء على مستوى البعد الداخلي الذي ينظمه اساس القانون البحري و مختلف القوانين الداخلية التي لها علاقة به و كذلك من خلال البعد الدولي الذي ينظم السفينة من خلال الاتفاقيات الدولية و أحكام القضاء الدولي.

فبين هذين البعدين حاول المشرع الجزائري وضع نظام قانوني للسفينة دقيق وواضح بحيث يكون النشاط البحري انفتاحا على الاستثمار الخارجي و في نفس الوقت لا يمكنه الافلات من الرقابة الوطنية نظرا لأهمية الاسطول البحري في اضاء هيبة وقوة الدولة و مساهمته في تدعيم الاقتصاد الوطني.

### أهمية الدراسة:

ان أهمية الموضوع تتجلى في الدراسة و البحث على الأساس القانوني لأهم موضوع في القانون البحري و المتمثل في اداة الملاحة البحرية اي السفينة في كونها الاداة الفعالة و الهامة في تطوير وتنمية التجارة الخارجية و قد اولى المشرع الجزائري اهتماما كبيرا للسفينة كأداة للملاحة البحرية خاصة فيما يتعلق بنظامها القانوني باحتواء القانون البحري المعدل سنة 2010 في هذا الخصوص أحكام تماشى مع متطلبات الاقتصادي بدخول الجزائر اقتصاد السوق.

و فضلا عن أهمية النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري في كون السفينة من أهم أدوات تطبيق القانون البحري فهي الرابط بين الواقع و القانون الواجب التطبيق، و خصوصا القانون



البحري الذي يتميز بقواعد صارمة قد تسبب ضررا للأطراف اذا أسيء تطبيقه، كما يضم قواعد اكثر مرونة و استثناءات عن القواعد العامة قد تدفع بالمتحايين الى الدفع بها قصد التنصيل من مسؤولياتهم لذا اهتم المشرع الجزائري بإصدار نصوص قانونية تخص السفينة و تنظم هذا الكيان في اطار قانوني واضح لا لبس فيه لتحديد المسؤوليات والحفاظ على الحقوق واجتتابا لأي نزاع محتمل، ولا يأتي ذلك الا بتطبيق القانون المناسب خصوصا في ظل العولمة و الدعوى الى خلق قانون بحري عالمي.

كما انه يحتل أهمية كبيرة من الناحية العلمية حيث يمكننا البحث فيه من الاطلاع على موقف المشرع الجزائري بالإضافة الى اراء الفقهاء في الكثير من المسائل القانونية المتعلقة به.

### أسباب الدراسة:

يكتسي موضوع البحث أهمية كبرى من الناحيتين النظرية و العملية، فمن الناحية النظرية ازدادت في عصرنا الحالي أهمية السفينة في العلاقات التجارية بين الدول الكبرى و تم ابرام الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الاطراف في هذا الشأن، و من الناحية العملية فان النقل البحري يمثل قطاعا كبيرا من قطاعات الاقتصاد المحلي بحيث يضمن نسبة كبيرة من المبادلات التجارية العالمية.

و بالتالي هناك عدة اسباب ادت بنا الى اختيار هذا الموضوع و لكن سنكتفي بذكر الاسباب التالية:

- رغبتنا في البحث في هذا الموضوع، و الفضول الذي تكون لدينا في هذا الجانب، لأن ما تراءى لنا ان الملاحة البحرية الممارسة في النطاق البحري بواسطة السفن موضوع ذو أهمية كبرى بالنسبة للقانون الدولي للبحار.

- وكذا لا يمكن اغفال الدور الهام للسفينة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة البحرية الدولية، وتطوير قانون البحار.

### الهدف من الدراسة:

هناك العديد من الاهداف التي ترمي اليها الدراسة و يمكن ايجازها فيما يلي:

- ابراز اهمية السفينة كأداة للملاحة البحرية و عنصر من عناصر الثروة البحرية على الاصعدة الاقتصادية.

- توضيح ان النظام القانوني للسفينة هو العمود الفقري للقانون البحري لأنه لا يتحدد بنوع قواعده كالقانون التجاري او القانون الجنائي و انما يتحدد بمكان تطبيقه.

- الوقوف على مواطن النقص و الخلل التي وقع فيها المشرع الجزائري عند تنظيمه لأحكام النظام القانوني للسفينة و محاولة ايجاد مخرج قانوني لها
- ابراز اهتمام المشرع الجزائري الكبير للسفينة كأداة الملاحة البحرية خاصة فيما يتعلق بنظامها القانوني، بدخول الجزائر اقتصاد السوق.
- بيان ان السفينة هي المحور الذي تتجذب اليه كافة مسائل و مشاكل القانون البحري الداخلي او القانون الدولي للبحار الذي يهتم بتنظيم الملاحة البحرية الدولية.
- كما ان الهدف من هذه الدراسة هي ان الملاحة البحرية تعتبر المحرك القاعدي للتجارة الوطنية و الدولية، و التي تشكل القطاع الحيوي لاقتصاد الدول باحتلالها مركز الصدارة بين وسائل النقل المختلفة، البرية و الجوية.

### تحديد نطاق الدراسة:

نظرا لأهمية الموضوع و خطورة التصرفات القانونية الناشئة عنه أو التي يرتبها جاءت معالجتنا للنظام القانوني للسفينة وفقا للقانون الجزائري، و بالتحديد وفقا للقانون رقم 10-04 والمتضمن القانون البحري حيث حدد المفهوم القانوني للسفينة و طبيعتها القانونية و أشخاص الملاحة البحرية و ادارتها و أهم الحقوق التي ترد عليها وكيفية الاستغلال التجاري لها.

### الدراسات السابقة:

من بين الدراسات السابقة التي اعتمدنا عليها نذكر:

- للباحثة وناسة بوخميس، "النظام القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قانون الاعمال، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2011-2012: حيث عالجت الباحثة الموضوع من خلال طرح الاشكالية التالية: هل للسفينة في القانون البحري الجزائري نظام قانوني خاص؟ و ان وجد فما مدى فعاليته ان وجد؟، و الهدف من هذه الدراسة الاهتمام بالقانون البحري عموما و بالنظام القانوني للسفينة خصوصا باعتباره ثمرة المعاهدات و الاتفاقيات بغاية التنسيق بين مختلف الانظمة القانونية أحيانا و توحيد بعض الاحكام أحيانا أخرى.
- للباحثة سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، كلية الحقوق، 2014-2015: حيث عالجت الباحثة الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية: ما هو النظام القانوني للسفينة؟ و ماهي

أنظمة مرور السفن في هذه الاجزاء؟ و كان الهدف من هذه الدراسة توضيح ان موضوع السفينة يشترك القانون البحري و القانون الدولي للبحار في تحديد مفهوم السفينة و علاقتها بالدولة او تنظيم جنسيتها، ولكن ينفرد القانون الدولي للبحار في تحديد مركزها القانوني عند وجودها بكل منطقة من مناطق البحار، و توضيح حقوق وواجبات الدولة الساحلية و الدول الاخرى اي ايجاد موازنة عادلة بين حماية سيادة الدول على مياهها و عدم المساس بحقوقها السيادية الثانية واستخدام البحار كوسيلة للمواصلات الدولية.

### الصعوبات:

من أهم الصعوبات التي واجهتنا في دراسة هذه المذكرة:

- التناقض و التضارب بين المعلومات و في مختلف المجالات مما يؤثر سلبا على الدراسة.
- كثرة المعلومات و التفاصيل مما صعب علينا مهمة الكتابة بإيجاز.

### اشكالية الدراسة:

تتميز السفينة عن غيرها من المنقولات و العقارات من حيث النظام القانوني الذي يحكمها و الحقوق المدنية الواردة عليها و هذا بسبب اهميتها الاقتصادية و طبيعتها القانونية الخاصة.

ولقد كانت الجزائر تعتمد المنهج الاشتراكي و المتمثل في ملكيتها لوسائل الانتاج وقيامها بالتجارة البحرية. وبعد اتباعها لاقتصاد السوق وانفتاحها على الاسواق العالمية كان لابد من تعديل أحكام القانون البحري المنظمة للسفينة و التي كان أهمها تعديل 2010.

لذا فإن ما يثير التساؤل في هذا الصدد هو: ما هو النظام القانوني الذي تخضع له السفن البحرية في الجزائر؟

إن الاجابة على هاته الاشكالية تقتضي من الاجابة على الاسئلة الفرعية التالية:

- ماهية السفينة؟
- من هم أشخاص السفينة وكيف تم ادارتها؟
- ماهي الحقوق التي ترد على السفينة وكيف تستغل تجاريا؟

### منهج الدراسة:

ان الاجابة على الاشكاليات السابق ذكرها لا تتم الا باعتمادنا على المنهج الاستقرائي التحليلي حيث نقوم باستقراء النصوص القانونية الجزائرية الخاصة بالسفن و تحليلها تحليلا علميا مبنيا على دراسات علمية وكتابات سابقة، بالإضافة الى ما تضمنته معاهدتي بروكسل وجنيف الدولية والتي صادقت عليهما الجزائر .

### خطة الدراسة:

امام تشعب هذا الموضوع واتساع نطاقه نجد لزاما علينا ان نحدده بما يسهل دراسته و اثرائه و يساعد فهمه، ويكون ذلك بقصر الدراسة على تناول الخطة التالية، و التي قمنا من خلالها بتقسيم الموضوع الى فصلين اثنين، تناولنا في الفصل الاول ماهية السفينة و ذلك من خلال تحديد مفهوم السفينة (المبحث الاول) أشخاص الملاحة البحرية (المبحث الثاني) ومراقبة وادارة السفينة (المبحث الثالث).

اما الفصل الثاني فتم تخصيصه للحقوق العينية التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها. ولقد تطرقنا في المبحث الاول للحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة، و في المبحث الثاني الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة، اما في المبحث الثالث و الاخير فخصصناه لكيفية الاستغلال التجاري للسفينة.

وأهينا مذكرتنا بخاتمة تطرقنا فيها لأهم النتائج و الاقتراحات التي توصلنا اليها من خلال معالجتنا لهذا الموضوع، و التوصيات التي رأينا انها قد تساهم في تذليل العقبات التي قد يواجهها الباحث في هذا الموضوع مستقبلا، كما اثرينا موضوع البحث بملاحق و التي سلطنا من خلالها الضوء على الاحكام الخاصة بالسفينة و التصرفات القانونية التي يمكن ان تنشأ عنها.

وأخيرا رغم الجهد المبذول و رغم الصعوبات التي واجهتنا فان ما تم مناقشته من هذا العمل الا الاتقان، و ما تم ابتغائه الا الصواب، و ما مراده الا التوضيح.

ملتزمة من القارئ استاذا او طالبا العذر مما قد يصادف من خطأ او هفوة او قصور في تناول الموضوع، و ندعو الله جلت قدرته ان يجعل جهدنا هذا خالصا لوجهه و ان يكون عملي بداية لبحوث لاحقة و تيسيرا لمن يطمح للبحث في قضايا القانون البحري.

# الفصل الأول

## ماهية السفينة

## تمهيد:

إذا كانت الملاحة البحرية هي موضوع القانون البحري، فالسفينة هي أداة هذه الملاحة و عماد الثروة البحرية، كما أنها الأداة الرئيسية ووسيلة نقل التجارة الدولية عبر البحار من دولة إلى أخرى، و تعتبر السفينة المحور إليّ تنجذب إليه كافة مسائل و مشاكل القانون البحري سواء الداخلي أو الدولي بحيث لا يخلو أي بحث من البحوث البحرية العربية أو الأجنبية من معالجتها بنصيب وافر من الدراسة باعتبارها المدخل لكافة أنظمة القانون البحري.

و لهذا يجد بنا معرفة ماهية السفينة، و لتحديد ذلك يتطلب منا إن نقف أولاً على تعريفها و نوضح العناصر التي تحدد ذاتيتها، و بعد ذلك يمكننا أن نتناول بالبحث الطبيعة القانونية للسفينة أهي مال أم شخص قانوني؟ مال منقول أم عقار؟

و السفينة كأداة ميكانيكية لا يمكن أن تؤدي وظيفتها ما لم يقوم أشخاص معينون بتجهيزها وهذا ما سنتطرق إليه تحت عنوان أشخاص السفينة.

## المبحث الأول: مفهوم السفينة.

لم تهتم التشريعات البحرية بوضع تعريف للسفينة تاركة هذا الموضوع للفقهاء والقضاء على اعتبار أن مهمة القانون ليس وضع التعريفات تلك هي مهمة الفقهاء على ذلك قيل في تعريف السفينة الشيء الكثير، مما أدى بالخلط بين السفينة والكثير من المنشآت البحرية، الأمر الذي يتطلب منا تبيان الخصائص التي يجب توافرها في المنشأة حتى تكتسب وصف السفينة. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري و خلافا لكثير من التشريعات الوطنية قد كان له الفضل في وضع تعريفا شاملا للسفينة و ذلك في الوقت الذي لم تعطي فيه الاتفاقيات الدولية ذات الشأن حيث اختلفت التعريفات من اتفاقية إلى أخرى و لهذا سنخصص هذا المبحث لدراسة الخصائص الواجب توافرها في السفينة حتى تكتسب هذا الوصف في كل من التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية بالإضافة إلى الحالة الذاتية للسفينة.

## المطلب الأول: اكتساب وصف السفينة.

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية، و هي تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار و القانون البحري في الوقت نفسه<sup>1</sup>.

و يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية حتى قبل نزولها للبحر فعلا بان تكون مجهزة و بحالة جيدة، و تثبت هذه الصلاحية بالشهادة التي تسلمها السلطات المختصة لمالك السفينة (م 131 ق ب ج)، و بالمقابل ينتهي هذا الوصف متى فقدت صلاحيتها للملاحة مثل الغرق أو صارت حطاما أو إذا تعرضت للتلف<sup>2</sup> أو بعدولها نهائيا عن الملاحة، و بالتالي السفينة في طور التكوين لا تأخذ هذا الوصف بالمعنى القانوني باعتبارها لا تصلح للملاحة<sup>3</sup>.

ويمتد وصف السفينة لملاحقاتها اللازمة لاستقلالها كالألات والصواريخ والدفة والراجح و اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية، لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها وهذا ما يستشفى من نص المادة 52 من القانون البحري الجزائري "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق و الأدوات و عدة السفينة و الأثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

1- عبد القادر منهوج، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2011-2012 ص 14.

2- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 20.

3- ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط 1، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 23.

## الفرع الأول: العناصر المحددة لتعريف السفينة في الفقه والقضاء.

حاول كل من الفقه و القضاء وضع تعريف جامع للسفينة، أو على الأقل تحديد العناصر التي تميزها عن غيرها من المنشآت ، و بالتالي اختلف تعريف السفينة تبعا للمعايير التي تبناها كل فريق، و قد ظهر في هذا الصدد ثلاثة معايير تحدد وفقا لها مفهوم السفينة في التشريعات المقارنة: معيار التسجيل، معيار الصلاحية للملاحة البحرية، و معيار التخصيص للملاحة البحرية . ويرى الفقه في عمومه أن اضبط المعايير المشار إليها هو معيار التخصيص للملاحة و ذلك على اعتبار أن ما يميز قواعد القانون البحري بوجه عام هو ملاءمتها لنشاط الملاحة البحرية مما يقتضي توجيه المنشأة لخدمة هذه الملاحة بالفعل دون الاكتفاء بمعيار شكلي محض كالتسجيل أو مجرد صلاحيتها للملاحة دون أن تخصص لها<sup>1</sup>.

### أولاً: التخصيص للملاحة البحرية<sup>2</sup>

بموجب هذا الشرط تكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة إذا كان تخصيصها أثناء بناءها للملاحة البحرية، إذ ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة فعلا بل يكفي أن تكون مخصصة لمثل هذا الغرض<sup>3</sup> و لا يهم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تابعة أو لملاحة أعالي البحار أو ملاحة ساحلية<sup>4</sup>، و العبرة هنا بالتخصيص الفعلي لا مجرد توفر نية المالك بتخصيصها<sup>5</sup>، أما بالنسبة للمنشآت العائمة المخصصة للملاحة الداخلية في الأنهار و القنوات البحرية فلا تعد سفنا navire بل يطلق عليها مراكب الملاحة الداخلية<sup>6</sup> bateau de navigation intérieure، الراجح أن معيار تخصيص المنشأة للملاحة البحرية يرتبط بشرط أساسي هو صلاحيتها للملاحة حيث أن الملاحة البحرية هي المعيار العام والأساسي لا اعتبار العمارة البحرية سفينة، بالتالي صلاحيتها يتطلب في الواقع توفر حد أدنى من

1- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 1997، ص29 ص30.

2- عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية في المادة 161 من القانون البحري بأنها "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

3- عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص21.

4- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص6.

5- نادية دواخة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر فرع قانون أعمال جامعة قالم، 2015-2016، ص23.

6- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2011 ص46.



الاستقلالية أو الذاتية في التسيير في البحر و مواجهة أخطاره دون تلقي مساعدة من أي عنصر خارجي و هذا ما سنتولى شرحه في النقاط التالية<sup>1</sup>:

#### أ- قدرة السفينة ذاتها على الملاحة:

مفاد ذلك أن تتوفر لدى السفينة القدرة الذاتية للسير في البحر و مواجهة أخطاره بوسائلها الخاصة لا اعتبارها صالحة للملاحة ،و بالتالي لإسباغ وصف السفينة عليها ذلك، و لا يستساغ القول بصلاحية المنشأة للملاحة لمجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء إذا لم تكن قادرة على الحركة أو الاتجاه فيه استقلالا<sup>2</sup>، فالمنشآت الغير قادرة على القيام بمثل هذه الملاحة لا تأخذ وصف السفينة مما يعني أن السفينة المقطورة بسفينة أخرى لا تتمتع بهذه الصفة لأنها غير قادرة على القيام بالملاحة البحرية، و يقتضي قيامها بالملاحة البحرية بوسائلها الذاتية بناءها بشكل يجعلها قادرة على مواجهة المخاطر فيراعى في بناءها قدرتها على عبور البحر بغض النظر عن نوع الملاحة و هذا ما ينادي به الفقيه<sup>3</sup> BOURIER.

#### ب- المكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية:

و العبرة هنا أساسا بالبحر و المحيطات، إلا أن بعض التشريعات الداخلية ألحقت بها الأنهار و البحيرات لتوفر هذه الدول على هذا النوع من المسطحات المائية فقامت بتنظيم الملاحة فيها<sup>4</sup>. و عليه يختلف تقسيم الملاحة من قطر إلى آخر حسب الاقتضاء فظهرت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة في أعالي البحار أو المحيط و الملاحة النهرية و هي التي تقوم بها السفينة في النهر أو البحيرة، و كذا الملاحة المختلطة التي يكون جزء منها في البحر و الجزء الآخر في النهر، و على هذا الأساس تم التفريق بين المنشآت التي تقوم بالملاحة في المسطحات المائية السالفة الذكر و علة ذلك عد تعرضها لمخاطر البحر و هو الرأي الذي أخذ به كل من الفقيهين Ripert و Donjon<sup>5</sup>.

1- نادية دواخة، المرجع السابق، ص 23 ص24.

2- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 23.

3- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون أعمال، جامعة وهران 2011-2012، ص 11 .

4- بعض البحيرات لها خطورتها كالبحر تماما، مثل الملاحة في بحيرة سيبيريو الكبرى بأمریکا تعتبر ملاحه بحرية.

5- هذا ما أيدته محكمة النقض الفرنسية بأن اعتبرت سفينة كل منشأة تتعرض لمخاطر البحر و هذه المخاطر موجودة خصيصا في عرض البحر غير أنه حسب جانب آخر من الفقه تبقى سفينة المنشأة التي تقوم بالملاحة المختلطة لكن أساسا ملاحه بحرية.

### ثانياً-القيام بالملاحة على وجه الاعتياد:

إن التخصيص للملاحة مثل ما تم توضيحه في العنصر السابق لا يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة، بل لابد من القيام بهذه الملاحة على بصفة متكررة أي اعتيادية، فإذا كانت تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة و تظل لها هذه الصفة و لو قامت بملاحة نهريّة لمرة أو عدة مرات لا اتصال بينها، و على النقيض من ذلك إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثناءً فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب و لا يضيف عليه وصف السفينة<sup>1</sup>، و بالتالي لا يكفي لاعتبار المنشأة العائمة من قبيل السفن أن تقوم برحلة واحدة في البحر و ذلك إذا تم تغيير نوع استغلالها بعد ذلك كأن أصبحت فندقاً أو مسرحاً عائماً، على أنه إذا هلك المنشأة بعد أول رحلة بحرية تقوم بها فلا يطعن ذلك في اعتبارها سفينة في الفترة التي باشرت فيها نشاطها البحري<sup>2</sup>.

### ثالثاً-التعرض لمخاطر البحر:

كما هو الشأن للملاحة البحرية فإن هناك اتفاق من جانب الفقهاء حول أن مواجهة مخاطر البحر عنصر أساسي في إضفاء صفة السفينة<sup>3</sup>، إذ تبنى أغلبيتهم معيار الخطر البحري كمعيار نهائي في تعريف السفينة فاعتبروا أن "السفينة هي المركب القادر على مجابهة أخطار البحر" و هو معيار واضح و دقيق يسمح بالتمييز بين السفينة و غيرها من المنشآت التي لا تستطيع مواجهة أخطار البحر المتمثلة في الأعاصير و الدوامات البحرية و الجبال الجليدية كالزوارق و الزودياك (قارب صغير مصنوع من المطاط)<sup>4</sup>.

إن فكرة الخطر البحري تقتضي تعرض وسيلة الملاحة البحرية للخطر البحري و هي في البحر فعلاً بحيث يهددها و حمولتها أثناء الرحلة البحرية ، و هو ما أخذت به معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1954<sup>5</sup>.

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، دون سنة نشر، ص42.

2 - جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997، ص40

3- إذا كانت المنشأة تقوم بعدة رحلات بحرية و نهريّة فالعبارة هنا في مثل هذه الحالة بالنشاط الغالب في تكييف المنشأة.

4- قانون التجارة البحرية، محاضرات ألقيت على طلاب السنة الثانية حقوق، جامعة تونس، 2008-2009.

5- حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني، دار الخليج، دون سنة نشر،

## الفرع الثاني: مفهوم السفينة في ظل قواعد القانون الدولي.

على الرغم من الجهود الدولية إلا انه إلى غاية اليوم لم يتم التوصل إلى تعريف محدد للسفينة ويميزها عن غيرها من المركبات، علما أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء و أن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل المنشآت كما أنه معيار فقهي بحت بدليل أن اتفاقيات قانون البحار قد تفادت الموضوع سواء اتفاقية جينيف لعام 1958 أو اتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>1</sup>.

و نتيجة لذلك نجد القانون الدولي قد عالج موضوع السفينة في تعريفها بإحلالها في الموضوع الذي يقوم هو بتنظيم أحكامه، فسعى بذلك إلى تفرقتها عن غيرها من المنشآت تبعا لمدى انطباق أحكامه في ذلك الموضوع بالذات مراعيًا بذلك طبيعة السفينة<sup>2</sup>، و عليه فقد تعددت التعريفات كل حسب الاتفاقية التي تضمنته فنجد اتفاقية العمل رقم 22 الخاصة بعقود استخدام البحارة المؤرخة عام 1926 قد عرفت السفينة في المادة 2 الفقرة أ بأنها "كل منشأة مهما كانت طبيعتها سواء كانت ملكية عامة أو خاصة تقوم عادة بالملاحة البحرية"، إضافة إلى ذلك عرفت المادة 2 الفقرة 1 من بروتوكول 1992 "السفينة أي مركب أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها و تكييفها لنقل الزيت باعتباره بضاعة.... و بضائع أخرى"<sup>3</sup>.

من خلال قراءتنا لهذا النص نجد أن المشرع الدولي قد تحدث على نوعين من السفن، ناقلات النفط بحيث تكون أداة الملاحة مصممة و مشيدة لنقل البترول كبضاعة و السفن المختلطة التي تارة تنقل المحروقات و تارة تنقل بضائع أخرى، كما أعطاه وصف السفينة في الحالتين في حالة نقل المحروقات و في حالة نقل البضائع<sup>4</sup>. كما نجد الاتفاقية الدولية لسنة 1969 عرفت السفينة في المادة 1 فقرة 1 على

1- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة تيزي وزو، 2015، ص 11.

2- وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 15.

3- بروتوكول 1992 الملحق و المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969، اعتمد هذا البروتوكول في 27-11-1992 و دخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996، انضمت الجزائر إلى هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 افريل 1998، ج ر العدد 25، المؤرخة في 26 أفريل 1998.

4- مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، جامعة الجزائر 1، 2015-2016،

ص 10 ص 11.

أنها "تعني كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلا محروقات مشحونة جزافا أو كحمولة"<sup>1</sup> بالنظر إلى نص الاتفاقية نجد أن بروتوكول 1992 جاء موسعا لتعريف السفينة بالمقارنة مع الاتفاقية حيث تحول المشرع الدولي للاعتماد على معيار الهيكل أو تصميم السفينة في بروتوكول 1992 بدلا من معيار الحمولة الذي كان مستخدما في الاتفاقية الدولية لسنة 1969.

أما اتفاقية لندن المتعلقة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحر المؤرخة في 20-10-1970. أوردت تعريف السفينة كالتالي "يقصد بالسفينة كل أنواع المركبات المائية و يشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء و التي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي" و هذه الاتفاقية هي الوحيدة التي تعرضت للسفن ذات الوسائد الهوائية حيث أنها يمكن أن تتسبب في حوادث بحرية و هي سفن أقصيت من نصوص الكثير من الاتفاقيات نظرا لطبيعتها الخاصة<sup>2</sup>، كما يلاحظ أيضا أن اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة و سليمة بيئيا قد أعطت تعريفا للسفينة في المادة 2 فقرة 7 منها على أنها " السفينة باخرة من أي نوع مهما كان يعمل أو عمل في الوسط البحري، و يشمل الوحدات ، الغواصة، و المنشأة الطافية و المنصات ذاتية الدفع و وحدات التخزين الطافية و حداث تخزين الإنتاج الطافية و وحدات الشحن"<sup>3</sup>، يلاحظ من نص المادة أن الاتفاقية حولت وضع تعريف جامع يشمل كل المنشآت المستغلة في البحر إلا أن أحكام الاتفاقية تطبق فقط على السفن التي تتجاوز حمولتها 500 طن و السفن التي تقوم برحلات دولية و تستثني الاتفاقية من نطاق تطبيقها السفن العسكرية و السفن المستغلة لأغراض حكومية غير تجارية<sup>4</sup>.

1- صادقت الجزائر على الإتفاقية الدولية لسنة 1969 بموجب الأمر 72-17 في 7 يونيو 1972 ج ر العدد 53 المؤرخة في 4 يونيو 1972.

2- وناسة بوخميس، المرجع السابق ، ص17.

3- اعتمدت اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمنة و السليمة بيئيا للسفن في المؤتمر الدولي بشأن إعادة تدوير السفن من 11 إلى 15 ماي 2009 في هونغ كونغ الصين.

4- وناسة بوخميس، إزالة حطام السفن و إعادة تدويرها في التشريع الدولي ، مجلة الفقه و القانون، العدد 50 ، ديسمبر 2016، ص67.

غير انه يستنتج مما سبق أن الاتفاقيات الدولية<sup>1</sup> التي تعرضت لتعريف السفينة لم يكن هدفها وضع تعريف تجريدي محض بقدر ما كان هدفها تحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها، مما أدى إلى عدم انسجامها ثم التأثير سلبا على التشريعات الداخلية التي تستلهم الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات بحكم سموها على القانون الداخلي.

### الفرع الثالث: تعريف السفينة في التشريع الجزائري.

ورد تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري في الباب الأول، الفصل الثاني، القسم الأول في المادة 13 منه كآلاتي "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>2</sup> و بذلك يكون التشريع البحري الجزائري قد سائر أرجح الآراء الفقهية في تعريف السفينة و السابق الإشارة إليها، كما انه أخذ بالشرطين السابق القول بهما من أنه يشترط أن تكون العمارة أو الآلية العائمة تقوم بالملاحة البحرية أو تخصص لذلك على وجه الاعتياد<sup>3</sup>، لكن ما هي العمارة التي يصح أن تكون سفينة في مفهوم هذه المادة ؟

الحقيقة أن حجم السفينة لا يؤثر في تحديد مفهومها فما عدا بعض القوانين التي تشترط أن يكون حجم السفينة يزيد عن وحدتين من حمولتها، جل القوانين و منها القانون الجزائري لا تفرق بين السفن الكبيرة والصغيرة. فالمتفق عليه عند تحديد مفهوم السفينة هو أنها تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة بالإضافة إلى أن تمارس نشاطها في البحر و في البحر فقط.

1- من الاتفاقيات التي تضمنت تعريف السفينة: اتفاقية 9 افريل 1965 المتعلقة بتسيير المواصلات الدولية /اتفاقية 1-

11-1974 المتعلقة بحماية البشر في البحر /اتفاقية 7-7-1978 المتعلقة بقواعد تكوين رجال البحر و تسليم الشهادات

/اتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث بالزيت لعام 1954 و اتفاقية لندن للوقاية من التلوث من السفن لعام

1973 (اشتملتا في تعريفهما الأرضفة الثابتة و المتحركة فضلا عن ذلك الاتفاقية الأخيرة أضافت المنزلاقات الهوائية) بينما

استبعدتها كلها اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29-4-1969.

2- القانون رقم 10-04 المعدل و المتمم للأمر 76-80 المؤرخ في 15 غشت 2010 المتضمن القانون البحري ج ر

العدد 46 المؤرخة في 18-08-2010.

3- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 8.

زيادة على كونها عمارة عامة تقوم بالملاحة البحرية، يجب أن تكون السفينة قادرة على مواجهة أخطار البحر، هذا ما لم ينص عليه المشرع الجزائري بخصوص العناصر الواجب توفرها لإضفاء صفة السفينة بالإضافة إلى أنه أجاز أن تكون السفينة تتحرك بوسيلتها أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى<sup>1</sup>.  
و بهذا لم يراعي ذاتية السفينة في مواجهة الأخطار البحرية.

كما ورد تعريف السفينة في نفس القانون في المادة 147 الفقرة أ بأنها "تعني كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت و التي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة " و هو تعريف مشابه لما ورد في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتلوث الزيتي لسنة 1969 و الذي جسده المشرع الجزائري بعد مصادقته على الاتفاقية في الأمر رقم 76-80 المعدل و المتمم بالأمر 98-05 مع استعمال عبارة بدلا من جزافا أو سائبا<sup>3</sup>.  
و منه نستنتج أن المشرع الجزائري قد أغفل عنصر مهم المتمثل في مواجهة أخطار البحر الذي هو دليل بحت على تمتع السفينة بنوع من الاستقلالية التي يفقدانها تغدو غير صالحة للملاحة البحرية فبالرغم من أهميته في إضفاء المصادقية و الجدية على الأسطول البحري فقد تم استبعاده من مفهوم السفينة.

### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.

إن تحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفة من الطوائف القانونية (أشخاص أو أموال-أموال منقولة أو عقارات) و بطبيعة الحال فقد واجهت مسألة تكييف الطبيعة القانونية للسفينة ظهور عدة اتجاهات أولها من يقول أن السفينة هي عقار، إلا أن هذا الاتجاه مردود لان العقارات هي التي يكون لها مستقر ثابت و لا يمكن نقلها من مكان لآخر<sup>4</sup>.

1- محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، العدد الأول، 1993، ص106ص107.

- هناك فرق بين السفن التي تنتقل في البحر و البواخر التي مجالها الأنهار، القانون الجزائري لم تبني هذه التفرقة و نص على الملاحة البحرية لسبب وحيد هو عدم وجود انهار ممكن أن تبحر فيها السفن في بلادنا.

2- أنظر المادة 147 فق أ من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن للقانون البحري (راجع الجريدتين الرسميتين رقم 1977/29 و 1998/47).

3- مونية كرواط، المرجع السابق ص16.

4- لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1993 ص31.

و منهم من اعتبر السفينة مالا منقولاً مستندياً في ذلك إلى تعريف المنقول بأنه مال غير مستقر ويمكن نقله من مكان لآخر دون أن يصيبه التلف، و هذا ما نصت عليه المادة 683 من القانون المدني الجزائري "يعتبر كل شيء مستقر بحيزه و ثابت فيه و لا يمكن نقله دون تلف عقارا، و كل ما عدا ذلك فهو منقول"<sup>1</sup> فالسفينة هي منشأة عائمة ذات قدرة ذاتية على الحركة البحرية و هو الرأي الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة 56 من القانون البحري "تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة" لذلك كي تتحدد الطبيعة المنقولة للسفينة سنوضح أكثر ماذا نعني بالسفينة كمال في الفرع الأول و ما المقصود بأن السفينة منقول في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: السفينة مال.

لا شك أن السفينة تعتبر مال، إذ أنها يجوز أن تكون محلاً للحقوق المالية، فالسفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها و هذا حسب نص المادة 682 من القانون المدني و التي على أنه "كل شيء خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصلح أن يكون محلاً للحقوق المالية"<sup>2</sup> و مادام السفينة محلاً للحقوق المالية فهي تباع و تشتري و تدخل ضمن الذمة المالية للأشخاص،<sup>3</sup> فإذا أوصى مالك السفينة بجميع أمواله المنقولة دون تخصيص فإن الوصية تشمل السفينة<sup>4</sup>. و السفينة باعتبارها مال، و ضمن تقسيم الأموال فإنها من الأموال التي تنطبق عليها أوصاف المنقول لأنها تنتقل من مكان إلى مكان آخر دون تلف و هذا ما نستخلصه بمفهوم المخالفة من المادة 683 من القانون المدني التي تعرف لنا العقار.<sup>5</sup>

### الفرع الثاني: السفينة مال منقول.

يعرف المنقول بأنه المال المعد بطبيعته للانتقال و لما كانت السفينة من حيث طبيعتها يمكنها الانتقال بل هو الغاية من وجودها لذا فالسفينة منقول<sup>6</sup>، و انتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التكييف

1- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26-09-1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

2- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 8.

3- لطيف جبر كومان، المرجع السابق ص 32.

4- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 51.

5- نادية دواخة، المرجع السابق، ص 25.

6- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 22.

ليس صحيحا على إطلاقه لان السفينة و إن كانت مالا منقولاً فإنها لا تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقولات كقاعدة الحياة في المنقول بحسن نية سند للملكية<sup>1</sup> لاعتبارها من المنقولات ذات القيمة الكبيرة فهي تخضع لقواعد خاصة لضمان تأدية دورها كعنصر من عناصر الاقتصاد القومي و على ذلك فإن الحياة لا تكسب ملكية السفينة و لو استوجبت كامل شروطها و اقترنت بالسبب الصحيح و حسن النية، بل لابد من سبب قانوني من أسباب ملكية السفينة كالشراء بسند رسمي من المالك أو البناء<sup>2</sup>.

و لذلك اتفقت التشريعات إلى اعتبار السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة، فهي مزيج بين العقار والمنقول لخضوعها لبعض المعاملات الخاصة بالعقار منها:

1- ضرورة تحرير محرر رسمي لنقل ملكية السفينة.

2- وجوب شهر التصرفات الواردة عليها في سجلها المقيد بمكتب التسجيل.

3 - تقرير حقوق الامتياز عليها يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع و جواز رهنها رسميا وهو ما يقتصر فقط على العقار.

4- إخضاع السفينة لإجراءات الحجز الشبيهة بالحجز العقاري<sup>3</sup>.

و مردودية هذه الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة يعود غالبا أنها من المنقولات ذات القيمة المالية المعتمدة و قيامها بدور أساسي في التجارة و الاقتصاد الوطني حتى أن البعض يطلق عليها عقارات البحر<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: أوجه الشبه و الاختلاف بين السفينة و العقار.

السفينة و إن كانت منقولاً لا تسري عليه أحكام المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة و أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات و تقترب به من العقار<sup>5</sup>، إلا أن خضوعها لبعض الأحكام القانونية للعقار لا يعني أنها أصبحت في طبيعتها عقارا ذلك أن تطبق بعض

1- وناسة بوخميس، المرجع السابق، 32.

2- العربي الرميلي، أداة الملاحة البحرية (السفينة)، مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر 2000، ص 68.

3- فريد روابح، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة سطيف، 2013-2014 ص 34، أيضا المواد من 49 إلى 56 ق ب ج.

4- محمود شحات، المرجع السابق، ص 22.

5- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 9.



أحكام العقار على السفينة له ما يبرره من اعتبارات اقتصادية و سياسية.<sup>1</sup> وبالتالي فليسفينة طبيعة ازدواجية فتارة تصنفها ضمن الأموال المنقولة و تارة تخضعها إلى أحكام قانونية إلى درجة تصنيفها في الأموال العقارية حيث تتشابه مع العقار من ناحية قاعدة الحيازة بسند الملكية، فكما لا يمكن اكتساب ملكية العقار بالحيازة فإنه لا يمكن كذلك اكتساب ملكية السفينة بالحيازة<sup>2</sup>، و هي كذلك ترهن رهنا رسميا شبيها برهن العقار إذ تبقى تحت يد المدين الراهن فيسجل هذا الرهن في سجل السفن كوسيلة شهر ليسري الرهن في مواجهة الغير<sup>3</sup>، كما تخضع في حجزها لإجراءات حجز العقار و بالنسبة لإنشاء أو نقل أو انقضاء الحق عليها وغيرها من الحقوق العينية يقتضي إفراغه في محرر رسمي و ذلك حسب نص المادة 44 ق ب<sup>4</sup>، إلا انه بالرغم من أوجه الشبه المتعددة بين العقار و السفينة هناك حقوق لا يتصور أن تقع إلا على العقار بفضل ما يتميز به من مقر ثابت من ذلك حق السكن و حق الارتفاق و حق الحكر و الاختصاص. كذلك الأمر بالنسبة لحق الشفعة بسبب الجوار تفترض فيه أن كلا من المشفوع والمشفوع به ملاصق للآخر و هذا لا يكون إلا في العقار بفضل مقره الثابت.

بالإضافة لقانون المرافعات تكون المحكمة المختصة بنظر الدعوى هي المحكمة التي يوجد في دائرتها العقار أما المنقول(السفينة) فليس له مقر ثابت و ذلك حسب نص المادة 34 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية التي تنص على انه تختص الأقطاب القضائية المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم دون سواها بالنظر في المنازعات البحرية و النقل البحري.

وفي الأخير نرى أن السفينة بالرغم بأن لها أوجه شبه مع الأشخاص الطبيعي، إلا أن ليست شخص قانونيا وخضوعها لبعض أحكام العقارات لا يجعل منها مادا عقاري فالسفينة إذا منشأة ذات طبيعة خاصة تؤكد استقلالية القانون البحري وتعبّر عن ذاتيته فهي كأداة للملاحة البحرية تخضع لنظام قانوني متميز يتلاءم مع طبيعتها كما لها وسائل تعيين ذاتي تكفل تحديد كل صفة تحديدا يميزها عن وسائل السفن، هذه

1- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص36.

2- عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص50.

3- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الدولية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن دون سنة نشر، ص 50.

4- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 43 (أيضا أنظر المادة 44 ق ب ج).

الوسائل ما يطلق عليها أحيانا الحالة المدنية للسفينة<sup>1</sup> وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثالث من هذا الفصل.

### المطلب الثالث: الطبيعة الذاتية للسفينة (الحالة المدنية).

تتمتع السفينة بوصفها هذا منقولا بنظام قانوني خاص يشتمل على عدد من العناصر التي تؤلف في مجموعها الحالة المدنية للسفينة من اسم وموطن ... ، والتي تسمح بتعيين ذاتيتها على النحو الذي يميزها عن غيرها من السفن، علاوة على ذلك فإن للسفينة نظاما قانونيا دوليا تتحدد معالمه من خلال الجنسية التي يجب أن تكون لكل سفينة والتي تترجم في الواقع تبعيتها السياسية لدولة معينة وما يتولد عن ذلك من حقوق وواجبات تجاه هذه الدولة.<sup>2</sup>

وفي هذا السياق قضت المادة 14 من القانون البحري الجزائري بأنه "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية" وسوف نتناول كل هذه العناصر بالشرح أدناه على التوالي:

### الفرع الأول: اسم السفينة و موطنها.

#### أولا: اسم السفينة.

يجب أن يكون للسفينة بمجرد الانتهاء من بناءها اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن وتنطبق هذه القاعدة على كل سفينة أي كانت سعتها أو حمولتها<sup>3</sup>، وفي هذا الصدد كل مالك سفينة ملزم بأن يختار اسما لها على أن يكون الاسم مميزا لها عن غيرها من العمارات البحرية الأخرى حيث تنص المادة 16 من القانون البحري على أنه "يجب تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها".

والمالك ليس له حق مطلق في اختيار الاسم الذي تم تسجيلها به، بل يصبح الاسم مباحا لأي شخص أن يستعمله إذا غرقت السفينة أو تحطمت<sup>4</sup>، حيث يشترط ألا يختار اسم لسفينة أخرى تحمل نفس الجنسية وذلك منعا للتكرار في الأسماء وما يترتب عليه من صعوبات عملية، وتجنبنا لهذا فرض المشرع

1- العربي الرميلى، المرجع السابق، ص 69.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعية الجديدة، مصر، 2007، ص 49.

3 -René Rodière,et Emmanuel du pontavice, droit maritime, dalloz deltaa ,1997,p70 .

4- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 23.

على مالك السفينة ضرورة الحصول على موافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة على الاسم الذي يختاره وذلك بموجب المادة 16 من القانون البحري الجزائري.

ويجب كتابة الاسم وما يقترن به من عناصر مثل ميناء التسجيل على مقدمة السفينة من الجانبين بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لونها م 17 ق ب، ولا يجوز تغيير اسم السفينة إلى بموافقة نفس المصلحة وذلك نظرا لأهمية الاسم في تحديد ذاتية السفينة وحماية للغير الذي تعلقت حقوقه بسفينة أخرى<sup>1</sup>.

و يخضع منح الاسم لعدة شروط حددها القرار الوزاري الصادر عن وزارة النقل في 5 أفريل 1989 تتمثل في:

1- تقديم التصريح: يقدم مالك السفينة للجهة الإدارية المختصة تصريح يتضمن الاسم المقترح وكذلك الميناء الذي يرغب في إلحاق السفينة به ويرفق هذا التصريح بعقد ملكية السفينة وكل الوثائق المتعلقة بها وأيضا بهوية المالك.

2- يقدم التصريح المتعلق بالسفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 100 طنا إلى الوزير المكلف بالبحرية أما السفن ذات الحمولة الأقل فيقدم التصريح بشأنها إلى الإدارة البحرية المحلية م 4 من القرار.

3- إذا كان التصريح يخص طلب منح أو تغيير اسم سفينة مخصصة للملاحة التجارية يجب أن لا يتعارض الاسم المقترح مع الأسماء الممنوعة قانونا، أي أن يكون الاسم المقترح يخص شهداء الثورة أو الشخصيات الكبيرة للثورة الجزائرية أو الجبال الجزائرية أو المناجم أو الوديان الجزائرية ، الأسماك م 10 من القرار. وفي حالة الإخلال بالشروط السابقة تحتفظ الإدارة بحق رفض الطلب و مادام هو قرار إداري يجوز للمصرح في حالة تعسف الإدارة اللجوء إلى الضمانات الإدارية (التظلم الإداري) أو الضمانات القضائية<sup>2</sup> م 5 من القرار.

### ثانيا: موطن السفينة.

كما هو الحال بالنسبة للشخص الطبيعي فإن للسفينة موطن قانوني هو ميناء تسميتها أو مكان ربطها الثابت، ومالك السفينة هو الذي يقوم بتحديد موطنها وذلك باختياره الميناء الذي يرغب في تسجيل سفينته

1- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، مكتبة نهضة الشرق، ط1، مصر، 1984، ص 39.

2- علي بوححيلة ، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، 2012-2013، ص 41.

فيه<sup>1</sup>، ويشترط على كل سفينة جزائرية أن تسجل في أحد الموانئ الجزائرية وذلك بموجب المادة 34 من القانون البحري ولا يجوز لأي سفينة أن يكون لها أكثر من موطن فلتحديد الموطن أهمية بالغة سواء بالنسبة للدولة أو بالنسبة للأفراد تكمن في أنه يمكن لذوي المصلحة التعرف على المركز القانوني للسفينة حيث هو المكان الذي تشهر فيه المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية، وفيه تسجل التصرفات الواردة على السفينة كنقل ملكيتها ورهنها ويتم فيه تلقي الإعلانات والإخطارات بالحجز ويتحدد به المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها بالجرائم المرتكبة على متنها، وله فائدة إحصائية لدولة الموطن في تقرير مدى إمكاناتها في التصدير والاستيراد وإمكانات أسطولها البحري<sup>2</sup>.

ويختلف موطن السفينة عن ميناء تجهيزها، فالأول هو مكان تسجيلها بينما الثاني هو مكان استغلالها فلا يجب الخلط بينهما، لكن من الممكن أن تسجل السفينة في ذات الميناء الذي يتركز فيه استغلالها<sup>3</sup>، على أن لا يكون ميناء التسجيل أجنبيا ويجب أن يكتب ميناء التسجيل بأحرف عربية ولاتينية بارزة تحت اسم السفينة الوارد في مقدمتها .

تفتح إدارة الميناء لكل سفينة دفتر تسجيل يطلب من المالك، تدون فيه البيانات المتعلقة بها حسب ما تنص عليه المواد: 35 و 44 من القانون البحري الجزائري كزمان ومكان بناء السفينة وما ترتب عليها من رهون أو حوز، ويرفق بالوثائق اللازمة لإثبات عناصر حالتها المادية وينتهي التسجيل بالشطب من دفتر التسجيل بتحقق ما ورد في نص المادة 37 من ق ب وذلك إذا غرقت أو تحطمت أو عند تلفها وعدم قابليتها للتصليح، وبانقضاء مدة 03 أشهر من تاريخ وصول آخر الأخبار لاعتبارها مفقودة أو إذا فقدت خاصيتها كسفينة أو إذا بيعت في الخارج<sup>4</sup>.

و نظرا للأهمية البالغة للتسجيل و كذا كونه من القواعد الآمرة و النظام العام أحاطه المشرع بنصوص عقابية لردع أي إهمال يخصه حيث يعاقب بغرامة مالية من 20,000 إلى 50,000 دج كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسهى بوجه خاص عن تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها<sup>5</sup>، كما يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و بغرامة مالية من

1- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 60.

2- فريد روابح، المرجع السابق، ص 36.

3- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 52.

4- فريد روابح، المرجع السابق، ص 36.

5- أنظر المادة 511 من القانون البحري الجزائري.

20,000 إلى 100,000 دج كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن<sup>1</sup>.

الفرع الثالث: حمولة السفينة و درجتها.

أولا: حمولة السفينة.

لكل سفينة حمولة معينة تتوقف عليها طاقتها الداخلية و سعتها، و يجري تقديرها بوحدة القياس المعروفة بطريقة "مورسوم" moorsom<sup>2</sup> و تقاس بالبرميل ويصطلح عليها الطن الحجمي (Tonneau) الذي يختلف عن "الطن الوزني Tonne" بحيث يبلغ الأول ما يعادل 2,82 متر مكعب أي 100 قدم مكعب<sup>3</sup>.

وتعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديد شخصيتها، و هذا ما نصت عليه المادة 18 من القانون البحري الجزائري بقولها "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصر من شخصيتها وفي هذا الصدد يجب التفرقة بين نوعين من الحمولة، حمولات تقاس بالوزن وحمولات تقاس بالحجم"<sup>4</sup>.

وعلى كل، فإن تقدير حمولة السفينة أمر مهم وضروري ذلك أن الحمولة تتخذ لـ:

- تحديد رسوم دخول السفينة الموانئ والخروج منها والرسوم على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر.
- تقدير الأجرة في حالة إيجار السفينة للاستغلال.

- تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية وذلك بموجب المادتان 96-104 ق ب ج<sup>5</sup> كما أنه لا يجوز تسجيل أي سفينة في سجل السفن قبل قياسها لتقدير حمولتها<sup>6</sup>.

1-أنظر المادة 503 من القانون البحري الجزائري.

2-سميت تيمنا باسم صاحبها.

3-يختلف الطن الحجمي عن الطن الوزني من ناحيتين أساسيتين هما: أن الطن الحجمي وحدة لقياس الطول بينما الطن الوزني وحدة لقياس الوزن حيث يساوي الأول 2,83 متر مكعب و الطن الوزني يساوي 1000كلغ في النظام الفرنسي و 1016,050 في النظام الإنجليزي.

4- من الحمولات التي تقاس بالوزن (الإزاحة الكاملة- الإزاحة الخفيفة- الحمولة الوزنية) و الحمولات التي تقاس بالحجم حمولة تحت السطح- الحمولة الإجمالية- الحمولة الصافية).

5-محمود شحماط، المرجع السابق، ص26.

6-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 48.

ثانيا: درجة السفينة.

تختلف مرتبة السفينة من حيث المتانة وطريقة البناء ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية بمقتضى تصنيفها، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، والمعيار في تقدير الدرجة إنما يكون بمقدار قدرتها على مواجهة أخطار البحر بتقييمها، ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية شهيرة تسمى شركات الإشراف أو شركات تصنيف السفن SOCIETE DU CLASSIFICATION أهمها هي شركة "لويدز ريجستر" الإنجليزية بلندن وأخرى فرنسية تسمى "بيرو فريتاس" بباريس<sup>1</sup>.

ويبدأ اختبار تقييم السفينة منذ بداية بناءها حتى إعدادها للملاحة ويستمر هذا التقييم أثناء حياة السفينة حيث تقوم شركات التصنيف بفحص بناء السفن وفحص المواد الداخلة في البناء ومراقبة الإصلاحات، وكما تقوم بفحص دوري (فحص كل سنة وفحص في الحوض الجاف كل أربع سنوات) حتى يتمكن الخبراء من إصدار حكم على قيمة السفينة<sup>2</sup>.

تبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها وتحديد ذاتيتها، فضلا عما لهذه الدرجة من اعتبار بالنسبة للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والتأمين، إذ تتطلب شركات التأمين عادة حصول السفينة على درجة أو مرتبة معينة كشرط لقبول ضمانها، كما أنها تحدد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة<sup>3</sup>، فقسط التأمين على سفينة من الدرجة الأولى مثلا أقل منه في حالة التأمين على سفينة من الدرجة الثانية ذلك أن احتمال تعرض السفينة الأولى للخطر أثناء الرحلة البحرية أقل من احتمال تعرض الثانية له<sup>4</sup>.

والدرجات التي تصدرها هيئات الإشراف وحصول السفينة على درجة معينة يعد قرينة على صلاحيتها ولكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

وبالرغم من أهمية درجة السفينة في مجال المعاملات البحرية وكذا الدور الذي تلعبه في تحديد وتوضيح ذاتية السفينة فإن التشريع البحري الجزائري عكس معظم التشريعات البحرية لم يذكر الدرجة ضمن العناصر

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص26.

- و من بعض الشركات الأخرى :

- American bureau of shipping 1828  
- Registro navalo italiano 1861  
- Germanscher lioyd 1868.-

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص50.

3- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 56.

4- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص56.

المكونة لشخصية السفينة وسبب ذلك غير واضح، وتصبح مسألة أو عملية تفسير موقفه في ظل صعوبة الوصول إلى الأعمال التحضيرية التي سبقت صدور الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: جنسية السفينة.

أجمعت التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظراً لوجود علاقة قوية ومتبادلة بين الدولة والسفينة، فهذه الأخيرة تمارس الملاحة عادة في البحر العالي حيث لا توجد أدنى سيادة لأي دولة ومن ثم فلا يمكن لأي مركز قانوني أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة، أي منحها جنسيتها، وتخول هذه الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على ظهرها و بهذا ترسخ الممارسة و القانون الدولي المبدأ الذي يسمح للدولة بأن تمنح جنسيتها للسفينة و أن ترفع بموجب ذلك علمها<sup>2</sup> كما لها أيضا سلطة الرجوع في ذلك و سحب جنسيتها ويرجع ذلك الى مبدأ مستقر عليه في العمل الدولي مؤداه أن لكل دولة حرية منح أو رفض منح جنسيتها<sup>3</sup>

وعليه فجنسية السفينة أمر ضروري لضمان التنظيم القانوني لمجتمعها أثناء تواجدها في أعالي البحار، كذلك فإن هذه الجنسية تمكنها من استدعاء الدولة التابعة لها لحمايتها من أي استيلاء أو عدوان عرضي ولذلك فكل سفينة يجب أن تحمل على متنها علم دولة واحدة وإلا اعتبرت سفينة بدون جنسية والسفينة التي لا جنسية لها تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون<sup>4</sup>، حيث نصت اتفاقية قانون البحار سنة 1982 في مادتها (2/2) على أن >> السفينة التي تبحر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملها وفقا لمشيئتها، لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما، وتعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية".

كما نصت المادة 27 من القانون البحري الجزائري في هذا الصدد على أن "حق رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية" و يتضح من نص المادة أنه لا يسوغ بأي حال من الأحوال أن تتمتع السفينة برفع العلم الوطني ما لم تحصل على الجنسية الجزائرية، كما تضمنت المادة 28 من نفس القانون على شروط الحصول عليها فقد قضت المادة بأنه لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية "يجب أن تكون ملكا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون

1- علي بوحجيلة ، المرجع السابق ، ص 46.

2- انظر الملحق.

3- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، 2014-2015، ص 24.

4- محمد نعيم علوة، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، لبنان، 2012، ص 55 ص 56.

الجزائري"<sup>1</sup>، أما عن الهيئة المسؤولة عن منح الجنسية فقد نصت المادة 29 على أنه "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة بمكان تسجيل السفينة " يدرج في هذه الشهادة نوع و مواصفات السفينة الرئيسية واسم مالكيها و تجهزها و مكان تسجيلها و كافة المعلومات و البيانات المدونة في سجل قيد السفينة و التي حددها المشرع في نص المادة 35 من القانون البحري ، و مقابل ذلك تفقد السفينة جنسية الدولة الجزائرية إذا لم تعد تتوفر في الشخص الطبيعي أو المعنوي الشروط السالفة الذكر<sup>2</sup>.

بالنسبة لتجديد شهادة الجنسية فقد ورد ذلك في نص المادة 31 حيث نصت على أنه " تجدد شهادة الجنسية في حالة تبديل أحد البيانات المذكورة في المواد السابقة " أي أن هذه الشهادة تجدد كلما وقع تغيير في اسم السفينة أو نوعها أو مواصفاتها.

وإذا كانت السفينة في خارج الوطن و اضطرت للحصول عل شهادة الجنسية فقد نصت المادة 32 من القانون البحري بقولها "تمنح السلطة القنصلية الجزائرية عن السفينة المملوكة في الخارج لحساب شخص طبيعي أو معنوي جزائري الجنسية شهادة جنسية مؤقتة<sup>3</sup> وصالحة حتى وصول السفينة إلى ميناء جزائري على ألا تتجاوز هذه المدة سنة واحدة"<sup>4</sup>.

وإلى جانب توفر شرط الجنسية ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم يتكون مجموع أفرادها من بحارة جزائريين وأن لا يزيد عدد البحارة الأجانب عن النسبة المحددة من قبل وزير البحرية التجارية وهذا ما عبر عنه المشرع صراحة في المادة 28 من القانون البحري التي تحيل على المادة 413 منه .

و يتضح من النصوص المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري قد أخذ بشرطي الملكية والطاقم لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية، أما شرط البناء الوطني فقد استبعده وقد يكون ذلك لكون صناعة السفن في الجزائر حتى إن وجدت فهي قاصرة على السفن الصغيرة الموجهة للصيد أو النزهة أو الملاحة الإرتفاقية داخل الموانئ، أما بالنسبة لهذه الصناعة فهي صناعة لازالت ناشئة لم تبلغ أشدها بعد<sup>5</sup>.

وتثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه فوق أعلى سارينتها، والعلم دليل مادي واضح على الجنسية ولا بد أن ترفع السفينة علمها إذ أن السفينة التي تعبر البحار دون علم يدل على جنسيتها تعتبر قرصانا، ولكن العلم

1- العربي الرميلى، المرجع السابق، ص51.

2- علي بوحجيلة ، المرجع السابق، ص54.

3- انظر الملحق.

4- العربي الرميلى، المرجع السابق، ص52.

5- علي بوحجيلة ، المرجع السابق، ص54.



ليس إلا دليل ظاهر فمن المتصور أن ترفع السفينة علما زائفا لسبب أو لآخر أو لا يكون لها الحق في رفعه وقد يؤذن للسفينة في رفع علم غير العلم الذي تخوله إياها جنسيتها ولذلك يكون إثبات السفينة بالسند الذي تصدره السلطات المختصة في الدولة التابعة لها بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية<sup>1</sup>.

---

1-حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص18.

### المبحث الثاني: أشخاص السفينة.

تعتبر السفينة الوسيلة الرئيسية لممارسة النشاط البحري من استغلال و ملاحه و غيرها ، و السفينة كأداة ميكانيكية لا يمكن أن تؤدي وظيفتها في الاستغلال ما لم يقم أشخاص معينون بإدارتها<sup>1</sup>، كما نجد ان نشاط الملاحة يعتمد بالدرجة الأولى على عنصر بشري، و بالتالي يقتضي وجود أشخاص يديرون عمليات الملاحة و الاستثمار البحري<sup>2</sup> باعتبار انه لا يتم الاستغلال البحري للسفينة بغيرهم ، و يطلق على هؤلاء أشخاص الملاحة البحرية و هم: المالك المجهز و المجهز و الريان و الملاحين و غيرهم من الأشخاص<sup>3</sup> و قد قسمنا هذا المبحث الى ثلاثة مطالب تناولنا من خلالها المالك و المجهز(المطلب الأول) الأشخاص البحريون(المطلب الثاني) و الاشخاص البريون(المطلب الثالث).

#### المطلب الأول: مالك السفينة و تجهيزها.

مالك السفينة هو ذلك الشخص الذي يطلب بنائها و تكون له حق ملكيتها بمجرد تسليمها إليه من جانب متعهد البناء، أما المجهز فهو الشخص الذي يقوم بتهيئتها و إعدادها من حيث المعدات و الطاقم من أجل استغلالها البحري و الذي يمكن أن يكون مالك السفينة أو مستأجرها أو شخصا اخر مكلف من قبل المالك.

#### الفرع الأول: مالك السفينة.

نجد أن المشرع الجزائري لم يقدم تعريف لمالك السفينة في القانون البحري إلا أن هناك إجماع على إن مالك السفينة هو الشخص الذي له حق ملكيتها، وهو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة منه. و يتولى تجهيزها و تزويدها بالمؤونة و الوقود و الأدوات اللازمة لملاحتها . ويستخدم الريان و يبرم عقود النقل و يؤمن عليها و يهيئها بوجه الاستغلال البحري و يسمى المالك في هذه الحالة المالك المجهز و هذا هو الوضع السائد<sup>4</sup>.

ترتيب لما تقدم ينبغي عدم الخلط بين صفة المالك والمجهز ، إذ قد يكون المجهز شخصا آخر غير المالك استأجر السفينة من هذا الأخير ليقوم باستقلالها لحسابه الخاص<sup>5</sup> وهو ما سنتناوله في الفرع

1- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص25.

2- WWW .arab-ency.com

3- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 69.

4- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 135.

5- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011 ص 167.

الثاني من هذا المطلب لكن أول سنتطرق للمالك باعتباره المسؤول الأول عن السفينة حيث يعتبر مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع منه شخصياً أو من الربان وتابعيه في حال تأدية وظائفهم أو بمناسبةها سواء كانت أخطاء تقصيرية أو تعاقدية تطبيقاً للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه (المادة 136 من القانون المدني) <sup>1</sup> أو طبقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء باعتباره حارساً للسفينة (المادة 138 من القانون المدني)

#### أولاً- مسؤولية مالك السفينة عن أعماله الشخصية.

يسأل مالك السفينة مسؤولية مطلقة عن أخطاءه الشخصية التي يرتكبها أثناء الرحلة البحرية مسؤولية مدنية، وتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه سواء بالفعل أو بالترك وهذا ما نصت عليه المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1957 حول تحديد مسؤولية ملاك البواخر <sup>2</sup> وكذا المادة 92 من القانون البحري الجزائري <sup>3</sup>، و تكون مسؤولية المالك عن أخطاءه الشخصية مسؤولية غير محدودة إذ يكون مسئولاً عن تعويض الأضرار بكل أمواله باعتبارها ضمان عام لكل الدائنين و في هذه الحالة لا يحق للمالك طلب تحديد مسؤولية عن تعويض الأضرار بمبلغ محدد إذ لا يحق له أن يطلب هذه الميزة أو المنحة القانونية إلا إذا كانت الأضرار الواقعة على الركاب و البضائع بسبب أخطاء التابعين، وهذا ما جاءت به القوانين المختلفة مثل الاتفاقية الدولية لتحديد مسؤولية مالك السفينة 1957 <sup>4</sup> و الاتفاقية الدولية المتعلقة بالدعاوي البحرية لعام 1976 <sup>5</sup>.

والأصل في مسؤولية مالكي السفن أنها مسؤولية مدنية، إلا أن ذلك لا يتعارض مع قيام المسؤولية الجنائية فيترتب على العمل الواحد مسؤولية جنائية و مسؤولية مدنية في آن واحد كالقتل، السرقة،

1- تنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله الضار متى كان واقعا فيه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها".

2- المادة 1 الفقرة 1 من المرسوم رقم 64-174 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية ل18 أوت 1964. الجريدة الرسمية عدد 13 ل10 جوان 1964.

3- انظر المادة 92 من القانون البحري الجزائري.

4- تنص المادة الأولى من الاتفاقية "يمكن لمالك سفينة بحرية أن يحدد مدى مسؤوليته بالمبلغ المعين في المادة 3 من هذه الاتفاقية "

5- تنص المادة الأولى من الاتفاقية "يجوز لمالكي السفن والمنفذين، حسب تعريفهم الوارد أدناه وضع حدود لمسؤوليتهم وفقاً وفقاً لقواعد هذه الاتفاقية إزاء المطالبات المدرجة في المادة 6"

الضرب، السب و القذف، فكل عمل من هذه الأعمال يحدث ضررا بالمجتمع و الفرد في الوقت نفسه فيكون من ارتكب هذا العمل مسؤولا مسؤولية جنائية جزاؤها العقوبة و مسؤولية مدنية جزاؤها التعويض. نجد أيضا أن مالك السفينة مسؤول مسؤولية مطلقة عن الديون الناشئة عن إنقاذ سفينته أو مساعدتها أو مساهمتها في الخسائر المشتركة والديون المستحقة للربان والبحارة وذلك وفقا لنص المادة 94 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

#### ثانيا - مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه:

تستلزم المشروعات الاقتصادية الكبيرة ومنها مشروع الاستغلال البحري في عملية النقل البحري أن يكون فيها متبوع هو المدير أو المسؤول عن المشروع بغية استغلاله ماليا لفائدته، ولا يستطيع أن يمارس ذلك النشاط الاستثماري الكبير إلا بمعاونة أشخاص آخرين لهم من الخبرة والدراية مالا يكون موجودا لدى المستثمر وقد يكون الأخير لا يعرف شيئا من المسائل الفنية والعملية للمشروع ولكنه يعمد إلى تعيين شخص آخر لإدارة المشروع وهو الربان والطاقم البحري، و إن كانت الفئة الأخيرة غالبا ما يختارها الربان لكن ذلك لا يمنع تبعيتهم للمجهز<sup>2</sup>.

تقوم مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه متى قامت علاقة تبعية بينهم مبنية على السلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه التي تثبت تبعية التابع للمتبوع، فعلاقة التبعية مناطها أن يكون للمتبوع سلطة فعلية في إصدار الأوامر إلى التابع في طريقة أداء عمله وفي الرقابة عليه ومحاسبته<sup>3</sup>. يشترط لقيام

1-انظر المادة 94 من القانون البحري الجزائري.

2-خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر1، 2011-2012، ص 283.

3-اخذ بمعيار السلطة الفعلية كل من القضاء المصري و القضاء الجزائري متأثرا بذلك بالقضاء الفرنسي الا أن القضاء المصري يشترط لتحقيق علاقة التبعية ممارسة المتبوع للسلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه المادة 136 ق. م .

كما تنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 10 أكتوبر 1957 عن الديون التي يشملها تحديد مسؤولية المالك و تتمثل في:  
1/ الالتزامات الناجمة عن وفاة أو إصابة أي شخص متى كان الضرر ناشئا عن فعل أو تلف أي مال يوجد على ظهر السفينة.

2/ الالتزامات الناجمة عن وفاة أو إصابة أي شخص متى كان الضرر ناشئا عن فعل أو إهمال أو خطأ أي شخص على ظهر السفينة يكون المالك مسؤولا عنه.

3/ كل التزام يفرضه القانون ويكون متعلقا برفع حطام السفن الغارقة أو الجانحة أو المهجورة وكل التزام ناشئ عن الأضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة.

مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه أن يكون الخطأ قد صدر من طرف التابع حال تأديته لوظيفته، ويستوي

أن يكون قد ارتكب الخطأ تنفيذا لأمر صدر له من المتبوع أو دون علمه رغم معارضته، لذلك نجد أن مالك السفينة مسؤول مطلقا عن أعمال تابعيه البحريين من ربان و طاقم السفينة لذلك يستوجب عليه التعويض كاملا عن كل الأضرار التي يسببها هؤلاء<sup>1</sup>.

ونخلص مما سبق أن تحديد المسؤولية يشمل سائر الالتزامات عن أفعال المالك أو أفعال الربان أو البحارة أو أي تابع يعمل في خدمة السفينة وذلك في مواجهة المسافرين أو أصحاب البضائع أو سلطات الميناء، سواء كانت إصابة بدنية أو كان ضررا ماديا، وسواء وقع الضرر في البحر أو في البر، وبغض النظر عما إذا كان يمكن اعتبار الالتزام ناشئا عن المسؤولية في حراسة السفينة وبالتالي فان المسؤولية مطلقة<sup>2</sup>.

#### الفرع الثاني: مجهز السفينة: ( المواد 571\_ 577 ) Parmateur

ورد تعريفه في كل من المادة 384 و المادة 572 ق.ب.ج ووردت التزاماته و مهامه في مواد اخرى منها المادة 428 ق.ب.ج، يمكن تلخيصها بالقول أن المجهز "كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة و إعدادها الكافي من حيث المعدات و الطاقم من أجل استغلالها البحري، وقد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة أو مستأجرها بالهيكل أو شخصا اخر مكلفا من قبل المالك" ومن صلاحيات المجهز أنه يبرم عقود النقل لأن التجهيز التجاري من الأعمال التجارية<sup>3</sup>.

و يتضح من ذلك أن المجهز هو مستغل السفينة ، على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال البحري، و اذا كان الغالب أن يكون المجهز هو مالك السفينة التي يتولى استغلالها بنفسه إلا أنه ليس هناك ارتباط حتمي بين صفتي المالك و المجهز كما في فرض ايجار السفينة غير مجهزة، إذا أن المستأجر هو الذي ينقل السفينة لحسابه مقابل أداء الأجرة إلى مؤجر السفينة، و هو بالتالي من يتولى إعداد السفينة للرحلات التي يزعم القيام بها فيكتسب وحدة دون المالك

1-كميلة أعراب، دراسة حول مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، دون سنة النشر، ص 6.

2-حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 48.

3- فريد روابح، المرجع السابق، ص 25.

وصف المجهز ، و قد يظهر الوكيل عن مالك السفينة، و يبقى مع ذلك خاضعا لأحكام الخاصة بالمجهز<sup>1</sup>.

و إذا كان المجهز هو الذي يتولى إعداد السفينة و تجهيزها بكل ما هو لازم للقيام بالملاحة البحرية إلا أنه يجب عليه مراعاة ما قد تفرضه القوانين و اللوائح من أحكام و قيود في هذا الشأن نظرا للمخاطر الجسيمة التي قد تتعرض لها السفينة و التي قد نستنتج عنها أضرار بشرية و مادية بالغة. و يترتب على ذلك أنه لا يجوز للمجهز تعيين ربان و ضباط الملاحة و بحارة لا تتوافر فيهم المؤهلات خاصة في تحديد ما يجب توافره في السفينة من اشتراطات خاصة الفنية التي تشترطها هذه الأحكام وكذلك يجب مراعاة الأحكام الخاصة بسلامة السفن ، و يفيد العرف البحري فيما لا يتم تنظيمه بنصوص بتجهيزها سواء على ضوء نوع السفينة و طرازها أو أوجب تخصصها في نقل بضائع محددة أو مدى طول الرحلة التي تزمم القيام بها<sup>2</sup>.

و نظرا لأهمية المجهز في القطاع البحري سندرس أهم الالتزامات التي يتعين عليه القيام بها (أولا) و تحديد مسؤوليته (ثانيا) اتجاه غيره فيما يلي:

#### أولاً: التزاماته:

##### 1- التزام بدفع الأجرة :

اذ يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه، هذا الأجر الذي يتم تحديده في عقد العمل البحري المبرم بينه و بين المجهز، اذ هناك تشريعات تحدد حدا أدنى لا يجوز أن ينزل عنه أجر البحار كما هو الشأن في القانون المصري، و تشريعات لا تشترط أي حد أدنى كالتشريع اللبناني الذي يخضع أجر الملاح للحرية المطلقة للطرفين، فيما يخضعها المشرع الجزائري لأحكام القانون العام<sup>3</sup>.

##### 2- الحماية الاجتماعية للبحار:

بغض النظر عن الأجرة فإن المجهز ملزم بإطعام و ايواء البحار مادام على متن السفينة و كذلك التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار و إعادته إلى الوطن مع التكفل بجميع المصاريف<sup>4</sup>.

1- رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، 1992، ص223ص124.

2- هاني دويدار، المرجع السابق، ص120.

3- مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، السنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص132.

4- أنظر المادة 434، 446، من القانون البحري الجزائري.

### 3\_ إطفام البحار:

يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحارة وإقامته في السفينة دون مقابل، و هذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي في الغالب و السفينة في عرض البحر. و ذلك بتزويده بالمؤونة المجانية حسب طبيعة و مدة الرحلة و التي يجب ان تكون سليمة و بكمية كافية و جيدة و ذات قيمة مغذية و متنوعة بما فيه الكفاية حسب ما ورد في نص المادة 433ق.ب.ج.<sup>1</sup>

### 4\_ التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار:

يلتزم المجهز بعلاج البحار عند إصابته بمرض أو إصابة بدنية، و مبنى هذا الالتزام اعتبارات انسانية مبناها أن البحار يقدم خدمته للسفينة و يتحمل مخاطر الرحلة البحرية، فلا أقل من مشاركة المجهز الازم له على نفقة السفينة. حيث إذا لم تكن السفينة مزودة بطبيب فيجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم و مرفق بتعليمات مفهومة.<sup>2</sup>(م 429 و 445)

5\_ إيواء البحار: وذلك بأن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهياً على شكل مناسب و ذات تهوية و إضاءة و تدفئة و ذلك بنسبة عدد الساكنين ، كما يجب عليه ان يزود كل واحد من افراد الطاقم بوسادة و غطاءين من الصوف و البياض الكامل للسرير و منشفتين و ناموسية( م 439 و 440).<sup>3</sup>

### 6\_ إعادة البحار إلى الوطن، و ترحيله:

حيث يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن و النزول في الميناء الذي أبحر منه إذا اقتضى الأمر إنزال البحار إلى البر أثناء السفر لأي سبب كان، هذا ما تستجوبه المادة 449ق.ب.ج. كما يلتزم أيضا بترحيل البحار الى الميناء الذي قامت منه السفينة عند انقضاء عقد العمل البحري، إن هذا الالتزام مبناه اعتبارات انسانية اذ أنه حرصا على كرامة البحار لا يجوز تركه في بلد أجنبي يتعرض فيه للتشرد أو البطالة، كما أن البحار يشكل جزءا من القوة العاملة ذات الخبرة، و التي يجب إعادتها إلى الوطن للانتفاع بها.<sup>4</sup>

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 183.

2- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 192.

3- محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1978، ص 200.

4- الترحيل لا يقصد به إعادة البحار الى وطنه وانما اعادته الى الميناء لذي تم تعيينه فيه او الى الميناء المتفق عليه وللتفصيل أكثر ارجع الى جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 139.

ثانيا : تحديد مسؤولية المجهز:

على خلاف القواعد العامة في القانون المدني التي تقضي بالمسؤولية المطلقة عن الأخطاء الشخصية و أخطاء التابع أين تكون جميع الذمة المالية للشخص ضامنة للوفاء بالديون ، ففي مجال القانون البحري أخذ القانون الجزائري بمبدأ المسؤولية المحدودة للمجهز في جزء من ذمته المالية في م 92 ق.ب.ج. وذلك في مسائل معينة حددها في المواد 93،96،97،104 كالوفاة و الإصابات البدنية و هلاك البضاعة أو السفينة أو المنشآت . و نظام تحديد المسؤولية يطبق بموجب الم111 ق.ب.ج على كل من مالك السفينة و مستأجرها و المجهز و الريان و أعضاء الطاقم وكل من ينوب عن المالك، و يبرر بضرورة تشجيع استثمار رؤوس الأموال في مجال الاستغلال البحري ، و أن هذا التحديد يسمح لشركة التأمين بمعرفة الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن أن تمنحه للمالك عند وقوع حادث، كما يبرر أيضا بما للريان من سلطات واسعة على السفينة تنعدم معها أحيانا رقابة المالك ذاته . و تحديد المسؤولية إما أن يكون نقديا بتحديد مبلغ جزافي على أساس الحمولة الصافية تنحصر فيه حقوق الدائنين و هو موقف إنجلترا و الجزائر<sup>1</sup>.

المطلب الثاني: الأشخاص البحريون.

يعتمد وجود السفينة في عرض البحر على مجموعة من الأشخاص أو الأموال أو العنصرين معا، فبعيدا عن مالكةا ومجهزها وعن سلطات الدولة يتطلب أن يكون على متنها أشخاص يتعاونون جميعا على تحقيق الغرض الذي خصصت لأجله و هؤلاء هم الريان والبحارة، وتطلق عليهم عادة عدة تسميات نذكر منها " رجال الطاقم البحري " و "أشخاص الملاحة البحرية" أو " العمال البحريون " <sup>2</sup>.

أخذت التشريعات الخاصة بالعمل البحري سواء الدولية منها أو الوطنية على عاتقها مهمة وضع تعريف للعامل البحري فعلى الصعيد الدولي عرفت المادة الأولى من المعاهدة رقم(70) لسنة 1946 الخاصة بالتأمين الاجتماعي للبحارة العامل البحري بقولها " البحارة يشملون جميع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة أو في خدمة أي سفينة تعمل في أعالي البحار وذلك بخلاف السفن

1- فريد روابح، المرجع السابق، ص 25 ص26.

2-علي بوحجيلة ، المرجع السابق، ص 87 .



البحرية<sup>1</sup> ، كما نجد أن المشرع الجزائري بدوره عرف العامل البحري في المادة 384 فقرة 1\_أ منه على انه "يعني رجل البحر أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر". و على العموم سوف نتناول أشخاص الملاحة البحرية كالتالي:

### الفرع الأول: الريان (المواد 580 - 608). Le capitaine du navire.

يلاحظ من التعاريف السابقة أن الريان مشمول بلفظ العامل البحري، ويمثل الريان رئيس الطاقم البحري لان له السلطة العليا على السفينة و على كل من يعمل على متنها، وهذه السلطة تعطيه مركزا قانونيا يميزه عن باقي أفراد الطاقم البحري.<sup>2</sup>

#### أولاً: تعريف الريان.

عرف المادة 384 من القانون البحري الجزائري، الريان بأنه قائد السفينة ورئيس طاقمها وقد خصه المشرع بأحكام تتعلق بكيفية استخدامه و صلاحيته و المسؤوليات التي تقع على عاتقه بموجب المواد من 580\_608 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري.

يعتبر الريان نائبا عن المجهز في رعاية مصالحه التجارية الناشئة خلال الرحلة البحرية و يمثل السلطة العامة على السفينة لبعدها عن نطاق إقليم الدولة، فضلا عن قيامه بإدارة السفينة من النواحي الفنية والإدارية، و يكون الريان في رسالته البحرية وكيلا عن صاحب السفينة، و بالتالي يقوم بأي عمل ضروري لتنفيذ عقد النقل والاعتناء بالبضائع المودعة إليه، لذلك فإن الأعمال التي يقوم بها في حالات الضرورة كإقتراض النقود لصالح السفينة و عقد الاتفاقيات<sup>3</sup>.

1-الاتفاقية الدولية رقم 70 المتعلقة بالتأمين الاجتماعي للبحار لسنة 1946 المصادق عليها من طرف الجزائر في 19/10/1962.

2-علي بوحجيلة ، المرجع السابق، ص 87.

3-عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمدي المركز القانوني للريان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005 ص 09.

ثانيا: تعيين الريان وعزله.

يتولى مجهز السفينة تعيين الريان كقائد للسفينة وذلك حسب نص المادة 575 من القانون البحري الجزائري، إذ تنص على انه "يحق للمجهز تعيين وتولي ريان السفينة"<sup>1</sup> وذلك بموجب عقد شكلي لا مجال لتعديله.

ويكون ريان السفينة مستخدما من مجهزها بناء على عقد عمل، وبذلك فهو تابع له، ويقوم بعمل معين في مقابل اجر معلوم، إلا انه من البديهي جدا أن مجهز السفينة لا يتمتع بحرية مطلقة في تعيين ريان السفينة بل لابد أن يتقيد بشروط التأهيل و الكفاءة اللازمة التي تتطلبها القواعد القانونية و التنظيمية فيمن يعين ريان للسفينة.<sup>2</sup> وكما يكون للمجهز تعيين ريان السفينة فإنه يحق له عزله، وليس للريان مهما كانت مدة عقده حق فسخ العقد أو إبطاله بمشيئته أثناء السفر على عكس المجهز الذي يحق له عزل الريان في أي وقت يشاء.<sup>3</sup>

إلا أن المشرع في المقابل لم يترك الريان المعزول بدون أي حماية، بل منحه الحق في التعويض إذا كان العزل تعسفيا أي دون مبرر أو مقتضى. ويتفق هذا الحكم مع القواعد العامة في الوكالة والتي تلزم الموكل بتعويض الوكيل من الضرر الذي يلحقه من جراء عزله إذا كانت الوكالة بأجر. وتجدر الإشارة إلى أنه إذا توفي الريان أو غاب أو قام أي مانع آخر حال بينه وبين ممارسته لمهامه تولى هذه المهام الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة<sup>4</sup>.

### ثالثا: اختصاصات ريان السفينة.

تنقسم الاختصاصات التي يتمتع بها الريان في مباشرته لعمله إلى اختصاصات فنية واختصاصات كنائب عن مالك أو مجهز السفينة واختصاصات عامة.

#### أ- الاختصاصات الفنية:

ويقصد بها الوظيفة التي تتعلق بقيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها، إذ يجب أن يكون ملما بشكل كامل بالأمور الملاحية بما فيها استعمال الوسائل الملاحية

1- إذا كانت السفينة مملوكة لشخصين أو عدة أشخاص ملكية شائعة فإن حق تعيين الريان يكون لمدير الشيوخ البحري، و ألا وجب مراعاة الأغلبية اللازمة لكل قرار يخص استغلال السفينة المملوكة ملكية شائعة.

2-المادة 580 من القانون البحري الجزائري.

3- سهير الجندي، محمد قرياش، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الرابعة، جامعة دمشق، 2017، ص61.

4-محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص226 ( أيضا المادة 582 من القانون البحري الجزائري).

الحديثة المساعدة، وغير ذلك من أمور فنية لازمة لحسن إدارة السفينة والتي يستقل فيها ولا يسمح للمجهز بالتدخل فيها، بل ويرفض كل أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية ويبطل شرط المجهز الذي يقيد به الريان في أداء وظيفته الفنية التي يجب أن يمارسها بكفاءة وحسب الأصول الفنية المتبعة في إدارة السفينة<sup>1</sup>.

يلتزم الريان بالتواجد على متن السفينة منذ بداية الرحلة إلى غاية وصول السفينة إلى ميناء الوصول باستثناء الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض مقبولة اعتيادياً، ومتى أبحرت السفينة يلتزم الريان بإدارة الرحلة البحرية على الوجه الذي يضمن إتمامها وفقاً لتعليمات المجهز، وتتعلق هذه التعليمات بتحديد ميناء الوصول وموانئ رسو السفينة وذلك خط سير الرحلة الواجب اتباعه. ولا يجوز للريان أن يحيد عن هذا الخط إلا في حالات الضرورة كحدوث خلل في آلات السفينة، أو تجنباً لخطر بحري طبيعي كعاصفة شديدة تهدد سلام السفينة ومن عليها من مسافرين والشحنة، أو الفرار من عدو، أو لإنزال أحد أفراد الطاقم للعلاج إذا كانت حالته سيئة وتتطلب سلامته إنزاله للعلاج فوراً<sup>2</sup>.

#### ب- اختصاصات الريان المتعلقة باستغلال السفينة (الوظيفة التجارية).

تقوم الوظيفة التجارية لريان السفينة على أساس تنفيذ تعليمات المجهز فيما يتعلق باستلام البضاعة من الشاحن في ميناء القيام والإشراف على رفعها والمحافظة عليها في عهدته، وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول مع إثبات ذلك بالوثائق، ويجوز له اقتراض الأموال بضمان الحمولة أو السفينة من أجل تمويل المصاريف اللازمة للرحلة البحرية ويسهر على حماية مصالح ذوي الحق على الحمولة، وهنا يخضع لأوامر المجهز ولا يجوز له مخالفتها وذلك طبقاً للمادة 586 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>. وفي مباشرة الريان لاختصاصاته التجارية يقوم ببعض الأعمال القانونية نيابة عن المجهز وهو يعد في هذه الحالة نائباً قانونياً لهذا الأخير، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة مثل تعيين البحارة

1- عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 177.

- تقاضي أعمال القرصنة تعدّ ضرباً من ضروب الدفاع الشرعي، وقد أباح القانون في هذه الحالة رفع علم مغاير أو تغيير المسار للسفينة لتقاضي وقوعها في الأسر، وقد نظمتها قواعد القانون البحري رغم أنّ ذلك يعد جريمة منصوص عليها في القانون.

2- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 230.

3- فريد روابح، ص 28.

وعزلهم، وإبرام العقود الضرورية واتخاذ كل التدابير النافعة لأجل الرحلة البحرية كإصلاح أي عطب يصيب السفينة وشراء المؤن والأغذية اللازمة.<sup>1</sup>

وعلاوة على ذلك يتولى الريان تمثيل المجهز أمام القضاء خارج الأمكنة التي يقع فيها المركز الرئيسي لهذا الأخير أو أحد فروع المؤسسة، وذلك حينما يقوم نزاع يخص السفينة أو الرحلة البحرية ما لم يعين المجهز ممثلاً آخر له<sup>2</sup>. وذلك حسب المادة 538 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>.

### ج - اختصاصات الريان كممثل للسلطة العامة.

يكون ريان السفينة المتواجدة في عرض البحر ممثلاً للسلطة العامة لبعدها عن إقليم الدولة، حيث أنّ القانون يمنح الريان سلطة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق لتعذر إخضاع السفينة لسلطة غير سلطته، ويعتبر الريان في مباشرته لهذه الاختصاصات ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة. فلريان السفينة اتخاذ جميع الإجراءات على كل الموجودين عليها والتي يقتضيها حفظ النظام العام، وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة، ويعتبر الريان مساعد للنائب العام في إجراء وظائف الضبط القضائي، وله بهذا الوصف أن يقوم بضبط الجرائم التي ترتكب على

1- محمد السيد الفقي، المرجع سابق، ص 233.

2- علي بوحجيلة، المرجع سابق، ص 92.

3- كما أعطى القانون سلطات استثنائية للريان تتمثل فيما يلي:

- أن يبيع البضائع إذا تعذر الحصول على قرض، ويحاسب أصحابها بحسب السعر الراجح لذات البضاعة في مكان وتاريخ الوصول.

- أن يبيع السفينة ذاتها

ولكن أداء هذه الصلاحيات الاستثنائية مقيدة بشروط هي:

- أن تطرأ حاجة السفينة للمال في أثناء السفر.

- عدم وجود المجهز أو وكيله في ذلك المكان الذي نشأت فيه تلك الحاجة.

- ألا يبيع البضاعة المشحونة إلا إذا تعذر الحصول على القرض أو حصل على قرض غير كاف، وعدم معارضة أصحابها، فلهؤلاء المطالبة بتفريغها تجنباً لبيعها أو رهنها على أن يدفعوا الأجرة المستحقة بذمتهم المالية وهذا يتطلب من الريان إخطارهم وترتيبه مدة معقولة لاستلام جوابهم ويترك تحديدها للظروف التي أحاطت بالسفينة، ولو حصل البيع فلا بد أن يكون بالمزاد العلني القضائي.

ظهر السفينة، وأن يتولى التحقيق فيها (المادة 456 القانون البحري) ويقوم الريان بوظائف الأحوال المدنية لتسجيل الولادات والوفيات التي تحدث أثناء السفر (المادة 596 القانون البحري)، وإن كان له بعض من اختصاصات السلطة العامة هذا لا يجعل منه موظف عموميا بل يظل تابعا وهذه للمجهز<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: البحارة (384-567) les Marins.

يسمّون كذلك رجال البحر أو طاقم السفينة، و هم حسب les homme au sang salé, Montor Arnaud عرفتهم المادة 384 من القانون البحري بأنهم "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر"، فبالإضافة للريان كرجل بحر، هناك أيضا المهندسين البحريين وضباط الملاحة والضباط الإداريين، طاقم اللاسلكي وطبيب السفينة والمرشد أثناء الرحلة إن كان موجودا على ظهر السفينة، وسائر من يقوم بالخدمة العامة كعمال الصيانة والنظافة والمطبخ، وتقسمهم المادة 411 من القانون البحري بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة.<sup>2</sup> و البحارة تابعون في عملهم للمجهز بموجب عقد عمل بحري<sup>3</sup>، الذي ينتهي بفسخه أو بانتهاء الرحلة، أو مدة العقد أو وفاة البحار أو طرده.

### أولا: الشروط اللازم توافرها في الطاقم.

وردت الشروط اللازم توافرها في كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ضمن الباب الثاني من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري في المادة 386 منه وتتمثل في:

#### 1- شروط تتعلق بشخص البحار.

كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة:

✓ شرط السن: بأن يكون بالغا الثامنة عشرة من عمره على الأقل، أما بالنسبة للحد الأقصى لسن البحار فإن القرار الوزاري المؤرخ في 16 ماي 1966 المعدل والمتمم بالقرار الوزاري المؤرخ في 15/07/1982 المحدد لسن المترشحين لمهنتي بحار أو عون الخدمة الوطنية ينص في المادة الأولى منه " السن

1- عيسى إبراهيم الشيزاوي، مهام واختصاصات ريان السفينة، مدونة عمان القانونية، منشور في 29/04/2011.

2- نظرا لاتساع مهام والتزامات الريان فإن مسؤوليته واسعة، فمن الناحية المدنية هو مسئول اتجاه المجهز مسؤولية عقدية، واتجاه الغير مسؤولية تقديرية، وذلك طبق المادة 608 من القانون البحري إما على أساس المسؤولية الشخصية أو على أساس مسؤولية المتبوع، أما من الناحية الجنائية فيكون مسئولا عن الجرائم التي يتسبب أو يساهم فيها فيتعرض لعقوبات قد تصل للإعدام حسب المادة 481 من القانون البحري الجزائري، أو السجن المؤبد بموجب نص المادة 479 ق ب، أو السجن المؤقت يصل حتى 20 سنة المادة 499 ق ب

3- أنظر الملحق.

الأقصى للمترشحين لمهنتي بحار أو عون الخدمة العامة ، سواء تعلق الأمر بتسجيل أو إعادة تسجيل البحار هي بلوغ سن 38 سنة، ويمكن تمديده إلى 55 سن بموجب قرار وزاري للوزير المكلف بالبحري إذا تعلق الأمر بإعادة التسجيل"<sup>1</sup>.

✓ شرط الجنسية الجزائرية: تنص المادة 413 من ق ب "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. ويجوز للوزير المكلف بالتجارة البحرية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم، أو ترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية"

✓ شرط اللياقة البدنية: تنص المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 على أنه "يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية، لممارسة مهنة بحار، طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما"<sup>2</sup>

وقد حدد القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/1 شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة بحرية على متن السفينة في المادة 2 منه "يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يتمتع بصحة كاملة، وأن يكون خالياً من جميع الأمراض أو الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجزاً عن الملاحة..."

## 2- الشروط المتعلقة بمؤهلاته المهنية (الكفاية الفنية).

تشتت القوانين البحرية توافر خبرات ومؤهلات مؤيدة بشهادات معينة لممارسة مهنة العمل البحري على متن السفينة، فالمجهز ليس له الحرية المطلقة في اختيار الطاقم البحري بل لابد من توفر شروط متعلقة بالشهادات المهنية المعينة لكل صنف من العاملين، لذلك يترتب على استخدام أشخاص لا يحملون الشهادات المطلوبة للعمل على متن السفينة عدم صلاحيتها للملاحة البحرية.<sup>3</sup>

وقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 2002/04/16 الذي يحدد الشهادات، وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها على ضوء الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن

1- زهور فليسي، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، دون سنة نشر، ص 34.

2- المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري.

3- رائد صيوان عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، دراسة مقارنة، جامعة البصرة، العراق، دون سنة نشر، ص 14.

1978/07/07 والمعدلة في 1995 التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-88، وحددت

شروط الحصول على الشهادات وذلك بتحديد المؤهلات المطلوبة لكل نوع من الملاحة.<sup>1</sup>

### ثانيا: حقوق والتزامات البحارة.

وردت التزامات البحار في الفصل الثاني القسم الأول من الباب المخصص لرجال البحر في المادة رقم

415 من القانون الجزائري. وبالتالي يمكن أن نتعرض لأهمها:

- أن يؤدي بنفس العمل المتفق عليه ضمن نطاق العناية المطلوبة وتحت سلطة الريان وإشرافه.
- أن يكرّس من نشاطه وعمله لخدمة السفينة، ولا يجوز أن يشحن فيها أي بضاعة لحسابه الخاص دون إذن المجهز، وإلا فيعد مسؤولا عن جميع الأضرار التي تتحملها السفينة من جراء ذلك.
- أن يقوم بجميع الأعمال الإضافية التي يأمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة، أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، كما يجب عليه المشاركة في عملية إنقاذ السفن الأخرى والأشخاص المشرفين على الغرق.
- الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه والحفاظ عليها، حيث يتحمل المسؤولية في حالة أصابها ضرر بخطأ منه.
- مراعاة الأساليب المحددة في عمله لتفادي حوادث العمل بقدر الإمكان.
- أن يقوم خارج أوقات عمله وبدون أن يتقاضى أجرا إضافيا بترتيب حجرته وملحقاتها وأمتعة نومه....<sup>2</sup>

كما له التزامات، له في المقابل حقوق يلتزم بها المجهز:

يقع على عاتق رب العمل أربعة التزامات رئيسية يأتي في طليعتها التزامه بدفع الأجر المقرر للبحار. ونظرا للطبيعة الخاصة للعمل البحري الذي يقتضي من البحار الابتعاد عن موطنه يكون رب العمل ملتزما بإيوائه وغذائه، كما يلتزم بعلاجه وإعادته إلى موطنه.<sup>3</sup> كما له الحق في تعويض على كفاءته المهنية، وعلى الحوادث المهنية. وله حق مصاريف الدفن والتعويض عن الوفاة.<sup>4</sup>

1- زهور فليسي ، المرجع سابق، ص 51 ص52.

2- سامية مخلوف ، المرجع السابق، ص 70.

3- هاني دويدار، مرجع السابق، ص 155.

4- أنظر المواد 428 - 432 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثالث: المرشد.

المرشد هو ذلك الشخص الذي يدل ريان السفينة على خط السير الواجب إتباعه لدى الدخول إلى الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه، وترجع العلة في تقرير نظام الإرشاد إلى أنّ الموانئ عادة تحوي العديد من العوائق الطبيعية والصناعية من صخور وشعاب أو حطام السفن الغارقة أو منشآت فنية متعددة، التي تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق. فضلا عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة مما يتطلب أن يستعين الريان بالمرشد لإمامه بالميناء وعوائقه ومسالكه.<sup>1</sup>

أولاً: تعريفه.

عرّفت المادة 1 من تعليمات الموانئ رقم (1) لسنة 1998 في الفقرة (9) المرشد بقولها "هو الشخص المعين من دائرة، ومصروح له ممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرافق ومناطق الإرشاد كافة". كما عرفه بعض فقهاء القانون على أنه "شخص يقوم بإرشاد ريان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبه الارتطام بصخور أو أبنية فيحفظ السفينة كما يحفظ المباني في الميناء من الحوادث".

ويمكن مما تقدم أن نعرف المرشد بأنه موظف تعيينه الموانئ يقوم بتوجيه السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء، وتحركها داخل القنوات الملاحية. ويكون عند قيامه بعمله الإرشاد تابعا مؤقتا لمجهز السفينة ويعمل تحت رقابة ريانها.<sup>2</sup>

ثانياً: شروط تعيين المرشد البحري.

تعتبر مهمة الإرشاد مهنة دقيقة، تتطلب كفاءة وخبرة بحرية، لهذا فإن جميع التشريعات البحرية في الدول المختلفة تطلب فيمن يباشر هذه المهنة توفر شروط صحية وفنية وخبرات ومؤهلات تحددها القوانين واللوائح، مع وجود بعض الاختلافات في هذه الشروط من تشريع دولة إلى أخرى وذلك حسب درجة التشديد في الشروط المفروضة على المرشحين، إلا أن في الغالب هي الشروط اللازم توفرها في الريابنة وضباط الملاحة البحرية.<sup>3</sup>

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 277.

2- عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء، العدد الأول، سنة 2009، ص 5.

3- عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون أعمال، جامعة الجزائر، 2008-2009، ص 27.



## 1- الشروط المهنية.

نجد أن القانون البحري الجزائري لم يتكلم على الشروط المهنية للمرشدين وبالمقابل ترك تنظيمها للمرسوم التنفيذي رقم 15-08 حيث جاءت المادة 11 منه بمجموعة من المؤهلات المهنية الواجب توفرها في المرشد وهي على النحو التالي:

- حيازة شهادة كفاءة ريان على متن سفينة تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن أو شهادة القوات البحرية معترف بها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، ويمكن لحائزي شهادة ريان ثاني على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن.

- ممارسة وظائف ريان خلال 24 شهرا على الأقل، وريان ثان خلال 48 شهرا على الأقل على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو الغير محدودة، أو 10 سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها 60 متر فما فوق.

- متابعة تدريب بنجاح بصفة مرشح مرشد مدته 12 شهرا على الأقل لريان و 36 شهرا على الأقل لريان ثان تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني، أو مدرب معين لهذا الغرض وفقا لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.<sup>1</sup>

المشرع الجزائري ركز في تحديده للمؤهلات المهنية للمرشدين على الجانب التقني والتكوين، دون النظر إلى جوانب أخرى كالجنسية التي لم تدرج كشرط، لكن بالرجوع للمادة 181 من القانون البحري تجدها تنص على أنه لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية الجزائرية من ممارسة نشاط الإرشاد أو الصيد أو القطر في المياه الجزائرية وفق القواعد الخاصة في كل ميناء بموجب قرار تصدره السلطات المختصة.<sup>2</sup>

## 2- نظام الاعتماد كشرط للدخول في نشاط الإرشاد:

جاءت شروط التعيين بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المعدل والمتمم بالأمر 15-08 وذلك

1- المرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 المعدل والمتمم للمرسوم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006

الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ الجزائرية، عدد 3، سنة 2015.

2- حسين منصوري ، النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2014/2015، ص 21.

حسب التأهيل المهني لهم، حيث نصت على الشرط الأساسي لهذا التأهيل وهو الحصول على الاعتماد<sup>1</sup>، وقد نصت المادة 12 من المرسوم الجهة التي تمنح الاعتماد، وهو الوزير المكلف بالبحرية التجارية للمرشدين الذي بإمكانه تفويض هذا العمل لإدارة الميناء، كتفويضه مثلاً للمدير العام لمؤسسة الميناء. كما تضمن هذا المرسوم شروط الحصول على الاعتماد فبالإضافة للشروط المنصوص عليها في المادة 11 من القانون 08-15 لكي يتم اعتماد المرشح لأن يكون مرشد يجب أن يقدم طلب وتقوم الهيئة المستخدمة بإيداعه لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية مرفقا بالوثائق التالية:

- نسخة من شهادة الميلاد.

- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية لا يتجاوز إصدارها 3 أشهر.

- نسخة مطابقة للأصل لشهادة كفاءة كريان أو شهادة معادلة.

- شهادة عمل تثبت خمس سنوات خبرة مهنية على الأقل بصفة ريان أو ريان ثاني على متن السفن التي تقوم بملاحة محدودة أو غير محدودة، أو عشر سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها 60 متر فما فوق.

- شهادة متابعة التدريب المنصوص عليها في المادة 11.

- شهادة طبية تسلّمها المراكز المعتمدة، تثبت أن صاحب الطلب يستوفي التأهيل المهني<sup>2</sup>. وعلاوة على ذلك فإن المترشح بعد قبول الطلب، يخضع لعملية تقييم المعارف النظرية والكفاءات التطبيقية بحضور لجنة خاصة معتمدة من طرف الوزير المكلف بالبحرية، وعلى أساس هذا التقييم يتم منح الاعتماد أو رفض منحه<sup>3</sup>.

**ثالثاً: القواعد القانونية للتنفيذ وأنظمة المسؤولية.**

لقد تناولت الاتفاقية الخاصة بأنظمة الموانئ البحرية والمنعقدة في جنيف عام 1923 موضوع الإرشاد، واحتفظت لكل دولة من الدول المتعاقدة بحقها في تنظيم الإرشاد البحري كما تشاء، وقررت أن كل دولة حرة في فرض الإرشاد الإلزامي بشرط أن تخضع رسوم الإرشاد لمبدأ المساواة الواردة في المادة 2 من الاتفاقية<sup>4</sup>.

1- أنظر الملحق.

2- المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 08-15.

3- عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 30.

4- عقيل فاضل حمد الدهان، مرجع سابق، ص 05.

نجد المشرع الجزائري في المادة 172 من القانون البحري قد نص على "الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء".<sup>1</sup>

فالريان يحتاج لتوجيهات ومساعدة وإرشادات نتيجة لتزايد الصعوبات والمخاطر التي قد يترتب عليها وقوع حوادث مما يستدعي وجود مرشدا إلى جانبه وذلك بحسب المادة 171 من ق ب ج، وبالتالي تنشأ علاقة بين المرشد والريان باعتباره ممثل للمجهز يترتب عليها التزامات في ذمة كل منهما:

### 1- التزامات المرشد وحقوقه.

نص عليها القانون البحري الجزائري في المادة 176 من القانون البحري:

- تبدأ التزامات المرشد بحضوره أمام السفينة أو صعوده على متنها، ويتمثل الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرشد هو توجيه الريان توجيها صحيحا بتقديم المعلومة السليمة عن مسلك الميناء وعن خط السير الذي يتعين إتباعه لدى الدخول والخروج أو المرور بالقناة، فهو ملزم بتلبية النداء بمجرد رؤيته للإشارة الدولية نهارا (pr) أو رؤيته للضوء المتقطع أو إشارة (pt) بالمورس الضوئي ليلا، وأن لا يتأخر في ذلك إلا إذا حالت الظروف الجوية هنا يمكن استثناء تقديم الإرشاد بأي وسيلة اتصال عن بعد. يلتزم المرشد بأن يسارع إلى نجدة السفن المهددة بالخطر سواء كلف بذلك أو لم يكلف به، إلا إذا وجدت ظروف قاهرة تحول دون ذلك. فالمادة 176 فقرة 2 من القانون البحري تلزم المرشد بأن يتخلى عن أي خدمة لتقديم خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها.

- الالتزام بأوامر الريان خلال فترة الإرشاد.

- الالتزام بارتداء الزي الرسمي عند تنفيذ عملية الإرشاد.<sup>2</sup>

1- نصت المادة 178 على الاستثناءات التالية:

\* تعفى السفن الآتية من اجبارية الإرشاد وهي:

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

- سفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية أقل من 100 طن.

- سفن ذات الدافع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ وداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.

- سفن المنارات والعلامات.

2- عقيل فاضل، المرجع السابق، ص 9.

## 2- التزامات الريان:

بما أن المجهز لا يتواجد أثناء إبرام الاتفاق فإن المرشد يرتبط أثناء العملية مع الريان باعتباره نائباً للمجهز ومنه تتمثل التزاماته اتجاه المرشد في :

- الالتزام بطلب المرشد والاستعانة بالمتقدم أولاً، حيث حرصت القوانين المختلفة المنظمة للإرشاد على النص أن كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد عليها قبل دخولها منطقة الميناء أو خروجها منه أن ترفع ساريتها الخاصة بطلب المرشد أو أن يقوم بطلبه لاسلكياً.

- الالتزام بتسهيل المهمة ودفع المقابل وذلك حسب نص المادة 175 "يجب على الريان تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومدّه بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن، وعند الانتهاء من عملية الإرشاد يلتزم الريان بنفس الواجبات المذكورة أعلاه بالنسبة لإنزال المرشد".

- أما الالتزام بدفع المقابل يقع على عاتق المجهز و إن كان الفقه والتشريع أحياناً يتحدث عن التزام الريان بدفع مقابل الإرشاد وذلك على أساس أن الريان نائباً للمجهز.

- التزام الريان بقيادة السفينة وأن لا يتخلى عن القيادة تاركاً السيطرة للمرشد لأن مهمة المرشد تقتصر على تقديم المعلومات فقط.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: الأشخاص البريون:

تلتزم الملاحة البحرية بنظائر جهود مشتركة، فمن هذه الجهود تستلزم من مقدميها العمل على متن السفينة كطاقمها و على رأسه ربانها و جهود أخرى لا يستلزم من مقدميها العمل على متنها فمحل عملهم هو على البر و عادة يكون في الميناء، و لهذا جاءت تسميتهم بالأشخاص البريون للملاحة البحرية تمييزاً لهم عن الأشخاص البحرية للملاحة البحرية<sup>2</sup>

و بالرجوع إلى التقنين البحري، و بالخصوص في الكتاب الثاني الذي أسماه "الاستغلال التجاري للسفينة" نجد أنه في الباب الأول من هذا الكتاب و تحت عنوان "التجهيز" خصص فصل ثالث منه لأعوان النقل البحري في الجزائر و أطلق عليهم اسم مساعدو التجهيز les auxiliaires l'armeme وقد

1- عائشة طويسات، مرجع سابق، ص 61.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، المملكة الاردنية، عمان، 2004، ص96.

حصرهم المشرع في ثلاثة أشخاص و هم: أمين السفينة (الفرع الأول)، أمين الحمولة (الفرع الثاني) السمسار البحري ( الفرع الثالث)، و بالتالي سنتناول هؤلاء الأشخاص تباعا بالدراسة دون أن نقتصر على الأشخاص الذي ذكرهم التقنين، بل نضيف إليهم شخص اخر و هو مقاول الشحن(الفرع الرابع)<sup>1</sup>.

الفرع الأول: أمين السفينة ( وكيل السفينة) المواد (609-620) consignataire du navire :

أولاً: تعريفه:

أو كما يسمى بوكيل السفينة، فالناقل البحري لا يكون قد أتم تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري إلا اذا قام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول ، و الأصل و كما جرى في القديم أن الريان بوصفه ممثلاً للناقل يقوم بتسليم البضاعة، و لكن مع التطور و ظهور السفن الضخمة و الناقلات العملاقة، جرى العمل على أن يقوم المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد إليه بعمليات تسلّم البضاعة من الريان و حراستها و المحافظة عليها و تسليمها لأصحابها و تحصيل الأجرة، و قد يتعدى الأمر إلى تكليفه برعاية شؤون السفينة، و يطلق عليه أحيانا "الوكيل البحري" l'agent maritime ، حيث ذهب المشرع الجزائري في المادة 609 من القانون البحري إلى اعتباره إما شخصا طبيعيا أو معنويا يلتزم بمقابل أجر، عند وجود و كالة من المجهز أو من الريان على غرار بعض التشريعات العربية التي لا تركز إلا على المجهز و هذا من أجل القيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و كذا العمليات المرتبطة برسو السفينة في الميناء<sup>2</sup>، فتجدر الإشارة من خلال المادة المشار إليها أعلاه، أن المجهز أو الريان يرتبط بوكيل السفينة، بمقتضى عقد رسمي "وكالة" و هو عقد أمانة السفينة لأنه يدخل ضمن عقود الائتمان السنة(06) التي تنص عليها المادة 376 من قانون العقوبات الجزائري<sup>3</sup>.

ثانيا: التزامات وكيل السفينة و مسؤولياته:

أ: التزاماته :

يتولى أمين السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة و الرحلة البحرية، فيتوجب عليه استلام البضائع من الريان و المحافظة عليها قبل أن يقوم بتسليمها إلى المرسل اليه، كما و يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة بالنسبة لمعاينة البضاعة قبل استلامها ، فاذا قرر و جود نقص أو تلف بالبضائع

1- عزالدين القمراوي، أعوان النقل البحري، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013، ص 49.

2- المرجع نفسه، ص 50.

3- محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 279.

المشحونة، فان اقراره هذا يلزم المجهز كما لو كان صادرا منه شخصيا، كما يقوم بتجهيز السفينة بالمؤن و المعدات و الوقود اللازمة لإتمام الرحلة<sup>1</sup>.

و قد حدد القانون البحري الجزائري مهام و كيل السفينة في نصين : أولهما هو نص المادة 609 الذي أورد أن و كيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الريان و ثانيهما هو نص المادة 610 الذي أورد فيه أنه يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسلم البضائع لشحنها عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول و بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز، و على ذلك فإن مهام و التزامات و كيل السفينة تحددها لنا نصوص القانون و ما قد يشتمل عليه العقد أو يجري به العرف. و هذه المهام و تلك الالتزامات تحصل في القيام بالأعمال القانونية المعتادة و اللازمة للسفينة طوال الرحلة، كشرء المؤن و الوقود و قطع الغيار و التعاقد على إجراء الإصلاحات و قبض أجرة النقل من المرسل إليه متى كانت مستحقة عند الوصول كما توضحه الفقرة الثانية من المادة 614 من القانون البحري<sup>2</sup>.

#### ب: مسؤولياته:

وفقا لنظام مسؤولية وكيل السفينة فان وكيل السفينة يسأل في مواجهة المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ و كالتة، فهو وكيل مأجور و عليه أن يبذل في تنفيذ و كالتة عناية الرجل المعتاد أما في مواجهة الغير فلا يسأل و كيل السفينة في مواجهة الشاحنين أو المرسل إليهم عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف اذا كان قد تسلمها لشحنها أو البضائع التي يتولى تفريغها لتسليمها لأصحابها إلا اذا كان ذلك راجعا لخطئه الشخصي أو خطأ تابعيه<sup>3</sup>.

حيث أشار المشرع الجزائري الى ذلك في المادة 617 من القانون البحري، اذ صرح " يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام" و لكن لم يبين المشرع طبيعة المسؤولية ، اذ صرح " يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام العام" و لكن لم يبين المشرع طبيعة المسؤولية، فوكيل السفينة يعتبر مسؤولا قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن

1- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 157.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 62 ص 63.

3- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 255.

العقد المبرم بينهما، أما في مواجهة الغير فيكون مسؤولاً مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها أو عدم المحافظة عليها و هي في حوزته، ففي الغالب ما هو مستقر عليه فقها و قضاء، ان وكيل السفينة يعتبر غير مسؤول شخصيا عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أثناء النقل أو بسبب خطأ المجهز أو الربان<sup>1</sup>.

**الفرع الثاني: أمين الحمولة ( وكيل الحمولة) المواد (621-630) consignataire de la cargaison:**  
أولاً: تعريفه:

قد يلجأ المرسل إليه إلى شخص متخصص للقيام نيابة عنه بكافة الأعمال المادية و القانونية المتعلقة باستلام البضائع و يسمى هذا الشخص بوكيل الحمولة أو أمين الحمولة و قد نصت المادة 621 على أن وكيل الحمولة " هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع اذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليه"، و غالبا ما يحصل أن يجمع شخص واحد بين صفتي أمين السفينة و أمين الحمولة يكون ممثلاً للمجهز و للمرسل إليه في نفس الوقت، خاصة بالفرضية التي يتم فيها التسليم تحت الروافع<sup>2</sup>.

و تعود فائدة وجود أمين الحمولة، عندما لا يتمكن مالك البضاعة من الحضور لاستلام البضاعة من الربان أما لعدم وجود الوقت، إما لعدم وجود الوقت الكافي لديه أو إما لعدم توافر الخبرة لديه في استلام وفحص البضاعة، و لهذا يعتبر دور أمين الحمولة ذو فائدة تعود بالنفع لأصحاب البضائع و حتى الربان نفسه، لأن الأخير يستفاد حتما من وجود أمين الحمولة لتوفير الوقت الازم عند الوصول و جعل البضاعة في عمدة أمين الحمولة و لا يشترط أن ينوب عن عدد من الأشخاص، يعهدون إليه مهمة استلام البضائع نيابة عنهم<sup>3</sup>.

1- عز الدين القمرابي، المرجع السابق، ص 52 .

2- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 157.

3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة، الأردن، 2011، ص 87.

ثانيا: التزامات أمين الحمولة و مسؤولياته:

ا: التزاماته:

يلتزم وكيل الحمولة عند استلامه البضاعة، بدفع أجرة نقلها إذا كانت مستحقة عند الوصول ، كما يقع عليه واجب المحافظة على البضاعة و حراستها و أخيرا تسليمها إلى المرسل اليه و هذا الأخير يلتزم بدفع الأجر المتفق عليه الى وكيل الحمولة في حالة عدم الاتفاق، يحدد الأجر طبقا لعرف الميناء و هذا حسبما تراه المادة 625 من القانون البحري، و أكثر من ذلك المشرع الجزائري تكلم على مبالغ العمليات المعتادة و الضرورية في المادة 626 من القانون البحري فقصده المصروفات التي أنفقها و وكيل الحمولة في القيام بمهمته لحساب المرسل إليه كمصروفات التخزين و الرسوم الجمركية و نفقات التحفظات<sup>1</sup>. و قد اهتمت المادة 146 بوجه من أوجه العناية الواجبة على وكيل الحمولة و هي قيامه بالإجراءات والتدابير التي استلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وواجه المشرع إهمال وكيل الحمولة في أداء هذا الواجب و عدم الإخطار عما يكون بالبضاعة من هلاك أو تلف عند استلامه لها بقرينة افتراض فيها أن الوكيل قد تسلم البضاعة بالحالة و الكمية المذكورتين في وثيقة الشحن ، و لم يجر إثبات عكس هذه القرينة في مواجهة صاحب الشأن، في حين أجاز ذلك في العلاقة بين وكيل الحمولة و الناقل. كما أنه لا يلزم وكيل الحمولة برفع الدعوى على الناقل<sup>2</sup>.

ب: مسؤولياته

يسأل و وكيل الحمولة في مواجهة أصحاب البضائع، عن إخلاله الشخصي في تنفيذ و كالتة ومسؤوليته، هي مسؤولية تعاقدية، فهو يسأل عن إخلاله بتنفيذ التزام من الالتزامات التي يفرضها عليه العقد، كما إذا سلم البضائع دون التحقق من سلامتها أو كميتها أو إذا لم يحافظ على حقوق المرسل إليهم و ذلك برفع الدعاوى على الناقل في مواعيدها مثلا ، كما يسأل أيضا عن خطأ تابعيه<sup>3</sup>. ووفقا لنص المادة 627 من القانون البحري فإن وكيل الحمولة يسأل عن خطئه و خطأ تابعيه، و هو خطأ واجب الإثبات، كما يلتزم بتعويض كامل الضرر و على ذلك فإن إخلال وكيل الحمولة بأي من الالتزامات المفروضة عليه يجعله مسؤولا عن تعويض المرسل إليه عما أصابه من ضرر. و جزاء إهمال

1- عز الدين القمراوي، المرجع السابق، ص 54.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 68 .

3- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 201.



و كيل الحمولة في إخطار الناقل بالهلاك أو التلف بالبضاعة في حالة وجود أي منهما إذا لم يسطع المرسل إليه دحض قرينة التسليم المطابق التي تترتب على تخلف الإخطار هو أن يكون وكيل الحمولة مسؤولاً عن الأضرار التي لا يتسنى له إثبات انها قد حصلت قبل استلامه البضاعة<sup>1</sup>.

الفرع الثالث: السمسار البحري (المواد 631-638) le courtier maritime:

أولاً: تعريفه:

السمسار البحري هو وسيط يتدخل بين أطراف العقود البحرية للتقريب بينهم ذلك أن الاستثمار البحري متنوع النواحي، حيث بات من الصعب في أحيان كثيرة إبرام عقود بيع و شراء السفن أو تأجيرها أو إبرام عقود النقل البحري للبضائع أو عقود التأمين دون تدخل وسيط، أو ما يطلق عليه في العمل السمسار البحري، حيث نظم القانون الجزائري عمل السمسار البحري في المواد من 631 إلى 638 منه والسمسار حسب المادة 631 هو " كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب و كالة بالعمل كوسيط للإبرام عقود لشراء السفن و بيعها و عقود الاستئجار و النقل البحري و العقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية"<sup>2</sup>.

فبعبارة أخرى السمسار البحري يحاول التقريب بين البائع و المشتري في عقد بيع السفينة، و بين المؤمن و المؤمن له في عقد التأمين البحري، و بين الناقل و الشاحن في عقد النقل البحري، نظير نسبة مئوية من الثمن، في حالة البيع أو الأجرة، و يحدد أجر السمسار البحري من الخدمات التي يقوم بها ويستحق هذا الأجر من الطرف الذي فوضه، و يعين العقد هذا الأجر أو يعينه الميناء<sup>3</sup>.

ثانياً: مهمة السمسار:

إن المهمة الرئيسية للسمسار هي التقريب بين وجهات نظر أطراف العقد المراد إبرامه، فلا يصح أن يكون السمسار طرفاً في هذا العقد بأي صفة، سواء كان أصيلاً أم وكيلاً و عليه، لا يكون السمسار مسؤولاً عن إبرام العقد بنفسه، ولا عن تنفيذه، إلا إذا تم النص على ذلك في عقد السمسرة و السمسار لا يعمل إلا بناء على تفويض من الطرفين أو من احدهما على الأقل و هذا ما نصت عليه المادة 634 من القانون البحري الجزائري، و مع ذلك، فقد يعهد الأطراف إلى السمسار بمهام أخرى قانونية أو بأعمال

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص70.

2- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص21.

3- عز الدين القمراوي، المرجع السابق، ص 55.

مادية، ومن أمثلة الأعمال القانونية أن يقوم أحد أطراف العقد في توكيل السمسار في إبرام العقد نيابة عنه، و من أمثلة الأعمال المادية أن يعهد الأطراف الى السمسار بترجمة سند الشحن أو مشاركة الايجار، أو إنهاء بعض الإجراءات الإدارية للصفقة<sup>1</sup>.

ثالثاً: حقوق السمسار البحري و مسؤولياته:

أ - : حقوقه :

يستحق السمسار البحري أجرا في مقابل ما يؤديه للأطراف من خدمات و هو ما يطلق عليه في العمل عمولة السمسرة حسب المادة 635 ق.ب.ج. و غالبا ما يتم الاتفاق على تحديد هذه العمولة والذي يتمثل عادة في نسبة مئوية من قيمة الصفقة التي توسط في إبرامها كنسبة من أجرة النقل أو قسط التأمين أو ثمن بيع السفينة فإذا لم يحدد الاتفاق نسبة العمولة، فإن القاضي هو الذي يتولى تحديدها على ضوء العرف البحري و ما بذله السمسار من جهد و قيمة الصفقة التي توسط فيها ، و يكون الطرف الذي عهد إلى السمسار بالبحث عن عميل هو الملتزم بدفع قيمة عمولة السمسار، و قد يلتزم بها أيضا الطرفان. و على أي الأحوال، فإن السمسار لا يستحق أجرته أو عمولته إلا عند نجاح وساطته في إبرام الصفقة و طبقا للمساعي و الجهود التي بذلها وعليه، إذا نجح السمسار في اثبات أن عدم اتمام الصفقة لا يعود إلى خطأ منه، و إنما الى خطأ من وسطه، فهنا يجوز للسمسار الرجوع على العميل بالتعويض ويستحق السمسار عمولته بغض النظر عن تنفيذ العقد<sup>2</sup>.

ب : مسؤولياته:

لا يسأل السمسار البحري إلا عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة، كما أنه إذا أخفى معلومات جوهرية عن مجهز السفينة، غير أنه لا يعتبر طرفا في العقد الذي يبرم بواسطته و لا يكون مسؤولا عن تنفيذه إلا اذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة<sup>3</sup>. بحيث تحكم مسؤولية السمسار البحري باعتباره وسيط بالعمل بالوكالة المادة 633 من القانون البحري الجزائري فهي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صلاحيات و طبقا لبنود التعليمات المدونة

1- جلال و فاء محمدين، المرجع السابق، ص212.

2- المرجع نفسه، ص213.

3- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص163.

بالوكالة و معنى ذلك أن يكون السمسار البحري مسؤولاً قبل الموكل عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه و هو خطأ واجب الإثبات و مسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الضرر<sup>1</sup>.

الفرع الرابع: مقاول الشحن و التفريغ (وكيل الشحنة) **consignataire de la cargaison**:

أولاً: تعريفه:

إذا كان مجهز السفينة يستعين بوكيل السفينة ليتولى عنه العديد من الأعباء القانونية و المادية ومن بينها ما يتعلق بتنفيذ عقود النقل البحري فان المرسل إليه قد يستعين هو الآخر بشخص متخصص يتولى عنه الأعباء القانونية و المادية المتعلقة باستلام البضاعة التي تم نقلها بحرا هذا الشخص هو وكيل الشحنة<sup>2</sup> ومنه فان وكيل الشحنة هو الشخص الذي يتولى شحن البضاعة أو تفريغها من السفينة مستعينا من ذلك بعمال متخصصين من عمال الموانئ و أدوات خاصة من الصنادل و البراطيم و الأوناش وغيرها من الآلات . بحيث يرتبط مقاول الشحن و التفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال بعقد مقاوله يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر<sup>3</sup>.

و ما يلاحظ أنه لا يعتبر مقاول الشحن و التفريغ ناقلا بحريا حتى و لو قام بعملية النقل بالمواعين أو بالصنادل بين مكان رسو السفينة و بين رصيف الميناء<sup>4</sup>.

ثانياً: التزاماته:

إن مهمة مقاول الشحن و التفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع في السفينة و تفريغها منها ، فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة و تسليمها للمرسل إليه إلا أنه متى عهد المرسل إليه إلى مقاول التفريغ باستلام البضاعة و سلمه سند الشحن فإنه تكون له في هذه الحال إلى جانب صفته كمقاول تفريغ صفة " أمين الحمولة" و بذلك يصبح وكيلاً عن المرسل إليه في الاستلام<sup>5</sup>.

1- أنظر المادة 633 من القانون البحري الجزائري.

2- هاني دويدار، المرجع السابق، ص172.

3- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص259.

4- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص161.

5- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص259.

و قد نصت المادة 148 من القانون البحري المصري على الأعمال التي يقوم بها مفاوض الشحن والتفريغ بقولها "يقوم المفاوض البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها و يجوز أن يعهد إلى المفاوض البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة"<sup>1</sup> و اذا كانت مهمة مفاوض الشحن و التفريغ قاصرة من حيث المبدأ على القيام بالأعمال المادية المتعلقة بالشحن و التفريغ، فلقد درجة العادة في مرافئ البحر المتوسط أن يقدم هؤلاء بكافة الأعمال القانونية المرتبطة بهذه العملية كاستلام البضائع و فحصها و المحافظة عليها إلى أن يتم تسليمها للمرسل إليه<sup>2</sup>.

### ثالثاً: مسؤولياته:

يقع على عاتق الشاحن من حيث المبدأ القيام بعملية الشحن بينما يتولى التفريغ المرسل إليه، و لذلك يتولى إبرام العقد مع مفاوض الشحن، أو الشاحن أو المرسل إليه، كما من المتصور أن يقوم بهذه المهمة أمين الحمولة بصفته وكيلا عن المرسل إليه. و بالتالي فان المفاوض يكون مسؤولاً اتجاه الشاحن أو المرسل إليه بحسب الحالة، عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء الشحن أو التفريغ، ما لم يقدّم الدليل على أن الهلاك أو التلف يعود لفعل الناقل البحري. و حتى في الحالة التي يقوم فيها الريان بالتعاقد مع مفاوض الشحن و التفريغ، كما جرت العادة على النص في سندات الشحن على قيامه بذلك فتبقى مسؤولية مفاوض الشحن و التفريغ مباشرة إزاء الشاحن أو المرسل إليه لأن الريان يعتبر وكيلا يتعاقد لحسابهما<sup>3</sup>.

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 215.

2- محمد نعيم علوة، المرجع السابق، ص 161 ص 162.

3- المرجع نفسه، ص 162.

### المبحث الثالث: مراقبة وإدارة السفينة:

تخضع الملاحة البحرية لنظام إداري حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن و الملاحة البحرية، بحسبان أن سلامة السفينة أمر مهم تتكفل به الدولة وتم التصنيف الإداري لنظام الملاحة البحرية بحسب الغرض منها وهي الملاحة التجارية وملاحة الصيد البحري وملاحة النزهة مع تحديد مناطق ممارسة الملاحة البحرية و مناطق الصيد البحري على أن تكون حدود المناطق موضوع قرار تصدره الجهات الإدارية البحرية المختصة فضلا عن تأمين هذه الملاحة وابتداء يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل في احدى الموانئ الجزائرية لضمان أمن و سلامة ممارسة السفينة لأي نشاط بحري و بالتالي يشمل النظام الإداري للسفينة المطالب التالية:

المطلب الأول: تسجيل السفينة

المطلب الثاني: أوراق السفينة

المطلب الثالث: رقابة الدولة على السفن

### المطلب الأول: تسجيل السفن

تلتزم كافة التشريعات البحرية بوجوب تسجيل السفن في سجلات خاصة، لما يترتب عليه من بسط رقابة الدولة على السفن الوطنية و التحقق من شروط جنسيتها و كفاءة الاشهار اللازم لعلم الكافة بما يرد عليها من تصرفات تهم كل من يتعامل من الغير مع مالها ليضطلع بمعرفتها و الوقوف عليها فضلا عن تحديد ذاتيتها بتدوين كافة البيانات المتعلقة بها في سجل السفن.<sup>1</sup>

حيث تخضع عملية تسجيل السفن<sup>2</sup> في الجزائر للمواد 34 إلى المواد 48 حسب ما ورد في القانون البحري الجزائري وهو إلزامي من اختصاص السلطة الإدارية البحرية بحيث تهدف عملية تسجيل السفينة إلى إحصاء السفن وكذا تحديد الجنسية مما يمكن الدولة من كفاءة الرقابة و الإشراف الإداري عليها بالإضافة إلى أن سجلات السفن تدرج في بيانات متعلقة بكل سفينة على نحو يحدد ذاتها ويؤشر على كل ما يرد على السفينة من تصرفات قد تعترض القانون البحري لأحكام تسجيل السفن.<sup>3</sup>

1- العربي الرميلي، المرجع السابق، ص73.

2- انظر الملحق.

3 - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 30 ص31.

ولأهمية نظام التسجيل في إطار دراستنا هذه فإن ثمة نقاط هامة متعلقة بهذا الشأن تستدعي التعرض لها ولو بصورة موجزة وتتمثل في الفروع التالية:

الفرع الأول: السفن الخاضعة للتسجيل

الفرع الثاني: إجراءات التسجيل

الفرع الثالث: قيد الحقوق و التصرفات التي ترد على السفينة

الفرع الرابع : آثار التسجيل

الفرع الأول: السفن الخاضعة للتسجيل.

إن المشرع الجزائري أوجب تسجيل كل السفن أي السفن التي تقوم بالملاحة البحرية حسب الشرح السابق، غير أن البعض من هذه التشريعات يستثني صراحة السفن الشراعية المخصصة للصيد وسفن النزهة ذات الحمولة المحددة<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه لم يتعرض لمضامين مفصلة في هذا الشأن واكتفى كغالبية التشريعات البحرية بالتأكيد على القواعد العامة ، حيث جاء بنص المادة 34 من القانون البحري الحالي أنه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة ...." ويفهم من هذه الصياغة أنها بدأت بكلمة يجب، حيث نجد المقابل باللغة فرنسية les navires algériens doivent être inscrits جاءت في صورة إلزام السفن بالتسجيل<sup>2</sup> و يترتب على ذلك ما يلي<sup>3</sup>:

✓ حتمية التسجيل على كل السفينة مملوكة كلها للجزائريين أو لشركة جزائرية جميع الشركاء فيها جزائريون.

✓ أن جميع السفن الجزائرية تخضع للتسجيل سواء كانت تقوم بالملاحة الساحلية أو بالملاحة في أعالي البحار و سواء كانت سفن تجارية أو سفن صيد أو نزهة وهذا الحكم يستخلص من

1- مثلا الفقرة 2 من المادة 1 من قانون تسجيل السفن المصري لعام 1949 الذي يستثني من التسجيل السفن الشراعية المخصصة لصيد وسفن النزهة ذات الحمولة المحدودة.

2- عودة بومعزة، المرجع السابق ، ص 71.

3- العربي الرميلي، المرجع السابق، ص74.

عبارات المادة 34 السالفة الذكر، والتي تفرض التسجيل على كافة السفن دون اعتبار لغرض ملاحظتها.

ولا يرد على ذلك استثناء ماعدا ما جاءت به المادة 19 من نفس القانون والتي تنص على "...تتميز السفن البالغة عشر وحدات من الحمولة الإجمالية برقم ، فضلا عن ذلك أن يكون لها اسم ويمنح هذا الاسم أو يغير وفقا لأحكام المادة 16 من نفس القانون " أما الاستثناءات التي يمكن أن ترد فإن المادة 48 تؤكد بأنه "تحدد كفيات مسك دفتر التسجيل الجزائري للسفن من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

### الفرع الثاني: إجراءات التسجيل

تلجأ السلطة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل السفن الجزائرية الى نص المادة 44 من القانون البحري الجزائري "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه و الوثائق المقدمة ، و تسجل الضمانات العينية و الأعباء الأخرى التي تحملها السفينة و كذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة و الحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنية وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات " مشتملا على البيانات التالية<sup>1</sup>:

- رقم تسلسل السجل و تاريخ قيد السفينة.
- عناصر شخصية السفينة.
- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة و اذا وجد عدة مالكين شركاء ادرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- سند ملكية السفينة و السند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت إذا كانت مستغلة من قبل شخص اخر غير مالكة.

1- انظر المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

• التأمينات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
- سبب و تاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

مع الملاحظة أن كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير اذا تم تسجيله وهذا الدفتر عام فلكل شخص أن يطلب الحصول على شهادة مشتملة على البيانات الواردة فيه<sup>1</sup> وذلك بنص المادة 43 من القانون البحري الجزائري التي تقرر على أنه "يكون دفتر التسجيل السفن في متناول الجمهور و يستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد او خلاصات عن سجل السفينة "

ويرفق بالطلب جميع المستندات و الوثائق، و بوجه خاص تلك التي تثبت ملكية السفينة و الجنسية الجزائرية بما في ذلك في شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت تابعة له وتحفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات و الوثائق المقدمة أو صورها الرسمية، وفي هذا الصدد، يتم تخصيص صفحة او أكثر لكل سفينة لتدوين البيانات المقدمة للجهة الإدارية البحرية المختصة و هو ما يعني أن نظام تسجيل السفن نظام عيني مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل بحيث يمكن التعرف على كل ما يتعلق بها بمجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة و التصرفات التي ترد عليها<sup>2</sup>.

و اذا كان شراء السفينة في الخارج فإنه يتعين على مالك السفينة الحصول على شهادة التسجيل مؤقتة من ميناء التسجيل ( المادة 50 من ق.ب.ج) و لا يجوز تسجيل سفينة ملك لجزائري الجنسية على دفتر التسجيل أجنبي للسفن إلا بعد شطبها وعلى مالك السفينة كتابة اسم السفينة على مقدمها من الجانبين بحروف ظاهرة بلون مختلف عن لون السفينة و ميناء تسجيلها بذات الحروف في المؤخرة وحفر رقم تسجيل السفينة و حمولتها<sup>3</sup>.

1- هاني دويدار، المرجع السابق، ص63.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص35.

3- انظر المادة 47 من القانون البحري الجزائري.



و حتى يكون سجل السفينة مطابقا لحالتها أوجبت المادة 36 قانون بحري على مالك السفينة أو تجهزها أو ربان السفينة أن يسارع إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل بالكتابة بأي تغير في البيانات الواردة في سجل السفن، و يؤشر بهذا التغيير في السجل و كذلك في شهادة التسجيل التي يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فوراً إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها الى احدى الموانئ ، ليتولى المكتب الذي قام بالتأشير ، إذا لم يكن هو المكتب الذي تم فيه التسجيل، أن يبلغ بهذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن<sup>1</sup>.

ومجمل القول، تعد شهادة تسجيل السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة ، وسندا رسميا على ملكية السفينة و السجل الصادق لحالة السفينة ، سواء فيما يتعلق بتعيينها تعيينا كافيا يتضمن اسمها واسم مالكه و حمولتها ، أو فيما يتعلق بما يكون عليها من حقوق ، ولا يعد تسجيل السفن إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة السفن، بل هو وسيلة لإشهار التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة حتى تكون نافذة بالنسبة للغير بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ في مكتب التسجيل المختص وان مرتبة التسجيل تكون حسب أسبقية القيد في هذا السجل ، يعني ذلك أن ذلك التصرف يكون صحيحا بين أطرافه ويرتب اثاره القانونية حتى ولو لم يتم تسجيله إلا انه لا ينفذ في مواجهة الغير إلا بتسجيله ، مثل الرهن أو الحجز<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: قيد التصرفات و الحقوق الواردة على السفينة:

يلعب تسجيل السفينة دورا هاما في تحقيق العلانية في المواد البحرية، فقد أفاد المشرع من عناصر تعيين ذاتية السفينة في إقامة نظام سجل السفن ، و أوجب قيد التصرفات والحقوق الواردة على السفينة في الصحيفة المخصصة لها، إذ يعد سجل السفن سجلا عينيا فإن الاطلاع على الصفحة المخصصة للسفينة يسمح للكافة بمعرفة كل ما يتعلق بالسفينة من حقوق واردة عليها أو تصرفات تمت في شأنها<sup>3</sup>.  
وسنعرض للحقوق و التصرفات الواجب قيدها و لكيفية إجراء القيد.

1- انظر المادة 36 من القانون بحري جزائري.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص35.

3- هاني دويدار، المرجع السابق، ص66.

أولاً: الحقوق و التصرفات الواجب قيدها: وهي كالآتي<sup>1</sup>:

أ\_ تسجيل المعاملات المتعلقة بالحقوق العينية على السفينة: بمعنى أن لا يكون للاتفاقات و العقود بعوض أو بدون عوض و للأحكام القضائية القطعية، وبوجه عام كل عمل غايته إنشاء أو إفراغ أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على سفينة مسجلة ، لا يكون له مفعول حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل.

و يكتسب الحق في تسجيل الحقوق العينية الواقع على السفن بقوة الاتفاق أو العقد أو الأحكام أو الأعمال المذكورة سابقاً.

ب \_ القيد الاحتياطي: لكل من يدعي حقاً على سفينة مسجلة أن يطلب قيدها احتياطياً في صحيفة السفينة في سجل السفن ، وهذا الطلب يجب أن يقترن بقرار رئيس المحكمة ، و يحدد تاريخ طلب القيد الاحتياطي رتبة القيد لاحقاً له، و ينقضي أثر القيد الاحتياطي بانقضاء مهلة شهر بعد تاريخ القيد ويشطب القيد حكماً إذا لم تقدم دعوى قضائية تذكر في دفتر التسجيل خلال هذا الشهر

ج\_ تسجيل طلبات تنفيذ الحجز و الحكم: هي طلبات تنفيذ الحجز الواقع على سفينة و تنفيذ الحكم القطعي بواسطة دائرة الإجراء إلى مدير الميناء ، ليصار إلى تسجيل هذه الطلبات في صحيفة السفينة كما تسجل الدعاوى العينية في دفتر التسجيل بعد أن يتلقى مدير الميناء الاستدعاء الخاص بالدعوى مؤشراً عليه من ديوان المحكمة التي قدم لها هذا الاستدعاء ويتم التبليغ بجهود الطرف صاحب العلاقة.

هـ\_ تسجيل الحق العيني بعد وفاة المتصرف: إذا ترتب على سفينة حق عيني أنشئ بين الأحياء و طلب تسجيله بعد الوفاة المتصرف به، فإن لمدير الميناء إجابة هذا الطلب بعد إبراز المستند الذي يسمح بالتسجيل أو طلب وقع عليه المتصرف بالحق، على أن يكون توقيعه مصادقاً عليه في الحالتين ، أما إذا كان التوقيع غير مصادق عليه، وكان هناك اعتراض من الورثة، فإن التسجيل في هذه الحالة تقرره السلطة القضائية.

ثانياً: كيفية إجراء القيد:

يجري قيد التصرفات بالاتفاق بين مالك السفينة ومن اكتسب منه حقاً يجب قيده، ويكون ذلك أمام رئيس الميناء الذي يحرر محضراً بذلك أو أمام الكاتب العدل الذي يحرر الصك الرسمي ثم يبلغ إلى رئيس الميناء أما إذا كان طالب القيد يستند إلى القانون أو إلى حكم حاز حجية الشيء المقضي به، أو

1- عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 80 ص 81.

إلى صك يخوله حق القيام بالتسجيل وحده فإنه لا يكون هناك محل للاتفاق المشار إليه أعلاه، وعلى رئيس الميناء أن يتخذ سجلا يوميا يثبت فيه بالأرقام المسلسلة و بالتتابع التصريحات و المستندات المقدمة له، و يسلم طالب القيد إشعارا بالتسليم يذكر فيه رقم السجل اليومي المسجل فيه تصريحه و رقم و تاريخ التسجيل في هذا السجل (م35ق.ب.ج) و يحدد تاريخ القيد أفضلية الحقوق المسجلة. و إذا كانت الطلبات المتعلقة بسفينة واحدة مقدمة في يوم واحد. تكون الأفضلية بساعة إيداع الطلب، أما إذا قدمت الطلبات في وقت واحد فيكون لها مرتبة واحدة، و يراعي أنه متى تبين عدم وجود الحق المقيد أو عدم صحته و جب شطب القيد ، و يثبت ذلك إما بموجب أو أي حكم اكتسب حجية الشيء المقضي فيه و يجب شطب القيد كذلك في حالة سقوط الحق ، و يتبع في شأن الشطب إجراءات التسجيل السابق عرضها (م37ق.ب.ج) و يدون في صحيفة و يؤرخه رئيس الميناء و يوقعه مع ذكر أسباب الشطب<sup>1</sup>.

#### الفرع الرابع: اثار التسجيل:

للتسجيل اثار هامة يمكن حصرها كالآتي<sup>2</sup>:

**أولاً:** أن التسجيل يمكن السفينة بالقيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها و التمتع بحمايتها و الاستفادة بالمزايا المقررة للسفن الوطنية وهذا حسب الشرح السابق و تضمن القانون البحري الجزائري مواد في هذا الشأن حيث جاءت المادة 27 من القانون البحري الجزائري لتؤكد بأن "...الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية..." هذا و أن المادة 29 من نفس القانون ربطت حصول السفينة على الجنسية بتسجيلها، حيث نصت على أنه "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة"

**ثانياً:** إن شهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها و تحديد ذاتيتها فهي سجل لحالتها المدنية كما أن شهادة التسجيل تعد دليلا على ملكية السفينة والتي ترفق بطلب التسجيل ، بالرغم من أن هذا السند يمكن إثبات عكسه كما أنها أيضا ،أي شهادة التسجيل كدليل لحمولة السفينة...الخ.

1- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 67 ص 68.

2- العربي الرميلي، المرجع السابق، ص 78.

ثالثاً: إن لتسجيل السفينة دور هام و ذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات وما يتقلها من رهون و حوز و لهذا جاءت المادة 44 قانون بحري السابقة الذكر لتؤكد على الخصوص "... وتسجل الضمانات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة ..."

أما المادة 45 من نفس القانون تعرضت لأثار القانونية للبيانات المتضمنة بالمادة 44 السابقة الذكر حيث تنص على أن "كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله" هذا ومن الأثار التي تترتب على التسجيل ضمناً، ولو أن المشرع الجزائري جاء صريحاً بشأنها وفقاً للمادتين 46 و 47، حيث جاء بالمادة 46 أنه "... لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه..."

في حين جاءت المادة 47 مؤكدة على الحالة العكسية بالنص على أنه: "لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن"

#### المطلب الثاني: أوراق السفينة:

لا بد لكل سفينة من وثائق رسمية تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات من جهة أخرى .

فبعدما تستكمل السفينة وتستجيب لكل الشروط و الأمور التي تجعل منها سفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا و على متنها أوراق خاصة بها، بل إن هذه الوثائق ضرورية حتى و هي راسية بالميناء فتكون محل علاقات قانونية متشابكة ما بين أصحاب الصلة فيها من الدولة التي تحمل السفينة علمها و البحارة الذين على متنها و المتعاملين معها من مسافرين و شاحنين و مؤمنين أطراف فيها، مما يستوجب أن تحمل السفينة ما يثبت وفائها بالتزاماتها التي توجبها تلك العلاقات و هذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق ، لذلك يستلزم القانون أن يحتفظ الريان على ظهر السفينة بأوراق و مستندات معينة و ذلك حتى يتييسر إشراف السلطات المختصة بالرقابة عليها و يسهل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تتخللها<sup>1</sup>.

و في هذا الصدد يمكننا التعرف على أهم هذه الأوراق المصاحبة للسفينة (الفرع الأول) و الإشراف و الرقابة على هذه الأوراق ( الفرع الثاني).

1- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص 34 ص 35.

الفرع الأول: الأوراق المصاحبة للسفينة:

لقد أوجب المشرع الجزائري ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز وثائق تسمح للريان بإبراز هوية السفينة حيث جاءت المادة 189 من ق.ب.ج لتؤكد على أنه "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

شهادة الجنسية ، دفتر البحارة ، رخصة او بطاقة المرور "

بالإضافة إلى شهادات السلامة، و سنعرض لهذه الشهادات بشيء من التفصيل على النحو التالي:

أولاً: شهادة الملاحة:

1\_ أهم الشهادات الملاحة:

أ: شهادة الجنسية: يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتماؤها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن.

جاءت المادة 29 من ق.ب.ج. و ربطت حصول السفينة على الجنسية الجزائرية من خلال تسجيلها حيث نصت على أنه: " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة" فشهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها و تحديد ذاتيتها، فهي سجل حالتها المدنية كما أنها تعد دليلاً على ملكية السفينة التي ترفق بطلب التسجيل إلى جانب كل البيانات التي تضمنتها المادة 35 من ق.ب.ج.

ب: دفتر البحارة: دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفاً من رجال البحر<sup>1</sup>.

و من بين السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة هي السفن المخصصة للملاحة التجارية الملاحة المساعدة و ملاحة الصيد حسب المادة 162 من ذات القانون و كذا السفن التي تقوم بملاحة النزهة و يوجد على متنها رجال البحر. يتضح من نص هتين المادتين أن دفتر البحارة هو شهادة ملاحة تسلّم للسفن الواردة في المادة المذكورة أعلاه شرط أن يوجد على متنها رجال البحر الذين يمتنون هذه الحرفة<sup>2</sup>.

1-انظر المادة 191 من القانون البحري الجزائري.

2- أنظر المادة 192 من القانون البحري الجزائري.

ج: رخصة أو بطاقة المرور:

\_ رخصة المرور: هي شهادة ملاحية ممنوحة من الجهة الإدارية البحرية المختصة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية و المعينة خصيصا لمصلحة عمومية، اذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحة<sup>1</sup>.

\_ بطاقة المرور: هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي لها طاقم مأجور، قد تكون البطاقة فردية أو جماعية<sup>2</sup>.

يلاحظ أن هذه الشهادة تسلم بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة و بعد دفع رسوم الملاحة لمدة سنة واحدة. ثم يجب تجديدها عند انتهائها باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعنية لملاحة الارتفاق، و في حالة نزع التجهيز خلال هذه الفترة يجب ايداع شهادة الملاحة لدى السلطة الادارية البحرية التابعة لميناء نزع التجهيز<sup>3</sup>.

بالإضافة للوثائق المذكورة سابقا، نصت المادة 200 من ق.ب.ج. على أنه يتعين على السفن أن تحمل على متنها الوثائق التالية:

ا: شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة.

ب: شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا.

ج: الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة

د: دفتر السفينة الذي يجب:

\* أن يرقم و يؤشر عليه من قبل السلطة الادارية البحرية و يكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر.

ز: جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

كما نصت المادة 208 على أنه: " يكون لدفتر السفينة و يوميات الماكينة و الراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث و الظروف المدرجة فيها و ذلك حتى ثبوت العكس "

1- انظر المادة 193 من القانون البحري الجزائري.

2- انظر المادة 194 من القانون البحري الجزائري.

3- انظر المادة 197،198 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا شهادة السلامة:

1\_ أهم شهادات السلامة:

نصت المادة 246 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية برخص و شهادات السلامة و خاصة فيما يتعلق ب:

\_ سلامة السفن التي تنقل المسافرين

\_ بناء السفن

\_ معدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية \_اللاسلكية لسفن الحمولة".

كما يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من احدى شهادات السلامة المذكورة في المادة 246 شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها و تقدم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الادارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق و الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش<sup>1</sup>.

**الفرع الثاني: الإشراف و الرقابة على أوراق السفينة:**

أوجب المشرع الجزائري على ربانة السفن حمل الوثائق الخاصة بالسفن التي تتمتع بجنسيتها والتي تختلف ملاحتها باختلاف أنواع السفن و هذه الوثائق ذكرتها الم 189 أعلاه و ذلك من أجل ابراز هوية السفينة ، حتى يتسنى لهم تيسير الإشراف و رقابة السلطات المختصة عليها و يسهل تحديد ذاتية السفينة و من المهام التي تجعل رقابة الربان بشكل أوضح قيامهم بقيادة السفينة و إدارتها و الإشراف على الرحلة، اتخاذهم قرار الإبحار بنفسهم بعد الحصول على رخصة الملاحة من السلطة الإدارية البحرية ويقومون بالكشف على السفينة قبل انطلاقها و التأكد من حالتها الجيدة<sup>2</sup>، و رص السفن و تنظيم البضائع كما يلتزمون بحمل جميع الوثائق و المستندات الخاصة بالسفينة و مراقبتها كوثائق ذاتية السفينة و دفتر البحارة و سندات الشحن و الإيجار و قائمة البضاعة و الوثائق الجمركية و دفتر يوميات السفينة كما

1- أنظر المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

2- انظر المادة 589،591 من القانون البحري الجزائري.

يسهرون على الإنقاذ البحري أو الإسعاف البحري عند حدوث أضرار جسيمة مع المحافظة على الوثائق اللازمة التي تخص السفينة<sup>1</sup>.

و هذا ما نصت عليه المادة 602 ف 2 " يكون الريان اخر من يترك السفينة مع السهر بحدود إمكانية على إنقاذ الأوراق الموجودة على متن السفينة و دفتر السفينة و يومياتها و يومية الماكينة و الأشياء القيمة المعهود بها إليه، أما إذا لم يمتلك الريان لمثل هذه الأعمال فإنه حسب المادة 486" يعاقب بالحبس من شهرين إلى 6 اشهر كل ريان سفينة اضطر لترك سفينته أثناء الرحلة و لم يكن الأخير على متنها أو الذي في حالة الخطر و قبل ترك سفينته يهمل :

\*تنظيم إنقاذ الطاقم و الريان

\*إنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة و كذا الأشياء و البضائع الثمينة"

**المطلب الثالث: رقابة الدولة على السفن:**

السفينة نظام كائن بذاته، يشكل مجتمع مستقل لضخامة حجمها و حملها عدد كبير من الركاب و البحارة فلا بد من المحافظة عليهم و حمايتهم من المخاطر التي قد تعترضهم و هم في عرض البحر<sup>2</sup>. و تأتي هذه المحافظة بعد حصولهم على التراخيص الملاحية حسب نوع الملاحة ، و ذلك بالتحقق من القواعد و الشروط اللازمة لضمان سلامة السفينة كصلاحيتها للملاحة البحرية و صلاحية الطاقم الموجود عليها<sup>3</sup>.

و ما يبرر تدخل الدولة في مراقبة السفن عوامل عديدة أهمها: أن السفينة التي تحمل علم دولة ما يعتبر كأنها شخص من رعاياها ومن جهة ثانية فإن السفينة وطنية\_ أجنبية تدخل إلى حدود الدولة فإن من حق هذه الدولة أن تراقب كل السفن التي تتجول في حدود سلطانها المكاني هذا بالإضافة إلى عوامل أخرى تتعلق بالصحة العامة و الأمن العام و الأمور المالية و الاقتصادية<sup>4</sup>.

1-انظر المادة 603-604 من القانون البحري الجزائري.

2- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص102.

3- انظر المادة 248 من القانون البحري الجزائري.

4- العربي الرميلى ، المرجع السابق، ص81.



و بالتالي فإنه من أجل الرقابة الدقيقة و لضمان سلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحر و الصحة و صلاحية السكن و ظروف العمل على متن السفينة، يستدعي الأمر أن نتعرض إلى النقاط التالية: المنشآت البحرية الخاضعة لقانون سلامة السفن (الفرع الأول) و التراخيص الملاحية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المنشآت البحرية الخاضعة لقانون سلامة السفن:

تقضي أحكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بسلامة السفن وجوب حصول السفن البحرية على شهادات الملاحة تسلم من قبل السلطات الإدارية البحرية قبل أن تبدأ بالإبحار، هذه الشهادات تكون حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، و تعتبر المحافظة على سلامة الأرواح على السفينة أمرا تتكفل به الدولة و لهذا الغرض تحرص الدولة على ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن و سلامة الملاحة البحرية، فالرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة القيام بالرحلة و بالتالي فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية لابد من توافر الشروط المقررة لذلك و هي: أن تكون صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسبيا و صالحة للاستخدام الذي خصصت له على أن تحدد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية و ذلك بواسطة الطرق النظامية (م 224 من ق.ب.ج). ووفقا لأحكام المادة 222 المتضمنة سلامة الملاحة البحرية من القانون البحري الجزائري فإنها توجب على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تتوفر فيها شروط خاصة بسلامة و أمن الملاحة ، من حيث التجهيز و البناء و الآلات، و الوسائل الخاصة بالإشارات ، و الإنقاذ و إخماد الحريق فضلا عن الطفو و الثبات و خطوط الشحن و أجزاء الدفع و القيادة و عدد أفراد الطاقم البحري و أهليتهم المهنية ، إلى جانب الشروط المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة، و سلامة الأرواح في البحار قبل الحصول على الترخيص. و إذا لم تكن السفينة حاملة لذلك الترخيص بالملاحة فيفترض أنها غير صالحة للملاحة إلى أن تثبت العكس.

و في هذا الصدد، تخضع كل سفينة إلى تفتيش و معاينات قبل وضع السفينة في الخدمة و يحدد الوزير المكلف بالتجارة البحرية هذا الاجراء ( م 228 من ق.ب.ج ) الذي يشمل على الفحص الكامل للسفينة داخلي و خارجي، و هو تفتيش دوري يجري كل سنة أو سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة الغاية من ذلك التحقق من أن السفينة تستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح و لمتطلبات الأمن النظامية<sup>1</sup>.

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 38 ص 39.

و من أجل الرقابة الدقيقة و الصارمة على السفن تنشأ لجنة مركزية للسلامة إلى جانب لجان محلية للتفتيش.

• **اللجنة المركزية للسلامة:** تجتمع اللجنة المركزية للأمن بمقر المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ و تتولى مهمة الموافقة على مخططات بناء السفن أو إعادة تأسيس السفن و التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز اخر يتعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي و الطعن ضد القرارات التي تصدرها اللجان المحلية للتفتيش فضلا عن التحقيقات الادارية و التقنية التي تقوم بها اثر كل حادث يقع للسفن في البحر و يتحمل رسم معاينة السفينة من قبل اللجنة المركزية ملك للسفينة أو المجهز غير المالك للسفينة. و في هذا الصدد قد يقع حادث لسفينة أجنبية في المياه الخاضعة لاختصاص القضاء الجزائري فان السلطة البحرية الجزائرية تتولى إخطار فورا دولة ترقيم السفينة و تبلغها بكافة المعلومات التي بحوزتها و السماح بحضور ممثل عن دولة السفينة المعطوبة للتحقيق<sup>1</sup>.

• **اللجنة المحلية للتفتيش:** تتواجد لجنة تفتيش لدى كل منطقة بحرية و يجوز للجان التفتيش المحلية أن تجتمع في أي ميناء توجد به السفينة موضوع المعاينة إذا اقتضت الضرورة ذلك يخضع عمل تفتيش اللجان المحلية البحرية لقواعد تنظيمية و قراراتها تخضع لموافقة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية و سلامة الأرواح في البحر<sup>2</sup>.

كما يسري قانون سلامة السفن على السفن التي تمارس الملاحة البحرية كما حددتها المادة 162 من القانون البحري الجزائري: الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع و المسافرين ، و الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد البحري و القطر البحري و الاسعاف و الانتقاذ و الصنديل البحري و الجرف و السير وكذلك البحث العلمي في البحر، و ملاحة النزهة بغرض الترفيه، و ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ.

1- أنظر المادة 236 من القانون البحري الجزائري.

2- أنظر المادة 238 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: ترخيص الملاحة:

ترخيص الملاحة<sup>1</sup> هو ذلك الترخيص الذي يصدر بعد معاينة السفينة و التأكد من سلامتها واستيفائها لجميع الشروط التي تطلبها قوانين السلامة و بعد اعتماد رسوماتها و مواصفاتها من الجهة المختصة<sup>2</sup>.

وبالتالي يوقف العمل بترخيص الملاحة و الشهادات الاخرى اذا حدث للسفينة تلف جسيم أو حصل في بنائها تغييرات جوهرية و تقع المسؤولية على مالك السفينة أو المجهز الغير مالك ابلاغ السلطات الادارية البحرية المختصة بالجزائر بهذا الحدث أو التغييرات في الوقت المناسب أو السلطة القنصلية الجزائرية بالخارج إذا كانت السفينة متواجدة بإحدى الموانئ الأجنبية و في هذه الحالة يتم منع السفينة من السفر لعدم استيفائها للشروط المطلوبة، لذلك تحتاج الملاحة البحرية للسفن سواء لدى دخولها الميناء أو خروجها منه الاستعانة بخدمات بحرية تهدف إلى تجنب السفينة العوائق التي قد تكون بالميناء و هي الخدمات التي يقدمها المرشد و الذي يقوم بعملية تسمى بعملية الارشاد<sup>3</sup>.

لذلك يستدعي الامر التعرض إلى العناصر التالية: (أولاً) تصنيف السفن (ثانياً) حالات منع السفينة من السفر.

أولاً: تصنيف السفن:

يعرف ميدان الملاحة البحرية العديد من أنواع السفن، فيمكن تصنيف السفن استنادا الى تنوع تصميماتها و أشكالها كما يمكن تقسيمها استنادا الى الغرض الذي تؤديه و بما انه و منذ القرارات المتخذة لسنة 1926 من قبل المعهد القانون الدولي تم استبدال التصنيف التقليدي بين السفن الحربية و السفن التجارية بتصنيف اخر بنظر القانون الدولي في زمن السلم الى نوعين من السفن و هي<sup>4</sup>:

أ: السفن العامة: تضم السفن العامة من جهة السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطنية والتي يقودها ربان تابع لبحرية الدولة و مركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية و هي سفن حربية سواء الغواصات أو سفن الدولة التي تؤدي سلاح البحرية...الخ و من جهة اخرى السفن العامة المخصصة

1- أنظر الملحق.

2- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص115.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص43.

4- سامية مخلوف، المرجع السابق، ص14 ص15.

للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك ، الشرطة و الخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة و ذات طاقم تحت تصرف الدولة أو ممثليها.

**ب: السفن الخاصة:** تضم كل السفن الاخرى المتبقية، وهي السفن المخصصة لأغراض تجارية او لخدمات خاصة بالنقل و التي يمتلكها الاشخاص أو الحكومات على السواء، هذا التصنيف الذي يعتمد على نوع الخدمة التي تؤديها السفينة أو الغرض منها، متولدة من الاهمية التي تحظى بها السفن المخصصة للخدمة العمومية الخاصة و ظهور تطور كبير في الملاحة التجارية، ان الهدف من هذا التصنيف الذي حظيت به السفن مهم فهي تخضع لنظام قانوني دولي مختلف تماما، مثلا خضوع السفينة في اعالي البحار لسلطة دولة العلم هو مبدأ جوهرى في القانون الدولي و في الحقيقة فان المبدأ ليس مطلق سوى بالنسبة العامة لأنها تتضمن بعض الاستثناءات بالنسبة للسفن الخاصة.

• **ثانيا: حالات منع السفينة من السفر ( متى تمنع السفينة من السفر):**

لقد أوجب المشرع الجزائري أن تمنع إدارة التفتيش البحري من السفر كل سفينة لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن م 223 ق.ب.ج" لا يمكن استخدام السفينة للملاحة اذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

- بناؤها و عدتها و التها و التجهيزات الموجودة لى متنها و كذلك و سائلها الخاصة بالإشارات والانقاذ و الوقاية و اخماد الحريق
- الطفو و الثبات و خطوط الشحن
- أجزاء الدفع و القيادة
- عدد أفراد الطاقم و أهليتهم المهنية
- الشروط الأخرى المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار"

إذا لم تتوفر الشروط القانونية لسلامة السفن تقوم السلطة الإدارية البحرية باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية و خاصة رفض تسليم أو تمديد أو سحب شهادات السلامة السفن كي تمنع السفينة من الابحار و حتى تتمكن من الابحار بدون خطر على المسافرين و الطاقم، و عندما يتعلق الأمر بسفينة أجنبية يتم إعلام قنصل البلد الذي سجلت فيه السفينة بهذا الإجراء حيث يمكن بناء على طلبه العمل على تفتيش

السفينة من طرف لجنة محلية للتفتيش قصد تسليمها بصفة مؤقتة شهادات السلامة المطابقة من طرف السلطة الادارية البحر<sup>1</sup>.

و يمكن الطعن لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن في قرارات لجنة التفتيش المحلية و يمارس حق الطعن ريان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الابحار ومن ريان السفينة الذيم لم يلبي طلبهم طبقا لأحكام الم 232 ق.ب.ج" يمكن أن تخضع أي سفينة أيضا لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية و يمكن أن يجري هذا التفتيش بمبادرة من رئيس المنظمة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان أو من طاقم السفن " و يقدم الطعن كتابيا في أجل لا يتعدى 10 أيام ابتداء من تاريخ التسجيل المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن (م 258 ق.ب.ج).

بالإضافة الى ان اتفاقية بروكسل لسنة 1952 نصت على منع السفينة المحجوز عليها تحفظيا من السفر عند تعريفها للحجز التحفظي في المادة الاولى الفقرة الثانية بأنه: "منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضمانا لدين بحري...."<sup>2</sup>

كما نصت عليه أيضا المادة 1 ف 2 من اتفاقية جنيف 1999 كما يلي: "الحجز" يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لنتقلها بأمر من المحكمة ضمانا لمطالبة بحرية، و لكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذيا أو تلبية لحكم قضائي أو لسند اخر واجب النفاذ.<sup>3</sup>

بعد صدور حكم بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة من الجهة القضائية المختصة بذلك فإنه يمنع عليها أن تغادر ميناء الحجز، ومن ثم فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسميا بذلك وجوب اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادرة الميناء حتى و إن كانت

1- انظر المادة 162 من القانون البحري الجزائري.

2 - يقابل نص هذه المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1952 في النسخة الفرنسية ما يلي:

« « Saisie » » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie navire pour l'exécution d'un titre »

3- يقابل نص المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 في النسخة الفرنسية ما يلي:

« « Saisie » », il faut entendre toute immobilisation au restriction au départ d'un navire en verte d'une décision judiciaire pour garantie une créance maritime, mais nom la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement au d'un autre instrument exécution »

السفينة متأهبة للسفر، كما يجب منع السفينة المحجوز عليها من السفر حتى و لو كان الحجز موقعا على حصة فيها فقط أي كان مقدار هذه الحصة<sup>1</sup>.

---

1- لنذة ايدير، الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون 04/10، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2014-2015، ص 86 ص 87.

## خلاصة الفصل الأول:

لما كانت السفينة هي محور دراستنا فقد عرفها المشرع الجزائري بأنها كل منشأة أو عمارة بحرية تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى بالإضافة لأن تكون مخصصة لمثل هذه الملاحة، فإذا ما حصل و أن فقدت صلاحيتها أو تحولت إلى حطام زال عنها هذا الوصف.

و بالتطرق إلى طبيعتها القانونية نجد أن المشرع اعتبرها أموالا منقولة، لكنه خصها بإجراءات خاصة تميزها عن سائر المنقولات، إجراءات شبيهة بتلك المتعلقة بال عقار من حيث الحقوق المترتبة عليها، و السفينة رغم كونها عبارة عن جماد فإنها مع ذلك تتمتع بنوع من الحياة نتيجة حركتها وديناميكيته، فهي تتمتع بذاتية و هوية مستقلة بمرورها بمراحل شبيهة بمراحل الإنسان من ولادة عن طريق البناء و الموت بفقدانها الصلاحية للملاحة كما أنها تتمتع أيضا بما يتمتع الإنسان الطبيعي من حالة مدنية مثل الاسم و الموطن و الجنسية و علامات خصوصية متمثلة في الدرجة و التصنيف و الحمولة.

و السفينة كأداة ميكانيكية تحتاج في تسييرها إلى تركيبة بشرية مختلفة من أشخاص بحريون و أشخاص بريون بالإضافة إلى مالكةا و تجهزها.

تخضع السفينة لنظام إداري، و الهدف من وراءه إحكام رقابة الدولة على السفن و الملاحة البحرية، إذ أن سلامة السفن أمر مهم تتكفل به الدولة، و ابتداء يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل في إحدى الموانئ الجزائرية و يحرص القانون البحري الجزائري على هذا الإجراء الذي يعد أساسا في حياة السفينة و ممارسة الملاحة البحرية و بالتالي يشمل الإشراف الإداري على السفينة التسجيل الذي يتم تحت رقابة الدولة و كذا معاينة أوراق و شهادات السفينة.

# الفصل الثاني

الحقوق التي ترد على

السفينة وكيفية الاستغلال

التجاري لها



تمهيد:

تعتبر السفينة مال منقول و ذو قيمة باهضة اذ يصعب اقتناؤها و تجهيزها لذا أورد المشرع تصرفات قانونية منشأة للحقوق عليها و من بين هذه الحقوق، الحقوق العينية الأصلية و الذي يعتبر أهم حق فيها هو حق الملكية، بالإضافة الى الحقوق العينية التبعية و هي هامة من الناحية العملية وتتمثل في الامتيازات و الرهون البحرية و ما يستتبعها من آثار و ذلك لما لها من أهمية خاصة للسفينة، مما يسهل عملية استغلالها في الملاحة البحرية و ذلك إما عن طريق نقلها للبضائع أو بيعها، أو عن طريق ايجارها حتى يكون للغير فرصة في استغلالها دون شرائها.

فمن خلال ما سبق سنتولى في هذه الدراسة و بشكل من التوضيح إظهار الحقوق العينية التي ترد على السفينة و كيفية استغلالها تجارياً، كما يمكن استخلاص هذه الأمور بصورة واضحة في المباحث الثلاثة الآتية:

المبحث الأول: الحقوق العينية الأصلية التي ترد على السفينة.

المبحث الثاني: الحقوق العينية التبعية التي تقع على السفينة.

المبحث الثالث: كيفية الاستغلال التجاري للسفينة.

### المبحث الأول: الحقوق العينية الأصلية التي ترد على السفينة:

إن أهم الحقوق التي ترد على السفينة هي بلا شك حقوق الأصلية فبوصفها مالا محلا للملكية شأنها بذلك شأن غيرها من الأموال تكون مملوكة لفرد أو شركة، كما قد تكون مملوكة لفرد أو أفراد على الشيوع و قد تكون مملوكة للدولة، هذا و يتم اكتساب ملكية السفينة بكل وسائل اكتساب الملكية المقررة في القانون كالبيع، الوصية ، الهبة و الارث و غيرها، بالإضافة لما يعرفه القانون البحري من طرق خاصة لاكتساب ملكية السفن أهمها البناء و الشراء.

و عليه سنتعرض لهذه العناصر بشكل من التفصيل في المطالب التالية:

المطلب الأول: اكتساب ملكية السفينة.

المطلب الثاني: صور ملكية السفينة.

#### المطلب الأول: اكتساب ملكية السفينة mode d'acquisition :

تخضع السفينة باعتبارها من الأموال المنقولة في طرق اكتساب ملكيتها للقواعد العامة ، فيمكن اكتساب ملكيتها بالهبة و بالتوصية و بالإرث أما الحيازة la possession فينطبق عليها عدم سريان قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية و إن ثار خلاف حول إمكان اكتساب ملكيتها بالتقادم prescription المنصوص عليه في المادة 827 ق.م فقد اختلف الفقه فيه بالنسبة للسفينة، كما يمكن أن تتحقق هذه الملكية عن طريق الأسباب المتصلة بالقانون العام، كالاغتنام البحري les prises و المصادرة confiscation و الاستيلاء occupation من طرف الدولة لأسباب حربية اقتصادية أو أسباب أخرى ولغرض هذه الدراسة تقتصر الأسباب في كسب الملكية المتعلقة بالقانون البحري senu stricto و المتمثلة أساسا في البناء و الشراء، و إن تعرضت بعض الدراسات إلى التخلي délaissement فإن هذا الموضوع مرتبط أساسا بالتأمين البحري<sup>1</sup>. و بالتالي سنقتصر من خلال دراستنا هذه لما ال إليه المشرع الجزائري في اكتساب الملكية و هذا ما ستوضحه على التوالي: (الفرع الأول) اكتساب الملكية بالشراء (الفرع الثاني) اكتساب الملكية بالبناء.

1- تحدد القواعد العامة في القانون المدني سبعة أسباب لكسب ملكية العقار و هي العقد، التقادم، و الشفعة و الالتصاق والميراث و الوصية والاستيلاء(773.843 من ق.م.ج)

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### الفرع الأول: اكتساب الملكية بالشراء.

إن عقد شراء السفينة يعد من أهم أسباب كسب ملكيتها و بمقتضى هذا العقد يلتزم البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة مقابل ثمن نقدي هذا و أن عقد بيع sell أو شراء purcrass السفينة يعتبر عملا تجاريا حيث تنص المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري : "يعد عملا تجاريا حسب موضوعه... كل مقاوله لصنع أو شراء أو بيع أو إعادة بيع السفن للملاحة البحرية"، و قد تضمن القانون البحري مضامين لتأكيد على بناء و شراء السفن في المواد (49،50،51،52،53،54) و أحكام عقد البيع الواردة في القانون المدني الجزائري في المادتين (792،793).

إن بيع السفن أو شرائها لا يعتبر عملا تجاريا إلا إذا كان القصد منه المضاربة أي استهداف الربح فإذا انتفى هذا المعيار لا يعد العقد عملا تجاريا، فبالنسبة للمشتري مثلا لا يعد شراؤه للسفينة نزهة عملا تجاريا، كما أنه لا يعد بائع السفينة تلقى ملكيتها بالميراث عملا تجاريا<sup>1</sup>.

هذا و تسري على بيع السفينة القواعد العامة في العقود و القواعد الخاصة بعقد البيع عدا بعض أحكام خاصة تقتصر على غرضها، و تتمثل هذه القواعد الخاصة بعقد البيع في الأركان الموضوعية و كذلك الركن الشكلي الهام بالنسبة لانتقال ملكيتها للغير و سنعرض و لو بصورة مختصرة إلى هذه الأركان ولذلك لما لها من أهمية خاصة في هذا الشأن و هي:

أ: **الأركان الموضوعية:** يجب أن تتوفر في عقد بيع السفينة الأركان العامة لكل عقد و هي الرضا والمحل و السبب:

✓ **الرضا:** يشترط وفقا للقواعد العامة أن يتوفر في العقد ركن الرضا consent و أن يكون الرضا خاليا من عيوب الارادة المعروفة في القواعد العامة (المادة 59 من القانون المدني)، غير أن عقد البيع أي عقد بيع السفينة ينفرد من حيث الأهلية بأحكام تميزه عن غيره من العقود.

فمن حيث أهلية البيع، بيع الريان للسفينة : لما كانت نيابة ريان السفينة عن مالكة نيابة عامة لا تجيز له التصرف فإن غالبية التشريعات البحرية تنص بأنه ليس للريان أن يبيع السفينة دون تفويض خاص من مالكة و إلا وقع البيع باطلا، و قد جاء بالمادة 585 من ق.ب.ج على أنه " لا يمكن لريان

1- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص96.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز" و كما لاحظ البعض فإنه ليس بيع السفينة من العمليات المسموح أو المصرح للريان القيام بها بموجب المادة 584 من نفس القانون<sup>1</sup>.

✓ **المحل:** أي محل العقد و هو بطبيعة الحال لا يمكن أن يكون إلا "سفينة بحرية" و عليه يجب أن تكون موجودة وقت التعاقد، فإذا هلك قبل البيع وقع البيع باطلا، على أنه إذا كان عقد البيع قد ابرم على احتمال وجود السفينة فهذا العقد صحيح، لأن المحل كان موجودا في نية أو فكر المتعاقدين و عليه لا يعد باطلا بوجود محله<sup>2</sup>.

✓ **السبب:** لا بد أن يكون لغرض مشروع غير مخالف للنظام العام أو للآداب العامة<sup>3</sup>.

**ب: أركان العقد الشكلية (اشتراط الرسمية):**

إن عقد بيع السفينة ليس من العقود الرضائية التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن الإرادتين متطابقتين، بل هو عقد شكلي لا يعقد إلا إذا افرغ في ورقة رسمية ، و هذا ما تشير إليه المادة 49 من القانون البحري السالفة الذكر على أن "العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان ، بسند رسمي صادر عن الموثق... الخ<sup>4</sup>.

أما في حالة نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها الى شخص أجنبي لا بد من الحصول على رخص مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة<sup>5</sup>

و يتضح من هذا أن عقد بيع السفينة هو عقد شكلي يتطلب شرط الرسمية فإذا تم بيعها خلاف ذلك كان باطلا، و لا يترتب عليه أي أثر قانوني و جاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان كما يسوغ للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها ، و الرسمية مشروطة في بيع السفينة سواء تم البيع أثناء وجودها في الميناء أو أثناء قيامها بالرحلة البحرية (324 مكرر 7 من ق.م.ج)<sup>6</sup>.

1- حبيب ابراهيم الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، معهد الحقوق و العلوم الادارية، جامعة الجزائر، 1979، ص60.

2- انظر المادة 92، 105 من القانون المدني الجزائري.

3- انظر المادة 97 من القانون المدني الجزائري.

4- انظر المادة 49 من القانون البحري الجزائري.

5- انظر المادة 51 من قانون البحري الجزائري.

6- العربي الرميلي، المرجع السابق، ص99.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

كما يلاحظ بأن الشكل المطلوب لانعقاد العقد في هذا الشأن مقصور على حالات بيع السفن وفقا للتعريف الذي جاءت به المادة 13 من القانون البحري، كما أن مثل هذا البيع أيضا مقصور على حالات بيع السفن بيعا اختياريا غير البيع الاجباري للسفينة<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: اكتساب الملكية بالبناء.

بناء السفينة يعني انشاؤها و من ثم يكون طريقا من طرق اكتساب ملكيتها ، ومع ذلك لم يهتم القانون البحري الجزائري بنظام بناء السفن كسبب من أسباب ملكيتها واقتصرت الاشارة إلى ذلك ما ورد في المادة 50 منه: أن "امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الادارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة " خلافا لما يملكه المشرع الفرنسي و المصري ، هذا و جاءت المادة 53 من نفس القانون لتؤكد على أنه: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية إلى المشتري ، إلا اذا اتفق على خلاف ذلك وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على اثر التجارب القانونية الايجابية "

نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يدرج تفصيلات في هذا الشأن تاركا المسألة للقواعد العامة، بل حتى المشرع الفرنسي و التي تعد فرنسا من الدول البناة ( البناءة) للسفن، لم تعرض لبناء السفن إلا في سنة 1967 و ذلك بموجب القانون رقم 05 الصادر في 05/01/1967 الخاص بالنظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية الاخرى المكمل بالمرسوم الصادر في 27/10/1967.<sup>2</sup>

هذا و أن بناء السفن يتم بإحدى الصورتين<sup>3</sup>:

#### أ: الصورة الاولى: البناء المباشر للسفينة أو البناء الاقتصادي *construction par économie*:

وهي الصورة التي يقوم بها المجهز ببناء السفينة لحسابه و هو في سبيل ذلك يبرم عقود شراء العدة والتجهيزات و ابرام عقود استخدام المهندسين و العمال، و المجهز و مالك السفينة في نفس الوقت له حقوق عينية على السفينة و هي في طور البناء، و لا تثير ذلك أية صعوبة قانونية إذا ما باعها بعد ذلك

1- انظر المادة 13 من القانون البحري الجزائري وكثير من التفصيلات راجع د، هاني دويدار، المرجع السابق، ص59ص60.

2- في تفصيلات ذلك راجع كمال حمدي، القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص87.

3- محمود شحماط ، المرجع السابق، ص49 ص50.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

و يتحمل المشتري جميع الحقوق المحملة بها، هذا و أن السفينة في هذه الصورة أيضا يمكن رهنها، كما أنه اذا هلكت فإنها تهلك عليه و اذا أفلس دخلت في تقيسته، و يلاحظ أن بناء السفن على هذا النحو أصبح نادرا، لما يستلزمه بناء السفينة الحديثة من تجهيز ضخم و خبرة عالية.

### ب: الصورة الثانية: البناء الغير مباشر أو بئمن جزافي *construction au forfait*:

وهي الصورة الأكثر انتشارا في الوقت الحاضر بالنظر إلى وجود مصانع و ترسانات متخصصة في بناء السفن، اذ أن طالب البناء يتعاقد مع هذه المصانع مقابل ثمن اجمالي على أن يقوم المصنع ببناء السفينة، حسب مضمون العقد و يتولى المصنع بالأمرين معا شراء الادوات و المهمات و استخدام العمال و المهندسين في بناء السفينة و هذه الضوابط تتميز بها شركات البناء المعروفة.

و هذه الصورة لبناء السفن تعرضت لها أغلب التشريعات البحرية و منها القانون البحري الجزائري الحالي من خلال المادتين السابقتين 50 و 53 و القواعد العامة ذات الصلة، حيث أن هذه الصورة من البناء تثير نقطة قانونية مهمة و هي طبيعة القانونية لبناء السفن و اثارها.

### • طبيعة عقد بناء السفينة: *nature juridique*:

لا يعتبر هذا العقد عقد مقاوله *contrat d'entreprise* لعدم خضوع الباني ( أو متعهد السفينة) لإشراف طالب البناء، و من ثم اتجه الرأي السائد بتكييف طبيعة هذا العقد باعتباره عقد بيع تحت التسليم *vente a livrer* أو بيع شيء مستقبلي ( أي سفينة بعد اتمام بناؤها)<sup>1</sup>.

فطبيعة هذا العقد تجارية أو ذات صيغة تجارية بالنسبة لمتعهد البناء (الباني) فمن الواضح أنه يقوم بعمل تجاري يستهدف الربح ( بيع السفينة بعد الانتهاء من بنائها).

أما بالنسبة لطالب البناء فالعقد يعد تجاريا اذا كانت السفينة تجارية، و يعتبر مدنيا اذا لم تكن كذلك أي لم تكن تجارية كالعقود المتعلقة بسفن الصيد و النزهة.

و يترتب على ذلك أن يتحمل متعهد البناء (الباني) تبعه الهلاك قبل تسليم السفينة الى طالب البناء عملا بالمادة 369 من الق المدني الجزائري، كما انه ايضا لا يجوز لطالب البناء في حالة الحكم بشهر افلاس الباني (متعهد البناء) ان يسترد السفينة من التقليسة *bans rupty* و ذلك لأنها ما زالت في ذمة

1 - M. Remond -Goulloud. Droit maritime.2 eme edition, apedone1993. p82.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

الباني (متعهد البناء) و لم تنتقل الملكية الى طالب البناء، و على هذا الاخير حينئذ ان يتقدم في التفليسة كدائن عادي بما يكون قد دفعه للباني من مبالغ كجزء من الثمن كما يمكن ان تنتقل السفينة الى المجهز طالب البناء محملة بالحقوق العينية، كالرهون التي تترتب عليها خلال فترة بنائها<sup>1</sup>.

### • آثار العقد :effets du contrat

عقد بناء السفن هو من العقود الرضائية، اذ لا يلزم افراغه في القالب الرسمي لكن يستحيل عملا اثباته بغير الكتابة نظرا لما ينطوي عليه من تفاصيل فنية على درجة كبيرة من التعقيد تتعلق بمواصفات السفينة المراد بناؤها وكذا ميعاد التسليم و الثمن وكيفية الوفاء و الاشراف و الرحلة التجريبية و المسؤولية و هي جملة من المعطيات لا يمكن اثباتها الا بالكتابة، على اعتبار أن بناء السفن من الاعمال التجارية بطبيعته<sup>2</sup>.

ويرتب عقد بناء السفن العديد من النتائج: يقع على طالب البناء أداء ثمن السفينة المتفق عليه، الذي يؤدي على أقساط متعاقبة، و هو المألوف في مثل هذه العقود و الوفاء بالثمن على هذا النحو جائزا قانونا<sup>3</sup>، و بالمقابل يلتزم مقاول بناء السفينة بالقيام بالأعمال المتعهد بها طبقا للمواصفات التي حددها طالب بناء السفينة و أهم التزام هو التسليم و الضمان<sup>4</sup>.

### المطلب الثاني: صور ملكية السفينة:

بما أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية فهي اذن وسيلة للاستغلال البحري، و السفينة مثلها كمثل الأموال الاخرى تكون محلا للملكية التي تختلف صورها، فقد تكون مملوكة لفرد واحد أو لأفراد متعددين على الشيوخ أو تكون مملوكة للشركة، كما أنها قد تكون مملوكة للدولة، و هذه الصورة لملكية السفينة تطورت حسب قيمة السفينة و أهميتها، فقد كانت السفينة في القديم أقل قيمة، فكانت أهم صور ملكيتها هي أن تكون ملكا لفرد واحد اذ كان الفرد يستطيع أن يمتلك سفينة أو أكثر، و كانت هذه الصورة من الملكية هي المنتشرة.

M. Remond- Gouliloud op.cit.p82

1 - حيث تقول بأن:

"Cette veue est commerciale parnature "

2-محمود شحماط، المرجع السابق، ص51ص52.

3-انظر المادة 363 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري.

4-انظر المادة 53من القانون البحري الجزائري.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

إلا أنه بتطور وسائل الملاحة البحرية و ازدياد قيمة السفينة أصبح من العسير أن يقوم شخص بمفرده بالاستغلال البحري، فلجأ الى الملكية على الشيوخ ، و بنمو الرأسمالية و دخولها مجال الاستغلال البحري في نهاية القرن 19 قلت أهمية الشيوخ البحري حيث أصبحت السفن الكبيرة التي تعمل منتظمة في خطوط ملاحية لشركات ملاحية و هي في معالم الاحوال شركات المساهمة هي المعتمد عليها في هذا الشأن ولما تدهور أمر الرأسمالية في بعض الدول بظهور النظام الاشتراكي ظهرت شركات عامة تساندها الدولة تقوم باستغلال السفن<sup>1</sup>.

ولذا سوف نتعرض وفقا لهذه الأحكام الى ملكية السفينة على الشيوخ ( الفرع الاول ) ثم الى ملكية الدولة للسفن في ( الفرع الثاني).

### الفرع الاول: ملكية السفينة على الشيوخ:

حالة الشيوخ في ملكية السفينة إما أن تكون بسبب الميراث أو بسبب تعدد المشتريين نظرا لضخامة قيمة السفينة و نشاطها الذي أصبح يفوق المقدرة المالية للفرد، و الشيوخ البحري في الجزائر هو شيوخ عادي حيث عرض القانون البحري الجزائري الملكية الشائعة في السفينة في مادتين 59 و60 التي تقرر قاعدة الاغلبية في ادارة الشيوخ على خلاف الفقه و القضاء في فرنسا الذي اعتبر حالة الشيوخ شركة من نوع خاص لها الشخصية القانونية المعنوية<sup>2</sup>، و قد يكون السبب في ذلك الى عدم انتشار هذا النوع في ملاحية الصيد البحري على خلاف ازدهار هذا النوع بفرنسا، و يبقى أنه بصدد المسائل التي لم يتطرق إليها القانون المدني و الواردة بقسم الملكية الشائعة (م 713 وما بعدها) هي التي تطبق<sup>3</sup>، و لهذا يستدعي الأمر التعرض إلى النقاط التالية لمعرفة:

1- العربي الرميلى، المرجع السابق، ص123ص124.

2- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص139ص140.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص52.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

أولاً: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة.

لقد ثار خلاف فقهي حول طبيعة الشيوخ البحري، حيث أن بعض الفقه كان يرى أن الشيوخ البحري هو في الحقيقة شركة ذات شخصية معنوية، و كان يستند إلى تمييز هذا الشيوخ الذي يستند الى مبدأ الأغلبية، و الشيوخ المدني الذي كان يشترط إجماع الشركاء على الشيوخ<sup>1</sup>.

و لكن بعد أن أصبح الشيوخ المدني هو الآخر يأخذ بمبدأ الأغلبية في الادارة تحولت الغالبية العظمى من آراء الفقه لتؤكد أن الشيوخ البحري ليس إلا صورة من صور الشيوخ المدني لا تختلف عنها إلا في بعض التفاصيل، أي عند نقص النصوص البحرية ينبغي الرجوع إلى القواعد العامة في الشيوخ المدني، و لا يجوز الرجوع إلى قواعد الشركة<sup>2</sup>.

هذا و نجد أن المشرع الجزائري أخذ بالرأي الثاني، حيث أخذ في ادارة الشيوخ العادي بقاعدة الأغلبية (الم716 من الق المدني) حيث يمكن ترجيح تكليف الشيوخ البحري في الجزائر باعتباره شيوخا عاديا مما يستتبع اخضاعه، فيما لا يريد بشأنه نص خاص، لأحكام الشيوخ العادي الواردة في التقنين المدني باعتباره الشريعة العامة<sup>3</sup>.

### ثانيا: تسيير الشيوخ البحري:

تدار السفينة بأغلبية الشركاء على الشيوخ، و يعتمد في تحديد الأغلبية بالأغلبية القيمية لا بالأغلبية العددية<sup>4</sup> مالم يتفق الملاك على الشيوخ كتابة على ذلك، إذ أن قاعدة الأغلبية في ادارة الشيوخ ليست من النظام العام، و قد توكل إدارة الشيوخ البحري إلى الأقلية متى وجد اتفاق بين الشركاء كما أجاز المشرع للمشاعين تعيين مدير للشيوخ<sup>5</sup>.

1- هذا الفقه يمثل كل من محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الاشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في الق البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة و لنشر و التوزيع، لبنان، 1990، ص162، و جمال الدين عوض، الق البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.

2- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الصادر ب القانون رقم 08، 1992، 1990، ص63.

3- حبيب ابراهيم الخليلي، المرجع السابق، ص67.

4- عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة و أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985، ص48.

5- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 54.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

نصت المادة 716 من الق المدني على أنه " يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الادارة المعتادة، و تحسب الأغلبية على أساس قيمة الانصباء"، و تتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة أي ثلاثة أرباع المال الشائع<sup>1</sup>.

وعلى هذا النحو فإن المشرع قرر قاعدة الأغلبية في رأس المال السفينة و ليس الاغلبية العددية والقاعدة ليست من النظام العام، فقد يجوز الاتفاق على أن يكون القرار بالإجماع، كما أنه يجوز أن يكون بالأغلبية العددية و ذلك باتفاق الملاك على اتخاذ قرارات، أما بالنسبة لبيع السفينة فلا يجوز بيعها إلا بقرار يصدر بموافقة أكثرية المالكين الشركاء<sup>2</sup>، أي المالكين الحائزين على ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، و قد استدرك المشرع أن يكون هناك اجحاف الأغلبية في حق الأقلية من الشركاء على الشيوخ فأجاز لكل مالك شريك رهن حصته المشاعة على السفينة<sup>3</sup>.

و قد تعرض المشرع الجزائري الى الشيوخ البحري المتعلق بالرهن، حيث نص في الم 59 منه على أنه: "... في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن كل شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة " هذا و قد أكدت الفقرة (د) من المادة 35 من نفس القانون بأنه " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية: اسم مالك السفينة و محل اقامته أو مقره و كذلك مجهز السفينة و اذا وجد عدة مالكين شركاء ادرجت أسمائهم و محلات اقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية"<sup>4</sup>

و يلاحظ ان المشرع الجزائري لم يعرض للشيوخ البحري بطريقة مفصلة بالق البحري الحالي و هذا راجع كما سبق لنا التأكيد عليه، ان المشرع الجزائري اعتبر الشيوخ البحري شيوعا عاديا مما يستتبع اخضاعه فيما لا يرد بشأنه نص خاص لأحكام الشيوخ الواردة في التقنين المدني.

1- أنظر المادة 717 من ق م ج.

2- تنص المادة 59 من ق.ب.ج على " في حالة الملكية المشتركة للسفينة يجب ان توافق على الرهن اكثرية المالكين "

3- أنظر الفقرة 2 من المادة 60 من الق .ب.ج.

4- يتحدد الشيوخ البحري بسفينة واحدة و تقسيم السفينة عادة الى 24 جزء تتكون منها أيضا ب الملاك على الشيوخ راجع علي البارودي، المرجع السابق، ص81 .

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

ثالثا: انقضاء الشيوخ البحري.

ينقضي الشيوخ البحري بهلاك محله أي السفينة هلاكا ماديا كما لو تحطمت، أو قانونا كما لو صودرت، كما ينقضي أيضا بانتهاء المدة المحددة له أو بإجماع المشاعين على انتهائه، و هذا وفقا للقواعد العامة<sup>1</sup>، هذا و تنص بعض التشريعات صراحة على أسباب انقضاء الشيوخ كبيع السفينة بيعا اختياريا أو اجباريا و كذلك باتفاق المالكين على انقضائه لعارض شخصي<sup>2</sup>.

إن القانون البحري الجزائري الحالي لم يعرض إلى هذه المسألة تاركا أمرها للقواعد العامة.

### الفرع الثاني: ملكية الدولة للسفينة.

بعد قيام الحرب العالمية الاولى اقتضت الحاجة إلى تملك الدولة لسفن حربية تستغلها بنفسها و هذا ما أدى إلى قيام جدل قانوني حاد حول مسألة خضوع سفن الدولة لأحكام الق البحري فذهب بعض الدول و على رأسها بريطانيا إلى أن سفن الدولة تتمتع بحصانة خاصة فلا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني و لو تعلق الأمر بسفينة تستغلها الدولة لأغراض تجارية<sup>3</sup>.

غير أن دولا اخرى كفرنسا ذهبت إلى أن سفن الدولة و لو أنها تتمتع بحصانة مزدوجة يمنع توقيع الحجز عليها أو مقاضاة الدولة مالكة السفينة أمام القضاء الوطني إلا أن هذا لا ينطبق على السفن التي تستغلها الدولة كمجهز خاص فقد استقر الرأي على امكان مقاضاة الدولة في هذا الخصوص أمام المحاكم العادية دون المحاكم الادارية و لو أنه لا يجوز مقاضاتها أمام المحاكم التجارية لأن الدولة لا تكتسب صفة التاجر<sup>4</sup>.

و أمام صعوبة هذه المسألة جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1926 Bruxelles بهدف توحيد القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة أو المتعلقة بمعرفتها حيث فرضت هذه الاتفاقية أساسين على كل من السفن الحربية و سفنها المخصصة للخدمات العامة من ناحية و السفن التجارية التي أو تستغلها

1- عبد الحكيم محمد عثمان، المرجع السابق، ص49.

2- كمال حمدي، المرجع السابق، ص112 ص115.

3- العربي الرميلى، المرجع السابق، ص135.

4- محمود سمير الشرقاوي المرجع السابق، ص90.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

الدولة من ناحية اخرى<sup>1</sup>، و في هذا المجال سنورد الان لنطاق تطبيق المعاهدة من حيث الاطراف و من حيث الزمان (أولاً) ثم لقواعد المعاهدة مع توضيح التفرقة بين السفن التجارية المملوكة للدولة و السفن الحربية أو السفن المخصصة لخدمة عامة (ثانياً).

أولاً: نطاق تطبيق المعاهدة: تطبق هذه المعاهدة كما يلي<sup>2</sup>:

أ: من حيث الأطراف:

تتطبق المعاهدة في كل دولة موقعة عليها على سفن الدول الاخرى الموقعة على أنه يجوز لكل دولة موقعة أن تطبق المعاهدة على سفن الدول غير الموقعة و يشترط المعاملة بالمثل.

ب: من حيث الزمان:

تسري المعاهدة في كل من وقت السلم و الحرب على حد سواء على أنه يمكن لأي دولة متعاقدة ايقاف العمل بها في زمن الحرب بشرط إعلان ذلك إلى غيرها من الدول المتعاقدة و في هذه الحالة يقتصر الايقاف على منع محاكم هذه الدول من توقيع الحجز على السفن التجارية المملوكة للدولة الراغبة أو التي تستغل بمعرفتها و حكمه ذلك عدم تعطيل الاستفادة من الاستغلال التجاري. اذا كان موجود في ميناء اجنبي و بصفة خاصة اذا كانت الدولة بحاجة شديدة الى سفنها.

ثانياً: قواعد المعاهدة:

نصت المادة الاولى من المعاهدة على أن السفن الحربية التي تملكها الحكومات أو التي تستغلها والشحنات المملوكة لها و ما تنقله السفن الحكومية من شحنات و ركاب و كذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن و نقل هذه الشحنات قواعد المسؤولية و نفس الالتزامات التي تسري على السفن و الشحنات و الامتعة المملوكة للأشخاص" وعليه فلا يتمتع هذا النوع من السفن بحصانة خاصة فيجوز توقيع الحجز عليها<sup>3</sup>.

1- في تفصيلات هذه المعاهدة وعلاقتها بالموضوع راجع على الخصوص جلال وفاء محمد بن المرجع السابق، ص106ص110.

2- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص170ص171.

3- المرجع نفسه، ص 171، ص، 172.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

كما تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول و هذا ما تقتضي به المادة 2 من المعاهدة وعلى أنه" تسري على هذه المسؤوليات و الالتزامات، فيما يتعلق باختصاص المحاكم و الدعاوى المرافعات نفس القواعد المقررة للبواخر التجارية الخاصة و الشحنات الخاصة لأصحابها" و كذلك يجوز للدولة التي تملك هذه السفن التمسك بكل و سائل الدفاع و التقادم و تحديد المسؤولية التي يتمتع بها الافراد<sup>1</sup>، حيث تقضي المعاهدة بخضوع السفن التجارية المملوكة للدولة و الدول التي تملكها أو تستغلها لأحكام الق البحري فلا تتمتع هذه السفن بحصانة خاصة و من ثم يجوز الحجز عليها كما أنها تخضع لاختصاص القضاء الوطني في الدولة.

- كذلك تخضع الدولة المالكة أو المجهزة لنفس القواعد التي تحكم نشاط الملاك و المجهزين والتزاماتهم.

- كما تخضع للقواعد الخاصة بالتصادم و المساعدة و الخسارات العمومية و التأمين<sup>2</sup>.

أما عن السفن التي تتمتع بالحصانة وفقا لأحكام معاهدة بروكسل و ما نصت عليه الم 03 في فقرتها الاولى منها فهي السفن الحربية و السفن المخصصة لخدمة عامة، وفقا للمادة 1/3 من المعاهدة متمتعة بالحصانة و بالتالي فلا يجوز مقاضاة الدولة المالكة لهذه السفن أمام محاكم دولة أجنبية و لا يجوز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي عليها<sup>3</sup>.

1- نص المادة 4 من معاهدة بروكسل.

2- جلال و فاء محمد، المرجع السابق، ص 108.

3- المقصود بالسفن المخصصة لخدمة عامة هي السفن المساعدة و اليخوت الحكومية و سفن المستشفيات و سفن التموين و المعونة و سفن المراقبة و غير ذلك من السفن التي تملكها احدى الدول و التي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية و غير تجارية و يلاحظ ان حصانة سفن الدولة و المخصصة لخدمة العامة لا يمنع دولة الاقليم من اتخاذ اجراءات الحماية لعدم تسلل المجرمين الى اراضيها فقد نصت المادة 3 ف 2 من معاهدة بروكسل على استثناء من القواعد الخاصة بالحصانة و ذلك بقولها" و مع ذلك يكون لذوي المصلحة الحق في رفع دعاويهم امام المحاكم المختصة في الدولة التي تملك السفينة او تستغلها بدون ان يكون لها التمسك باي حصانة و ذلك في الحالات الاتية:

1/ بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالتصادم او الحوادث البحرية الاخرى.

2/ بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالمساعدة و الانقاذ و الخسارات العمومية

3/ بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الاصلاحات او التوريدات او غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة و يشترط لأعمال هذا الاستثناء شرطان الاول: ان تكون الدعاوى مرفوعة امام المحكمة المختصة في الدولة التي تملك السفينة او تستغلها فعند رفع الدعوى امام المحكمة دولة اخرى يكون للدولة ان تدفع بعدم جواز نظرها.

الثاني: ان يتعلق الامر بأحد الامور الثلاث المنصوص عليها في المادة 3 ف 2 من المعاهدة و هي امور جاءت على سبيل الحصر لا يجوز القياس عليها.

### المبحث الثاني: الحقوق العينية التبعية على السفينة.

بالإضافة إلى الحقوق العينية الأصلية التي تطرقنا إليها في المبحث السابق و المتمثلة في الملكية فإنه توجد حقوقا عينية تبعية ترد أيضا على السفينة، فالسفينة هدفها الأساسي هو تحقيق غرض تجاري أي محلا للاستغلال التجاري، ولا ريب أن استغلالها في الملاحة البحرية يتطلب نفقات كبيرة تجعل أصحابها أو تجهيزها في حاجة مستمرة إلى الاقتراض من الغير لغرض صيانة السفينة أو تجهيزها بالمؤن و الوقود أو تزويدها بالمهمات أو المعدات اللازمة لعملها، و بما أن جميع أموال المدين تعد ضمانا عامة للوفاء بديونه فالدائن البحري قد لا يحصل على كامل حقه، إذ قد يزاحمه الدائنون الآخرون حيث يتم اقتسام مال المدين على جميع الدائنين، فوجود الضمان العام لا يميز بين الدائنين، كما قد يقوم المدين أحيانا بتهريب أمواله فلا يتمكن الدائن من الحصول على حقه، ومن أجل هذا حرصت التشريعات على حقوق دائني أصحاب السفينة من خلال التأمينات العينية التبعية التي تمكنهم من الحصول على حقه قبل غيرهم من الدائنين العاديين<sup>1</sup>.

و قد سميت الحقوق العينية التبعية بالتأمينات العينية لأنها تستند في وجودها إلى حق آخر و هو الحق الرئيسي أو ما يعرف بالحق الشخصي المتمثل في الدين لتأمينه و ضمانا للوفاء به<sup>2</sup>، و قد وردت هذه الحقوق في القانون المدني الجزائري و هي الرهن التأميني(الرسمي)، و حقوق الامتياز و الرهن الحيازي<sup>3</sup> و قد وقرّ المشرع الوسائل القانونية للمحافظة على حقوق دائني مالك أو مجهز السفينة و حمايتهم من أعمال المدين و تهريب السفينة إلى خارج الدولة عن طريق رفع دعوى الحجز على السفينة مثل الحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي على السفينة.

و لهذا سيكون نطاق هذا المبحث دراسة كل من الرهن و الامتياز البحري و الحجزات الواقعة على السفينة.

1- حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة، مجلة أروك العدد الثالث، 2017، ص3.

-لا شك أن الامتياز و الرهن البحري لا يقعان على السفن الحربية أو المخصصة للخدمة العامة، فهذا النوع من السفن لا يكون محلا للتأمينات العينية البحرية.

2- محمد طه البشير، غني حسون طه، الحقوق العينية (الحقوق العينية الأصلية- الحقوق العينية التبعية) الجزء الأول، المكتبة القانونية، العراق، دون سنة نشر، ص33.

3 -المواد 882-937-982 من القانون المدني الجزائري.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### المطلب الأول: الامتيازات البحرية.

الامتياز بشكل عام هو عبارة عن حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين، بمقتضاه تكون لهم الأولوية عن الدائنين الآخرين، أما الامتياز البحري فهو حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الحصر يخولهم حق استيفاء ديونهم، و نظرا لتجوال السفينة بين عدة دول و موانئ مختلفة و نشوء النزاعات بعناصرها الأجنبية، كجنسية المقرض و الميناء الذي تم فيه رفع دعوى الاستيفاء فإن مؤدى ذلك خلق تنازعا بين القوانين و لهذا أصدرت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز و الرهون البحرية عام 1926<sup>1</sup>، المعدلة بمعاهدة بروكسل في 27 ماي 1967<sup>2</sup>، ولمواكبة تطور الائتمان البحري و تسهيفا له قرر المشرع الجزائري هو الآخر إعطاء حقوق امتياز على السفينة و قد نص عليه في المادة 72 من القانون البحري الجزائري بأنه "تأمين عيني و قانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه". و صفة الحقوق العينية على السفن أكدتها المادة 94 من القانون البحري الجزائري بسريانه على السفينة المستغلة من قبل المالك أو من قبل المجهز و إما من قبل المستأجر حيث جعلت الصفة العينية للامتيازات مرتبطة بالسفينة ذاتها بغض النظر عن صفة العاقد أو المدين<sup>3</sup>.

### الفرع الأول: الحقوق المقرر لها الامتياز.

قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة دعما للاتمان البحري، إلا أن موضوع الامتيازات التي تفرض عليها يثير الكثير من الصعوبات، لان السفينة في تنقلها المتواصل تقع عليها حقوق و ينتج عن نشاطها أضرار بالغير في مناطق متعددة، لذلك وجد من الأنسب توحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات التي تفرض على السفن، فاتجهت الجهود نحو وضع اتفاقية دولية بهذا الشأن و بالتالي وضعت اتفاقية 10 ابريل 1926 المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بالامتيازات و الرهون

1- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل(النقل البحري،النقل البري،النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن 2015ص36.

2- صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل 1926 بموجب المرسوم 64-72 المؤرخ في 2مارس 1964 ج ر العدد 27.

3- لعدم دخول هذه المعاهدة حيز النفاذ حيث صادق عليها 4 دول فقد عقدت اتفاقية جنيف في 6 ماي 1993 .

4- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر 2014، ص 142.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

البحرية، حيث قيدت هذه الاتفاقية حقوق و حددتها على سبيل الحصر، وجعلت بعض هذه الحقوق يتقدم على الرهن البحري و بعضها يليه في الأسبقية<sup>1</sup>.

كما أوجبت الاتفاقية على كل دولة تنظم إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الامتياز التي تقع على السفينة، و تسمى الأولى امتيازات المرتبة الأولى أو الامتيازات الدولية و حصرتها المعاهدة في خمسة امتيازات و لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها، و تسمى الثانية امتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية، و قد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي في مرحلة لاحقة للرهن البحري<sup>2</sup>.

و قد حدد القانون البحري الجزائري في المادة 73 الحقوق الممتازة و هو تعداد على سبيل الحصر. ويستفاد ذلك من عبارة " تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة "، حيث أوردتها بترتيب معين حسب أولويتها و هي ثمانية حقوق:

أولاً: الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها(م 73 ف أ) و لو أن مصدر تلك الديون هو تعاقدية، إلا انه روعي في خلع الامتياز عليها اعتبارات إنسانية هي الرأفة بالملاح، فضلا عن أن هذا الأخير لا يملك إكراه المجهز على تقديم ضمان اتفاقي خاص، و يضمن الامتياز كل ما يستحقه البحار نظير عمله من أجر و مصروفات العلاج والعودة إلى الوطن و التعويضات المستحقة للملاح في حالة الفصل التعسفي و غيرها من الديون الناشئة عن العقد<sup>3</sup>.

ثانياً: رسوم الميناء و القناة و جميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد، ففيما يتعلق برسم الإرشاد فان الامتياز يشمل رسم الإرشاد ذاته و كذلك الرسم الإضافي الذي تلتزم به السفينة إذا دخلت

1- لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص56.

2- فائز ذنون جاسم، الامتيازات و الرهون البحرية، مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين العراق، العدد17، 2014، ص311.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 144.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

مناطق الإرشاد أو خرجت منها دون الاستعانة بمرشد و كذلك بالنسبة لرسوم الحراسة هي تلك التي يقتضيها من يقوم بحرص السفينة بعد رسوها و تسريح بحارتها<sup>1</sup>.

**ثالثا:** الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية و الحاصلة برا أو بحرا و لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

**رابعا:** الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك و غير مثبتة بعقد و الناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا و له علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

**خامسا:** الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و سحب حطام السفن أو المساهمة في الخسائر المشتركة و كذا المصاريف القضائية و كل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة و المحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها و توزيع ثمنها<sup>2</sup>.

**سادسا:** ديون منشئ أو مصلح السفن و الناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة.

**سابعا:** الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.

**ثامنا:** الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة و الحقائب.

إن ما يمكن ملاحظته على هذا المستوى هو ان كل الامتيازات البحرية التي قررها المشرع الجزائري لها ما يقابلها من الامتيازات الدولية الخمسة المقررة في معاهدة بروكسل 1926، و إلى جانب الديون البحرية الممتازة المذكورة يجوز حسب المادة 76 ق ب ج للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات العادية المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري، غير أنها لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات و الرهون البحرية.

---

1- زبيدة أعراب ، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري،مذكرة انيل شهادة الماستر، جامعة بجاية 2017، ص 64.

2- الملاحظ من هذه الفقرة أنها تتضمن نوعين من الامتيازات :

- المكافآت المستحقة نتيجة المساعدة و الإنقاذ و الحكمة من تقرير هذا الامتياز انه لولا عملية الإنقاذ لهلكت السفينة.  
- حصة السفينة الخسارات التي تلحق بضائع بعض الشاحنين نتيجة التخلص منها لتخفيف حمولة السفينة تجنباً للخطر.  
لذا يجب أن تتحمل السفينة نصيباً في تعويض أصحاب البضائع المتضررين.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

و تعد حسب المادة 80 من القانون البحري، الديون الممتازة المتعلقة بكل رحلة بحرية مستقلة عن ديون الرحلة السابقة لها، غير أن الديون الناتجة عن عقد استخدام وحيد لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر رحلات<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: محل الامتيازات البحرية.

تتعلق هذه الامتيازات بالسفينة نفسها، و ملحقاتها و أجرة النقل المستحقة خلال الرحلة التي نشأ خلالها الامتياز<sup>2</sup>.

**أولاً: السفينة:** و تمثل المحل الرئيسي للامتياز البحري، و تترتب حقوق الامتياز على جميع السفن أيا كان نوعها<sup>3</sup> أو وجه تخصيصها سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة و أيا كانت حمولتها أو درجتها<sup>4</sup>، و تكون السفينة محلا للامتياز بصرف النظر عن المدين سواء كان مالك السفينة أو مستأجرها أو مجهزها و هذا نتيجة لشخصنة السفينة باعتبارها موضوعا للضمان، و خلافا للقاعدة العامة حيث لا يرد الامتياز للدائن إلا على المال المملوك لمدينه<sup>5</sup> و على العكس لا تنطبق أحكام الامتياز على السفينة التي يفقد مالكا حيازتها بفعل غير مشروع كالاغتصاب مثلا، شريطة أن يكون الدائن سيء النية، كما لو كان يعلم وقت نشأة حقه بسبب زوال حيازة المالك و انه يتعامل مع غاصب السفينة، و يتعلق الامتياز بالسفينة التي نشأ الدين بسببها دون غيرها من سفن مجهز نفسه، و إذا فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية أو صارت حطاما انتقل حق الامتياز إلى ثمن الحطام<sup>6</sup>.

1- علي بوحجيلة ، المرجع السابق، ص 66.

- تتمثل شروط الامتياز البحري في:

- أن تكون التصرفات التي أجزاها الريان و المصاريف التي دفعها خارج ميناء تسجيل السفينة.

- أن تكون العقود التي أجزاها الريان في حدود الاختصاصات القانونية الممنوحة له.

- أن تكون العمليات بسبب حاجة حقيقية لإصلاح أو ترميم و صيانة السفينة لتزود الوقود.

2- DROIT MARITIME (DROIT DE LA MER )WWW.COURS DE DROIT.NET-

3- مراكب الملاحة الداخلية تخضع لحقوق الامتياز العامة و الخاصة بالمنقول المنصوص عليه في القانون المدني الجزائري.

4- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 188. أيضا المادة 15 من معاهدة بروكسل 1926.

- يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية و السفن المخصصة للخدمة العامة.

5- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 57.

6- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 143.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

يراعى في هذا الصدد أن للإدارة البحرية المختصة حق حبس السفينة من ثمن البيع\* بالأولوية على الدائنين الآخرين بما فيهم الدائنين الممتازين، و إذا فاض من الثمن شيء تقوم الإدارة بإيداعه في خزنة المحكمة المختصة<sup>1</sup>.

**ثانيا : أجرة النقل:** و تترتب حقوق الامتياز أيضا على أجرة النقل، و يقصد بهذه الأخيرة أجرة النقل الإجمالية<sup>2</sup> الخاصة بالرحلة التي تنشأ خلال الدين، فإذا تعرضت السفينة لحادث بحري كتصادم بخطئها أثناء الرحلة فان امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدثت من خلالها التصادم<sup>3</sup>.

لا يزول الامتياز عن أجرة النقل مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الريان أو ممثل المالك ففي هذه الأحوال لا يكون المالك قد قبضها بعد مما لا يخشى تصرفه فيها، و متى قبض المالك أجرة النقل انقضى الامتياز المقرر عليها، و تعد أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل فلا يمتد محل الامتياز إلى ما يجاوز السفينة إلى أجزائها في حالات نقل البضائع فقط و إنما يمتد إليها أيضا في حالة نقل الأشخاص، لكن يلاحظ في هذا الصدد أن أجرة السفر تدفع عادة مقدما أي قبل بدء الرحلة البحرية و يصعب معه معرفة ما إذا كان المالك قد قبضها أم لازالت تحت يد ممثليه<sup>4</sup>.

**ثالثا: ملحقات السفينة:** و هي الملحقات اللازمة لاستغلال السفينة، و التي تعد جزءا منها عملا بأحكام المادة 52 ق ب ج مثل:

- التعويضات التي تستحق للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة و لم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل، فهذه التعويضات تحل محل النقص الذي أصاب السفينة و هي على هذا النحو تكمل السفينة و تكمل أجرة النقل و من ثم يرد عليها الامتياز.

1- زبيدة أعراب ، المرجع السابق، ص 66.

\* ضمانا لمصاريف ازالته أو انتشاله أو رفعه .

2- اي الاجرة المستحقة للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، استثناء الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الريان و البحارة و كل ما يرتبط بعقد السفينة.

3- عودة بومعزة ، المرجع السابق، ص 113.

4- هاني دويدار، المرجع السابق، ص 82.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة على الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة و لم يتم إصلاحها<sup>1</sup>، إلى جنب المكافآت المستحقة لمالك السفينة عن أعمال الإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان و البحارة و غيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل مع السفينة<sup>2</sup>.

كما تعتبر المادة 322 ق ب ج أن البضاعة أو ثمنها يمكن أن تكون محل امتياز يتمتع به المجهز لتسديد المساهمات الخاصة بالخسائر المشتركة و المستحقة له على البضاعة أو الثمن خلال 15 يوما من تسليمها و ذلك في حالة ما إذا لم تمر بأيدي الغير، و نصت المادة 352 على ان البضائع والأموال الأخرى التي أنقذت تكون محل امتياز للمنقذين كما تكون البضائع محل امتياز لمؤجر البضائع لوفاء أجرة حمولته و الأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار<sup>3</sup>.

إن محل الامتياز البحري لم يتعرض له القانون البحري الجزائري بالتفصيل لكون الجزائر انضمت إلى اتفاقية بروكسل 1926، حيث أن هذه الأخيرة تضمنت محل الامتياز بالتفصيل و بالتالي رأى المشرع عدم جدوى تكرار مضمون الاتفاقية و اكتفى بترتيب الامتيازات البحرية بالمادة 73 السابقة الذكر<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: ترتيب الامتيازات البحرية.

نظرا لكثرة أنواع الحقوق الممتازة على السفينة فقد عملت التشريعات البحرية على ترتيبها من حيث الأولوية عند عدم كفاية ثمن السفينة لتغطية كل الديون، و قد وضع المشرع الجزائري عدة قواعد لترتيبها:

**القاعدة الأولى:** نصت عليها المادة 77 ق ب ج و هي الترتيب وفق النظام الذي ورد في فقرات المادة 73 من نفس القانون<sup>5</sup>، حيث رتبت الامتيازات البحرية الخاصة بالإسعاف والإنقاذ ومصاريف حطام السفن

1- أما إذا أصلحت الأضرار التي لحقت السفينة فان ضمان الدائنين يستعيد قيمته و من الطبيعي حينئذ ان لا يخصص التعويض للدائنين الممتازين بل يعود لمن قام بالإصلاح أو انفق عليه.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 146 ص 147.

3- تجدر الإشارة إلى انه لا تعد من ملحقات السفينة و أجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعلانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو احد الأشخاص الاعتبارية العامة، و استبعاد الإعلانات و المساعدات من ضمان الدائن الممتاز يبرره أن الهدف منها هو تشجيع الاستغلال البحري و من ثم لا تعد جزءا من الذمة المالية.

4- عودة بومعزة ، المرجع السابق، ص 114.

5- فريد روابح ، المرجع السابق، ص 48.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

والمساهمة في الخسائر المشتركة في المرتبة الأولى وبدورها تترتب هذه الحقوق فيما بينها بالصورة العكسية لتواريخ نشوء الدين، ومعنى ذلك أن تكون الأفضلية لكل دين أحدث في نشأته، بحيث يستوفي قبل الديون السابقة له، والحكمة من ذلك أي تقرير الأفضلية لأحدث دين، هي التشجيع على إنقاذ السفينة بإعطائه امتيازًا متقدما على المنقذين السابقين أي بفضله تم إنقاذ السفينة، أي محل الامتياز بالنسبة لديونهم.

**القاعدة الثانية:** إن الامتيازات البحرية المتضمنة في الفقرات (أ) (ب) (ج) (و) من المادة 73 السابقة الذكر تأخذ المرتبة الثانية وتشمل الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة. بناء على عقد استخدامهم (أ)، وتأتي في المرتبة الثالثة رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد (ب)، ويأتي في المرتبة الرابعة الامتياز الخاص للديون المستحقة لمالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا والمرتبطة أصلا باستغلال السفينة (ج)، أما المرتبة الخامسة الامتياز الضامن للديون الجنية وشبه الجنية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة (د)، ويأتي في المرتبة السادسة الامتياز الضامن لديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء و تصليح السفينة<sup>1</sup>.

- ووفقا للمادة 79 من القانون البحري باستثناء ديون الفقرة (هـ) تحتل الديون الواردة نفس المرتبة، وهي تشترك في التوزيع بنسبة كل دين منها ويعني ذلك أنه إذا لم يكفي ثمن السفينة المبيعة للوفاء بها جميعا فإنها تتساوى في قسمة الغرماء<sup>2</sup>.

**القاعدة الثالثة:** نصت عليها المادة 79، وهي تقضي بأنه في حالة تعدد الرحلات يكون ترتيب الديون مرتبا ترتيبا عكسيا، حيث تكون الأولوية دائما للرحلة البحرية<sup>3</sup> الأخيرة عن الرحلة السابقة، باستثناء عقود الاستخدام الخاصة برجال السفينة إذا كان الاستخدام بعقد واحد لكل الرحلات فإنها تأتي كلها في نفس الرتبة مع آخر الرحلات<sup>4</sup>.

1- عودة بومعزة ، المرجع السابق، ص 115.

2- علي بوححيلة ، المرجع السابق، ص 67.

3- المقصود بالرحلة البحرية:هو الرحلة الحقيقية للسفينة فحتى نكون بصدد رحلة جديدة يتعين أن تعود السفينة الى ميناء الاستغلال ثم تشرع في رحلة جديدة، و على ذلك لا تعد رحلة بحرية قيام السفينة بنقل بضاعة من ميناء الى اخر طالما انها لم تعد الى ميناء الاستغلال لتستعد الى رحلة جديدة، فالرحلة البحرية هي رحلة السفينة و ليس رحلة البضاعة.

4-فريد روابح ، المرجع السابق، ص 48.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### الفرع الرابع: آثار الامتيازات البحرية وانقضائها.

للامتيازات البحرية آثار قانونية ترتبها، حيث يكون من حق الدائن الممتاز أن يتقدم على غيره من الدائنين ، كما يكون من حقه تتبع السفينة في أي يد تكون، العامة. و حقوق الامتياز ليست أبدية بل تنقضي بأسباب نص عليها القانون، وهي بالبيع القضائي والبيع الإجباري أو الاختياري و بالتقادم والمصادرة<sup>1</sup>. وهو ما سيتم الإشارة إليه بالتعاقب.

### أولاً: آثار الامتيازات البحرية.

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

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

فالدائن الممتاز له حق تتبع السفينة في أي يد تكون لاقتضاء حقه منها وذلك دون مراعاة أي إجراء من إجراءات الشهر، وفي هذه الخصوصية تختلف الامتيازات البحرية عن الامتيازات المدنية المقررة على المنقول والعقار على حد سواء، فبالنسبة للمنقول لا يتمتع حق الامتياز بميزة التتبع حيث لا يمكن الاحتجاج بها على حائز المنقول محل الامتياز بحسن نية، وبالنسبة للعقار لا يجوز الاحتجاج بحق الامتياز المقرر للدائن على العقار إلا بعد شهر هذا الحق، في حين أن الامتيازات البحرية لا تخضع لإجراءات الشهر وإن كان المشرع قد وضع نظاما لتطهير السفينة من الامتيازات<sup>2</sup>.

### ب- حق الأفضلية (التقدم):

فيما يتعلق بحق الأفضلية فقد خص المشرع الجزائري بعض الديون الممتازة فقط على الرهون البحرية المسجلة قانونا فيما تأتي الامتيازات المتبقية في المرتبة الثالثة حسب نص المادة 75 ق ب ج<sup>3</sup>.

1- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 58.

2- بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 109.

3- وناسة بوخميس ، المرجع السابق، ص 37.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

وتتجلى أهمية ترتيب الامتيازات من حيث درجتها في هذا الحق، حيث أنه يخول للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى حق التقدم في استيفاء حقوقهم من بيع السفينة على غيرهم من الدائنين سواء كانوا عاديين أم مرتهين، بينما الدائنون الممتازون من الدرجة الثانية فيتقدم عليهم الدائنون الممتازون من الدرجة الأولى كما يتقدم عليهم أيضا الدائنون المرتهونون، إلا أنهم يتقدمون باستيفاء حقوقهم على الدائنين العاديين، وتظهر أهمية ترتيب الدائنين الممتازين فيما بينهم بالنظر لهذه المشكلة، وهذا ما دفع بالمشرع لوضع قواعد خاصة تحكم هذا الترتيب وجاءت هذه القواعد مطابقة لما ذكرته معاهدة عام 1926 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز و الرهون البحرية<sup>1</sup>.

### ثانيا: انقضاء الامتياز البحري.

تنقضي الامتيازات البحرية حسب المادة 87 من القانون البحري بسبب مصادر السفينة من طرف السلطة المختصة، البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية، وفي حالة النقل الاختياري لمليتها بعد مضي مدة 3 أشهر من تاريخ تسجيل عقد نقل الملكية.

بالنسبة للمصادرة فلا تتم إلا في حالة مخالفة السفينة للقوانين الجمركية والأمنية أما في حالة البيوع فهي كالتالي:

أ- **البيع الجبري:** إذ يتم التنفيذ الجبري على السفينة ببيعها بالمزاد العلني وانتقال ملكيتها إلى الراسي عليه المزاد، ويترتب على هذا البيع تطهير السفينة من سائر الحقوق العينية التي كانت تنقلها، وبالتالي تكون خالية من كل الحقوق التي تنقلها، خاصة أن البيع الجبري يتم باتخاذ إجراءات مما يتوافر معه من العلانية، ويمكن بالتالي لأصحاب الحقوق الممتازة التحوط بشأنها<sup>2</sup>، ويتم توزيع الثمن على الدائنين الممتازين والدائنين المرتهين بحسب الترتيب السابق<sup>3</sup>، وهو ما قرره المادة 87 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الثانية.

ب- **البيع الاختياري:** إذا انتقلت ملكية السفينة إلى الغير فلا يترتب عن ذلك انقضاء الامتيازات البحري بل تبقى تابعة للسفينة رغم تغيير ملكيتها، وأن للدائن الممتاز أن يتبع السفينة في أي يد كانت إلا أن التقنين البحري الجزائري قد أورد استثناء في المادة 87 فقرة 3 بموجبه تنقضي الامتيازات البحرية في حالة نقل

1- سهير الجندي، المرجع السابق، ص 59.

2- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 109.

3- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 149.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

الملكية الاختياري بعد 3 أشهر من تسجيل عقد النقل<sup>1</sup>، فقد أعطى المشرع للمشتري في هذه الحالة إمكانية تطهير السفينة من حقوق الامتياز التي عليها شرط شهر عقد البيع في سجل السفينة ويتم بإتباع الإجراءات اللازمة لقيد عقد الشراء في سجل السفن ونشر ملخص البيع في صفحتين في لوحة الإعلانات لمصلحة الموانئ ، فإذا لم يتعرض أحد الدائنين للمشتري خلال الفترة المحددة قانونا طلبا منه الوفاء بالثمن ينقضي الامتياز<sup>2</sup>.

**ج- التقادم:** تنقضي كذلك الامتيازات البحرية بالتقادم بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون وينقضي مع ذلك الامتياز البحري المذكور في الفقرة 6 من المادة 73 عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحال. والتقادم لا يلحق إلا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين محل الامتياز ما لم ينقض بسبب خاص به<sup>3</sup>.

ومعطي مدة السنة التي ينقضي بها حق الامتياز مدة تقادم حقيقي إلا أن المادة 85 لم تخضعها للوقف أو الانقطاع إلا في حال وجود مانع قانون يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة على ألا تتعدى هذه المدة 3 سنوات منذ نشأة الدين ألامتيازي. كما تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الريان قبل البدء بالتوقيع، أو إذا لم يرفع الدعوى خلال 15 يوما من التفريغ، وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا المادة 820 من القانون البحري<sup>4</sup>.

### المطلب الثاني: الرهن البحري.

الرهن عامة عقد به يكسب الدائن على عقار مخصص للوفاء بدينه حقا عينيا يكون له بمقتضاه أن يتقدم على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه من ثمن ذلك العقار في أي يد

1- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 44.

2- زبيدة أعراب ، المرجع السابق، ص 68.

3- السعيد بوعناقة، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة قسنطينة، دون سنة نشر، ص 11.

4- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 43.

- القاعدة أنه تبدأ مدة التقادم من تاريخ نشوء الدين المضمون لكن المادة 81 من القانون البحري جاءت باستثناء و اعتبرت كتاريخ نشوء الدين ما يلي: الاصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره يوم حصوله- المساهمة بالخسائر المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر- الاسعاف او الانقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات- فقدان البضائع أو الحقايب او ضررها يوم التسليم او اليوم الواجب للتسليم - الحالات الاخرى يوم استحقاق الدين.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

يكون<sup>1</sup>، أما الرهن البحري هو عقد بين المدين الراهن وبين الدائن المرتهن، وهو عبارة عن تأمين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة<sup>2</sup>، وقد نظم القانون البحري الجزائري أحكام الرهن البحري في المواد من 55 إلى 71 منه وعقد الرهن البحري هو عقد شكلي لا يتم إلا بمحرر رسمي<sup>3</sup>.

لا يجوز أن ينشأ الرهن البحري إلا بالاتفاق، فهو عقد يتم بين شخصين المدين الراهن والدائن المرتهن ولا يختلف هذا العقد عن غيره من العقود من حيث توافر الأركان الموضوعية العامة كالرضا والأهلية والمحل و السبب<sup>4</sup>.

### الفرع الأول: محل الرهن البحري.

من المبادئ المستقر عليها قانونا أن الرهن لا يقع إلا على العقار، أما المنقول فلا يمكن استقلالا أن يكون محلا للرهن الرسمي<sup>5</sup>، بيد أن المشرع الجزائري قد خرج عن هذه القاعدة في قانونه البحري حينما أخضع رهن السفينة لقواعد تتشابه إلى حد كبير ع ما هو مقرر للرهن العقاري، على أساس أن محل الرهن البحري هو السفينة، التي رغم كونها مالا منقولاً<sup>6</sup> إلا أن رهنها لا يجرد المدين من حيازته لها حيث حيث تنص المادة 55 من ق ب ج على أن " يكون الرهن البحري ..... لا يرد إلا على السفينة"، فالرهن وفقا لهذا النص لا يجوز أن يرد إلا على السفينة، ويجوز رهن السفينة أيا كان تخصيصها أو أيا كانت حمولتها، كما يمكن رهنها وهي قيد الإنشاء<sup>7</sup>.

ووفقا للمادة 58 يشمل الرهن البحري هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء يشمل الرهن المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة قيد الإنشاء<sup>8</sup>، حيث أن رهن

1- نبيل إبراهيم سعد، التأمينات العينية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص 35.

2- المادة 55 القانون البحري الجزائري.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 134.

4- محمد السيد الفقي، محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 176.

5- المادة 886 من القانون المدني الجزائري.

6- قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 1998/12/08، ملف رقم 171793، قضية: ( ز غ ) ضد ( ب ع )، مجلة قضائية

عدد 2، 1998 ص 120، انظر الملحق.

7-Philippe delebeque، droit maritime، Dalloz delta.2014. p 143

8- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 35.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

السفينة في دور البناء مفيد لمتعهد البناء إذ يسمح له بالحصول على الأموال اللازمة لإتمام البناء وهو مفيد للمجهز كضمان للدفعات التي قدمها للمتعهد على الحساب، فيتفادى قسمة الغرماء في حالة إفلاس المدين الأخير<sup>1</sup>.

ويجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن وإلا يعد باطلاً، ويجب أن يحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتجهيز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة<sup>2</sup>.

ومادام أن السفينة المرهونة تكون عرضة للأخطار البحرية، فالمشرع وحماية لأموال الدائنين قد أقر لهم في نص المادة 61 أنه عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعلها غير صالحة للملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها<sup>3</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن رهن السفن الحربية أو السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية<sup>4</sup>.

أيضاً يمكن رهن السفينة المملوكة على الشيوخ لكن نجد أن المشرع الجزائري لم يهتم بموضوع الشيوخ البحري باعتباره صورة من صور ملكية السفينة و أشار إليه في الفقرة المتعلقة بالرهون البحرية في نص المادتين 59 و 60 من القانون البحري الجزائري.

### الفرع الثاني: قيد الرهن البحري وأثاره.

من المبادئ المستقر عليها في القانون المدني أنه بمجرد أن ينشأ الرهن الرسمي مستوفياً شروطه الموضوعية والشكلية، يرتب أثاره فيما بين المتعاقدين، لكن لا يحتج به في مواجهة الغير إلا بقيده.

### أولاً: قيد الرهن البحري.

يتم شهر الرهن البحري بالقيد في سجل السفن ولا يكون للرهن أي فعالية إلا إذا كان نافذاً في مواجهة الغير، والقيد يتم بمكتب تسجيل السفينة، ويمثل شهر الرهن البحري شهر الرهن الرسمي في القانون

1 - www. Equipement. Gov-ma

2- المادة 57 القانون البحري الجزائري.

3- عباس حلمي، المرجع السابق، ص 19.

4- المادة 56 القانون البحري الجزائري.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

المدني مع وجود بعض الفروق الطفيفة، وترجع هذه الفروق إلى اختلاف نظام الشهر العقاري عن نظام تسجيل السفن<sup>1</sup>.

- تقضي المادة 63 من القانون البحري الجزائري أن يقيد الرهن في سجل السفينة المرهونة بمكتب تسجيل السفن بما في ذلك رقم شهادة تسجيل السفينة التي يقدمها طالب قيد الرهن مع عقد الرهن، فضلا على أن كل سفينة مثقلة برهن يجب أن تحصل إلزاميا ضمن وثائق إبحارها كشفا بقيود الرهن المستكملة عند المغادرة للميناء، وفي حالة وجود رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، على الشيوخ يصنف الدائنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم<sup>2</sup>.

ويتم القيد بتقديم صورة من عقد الرهن للإدارة البحرية المختصة مرفق بها البيانات الأساسية من تاريخ العقد و أطرافه ومقدار الدين، وعن السفينة فيذكر اسمها وأوصافها وكافة البيانات التي تحدد شخصيتها ويحفظ الرهن البحري لمدة عشرة سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا<sup>3</sup>.

### ثانيا: آثار الرهن.

ينفذ الرهن بعد قيده في حق الغير فيرتب للدائن المرتهن معا في التقدم أو الأفضلية وحقا في التتبع.

#### أ- حق التقدم:

يستوفي الدائن المرتهن حقه قبل الدائنين العاديين وفقا للمادة 67 من ق ب ج وعلى الدائنين له في نفس المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ولو كانت مقيدة في نفس اليوم، وتكون الأسبقية في هذه الحالة بساعة القيد، وإذا قدمت طلبات القيد في ذات الوقت فعند ذلك تسجل متزاحمة في نفس المرتبة، ولكن سائر الدائنين المرتهنين يتأخرون بطبيعة الحال بعد الدائنين الممتازين على السفينة، و هذا بموجب المادة 907 من القانون المدني الجزائري و المادة 65 و 67 من القانون البحري الجزائري.

1- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 211.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 135.

3- المادة 66 القانون البحري الجزائري.

ب - حق التتبع:

للدائن المرتهن لسفينة أو لحصّة منها حق تتبعها في أي يد كانت، فالدائن المرتهن يباشر حقه في التقدم حتى إذا انتقلت السفينة إلى حائز جديد وهذا ما قرره المادة 67 ق ب ج ، إذ قضت بتتبع الرهون البحرية على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة، ومن ثم فمهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن يظل بنقل السفينة، وللحائز أن يختار بين دفع الدائن المرتهن والحلول محله وبين تطهير السفينة، أو التخلص منها، أو تحمل إجراءات الحجز<sup>1</sup>، ويختلف حق التتبع الذي يخوله الرهن البحري عن حق التتبع للدائن الممتاز في أن للدائن المرتهن أن يتتبع السفينة في أية يد كانت كما أن الرهن البحري يشهر عن طريق القيد فلا يتعرض الحائز لأية مفاجأة أو مباغطة، في حين أن حق التتبع المخول للدائن الممتاز سريع الانقضاء نظرا لاستتاره وعدم خضوعه للشهر كما سلف القول<sup>2</sup>.

يترتب على انقضاء الدين المضمون بالرهن انقضاء الرهن تبعا لذلك، كما ينقضي الرهن أيضا بتطهير السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة، إذ يترتب على حكم مرسي المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن، وأخيرا ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه<sup>3</sup>.

المطلب الثالث: حجز السفينة.

تدرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكةا ومن ثم يجوز للدائنين الحجز عليها استثناء لحقوقهم والحجز على السفينة نوعان تحفظي وتنفيذي.

الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة.

يقصد بالحجز التحفظي ذلك الحجز الذي يكون هدفه الوحيد مجرد وضع بعض الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء لمنعه من التصرف فيها تصرفا يضر بالحاجز، وهو يثبت للدائن حتى إن لم يكن له الحق في التنفيذ الجبري، إذ قد يمضي وقت قبل أن يتمكن الدائن من اقتضاء حقه اتجاه

1- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 38.

2- محمد نعيم علوة ، المرجع السابق، ص 113.

3- عباس حلمي، المرجع السابق، ص 20.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

المدين ويكون من مصلحته الحجز على أمواله أو بضعها حتى يحول بين المدين والقيام بأي تصرف مادي أو قانوني من شأنه تهديد الضمان العام للدائن، سواء كان ذلك بإهلاك المال العام أم إتلافه أو إخفائه أو تهريبه أو التصرف فيه<sup>1</sup>.

### أولاً: تعريف الحجز التحفظي.

سنتطرق لتعريف الحجز التحفظي في كل من معاهدتي بروكسل 10 ماي 1952 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية ومعاهدة جنيف 12 ماي 1999 بشأن حجز السفن بحكم مصادقة الجزائر على كليهما<sup>2</sup>. حيث حددت المادة 01 فق 2 من معاهدة بروكسل 1952 الحجز التحفظي الخاضع لأحكامها بأنه "إيقاف السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذاً لسند"<sup>3</sup>.

أما اتفاقية جنيف لسنة 1999 بشأن حجز السفن، فقد عرفت الحجز في الفقرة الثانية من المادة الأولى بأنه "أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من المحكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ".

بالإضافة إلى التعريفين السابقين نجد أن المشرع الجزائري قد عرف الحجز التحفظي في المادة 150 من ق ب ج على أنه "توقيف أو تقييد إبحار السفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضماناً لدين بحري"، هذا وأضافت المادة 152 على أنه "تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناءً على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري"

1- هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012، ص 3 ص 4.

2- صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل 10 ماي 1952 بموجب المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 08 يونيو 1964 ج ر العدد 18، 1964.

و صادقت على الاتفاقية الدولية بشأن الحجز على السفن المعتمدة بجنيف 12 مارس 1999 بموجب المرسوم رقم 03-474 المؤرخ في 06/12/2003، ج ر العدد 77 سنة 2003.

- الحجز على السفن الجزائرية في الجزائر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي فيها، تسري عليه أحكام القانون الجزائري، أما الحجز على السفن الجزائرية في الجزائر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الجزائر وكذلك الحجز على السفن الأجنبية في الجزائر و إذا كانت تابعة لدولة متعاقدة أو دولة غير متعاقدة في الجزائر إنما تخضع لأحكام المعاهدتين.

3- أحكام معاهدة بروكسل 1952 تطبق فقط على الحجز التحفظي دون التنفيذي.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

ثانيا: شروط توقيع الحجز وإجراءاته.

لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة يجب توفر مجموعة من الشروط ، منها ما يتعلق بالدين بسبب الحجز ومنها ما يتعلق بالسفينة محل الحجز ، كما يجب إتباع إجراءات قانونية معينة.

### 1- شروط توقيع الحجز التحفظي.

يشترط لتوقيع الحجز التحفظي<sup>1</sup> على السفينة سواء في القانون البحري الجزائري أو في معاهدتي بروكسل 1952 و جنيف 1999 أن يتقيد الدائن طالب الحجز بنوعين من الشروط شروط تتعلق بالدين سبب الحجز وشروط تتعلق بالسفينة محل الحجز .

### - الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التحفظي على السفينة:

لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا إذا كان سبب الحجز ديناً بحرياً ينتمي إلى التعداد الوارد في الاتفاقيات الدولية والقانون الداخلي<sup>2</sup>، ويشترط قبل مباشرة الحجز التحفظي أن يثبت طالب الحجز علاقة المديونية مع المحجوز عليه بسند أو ببيانات تؤكد وجود الدين الذي على أساسه يحق له إجراء الحجز، ومصدر هذا الشرط هو نص الماد 346 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>3</sup>، والدين يجب أن يكون محقق الوجود حال الأداء ومعين المقدار<sup>4</sup>، ويشمل الدين البحري بمفهوم المادة 151 من الأمر 10-04 "طلب حق أودين ناتج عن عقد أو يكون مسبباً من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من السفينة أو مترتبة عن استغلالها"، ويعد الدين بحرياً بخصوص تطبيق اتفاقية بروكسل إذا كان يقصد به الادعاء بحق أو بدين مصدره أحد الأسباب السبعة عشر التي عدتها المادة الأولى من الاتفاقية على سبيل الحصر ويمكن توزيع الديون المحصورة في اتفاقية بروكسل على ثلاثة أقسام:

**القسم الأول:** يشمل الديون المتولدة من الأعمال القانونية المرتبطة باستغلال السفينة.

1- أنظر الملحق.

2- هشام فضلي، المرجع السابق، ص 41.

3- علي بداوي، الحجز التحفظي في التشريع الجزائري، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، 1996، ص 22.

4- محقق الوجود: أي ديناً ثابتاً بسند أو سبب ظاهر يدل على وجوده.

حال الاداء: أي ان يكون الدين سبب الحجز قد حان اجله.

معين المقدار: يجب تحديد قيمته التقديرية.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

القسم الثاني: الديون التي يرجع مصدرها إلى حق الملكية والحقوق العينية الأخرى (س/ع/ف)

القسم الثالث: ويشمل الأسباب التي يترد مصدرها إلى الحقوق الشخصية ذات الطبيعة العقدية<sup>1</sup> من الفقرة (أ) إلى (م).

أما بالنسبة لاتفاقية جنيف 1999 فإنه لا يجوز حجز السفن إلا بخصوص مطالبة بحرية<sup>2</sup> وهذا ما تضمنته المادة 01 فق 1 منها، حيث اكتفى واضعوها بموجب هذه المادة بسرد الحالات الواردة في اتفاقية بروكسل مع إضافة بعض الأسباب الجديدة للحجز وأصبحت بذلك 22 حالة. ونجد أن المشرع الجزائري قد ساير كل من معاهدي بروكسل وجنيف حيث أورد في 151 من رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للقانون البحري للديون البحرية التي يتم بموجبها الحجز على السفينة في قائمة حصرية حيث عدّد 22 سببا للدين البحري تعد نفسها القائمة التي تضمنتها المادة الأولى من اتفاقية جنيف 1999.<sup>3</sup>

### - الشروط المتعلقة بمحل الحجز التحفظي:

يشترط في محل الحجز أن تكون سفينة بالمعنى المعروف في القانون البحري<sup>4</sup> المبدأ أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين ولو كانت السفينة على أهبة السفر<sup>5</sup>، ويلاحظ في هذا الشأن أن المادة 154 من ق. ب ج قد اتفقت مع معاهدة بروكسل سنة 1952 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن في مادتها الثالثة في أنها أجازت الحجز لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب بل على أي سفينة أخرى لنفس المجهز المدين، زيادة في ضمانات الدائن بشرط أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين. وعلى هذا الحكم أن كلا من التقنين البحري الجزائري وواضعي معاهدة بروكسل اعتبروا أن

1- هشام فضلي، المرجع السابق، ص 42ص43.

2- ورد في النسخة العربية لاتفاقية جنيف 1999 عبارة المطالبة البحرية للدلالة على الدين البحري.

3- راجع المادة 151 من القانون البحري الجزائري.

4- تنص المادة 13 ق ب ج " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو الية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى".

5- المادة 154 ق ب ج.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

سفن المجهز وقت نشأة الدين ضامنة للوفاء بديونه البحرية، أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء<sup>1</sup>.

### - الحجز على السفينة المؤجرة:

بالعودة إلى أحكام نص المادة 155 من ق ب ج فإنه بالإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة في حال استئجارها، ولكن مع التخلي عن الملاحة البحرية وضممان المستأجر لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، أي إذا كانت السفينة مؤجرة مع منح المستأجر حق الإدارة والملاحة جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز عليها إذا تمسك بدين متعلق بهذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين، كما يجوز لهذا الدائن الحجز على أي سفينة مملوكة للمستأجر نفسه لكن يمنع عنه الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر<sup>2</sup>.

### - الحجز على السفينة المتأهبة للسفر:

الأصل أنه لا يجوز حجز السفن المتأهبة للسفر \* لأنه في ذلك تعطيل للمصالح المرتبطة بها، إلا أنه بالرجوع إلى اتفاقية بروكسل 1952 فإنه يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر سواء كانت راسية بالميناء أو كانت على أهبة السفر نص المادة 03 فق 1 منها<sup>3</sup>، أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 فجاءت خالية من أي نص يبيح توقيع الحجز على السفينة في حالة تأهبها للسفر. في حين ساير المشرع الجزائري اتفاقية بروكسل<sup>4</sup>.

كما سبق القول أن السفينة يجب أن تكون في أي حال من الأحوال قابلة للحجز عليها لكن استثناءا عن الأصل هناك بعض السفن غير مسموح بالحجز عليها<sup>5</sup>، فنظرا لاعتبارات خاصة تعفى بعض السفن

1- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 66.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 122.

\*تعتبر السفينة متأهبة للسفر اذا حصل الريان على الترخيص بالخروج من الميناء.

3-مع مراعاة ف 4 و المادة 10 يجوز لكل مدع ان يحجز اما على سفينة التي تعلق بها دينه...حتى لو وقع الحجز على سفينة تتأهب للسفر

4-المادة 154 ق ب ج.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

من الحجز عليها كالحصانة الممنوحة لها كالسفن المملوكة للدولة والسفن الحربية والعامّة والمخصصة للخدمة العامّة والسفن الأجنبية<sup>1</sup>.

### 2- إجراءات الحجز التحفظي.

بموجب المادة 40 فق 7 من القانون 08 - 09<sup>2</sup> يؤول البت في الحجز التحفظي للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها هذا الحجز ويتم الحجز بموجب أمر على عريضة مسببة موقعة ومؤرخة من نسختين أما رئيس المحكمة.

تسمح المادة 152 من ق ب ج للمحكمة المختصة بأن تأذن بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له دينا بحريا فيشترط فقط أن يكون الدين بحريا على السفينة ولا يمس بحقوق مالكيها. وتستدعي السلطة المينائية فوراً للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز، وعندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى محامي يتلقى فيه التبليغات ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي، كما يمكن للقاضي أن يأمر عند الحاجة بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية.

ويبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية المحلية وربان السفينة، وعند الاقتضاء إلى ممثلي القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها<sup>3</sup>، وهنا يجب على الجهة القضائية المختصة كشرط لحجز السفينة أن تفرض على طالب الحجز تقديم ضمان لا يقل عن 10% من قيمة الدين ويحدد نوعه ومقداره وشروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذ تبين أن الطالب هو المسؤول عنه<sup>4</sup>.

1- عدم جواز الحجز هنا مطلقاً لا نسبياً وهذا راجع إلى طبيعة المال أو الغرض منه، فالمصلحة العامة هي التي أوجبت على المشرع منع الحجز على هاته الأموال

2- القانون 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25/04/2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر 21، 2008.

3- محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 23.

4- المادة 152 ق ب ج.

3- رفع الحجز:

يرفع الحجز التحفظي على السفينة عند تقديم المدين المحجوز عليه كفالة أو ضمان كافي وهذا حسب نص المادة 5 من معاهدي بروكسل وجنيف والمادة 156 من القانون رقم 10-04 حيث نصت على أنه "تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف". كما يمكن للمحجوز عليه أن يطلب رفع الحجز التحفظي بدعوى استعجاليه طبقا لما هو منصوص عليه في القواعد العامة أو إذا تقدم طالب الحجز أمام المحكمة التي أصدرت الحجز التحفظي في حالة سعي الدائن إلى رفع دعوى تثبيته<sup>1</sup> في أجل 15 يوم من صدور الأمر بالحجز وهذا حسب نص المادة 662 ق إ م إ.

كما يمكن أن يتم رفع الحجز التحفظي بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه وديا دون اللجوء للقضاء شرط أن يقدم المحجوز عليه ضمان يكون في الغالب خطاب ضمان، وبالإضافة إلى طلب رفع الحجز على السفينة يمكن للمجهز رفع دعوى للمطالبة بإبطال إجراءات الحجز إذا كان توقيع الحجز التحفظي على السفينة بلا مبرر ويلحق به أضرار جسيمة وهذا تطبيقا لنص المادة 643 ق إ م إ<sup>2</sup>

والحجز التحفظي كأى تصرف قانوني فهو يترتب آثار قانونية ويعتبر الأثر الأساسي هو منع السفينة من السفر لتأمين ضمان الدين، وتقضي المادة 152 مكرر 1 من ق ب ج بأنه "تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار". ويعود للسلطات المينائية اتخاذ ما تراه ضروري من إجراءات حتى تضمن عدم هروب السفينة وتوقفها سواء كانت داخل الجزائر أو خارجها، وتبقى السلطات المينائية تمارس هذه الإجراءات إلى غاية صدور أمر قضائي يرفع الحجز عليها<sup>3</sup>.

من الآثار أيضا تعيين حارس قانوني، ويترتب على ذلك نقل حيازة السفينة المحجوزة من المحجوز عليه إلى الحارس الذي يعينه المحضر القضائي في محضر الحجز، وتنشأ عن الالتزام بالحراسة الالتزام

1- دعوى التثبيت هي دعوى موضوعية ترفع أمام القاضي للنظر في موضوع الدين و صحة الحجز معا، و يقوم من خلالها الحاجز بتحويل الحجز التحفظي الي تنفيذي و يكون الحكم الصادر فيها حاسما للنزاع حول اصل الحق.

2- حيث تنص المادة 643 " إذا كان أي إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز قابلا للإبطال يجوز للمحجوز عله أو لكل ذي مصلحة ان يطلب دعوى استعجاليه....الحكم ببطلان الإجراء..."

3 -كمال حمدي، المرجع السابق، ص 67.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

بالمحافظة على السفينة المحجوزة بحيث يسأل هذا الحارس عن هلاكها إذا كان الهلاك بخطأ منه وهي في حيازته<sup>1</sup>.

وتنص المادة 153 من ق ب ج على أنه "لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة حقوق مالكيها" أي القدرة على التصرف في السفينة، فالمشرع لم يقيد المالك وترك له حرية التصرف ومن ثم يجوز بيعها أو رهنها دون الحاجة لاستئذان السلطات القضائية، إلا أن نفاذ هذه التصرفات يبقى معطلاً إلى حين رفع الحجز على السفينة<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الحجز التنفيذي.

إذا لم يدفع المدين ما عليه من ديون فإن للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها أو استيفاء حقه من ثمنها، ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي إلا بناء على سند تنفيذي<sup>3</sup>.

### أولاً: تعريف الحجز التنفيذي

لم يرد تعريف الحجز التنفيذي في القانون البحري الجزائري إلا أنه نظم موضوعه من خلال نصوص المواد من 160 إلى 160 مكرر 8 من القانون 10 - 04، ويعد الحجز التنفيذي على السفينة امتداد للحجز التحفظي عليها طالما أن ذلك الحجز لم يرفع عليها، ويفترض أن بيد الحاجز سند تنفيذي، والدائن الحامل لمثل هذا السند من البديهي أنه ليس مطالباً بتوقيع حجز تحفظي مسبق إذ له اتخاذ إجراءات التنفيذ مباشرة على السفينة<sup>4</sup>. ويمكن تعريفه بأنه "ضبط السفينة ووضعها تحت يد القضاء وبيعها استيفاء لدين الحاجز من ثمنها"<sup>5</sup>. والحجز على السفينة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها.

1- يقصد بالحراسة في مجال الحجز ما يتخذ من إجراءات بعد توقيع الحجز بهدف المحافظة على المال المحجوز عليه، ويرتبط استلزام الحراسة بوجود خشية من تصرف المدين في المال المحجوز كتهريبه.

2- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص 84.

3- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، دون سنة نشر، ص 57.

4- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 167.

5- أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، العدد الثاني، 2008، ص

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

ومن ثم أصحاب البضائع لهم الحق في استلامها، لأن الحجز قد وقع على السفينة وليس على البضاعة المحملة عليها<sup>1</sup>.

ثانيا: شروط توقيع الحجز وإجراءاته.

بالرجوع إلى النصوص القانونية الخاصة بالحجز التنفيذي على السفن المنظمة في إطار ق ب ج نلاحظ أنه حتى يتم توقيع حجز تنفيذي على سفينة ما يجب توفر شروط وإتباع إجراءات قانونية محددة حتى ينتج هذا الإجراء أثاره القانونية.

### 1 - شروط توقيع الحجز التنفيذي.

يلاحظ أن المشرع البحري الجزائري لم يتناول بالتنظيم سوى إجراءات الحجز التنفيذي وأثاره دون التعرض للشروط الواجب توافرها لإمكان توقيع الحجز، ويتعين بالنسبة لهذه المسألة الأخيرة تطبيق القواعد العامة المتعلقة بالحجز التنفيذي على الوجه الآتي ذكره، بحيث لا يجوز توقيع الحجز على السفينة إلا إذا كان بحوزة الحاجز سند تنفيذي<sup>2</sup>. ويمكن التطرق إلى بعض الشروط :

#### أ- الشروط المتعلقة بالسفينة محل الحجز:

القاعدة العامة أن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه، وعليه يمكن توقيع حجز تنفيذي على هيكل السفينة وملحقاتها سواء كانت ملتصقة بالسفينة أو أمكن نزعها منها كالقوارب والحبال، على شرط أن تكون هذه السفينة خاضعة لأحكام القانون البحري. وبالتالي إذا كان حجز السفينة حجرا تنفيذيا أمرا ممكنا فإن هذا يقتصر على السفن التجارية الخاصة بالقطاع الخاص سواء كان يملكها أفراد أم شركات خاصة أو عامة ما دامت هذه الأخيرة تعد من الأموال العامة الخاصة للدولة، أما السفن التي تعد من المال العام أي ملكا للدولة ومخصصة لمنفعة عامة فلا يجوز الحجز عليها<sup>3</sup>.

كذلك لا يمكن الحجز على السفن الحربية، أما السفينة المتأهبة للسفر فالمشروع بخلاف ما هو الحال عليه بالنسبة للحجز التحفظي لم ينص صراحة على إمكانية حجز السفينة التي على وشك الإبحار لكنه

1- عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص 142.

2- المادة 60 ف1 من قانون إم إ " لا يجوز التنفيذ الجبري الا بسند تنفيذي...".

3- المادة 149 ق ب ج.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

بالمقابل لم يحظر ذلك، ومنه يمكن إسقاط المادة 152 مكرر 1 من القانون 10 - 04 على هذا النوع من الحجز لسد الفراغ القانوني الذي تعاني منه السلطات للقيام بمهامها الخاصة بتنفيذ أمر الحجز<sup>1</sup>.

### ب - الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز:

لا يشترط للتنفيذ على السفينة أن يكون الدين من الديون البحرية أو أن يكون متعلقا بالسفينة، ذلك أن السفينة هي جزء من ذمة المدين المالية، وتدخل في الضمان العام الذي يتمتع به الدائنون ضمانا لديونهم، وهذا من حق أي دائن أن يطالب بالتنفيذ على سفينة مدينه أو حصته فيها.

إذن السفينة ليست ضمانا قاصرا على الدائنين البحريين فحسب أو على دين يتصل باستغلالها<sup>2</sup>.

### 2- إجراءات توقيع الحجز التنفيذي:

حتى يتم بيع السفينة جبرا أوجب المشرع اتخاذ بعض الخطوات التمهيدية:

- و تتمثل أول مرحلة في إعلان المدين<sup>3</sup> و مطالبته بالوفاء، فبما أن حجز السفن ككل حجز يخضع لمقدمات هي وجوب إعلان المدين بالسند التنفيذي و مطالبته بالوفاء، و ذلك خلال أجل معين قبل مباشرة إجراءات الحجز، و مهلة الإعدار كانت 20 يوما عملا بأحكام المادة 160 مكرر 1 من القانون البحري، إلا أنها خفضت إلى 15 يوما تماشيا مع المدة التي جاء بها ق إ م إ الجديد في المادة 612 منه<sup>4</sup> و تكمن وجوبية إرسال الاعذار إلى التيقن من عجز المدين عن الوفاء من عدمه، و بانقضاء هذه المهلة و لم يقدم مالك السفينة المدين على تسديد الدين عندئذ يمكن للدائن أن يطلب من المحكمة أن تأذن له بمباشرة إجراءات الحجز و هي إجراءات تشبه إلى حد كبير إجراءات حجز و بيع العقار.

1- مجبر محمد ، المرجع السابق، ص 25.

- ثار خلاف حول الحجز التنفيذي على السفينة قيد البناء فذهب بعض الفقهاء الى عدم توقيع الحجز التنفيذي طبقا لأحكام القانون البحري لأنه لا يخشى بشأنها من الهرب و هي مازالت قيد البناء.

2- أمل شربا، المرجع السابق، ص 178.

3- أنظر الملحق.

4- ثار خلاف حول الحجز التنفيذي على السفينة قيد البناء فذهب بعض الفقهاء الى عدم توقيع الحجز التنفيذي طبقا لأحكام القانون البحري لأنه لا يخشى بشأنها من الهرب و هي مازالت قيد البناء.

5- تبقى المهلة طويلة مقارنة بما هو عليه في القوانين البحرية المقارنة مثل التشريع الفرنسي و المصري اللذان جعلها 24 ساعة و المشرع التونسي الذي أجاز إجراء الحجز في نفس يوم الإعلان.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

جاءت المادة 160 مكرر 2 لتوضيح كيفية تبليغ أمر الحجز إذا لم يكن مالك السفينة يقيم في دائرة اختصاص المحكمة المختصة فإن التبليغات تسلم إلى الريان و في غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثل المالك و ذلك في أجل 3 أيام، كذلك تبلغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثل مالك السفينة أو الريان و كذا السلطة البحرية المختصة<sup>1</sup>، و بعدها ينتقل المحضر القضائي إلى الميناء الذي ترسو فيه السفينة لتحرير محضر الحجز و يذكر فيه زيادة على البيانات الواجب توفرها " هوية الدائن الذي يجري التنفيذ لصالحه، هوية المدين المحجوز عليه، مختصر على السفينة و آلتها و أهم ملحقاتها و كذا اسم الحارس و صفته، حيث يعين حارس على السفينة و يحسب أجره من حساب النفقات القضائية"<sup>2</sup>، و عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا تبلغ نسخة من قرار الحجز لممثلي القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها<sup>3</sup>.

و يلزم بعد تحرير محضر الحجز قيده، حيث أوجبت المادة 160 مكرر 4 تسجيل أو قيد أمر الحجز وذلك وفقا لما يلي:

- بالنسبة للسفن الحاملة للعلم الجزائري في دفتر تسجيل السفن.

- بالنسبة للسفن الأجنبية في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق النظام.

### ثالثا: آثار الحجز التنفيذي .

يترتب على إيقاع الحجز التنفيذي عدة آثار تتمثل في:

- الأثر الفوري و هو تجميد السفينة في الميناء الراسية فيه، و تسلم نسخة من أمر الحجز إلي إدارة الميناء حتى تتولى بذلك منع السفينة من الإقلاع إن حاولت ذلك.

- كل تصرف ناقل للملكية أو منشئ لحقوق عينية على السفينة يبرمه مالكة لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز<sup>4</sup>.

1- عودة بومعزة، المرجع السابق، ص 127.

2- حمة مرامية، الحجز التنفيذي، أطروحة دكتوراه، جامعة عنابة، 2008-2009، ص 179.

3- المادة 160 مكرر 5 ق ب ج،

4- المادة 160 مكرر 5 ق ب ج .

- يلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متنها بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها<sup>1</sup>.

- تجري حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن الحاجز و عليه يضمن الأضرار اللاحقة بالغير و الناشئة عن السفينة<sup>2</sup>.

كما يكون الدائن مسؤولاً عن الضرر المتسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع و تتقادم كل معارضة في هذا الشأن بمرور سنة واحدة اعتباراً من يوم حجز السفينة<sup>3</sup>.

و لعل أخطر اثر ينجم عن توقيع الحجز التنفيذي هو بيع السفينة، حيث يتم بيعها بالمزاد العلني، فيتم إعداد السفينة كمرحلة أولى بإيداع شروط البيع بأمانة المحكمة المختصة خلال فترة 30 يوماً من تاريخ إصدار أمر الحجز، و يشرع المحضر القضائي في إجراءات الإعلان عن البيع بالمزاد العلني و بذلك تبدأ المرحلة الثانية و هي مرحلة بيع السفينة بالمزاد العلني و التي تتم وفقاً للإجراءات التفصيلية التي حددها القانون بالنسبة للعقار و التي لا يوجد مانع من تطبيقها على السفن<sup>4</sup>.

1- المادة 160 مكرر 7 ق ب ج .

2- المادة 160 مكرر 3 ق ب ج .

3- المادة 158 ق ب ج .

4- المواد 740 و 742 ق إ م إ .

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### المبحث الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة:

ان الملاحة البحرية من اقدم النشاطات التي عرفها الانسان فعن طريق البحر يتم نقل السلع بين مختلف المناطق، و زادت أهمية هذا النشاط بتزايد صناعة السفن من جهة و انعدام و سائل النقل البري من جهة اخرى، لذلك زادت أهمية استعمال السفينة خاصة لدى الدول المطلة على البحر الابيض المتوسط و كما زاد استعمال السفينة كذلك بتزايد الحركات الاستعمارية و الاستكشافات الجغرافية حيث مكن المجتمعات القديمة من غزو مناطق اخرى سواء كانت لأغراض استعمارية أو تجارية، حيث صاحب ظهور الملاحة البحرية ظهور مجموعة من الاعراف البحرية تنظم هذه الملاحة خاصة بعد تزايد أهمية الاستغلال التجاري للسفينة كون هذه الاخيرة ( الاعراف ) تطبق على مختلف النشاطات التي يقوم بها، فقد يتولى صاحبها استغلالها بنفسه سواء كانت معدة لنقل البضائع المبيعة بطريق البحر أو لنقل الاشخاص. و كما يمكن له اسناد هذه المهمة لأشخاص أخرى عن طريق ايجارها حيث يتولى المستأجر استغلالها تجاريا لمصلحته و يكون ذلك وفقا لقواعد القانون البحري، و في هذا الصدد سنتولى في هذه الدراسة اظهار ثلاث مطالب نوضح فيها ما يلي:

المطلب الأول: استغلال السفينة عن طريق ابرام عقود النقل.

المطلب الثاني: استغلال السفينة عن طريق ابرام عقود الايجار.

المطلب الثالث: استغلال السفينة عن طريق البيوع البحرية.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

المطلب الأول: استغلال السفينة عن طريق إبرام عقود النقل:

يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة الملاحة البحرية و من ثم فهو يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية ، لما يترتب عليه من نقل للسلع و تبادلها بين مختلف الجهات، حيث اختلف بعض الفقه في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من تشابه معظم التعاريف في جملة من الخصائص و المميزات و لكننا سوف نقدم تعريفا شاملا لهذا العقد و بالتالي عقد نقل البضائع بحرا هو عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء الى ميناء اخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استعمال السفينة ثم يقوم الناقل سواء مالكا للسفينة أو مستأجرا لها أو مجهزا لها بنقل البضائع<sup>1</sup>.

و عقد النقل البحري نصت عليه المادة 738 من الق البحري الجزائري، فمن خلال هذا التعريف نستنتج أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل و الشاحن الى أن اثره يمتد إلى شخص ثالث هو المرسل إليه، فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل لكي ينقلها إلى المرسل إليه الذي قد يكون الشاحن نفسه أو شخص اخر غير الشاحن في حين يقوم الناقل بنقل البضاعة بحرا على السفينة التي قد تكون مملوكة له و قد يكون مستأجرا لها، أما المرسل اليه هو الشخص الذي ترسل اليه البضاعة كما يمكنه أن يكون طرفا أصليا في العقد<sup>2</sup>، و يتم ذلك عن طريق وثيقة أو سند ايصال يثبت عقد تسلّم البضاعة على متن السفينة، و لتحديد أهمية النقل البحري للبضائع يجب تحديد العناصر التالية:

الفرع الاول: النقل بموجب مشارطات الايجار.

الفرع الثاني: النقل بموجب سندات الشحن.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري.

الفرع الاول: النقل بموجب مشارطات الايجار.

لقد عرف النقل البحري أولا بهذه الصورة حيث يستأجر صاحب البضائع سفينته أو جزء منها لغرض استغلالها في نقل بضائعه أو بضائع الغير لرحلة أو لفترة زمنية محددة، و سوف نتطرق إليه بالتفصيل وذلك بتعريفه (أولا) و بالتعرف على أنواعه(ثانيا).

1- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري و قواعد و احكام، دار الجامعة الجديدة(د.ب.ن) 2006، ص 44.

2- أمير خالد عدلي، احكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء احكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من احكام النقض، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 48.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

أولاً: تعريفه:

إن الملاحظ عن النقل بالمشاركات أنه ينصب على استئجار سفينة أو جزء منها، و لذلك يرتبط هذا النوع من الاستغلال البحري ببضائع ذات حجم كبير، لذلك ينظر الى أصحاب البضائع باعتبارهم طرف يتمتع بقدر كبير من النفوذ المتولد مما له من نفوذ اقتصادي ، لذلك يلاحظ استبعاد النقل بالمشاركات من الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري، حيث تقتصر على تنظيم النقل بموجب سندات الشحن، و تترك النقل بموجب المشاركات لإرادة طرفي النقل و هما المؤجر و المستأجر<sup>1</sup>، و هو ما اتجهت اليه على سبيل المثال اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بالنقل بموجب سندات الشحن<sup>2</sup> و كذلك اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بالنقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن المعروفة باسم قواعد هامبورغ 1978<sup>3</sup>.

و يتضح من التعريف أن عقد الايجار ينصب على وضع سفينة أو جزء منها تحت تصرف المستأجر) سنتطرق له بالتفصيل في المطلب الثاني)، في حين ينصب عقد النقل على تحريك البضائع من الميناء المتفق عليه للشحن الى الميناء المتفق على أن يكون مكان التفريغ.

ثانياً: أنواع مشاركات الايجار:

لقد شاع في العمل ثلاثة أنواع من المشاركات و هي<sup>4</sup>:

- ايجار السفينة عارية **boan bar charter**: حيث يتم الاتفاق بين الطرفين على أن يضع المؤجر سفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، و يقوم الاخير بتجهيز السفينة بالوقود و المؤن، و هو الذي يعين الربان و الملاحين في الغالب إلا اذا اتفق على غير ذلك.
- المشاركات الزمنية: **time charter**: حيث يضع المالك تحت تصرف المستأجر سفينة لفترة محددة بالعقد و يتولى في هذا العقد تعيين الربان و الملاحين أحد الطرفين طبقاً للشروط التي انصرفت اليها ارادتهما، حيث قد يتخلى المالك عن بعض المهام الى المستأجر.

1- لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص86.

2- المادة 1 الفقرة 2 من اتفاقية بروكسل.

3- المادة 1 الفقرة 3 من قواعد هامبورغ " لا تسري احكام هذه الاتفاقية على مشاركة الايجار".

4- لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص87.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

- المشاركات بالرحلة voyage charter: و مفادها أن يضع المالك تحت تصرف المستأجر سفينة لرحلة محددة و ينظم العقد الواجبات الملقاة على كل طرف.

### الفرع الثاني: النقل بموجب سندات الشحن.

سند الشحن عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري و يعتبر بمثابة إيصال يسلمه الريان بعد توقيع الناقل عليه، لا ثبات عقد تسلم البضاعة على متن السفينة و أصبح حاليا أداة لإثبات التزامات الاطراف في عقد النقل<sup>1</sup>، و هذا ما نصت عليه المادتان 748 و 749 (من الق البحري الجزائري) كما يعتبر سند الشحن وثيقة اساسية في عملية النقل البحري بسبب الوظائف التي يؤديها و ينفرد بها عن أية وثيقة اخرى وتتمثل وظائفه في ثلاثة وظائف أساسية هي كما يلي:

✓ يعتبر سند الشحن اداة لا ثبات عملية شحن البضائع و هذا ما نصت عليه قواعد هامبورغ (م/7/1) التي اعتبرت سند الشحن هو وصل بتسلم البضاعة أو شحنها.

✓ عقد النقل البحري عقد لنقل البضائع من مكان الشحن الى مكان الوصول و يعد العقد حجة بما تتضمنه من شروط و أحكام في مواجهة الاطراف التي أبرمته ( م 749 ق.ب.ج).

✓ مثبت للملكية، فهو يمثل حيازة البضاعة المشحونة، اذ يترتب عليه نقل حيازة البضاعة دون الحاجة الى تسليمها ماديا شرط أن يكون السند لحامله أو لأمر وفقا لنص المادة ( 02/759).

و منه سنتناول من خلال دراستنا لوثيقة النقل البحري بعد معرفتنا لأهم الوظائف الواجب القيام بها سنورد لاهم البيانات الممكن أن تحتوي عليها الوثيقة و حجبتها في الاثبات.

### أولا: بيانات سند الشحن:

يجب أن يحتوي سند الشحن على بيانات معينة حددتها المادة (748 من ق.ب.ج) من خلال المادة نستنتج مختلف البيانات المتمثلة في:

❖ **بيانات متعلقة بهوية الاطراف:** كسائر العقود لابد أن تتضمن وثيقة الشحن قيود متعلقة بهوية الاطراف أي اسم و عنوان المتعاقدين بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل بشكل واضح و اذا تعدد

1- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص307.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

الناقلين أو اذا كان الناقل ظاهرا أو الناقل المتعاقد يجب كتابة اسمهم على الوثيقة و غالبا ما تكون كتابة اسم الناقل في الاعلى على جهة اليمين من الوثيقة<sup>1</sup>.

❖ **بيانات متعلقة بالبضائع:** ان الهدف من هذه البيانات التعرف على البضاعة محل النقل من خلال تحديد علاماتها التي يجب ان تدون بشكل واضح على كل قطعة من البضاعة أو على التغليف و أن تبقى مثبتة طيلة الرحلة و ايضا عدد الطرود و ترقيمهم ووزنهم أو حجم البضاعة و التكيف و الحالة الظاهرة لها<sup>2</sup>.

❖ **بيانات متعلقة بالأجرة:** اي تمديد قيمة الاجرة الواجب دفعها و كيفية دفعها كاملة أو بالتقسيم و مكان دفعها في ميناء الشحن أو التفريغ ، و كذلك المصاريف المرتبطة باستخراج الوثائق ووزن البضائع و شحنها في المستودعات ...الخ<sup>3</sup>.

❖ **بيانات مرتبطة بعناصر الرحلة:** تتمثل البيانات الجوهرية التي يجب ان تتضمنها عناصر الرحلة في تحديد اسم السفينة و جنسيتها، حيث تبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن والمرسل اليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة و الاستلام عند ميعاد وصولها لسحب البضاعة منها (م 14 من ق.ب.ج)<sup>4</sup>.

بالإضافة الى تلك البيانات هناك بيانات اخرى نصت عليها المادة (760 في الفقرة 2 و3) "يجب ان ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل او من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان اصدارها".

1- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية، دراسة نظرية و تطبيقية، الطبعة الأولى (د.ب.ن) 2000، ص 28.

2- أنظر المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

3- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع "دراسة في اطار اتفاقية بروكسل 1924 و الق البحري الجزائري" مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون اعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 52.

4- أنظر المادة 14 من القانون البحري الجزائري.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### ثانيا: حجية سند الشحن:

➤ حجية سند الشحن بين الناقل و الشاحن: تعتبر وثيقة الشحن بما تتضمنه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 من الق البحري و بالشكل المنصوص عليه في الم 761 من الق البحري حجية بين الطرفين ( الناقل و الشاحن) سواء لا ثبات عقد النقل و شروطه أو عملية شحن البضائع و تسليمها للناقل بالحالة و الكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن و في التاريخ المبين<sup>1</sup>.

غير ان هذه الحجية بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز اثبات عكس البيانات الوثيقة فالناقل ان يثبت انه لم يستلم كمية البضائع الواردة فيه، و اذا كانت القواعد العامة تقضي بانه لا يجوز اثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة فان هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية و من ثمة يجوز اثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق الاثبات<sup>2</sup>.

➤ حجية سند الشحن بالنسبة للغير: المقصود بالغير في هذا الخصوص كل شخص يكون طرفا في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن و طبيعة البضاعة المشحونة و كميتها<sup>3</sup> فوفقا لتقرير نص الم 2/761 من القانون البحري الجزائري نرى ان حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين:

- الأول: يجوز للغير اذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق و مصلحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد ( الناقل و الشاحن) و لا يجوز لأي من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير او اثبات عكسها.
- الثاني: يجوز للغير اذا كانت مصلحته تتفق و اثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن من بيانات ان تقيم الدليل على ذلك فوثيقة الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز اثبات عكسها بكافة الطرق.

---

1- المادة 3 الفقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924 نصت على " يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات و العدد و الكمية و الوزن حسب البيانات التي قدمها، و على الشاحن ان يعرض الناقل عن الهلاك و التلف و المصاريف الناشئة او المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات و حق الناقل في هذه الضمانات لا يؤثر بحال مسؤولياته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص اخر غير الشاحن.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 259.

3- المرجع نفسه، ص 301.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري:

إن أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على التزام الناقل بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة و المحافظة عليها و تسليمها الى المرسل اليه، فيكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها و في حالة التأخر في تسليمها أيضاً، و مسؤولية الناقل البحري نصت عليها المادة (802 من ق.ب.ج)<sup>1</sup>، لكن بإمكان دفع المسؤولية اذا اثبت ان ذلك يرجع الى سبب أجنبي، من المقرر قانوناً أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الاضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسلمها للمرسل اليه الا في حالة القوة القاهرة<sup>2</sup>.

كما رأينا سابقاً ان التزام الناقل البحري بنقل البضاعة سالمة الى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه هو التزام بتحقيق نتيجة و ان الناقل البحري يسأل بمجرد عدم تسليم البضاعة كاملة سليمة الى المرسل اليه في الميناء المتفق عليه، و لكن هناك الحق للناقل في دفع المسؤولية و الاعفاء منها في حالة اثباته ان هلاك البضاعة او تلفها يرجع الى الحالات المنصوص عليها في المادة (803 من ق.ب.ج)<sup>3</sup> يعتبر السبب الاجنبي هو السبب العام للإعفاء من المسؤولية فمن المقرر قانوناً انه يعفى الناقل من المسؤولية عن الخسائر التي لحقت بالبضاعة اذا نتجت عن قوة القاهرة<sup>4</sup>. و لكن مسؤولية الناقل لا تبرز في الواقع العملي بهذا الوضوح، و قد تلتبس ببعض المسؤوليات العقدية منها او التقصيرية على حد سواء و المنطق القانوني يقتضي منا تلخيص مسؤوليات الناقل فيما يلي<sup>5</sup>:

### أولاً: مسؤولية الناقل الفعلي:

الناقل الفعلي هو من يقوم بالتنفيذ المادي و الفعلي لعملية النقل المتفق عليها سواء كان هذا التنفيذ كلياً او جزئياً. بحيث يتدخل الناقل الفعلي في عملية النقل باتفاق يتم بينه و بين الناقل المتعاقد الذي له امكانية التعاقد مع ناقل اخر لتنفيذ النقل الا اذا كان قد تم الاتفاق بينه و بين الشاحن على خلاف ذلك.

1- تنص المادة على ما يلي "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر او الاضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها الى المرسل اليه..."

2- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص76.

3- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19/05/1991، الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد الثالث، 1993، ص154.

4- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 24/06/1997، الغرفة التجارية و البحرية، ملف رقم 153254، الجلة القضائية، العدد الثاني، الجزائر، 1997، ص125.

5- رزيقة عزوز، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2014-2015، ص51-52.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

و قد عرضت قواعد هامبورغ لحالة تنفيذ عقد النقل بواسطة ناقل اخر غير الناقل المتعاقد و هو الناقل الفعلي و ذلك بدون ان يكون هناك سند الشحن مباشر اي بعقد نقل منفصل و اجازت للناقل امكانية الاستعانة بناقلين اخرين دون الرجوع للشاحن للحصول على موافقته<sup>1</sup>، لكن الاشكال انه يصبح امامنا ناقلين فمن يكون مسؤولا امام الشاحن و المرسل اليه في حالة الهلاك و التلف و التأخير؟

هنا يمكن مساءلة الناقل المتعاقد عن جميع الاضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عقد النقل و على عدم مساءلة الناقل الفعلي قبل الشاحن الا عن الاضرار التي تحدث عن جزء من النقل<sup>2</sup>، و رغم انعدام الرابطة العقدية بين الشاحن و الناقل الفعلي الا ان اساس في مطالبة التعويض لن يكون للمسؤولية التقصيرية انما على ذات الاسس التي يتم بها بالرجوع على الناقل المتعاقد، و في كل الاحوال التعويضات سواء لصالح الناقل المتعاقد او الفعلي فهو لا تزيد عن الحد الاقصى المقرر لمسؤولية الناقل البحري<sup>3</sup>.

### ثانيا: مسؤولية في حالة النقل بسند الشحن مباشرة:

اذا تم الاتفاق بين الناقل المتعاقد و الشاحن على تنفيذ النقل بموجب عقد نقل مباشر فان الامر يختلف عما عرضناه فعلى عكس عقد النقل العادي، يتضمن عقد النقل المباشر صراحة قيام شخص اخر غير الناقل بتنفيذ النقل كله او جزء منه و يطلق على هذا العقد سند الشحن المباشر، و مفاده ان احكام المسؤولية الخاصة بالناقل المتعاقد و الناقل الفعلي تسري على الناقلين المتتابعين بحيث يكون الناقل الاول مسؤولا عن النقل برمته بما فيه المراحل التي لم يتم بتنفيذها بنفسه، اما الناقلين المتتابعين بما فيهم الناقل الاخير فيكونون غير مسؤولين الا عن المرحلة التي قاموا بتنفيذها و يكونون مسؤولين بالتضامن مع الناقل الاول، كما يكون للناقل الاول و الناقلين المتتابعين الاستفادة من اوجه الاعفاء من المسؤولية ومن تحديد المسؤولية التي قررها القانون و لا يجوز لهم الحصول على تعويض يفوق الحد الاقصى الذي حدده القانون.

1- لم ينظم المشرع الجزائري موضوع الناقل الفعلي الا في حالة توقف الرحلة لسبب ما. -

2- لا يجوز للناقل المتعاقد اللجوء الى ناقل اخر، اذا كان الشاحن قد اشترط عدم اللجوء الى ناقل اخر، لم ينظم المشرع الجزائري موضوع الناقل الفعلي الا في حالة توقف الرحلة لسبب ما.

3- انظر المادة 315 من ق ب ج.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

و قد فصل المشرع الجزائري في مسؤولية الناقل الاول و الناقلين المتتابعين في النقل المتتابع بوثيقة شحن مباشرة وفقا لما تقتضيه الم 764 من القانون البحري الجزائري "اذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعددين اصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم الا اذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير الى ان البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة. ولا يحتج بالاشتراطات و التحفظات بين الناقلين المتعاقبين".

كما نصت المادة 765 من القانون البحري" إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة الى المرسل اليه او الى ممثله القانوني، و يسأل كل من الناقلين الاخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به و ذلك بالتكامل و التضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة"، و مفادها ان للناقل الذي دفع تعويضا لصاحب البضاعة نظرا لمسؤوليته المتضامنة الناتجة عن وثيقة الشحن الرجوع عن الناقلين الاخرين غير أنه لا يمكن ممارسة هذا الرجوع الى ناقل يثبت بأن الضرر لم يحصل على مسافته و هذا تطبيقا لنص المادة 766 من القانون البحري الجزائري.

### المطلب الثاني: استغلال السفينة عن طريق ابرام عقود الايجار.

يبرم عقد إيجار السفينة الذي يثبت عادة بمحرر يطلق عليه مشاركة الإيجار بين المؤجر و المستأجر ويتم هذا الاتفاق بينهما طبقا للقواعد العامة في إبرام العقود بالإضافة إلى النصوص الخاصة الواردة في التشريع البحري<sup>1</sup>.

### الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة و خصائصه.

لتحديد تعريف عقد إيجار السفينة يجب التعرف على بعض جوانبه و عليه سنتطرق لتعريفه ثم المرور إلى خصائصه.

1- أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن(مشارطات الإيجار)، طبعة الثانية، منشأة المعارف الاسكندرية، 2008، ص



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

أولاً: تعريفه:

ورد تعريف عقد إيجار السفينة في المادة 640 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

يتبين من خلال نص المادة أن عقد إيجار السفينة يمكن أن ينصب على كامل السفينة أو على جزء منه<sup>1</sup>، كما يمكن أن يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية و التجارية ، كما يمكن أن يتنازل للمستأجر عن الإدارتين معا أو عن الإدارة التجارية و احتفاظه بالإدارة الملاحية.

عقد استئجار السفن هو نوع من إيجار الأشياء باعتباره عقد ينصب على الشيء لا على العمل أو الخدمة، و مع ذلك فان أنواع أخرى من إيجار السفن هي في الغالب مزيج من إيجار الشيء و إيجار العمل لان المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فحسب و إنما يضع معها تحت تصرفه خدمات الريان و البحارة<sup>2</sup>.

يثبت عقد الاستئجار كتابة إلا أن المشرع أعفى من قاعدة الإثبات بالكتابة السفن الصغيرة و قد عينها بأنها تلك السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان و هذا بموجب المادة 642 ق. ب. ج ، كما يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي:

- العناصر الفردية للسفينة.
- اسم و عنوان المؤجر و المستأجر.
- أجرة استئجار السفينة.
- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها<sup>3</sup>.

ثانياً: خصائصه.

عقد استئجار السفينة كغيره من العقود يتميز بجملة من الخصائص سنسردها كمايلي:

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 406.

2- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 68.

3- عباس حلمي، المرجع السابق، ص 21.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

- عقد إيجار السفينة هو من العقود الرضائية لا تلزم أي شكلية لانعقاده، إذ تعتبر الشكلية شرط ضروري لإثباته و ليس لصحته و هذا حسب المادة 642 ق ب ج.
- يعتبر من عقود الإذعان<sup>1</sup> لأنه كما سبق الذكر انه من العقود الرضائية و الذي يتم بتطابق الإيجاب والقبول، حيث تنص المادة 641 ق ب ج على أنه "تحدد الالتزامات و شروط الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بحرية" و بهذا يفترض في هذا العقد وجود مناقشة جادة بين طرفي العقد.
- كما يعتبر عقد إيجار السفينة عقد تجاري بالنسبة للمؤجر خلافا للمستأجر<sup>2</sup> فلا يعد تجاريا إلا إذا كان القصد منه الاستغلال التجاري للسفينة فإذا كان غير ذلك فانه يفقد صفته التجارية و يندرج ضمن الأعمال المدنية.<sup>3</sup>
- و يعتبر من عقود القانون الخاص<sup>4</sup> ومن ثم يتعين الاختصاص بالمنازعات الناشئة عنه للقضاء العادي و يخضع تفسيره لقواعد القانون المدني<sup>5</sup>.
- يعتبر من عقود المعاوضة الملزمة لجانبين.
- يدخل ضمن إيجار الأشياء فمجاله يكمن في الانتفاع بالسفينة، لأنه يقع عليها و هي عبارة عن شيء و ليس عمل<sup>6</sup>.

### الفرع الثاني: صور عقد إيجار السفينة و آثاره.

يتخذ عقد الإيجار عدة صور كما له آثار على طرفي العقد.

#### أولاً: صورته.

#### 1- إيجار سفينة غير مجهزة (عارية):

هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر بان يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة سفينة معينة بدون بحارة و طاقم و بدون أي تجهيز مادي أو بتجهيز غير كامل<sup>7</sup>، و في هذه الصورة الذي يتولى

---

1- يقصد بعقد الإذعان ذلك العقد الذي يقتصر فيه القبول من طرف على التسليم بالشروط التي يضعها الطرف الآخر وهذا و بموجب م 70 ق ب.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 131.

3- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 407.

4- محمود شحماط، المرجع السابق ص 131.

5- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 407.

6- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 68.

7- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 261.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

تجهيز السفينة و استغلالها لحسابه هو المستأجر، و يكتسب هذا الأخير صفة الناقل في مواجهة الشاحنين .

و يترتب على تأجير سفينة غير مجهزة انتقال إدارتها بنوعيتها الملاحية و التجارية إلى يد المستأجر. وتشمل الإدارة الملاحية تزويد السفينة بالمؤن و الأدوات و صيانتها و تسييرها و كل ما يتعلق بملاحتها أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل و تنفيذها من استلام للبضائع في ميناء القيام و شحنها و رصها و المحافظة عليها و تسليمها في ميناء الوصول و تحصيل الأجرة.<sup>1</sup>

و يشترط في هذا النوع من الإيجار أن يكون مكتوبا و أن يتضمن البيانات التالية:

اسم المؤجر، اسم المستأجر، و عنوان كل منهما، اسم السفينة و حمولتها و جنسيتها و غيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.<sup>2</sup>

### 2- إيجار سفينة مجهزة:

إن عقد إيجار السفينة المجهزة يلزم المؤجر بان يضع سفينة مجهزة بطاقمها و معدات الملاحة تحت تصرف المستأجر أي أن الإيجار في هذا النوع من العقود ينصب على السفينة ذاتها و على خدمات الطاقم و من ثم فهو ذو طبيعة مركبة فهو عقد إيجار أشياء مع خدمات و هذا هو الفرق بين تأجير السفينة عارية و تأجيرها مجهزة

و لعقد إيجار السفينة المجهزة صورتين: عقد إيجار لمدة معينة(التأجير الزمني) و عقد إيجار لرحلة أو رحلات معينة<sup>3</sup>

#### أ- استئجار السفينة على أساس الرحلة:

عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة هو العقد الذي توجر فيه السفينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات بموجبه يضع المؤجر السفينة جزئيا أو كليا تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح و التجهيز اللازم

1- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 281.

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 92.

3- اسراء عبد الهادي محمد الدباغ، عقد إيجار السفينة المجهزة، دراسة مقارنة، جامعة العراق، 2005، ص 56.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

لتنفيذ الرحلة مقابل أجرة<sup>1</sup>، حيث يحتفظ المالك المؤجر بسلطتي التسيير الملاحي و التجاري للسفينة<sup>2</sup> ولذلك فهذا العقد يشبه عقد النقل لان صلاحياته واسعة و مسؤوليته مشددة.

قد يكون عقد الإيجار لعدة رحلات متعاقبة، حينئذ يتوجب على السفينة القيام بالرحلات المتفق عليها إما بتحديد عدد هذه الرحلات أو بتحديد كمية البضاعة التي تنقل على مراحل متتالية.

### ب- عقد استئجار السفينة على أساس المدة:

عقد استئجار السفينة على أساس المدة هو العقد الذي توجر فيه السفينة كاملة لمدة معينة بغض النظر عن عدد الرحلات، حيث يضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح و التجهيز اللازم لتنفيذ الرحلة مقابل أجرة<sup>3</sup> و في هذه الحالة يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي و بالتالي يبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر و يتعين عليهم التقيد بتعليماته<sup>4</sup>، و بالتالي يكون التسيير التجاري للسفينة للمستأجر و في هذه الصورة يستقل بتحديد رحلات السفينة طيلة الزمن المتفق عليه و يبرم عقود النقل مع الغير باسمه الخاص ف يصبح ناقلا و مسؤولا وحده دون المؤجر عن تنفيذ هذه العقود.<sup>5</sup>

### ثانيا : الآثار المترتبة عن عقد استئجار السفينة.

يعتبر عقد إيجار السفينة من العقود الملزمة لجانبين، فكل طرف في هذا العقد يخضع لمجموعة من الالتزامات، حيث نتطرق إلى الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة غير مجهزة و الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة مجهزة.

### أولا: الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة غير مجهزة.

يترتب على استئجار سفينة غير مجهزة مجموعة من الالتزامات تقع على طرفيه والمتمثلة في:

#### أ- التزامات المؤجر:

- يلتزم المؤجر بان يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة في حالة صالحة للملاحة و للاستعمال المتفق عليه في الزمان و المكان المتفق عليهما.<sup>6</sup>

1-م 650 ق ب ج.

2-المادة 651 ق ب ج.

3- المادة 695 ق ب ج.

4-المادة 700 من القانون البحري الجزائري.

5-حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 77.

6-المادة 725 ق ب ج.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

- يلتزم المؤجر بإبقاء السفينة صالحة للملاحة طوال مدة العقد و لهذا يلزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف<sup>1</sup> إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي، و إذا ترتب عن هذا التلف تعطيل استعمال السفينة لمدة تتجاوز 24 ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة التي تبقى فيها السفينة معطلة<sup>2</sup>.

ب- التزامات المستأجر:

- يلتزم المستأجر باستعمال السفينة في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الثابتة في ترخيص الملاحة (م728 ق ب ج) و يلاحظ أن استعمال حق للمستأجر و ليس التزام عليه، إنما ينحصر الالتزام في أن يكون الاستعمال وفقا للغرض المتفق عليه.

- يلتزم المستأجر بمصروفات صيانة السفينة و الإصلاحات في غير حالات القوة القاهرة و العيب الذاتي في السفينة و الاستعمال العادي لها و جميع مصاريف استغلال السفينة و مصاريف تأمينها وهذا بموجب المادة 731 ق ب ج.

- يلتزم المستأجر بتزويد السفينة بالبحارة و يلتزم بأداء أجورهم و غيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز.

- يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي، و يجب أن يتم الرد في الزمان و المكان المتفق عليهما عملا بالمادة 735 من القانون البحري الجزائري.

و أهم التزام هو أن يلتزم المستأجر بدفع إيجار السفينة للمؤجر و يستحق الإيجار اعتبارا من يوم تسليم السفينة و ينتهي يوم ردها، و إذا تأخر المستأجر في رد السفينة و جب عليه دفع تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد إلا إذا كان التأخير عرضيا و لا يتعدى 1/10 من مدة العقد.<sup>3</sup>

1-المادة 726 ق ب ج.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 262. أيضا المادة 734 من ق ب ج.

3- المواد 733 و 736 ق ب ج .

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

ثانيا: الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة مجهزة.

و تختلف الالتزامات في هذه الحالة بحسب صورة الإيجار إما على أساس الرحلة و إما على أساس المدة.

أ- الالتزامات المترتبة على استئجار سفينة على أساس الرحلة:

✓ التزامات المؤجر: تتعلق هذه الالتزامات بالسفينة و البضاعة و الرحلة و تتمثل في:

- تقديم السفينة للمستأجر في الزمان و المكان المعينين لمواعيد الشحن و التفريغ م 654-667، حيث تكون صالحة للملاحة و للقيام بالعمليات المذكورة في عد الإيجار، مرفقة بجميع الوثائق اللازمة لذلك. وبأن تكون السفينة مزودة بالتجهيز و التسليح م 652، و الطاقم الكافي للقيام بالرحلة و التكفل برواتبهم واحتياجاتهم و أن يعلم المستأجر كتابيا بجاهزية السفينة للتحميل الذي تبدأ أجاله من تاريخ الإعلام، كما يلزم بالتأمين على السفينة.

- المحافظة على السفينة و الإبقاء على حالتها الجيدة لحين نهاية الرحلة، و من ثم تحمل مصاريف الترميم و التنظيف و إصلاح العطب في الوقت المعقول دون تأخر يضر بالصفقة التجارية أو يتلف البضاعة م 705 و م 726 ق ب ج.

- رص البضاعة و ترتيبها في السفينة بشكل جيد تسهيلا لتفريغها م 673 و الاعتناء بها أثناء الرحلة م 675 ق ب ج.

- القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها على وجه السرعة و على خط السير المتفق عليه دون انحراف عنه إلا للضرورة م 674 ق ب ج.

✓ التزامات المستأجر: تتعلق هذه الالتزامات بالأجرة و البضاعة:

- دفع الأجرة المحددة في العقد، و بالكيفية المحددة في العقد و إذا لم يوجد اتفاق حول الكيفية فتدفع دوريا كل شهر و تحسب ابتداء من وقت وضع السفينة تحت تصرف المستأجر إلى يوم انتهاء الرحلة مع تسبيق الشهر الأول، و أي إخلال بهذا الالتزام يرتب للمؤجر حق رفض تفريغ البضاعة أو بيعها.

- شحن البضاعة المتفق عليها في المكان المخصص لها عل ظهر السفينة خلال الآجال القانونية و في الوقت المتفق عليه و إلا جاز للمؤجر القيام به على حساب و مسؤولية المستأجر أو فسخ العقد، كذلك يلتزم بتسلم البضاعة في ميناء الوصول بعد تفريغها<sup>1</sup>.

1- المواد من 668 الى 681 من القانون البحري الجزائري.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

ب- الآثار المترتبة على استئجار سفينة على أساس المدة.

✓ التزامات المؤجر:

- يلتزم المستأجر بتقديم السفينة المعينة في العقد باسمها و حمولتها و درجتها و جنسيتها و غيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها ما لم يكن المؤجر قد احتفظ لنفسه بالحق في تقديم سفينة بديلة أو مثيلة المهم أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية.<sup>1</sup>

- يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة إذا اتضح أنها نتجت عن تقصير في أداء واجباته أو عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية إذا ثبت العكس.

- يلتزم المؤجر بالقيام بالرحلات التي يطلبها المستأجر و لما كان استعمال السفينة يجب أن يجري على نحو طبيعي لا يعرضها لمخاطر غير عادية، فإن المشرع أعطى للمؤجر حق رفض القيام بأي رحلة يتخللها خطر غير متوقع.

✓ التزامات المستأجر:

لا تختلف كثيراً على الالتزامات السابقة بالإضافة إلى انه يلتزم بتعويض مناسب و باجرة الحمولة عن كامل مدة التوقف الذي يرجع إلى خطأ أو إهماله أو من ينوب عنه، و يتحمل المستأجر وحده المساهمة المتعلقة بالأجرة عن الخسائر المشتركة م 716 من القانون البحري الجزائري.

و ينقضي عقد إيجار السفينة بالطرق العادية من خلال تنفيذه و انقضاء المدة المنفق عليها أو بالطرق الغير عادية بفسخ العقد في حالة تقاعس أحد الأطراف في تنفيذ التزاماته العقدية.

### المطلب الثالث: استغلال السفينة عن طريق البيوع البحرية les ventes maritimes :

البيع البحري هو ذلك البيع الذي يفترض تنفيذه نقل البضائع المباعه بطريق البحر، بالرغم من أهمية هذه البيوع في التجارة الدولية الا أن التشريعات الوطنية لم تنظمها، و كما هو معروف عن البيوع البحرية تنقسم الى نوعين فهناك البيوع التي تتم عند الوصول و التي قد تكون بسفينة معينة او غير معينة<sup>2</sup>. وهناك البيوع عند القيام و تشمل البيع سيف CIF و البيع فوب FOB، و هذا ما سنتناوله في (الفرع الاول و الفرع الثاني) على التوالي :

1- اسراء عبد الهادي محمد الدباغ، المرجع السابق، ص 61.

2- محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 147.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### الفرع الاول : البيوع البحرية عند الوصول les ventes l'arrivée :

يقصد بالبيوع عند الوصول تلك البيوع التي يتفق فيها الطرفان بتسليم البضاعة في ميناء الوصول فتسليم البضاعة و نقل ملكيتها يحدثان في ميناء الوصول، لذلك فالبايع يتحمل مخاطر الطريق فيلتزم بأجرة النقل و التأمين على البضائع، لذلك تبقى تبعة الهلاك على عاتق البائع لأن المشتري لا يلتزم الا بدفع الثمن عند وصول البضاعة سالمة اليه عند ميناء الوصول و لكن هذا النوع لا يستعمل كثيرا حديثا<sup>1</sup> و البيع عند الوصول نوعين:

### أولاً: البيع بسفينة معينة vente sur navire désigné :

و هو البيع الذي يتفق فيه البائع و المشتري على بيع البضاعة في سفينة معينة، في عقد البيع أو تحديدها يتم فيما بعد، و لا يجوز بعد تعيين السفينة و اخطار المشتري الرجوع عن ذلك، و على البائع الالتزام بإيصال البضاعة سالمة الى ميناء الوصول و تسليمها الى المشتري حيث يصبح المشتري مالكا لها<sup>2</sup>، بما ان البائع يعتبر مالكا للبضاعة حتى الوصول، فانه يلتزم بإبرام عقد النقل البحري مع مجهز السفينة، و تقع تبعة هلاك البضاعة على البائع و هو في الطريق<sup>3</sup>.

### ثانياً: البيع بسفينة غير معينة vente sur navire quimpent :

البيع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذي يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المبيعة الى ميناء الوصول خلال ميعاد معين على سفينة يختارها البائع، فالسفينة التي سوف تشحن البضاعة غير معينة وليست معروفة للمشتري، و يلتزم البائع بشحن البضاعة و نقل تبعة هلاك البضاعة في الطريق على البائع، و التزامه هنا ينقضي بتسليمه للمشتري بضاعة من نفس نوع البضاعة الهالكة لأنها معينة بالنوع وهذا هو الفرق الجوهرى بين البيع بسفينة معينة و سفينة غير معينة<sup>4</sup>.

نفهم أنه في سفينة غير معينة المشتري لا يتدخل لا في تعيين السفينة و لا بإبرام عقد النقل البحري.

1- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص109.

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص160.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص390.

4- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص110.



## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

الفرع الثاني: البيوع البحرية عند القيام : les ventes au départ

البيوع البحرية عند القيام يقصد بها العقد الذي يتم فيه نقل ملكية البضاعة من الشاحن الى المشتري في ميناء القيام، و في هذه البيوع عند القيام يتحمل المشتري تبعة الهلاك أثناء عملية تنفيذ النقل البحري اذ أن ملكية البضاعة تنتقل الى المشتري في ميناء القيام<sup>1</sup>، و تظهر البيوع البحرية عند القيام بنوعين:

أولاً: البيع سيف CIF : cost.insurance.freight

هو بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها و التأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن جزافي شامل لقيمة البيع و أجرة النقل و قسط التأمين<sup>2</sup>، بحيث يستمد هذا البيع اسمه من الحروف الاولى للأسماء الانجليزية للعناصر التي تدخل في تقدير الثمن الذي يدفعه للمشتري وهي قيمة البضاعة COST و قسط التأمين insurance و اجرة النقل freight، و نحن نفضل استخدام التسمية الانجليزية لذيوعها في العمل<sup>3</sup>، حيث تقابلها باللغة الفرنسية . cout assurance fret ( C.A.F ) و قد أوجد العمل نوعا من بيع سيف يعفى فيه البائع من ابرام عقد التأمين و يسمى CIF بحيث يشمل الثمن قيمة البضائع و اجرة النقل فقط و تستدعي على هذا النوع ذات القواعد المطبقة على بيع سيف بمعنى ان ملكية البضائع تنتقل مع تبعة المخاطر الى المشتري منذ شحن البضائع على السفينة<sup>4</sup>.

أ: الآثار التي يترتبها عقد البيع سيف:

يرتب عقد البيع سيف التزامات على كل من البائع و المشتري:

➤ **الالتزامات البائع:** الالتزام بتسليم البضاعة المتفق في العقد، من حيث كميتها و نوعها وجودتها<sup>5</sup>، يلتزم البائع بمقتضى عقد البيع بإبرام عقد النقل و التأمين على البضاعة ويثبت قيام البائع بإبرام عقد النقل بموجب سند الشحن و يلتزم بالتأمين على البضاعة بمقتضى وثيقة التأمين ثم يرسل

1- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص 96.

2- مصطفى كمال طه المرجع السابق، ص 367.

3- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 164.

4- علي المقدادي، المرجع السابق، ص 164.

5- المرجع نفسه، ص 169.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

هذين، المستنديين الى المشتري كما يلتزم بشحن البضاعة في الوقت المتفق عليه و ذلك في سفينة يحددها البائع و عليه الالتزام بسلامة البضاعة حتى تمام شحنها، يلتزم بدفع الاجرة<sup>1</sup>.

### ➤ التزامات المشتري:

✓ **دفع الثمن:** يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه في العقد و هو يضم كل من قيمة البضاعة واجرة النقل، و قسط التامين<sup>2</sup>، يلتزم المشتري بدفع الثمن بعد وصول المستندات المتمثلة للبضاعة اليه و التأكد من مطابقتها لشروط العقد، دون انتظار وصول البضاعة، و يكون الثمن واجب الدفع حتى اذا كانت البضاعة قد تلفت او فقدت و عليه دفعه كاملا<sup>3</sup>.

✓ **تسليم المستندات:** يلتزم المشتري بتسليم الوثائق، و التأكد من صحتها و مدى مطابقتها لشروط عقد البيع و له الحق في رفضها ان لم تكن مطابقة<sup>4</sup>.

✓ **تسلم البضاعة:** يلتزم المشتري بتسلم البضاعة محل العقد، و ذلك عند وصول البضاعة في ميناء الوصول، و التسلم هنا يكون التسلم المادي للبضاعة من طرف المشتري، مما يسمح له بفحص البضاعة للتحقيق من مدى مطابقتها لشروط العقد و المستندات التي سبق ان تسلمها من البائع<sup>5</sup>.

### ثانيا: البيع بعقد فوب free on board:

هو اتفاق بين المشتري و البائع يلتزم فيه البائع بتسليم البضاعة المباعه في ميناء القيام على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري و من هنا حدث تسمية هذا النوع من البيع ( البيع فوب FOB ) من الاصطلاح الانجليزي<sup>6</sup> free Along و قد يتفق على ان يتم التسليم لا على ظهر السفينة بل بجوارها على على الرصيف و يسمى البيع في هذه الحالة فاس FAS من الاصطلاح الانجليزي<sup>7</sup> free Along Side.

### أ: الاثار التي يترتبها عقد البيع فوب:

يرتب عقد البيع فوب التزامات على كل من البائع و المشتري:

1- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص99.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص305.

3- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص176.

4- لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص189.

5- علي المقدادي، المرجع السابق، ص179.

6- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص101.

7- المرجع نفسه، ص101.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

➤ **التزامات البائع:** يلتزم البائع فوب بتسليم البضاعة من ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري، و من هذا الوقت تبرا ذمة البائع من الالتزام بالتسليم و تنتقل ملكية البضاعة الى المشتري كما تقع عليه مخاطر الطريق<sup>1</sup>.

-يلتزم بتسليم المستندات المتعلقة بالبضاعة و من أهم هذه المستندات سند الشحن الذي يصدر من الناقل عادة<sup>2</sup>.

➤ **التزامات المشتري:** بما ان ملكية البضاعة تنتقل الى المشتري فمخاطر الطريق تقع عليه، و يلتزم المشتري بإبرام عقد النقل و دفع اجرة النقل و التامين على البضاعة، على المشتري ان يوجه السفينة الى ميناء الشحن و ان يخطر البائع باسمها<sup>3</sup>.

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص353.

2- أمير خالد عدلي، المرجع السابق، ص101.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص398.

## الفصل الثاني: الحقوق التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها

### خلاصة الفصل الثاني:

ما يمكن الوصول اليه من خلال دراستنا لهذا الفصل أن السفينة تعتبر من الأموال المنقولة وبالتالي فهي تخضع في اكتساب ملكيتها لأحكام التي تقررها القوانين لتلك الاموال، حيث يمكن أن تكتسب ملكيتها عن طريق البيع و ذلك بعد توفر عدة شروط موضوعية لدى الطرفين منها الاهلية والتراضي بالإضافة الى الشكلية فلا تتعد الا بورقة رسمية.

كما يمكن أن تنتقل ملكية السفينة بالبناء و الشراء الذي يتم بعد الحصول على التصريح الخاص من طرف السلطة البحرية كما يجب توفر الاركان و الشروط العامة بالإضافة الى توثيق السفينة في عقد الشراء و تسجيله و تخلف هذه الشروط يؤدي الى بطلان العقد، فباعتبار ان السفينة مال منقول و نظرا لخصوصيتها أخضعها المشرع لبعض أحكام العقار حيث أجاز رهنها الذي يعتبر كذلك من اسباب انتقال ملكيتها بالبيع و ذلك في حالة امتناعه عن الوفاء بعد الحجز فيتم البيع الجبري لها.

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

و ذلك تسهيلا لعملية الاستغلال التجاري للسفينة و الذي يظهر في ثلاث صور و هي: عقد النقل البحري الذي يعتبر عقد مثل سائر العقود الاخرى سواء كان لغرض نقل الاشخاص او لنقل البضائع الذي يعتبر أكثر شيوعا في مجال الملاحة كما ترد على النقل البحري اهم العمليات الق المتمثلة في البيوع البحرية، فالتشريعات الوطنية لم تنظمها لأنها قواعد عالمية اما الصورة الاخيرة فتشمل تأجيرها الذي يتخذ بدوره عدة صور و هي تأجير السفينة مجهزة او غير مجهزة و هذه الاخيرة تنقسم الى ايجار سفينة بالمدة و ايجارها بالرحلة.

A decorative rectangular border with ornate floral and scrollwork patterns at each corner and along the sides.

# الخاتمة

من خلال دراستنا وبحثنا حاولنا التطرق للسفينة من حيث نظامها القانوني حيث أن لها أهمية بالغة في الملاحة البحرية باعتبارها العمود الفقري في المجال البحري، كما تعد الأداة الأساسية التي تتمحور حولها أنظمة الملاحة البحرية، فهي إلى جانب تسهيلها انتقال الأشخاص من مكان لآخر وتداول السلع بشتى أنواعها واختلاف أحجامها بين دول العالم، تساهم أيضا في استغلال ثروات البحار، وبالتالي تتناول موضوع المذكرة دراسة النصوص التنظيمية والتشريعية التي تنظم وضع السفينة في التشريع الجزائري وفي ظل قواعد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وفي هذا الصدد نجد غياب عنصر الدقة في تعريف السفينة سواء في القانون البحري الجزائري أو القانون الدولي للبحار، وذلك نتيجة لظهور التقنيات الجديدة في الصناعة البحرية مما أدى إلى ظهور اتجاهات مختلفة في هذا الشأن وفيما يتعلق بالمشروع الجزائري نجد انه أورد تعريفا للسفينة يشمل أي مركبة يمكن أن تنتقل في البحر وذلك بغض النظر عن حجمها، سعتها، وسيلة دفعها أو الغاية من إبحارها، كما اهتم بالسفينة فنظمها من الجانب الإداري حيث خص كل سفينة باسم يميزها عن غيرها ونظم حمولة السفينة وفق المعايير المنصوص عليها كما خصها بموطن وأفرد له أحكاما خاصة نظرا لأهميته القانونية والاقتصادية والسياسية.

ونجد أن السفينة تتمتع بجنسية الموطن الذي ترفع علمه و الذي تخضع لإشرافه و رقابته، حيث تضع الدول شروط لمنح جنسيتها للسفن و ذلك بمراقبة مدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية و مدى استيفائها لشروط الأمن و السلامة البحريين حسبما تفتضيه الدول الداخلية و الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها .

### • النتائج:

ومن خلال ما سبق تم التوصل إلى النتائج التالية :

- أن السفينة تعتبر محور أبواب القانون الدولي للبحار، فهي كل منشأة عائمة عادة أو معدة لعمل في الملاحة البحرية سواء تستهدف ربحا أو غير ذلك.
- أن السفينة لا تتألف من هيكلها وجسمها فحسب، وإنما تشمل إلى جانب ذلك ما اتصل بها وما انفصل عنها، وكان مفيدا ولازما لملاحة السفينة واستغلالها.

- يترتب على اعتبار التوابع جزءا من السفينة شمولها والسفينة بحكم واحد في حالة التصرفات القانونية الواردة عليها، حيث تدخل هذه التوابع في مشتملات العقد دون ذكر مفرداتها فيه.
- السفينة مال منقول بطبيعته إذ يمكن نقله من مكان لأخر دون تلف، إلا إن هذا لا ينفي أنها تخضع لنظام قانوني أصيل يميزها عن سائر المنقولات ويقربها من العقارات في مسائل معينة سبقت الإشارة إليها في عرض البحث.
- السفينة ليست شخصا قانونيا ( طبيعيا أو اعتباريا ) ومع ذلك فهي تشبه الأشخاص في بعض الوجوه.
- السفينة منشأة ذات طبيعة قانونية خاصة .
- السفينة باعتبارها مال منقول تطرأ عليها تصرفات قانونية منشأة للحقوق بالنسبة للغير دون انتقال ملكيتها و أخرى ناقلة لملكيتها، فبالنسبة للتصرفات المنشأة للحقوق تتمثل في كل من عقود الإيجار والرهون البحرية الواردة عليها، أما التصرفات الناقلة للملكية فتكون من خلال وجهين إما عن طريق بيعها و شرائها أو بالتنفيذ عليها.
- إدراج المشرع الجزائري إمكانية الحجز التحفظي على السفينة وفقا لتعديل 2010 و هذا اعتبر مكسب مهم للدائن في مواجهة المدين مالك السفينة.
- ومن خلال دراستنا لموضوع السفينة في ظل القانون الجزائري نجد المشرع اتبع في هذا الشأن اغلب التشريعات البحرية إلا انه يلاحظ بأن القانون البحري الجزائري جاء بدون تفصيلات كما عانى من بعض الثغرات وتقاديا للنقائص خرجنا ببعض التوصيات.

### • التوصيات:

- فيما يخص مفهوم السفينة يجب إيجاد ووضع تعريف محدد من زاوية أو جانب واحد متعلق بأداة الملاحة البحرية.
- تعزيز الأحكام المتعلقة بالإشراف والرقابة من ناحية التفقيش والإجراءات لردع الأعمال الغير شرعية على متن السفن من تهريب للبضائع وإدخال بضائع مغشوشة مثل حادثة الاسمنت المغشوش بميناء جنجن بجيجل.

- بالنسبة للرهن البحرية نجد أن المشرع الجزائري لم يولاه الاهتمام البالغ على غرار ما فعل في الرهن الرسمي في القانون المدني حيث يلاحظ أن هناك نقصا في المواد خصوصا إذا قورن القانون البحري الجزائري بباقي القوانين البحرية.

- تبسيط المصطلحات البحرية لاختلاف المصطلحات وعدم دقتها بين النص بالصيغة العربية والفرنسية مما تجعل رجل القانون أو الباحث قد يتعثر في فهمه للموضوع فيضطر إلى إجراء المقارنة مع باقي القوانين في وقت يريد الاكتفاء بالقانون الداخلي فقط.

وأخيرا تعتبر هذه الدراسة كمحاولة بسيطة يمكن أن تحتوي على بعض الثغرات والنقائص وهذا راجع لاتساع الموضوع وغموضه في بعض النقاط وكثرة الآراء فيه إلا أننا حاولنا على الأقل الإلمام بكل الجوانب المتعلقة بالسفينة للخروج ببحث شامل ووافي.



A decorative rectangular border with ornate floral and scrollwork patterns in each corner, framing the central text.

# قائمة المصادر و المراجع

أولاً: باللغة العربية

### 1- النصوص القانونية:

#### أ- الاتفاقيات الدولية.

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز و الرهون البحرية عام 1926
- معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة بتاريخ 10 ماي 1952.
- اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن و الموقعة بتاريخ 12 مارس 1999.

#### ب- القوانين.

- القانون رقم 04-10 المعدل و المتمم للأمر 76-80 المؤرخ في 15 غشت 2010 المتضمن القانون البحري ج ر العدد 46 المؤرخة في 18-08-2010.
- القانون 09-08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق 25 /04/ 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر 21، 2008.
- القانون رقم 07-05، المؤرخ في 13 ماي 2007 يعدل و يتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، و المتضمن القانون المدني، ج ر العدد 31، سنة 2007.

#### ج- الأوامر.

- الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 يونيو 1972 المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، ج ر المؤرخة في 04 يوليو 1972، العدد 53.

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23-10-1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن للقانون البحري (راجع الجريدتين الرسميتين رقم 1977/29 و 1998/47).

### د- المراسيم.

- المرسوم رقم 64-174 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية ل18 اوت 1964 . الجريدة الرسمية عدد 13 ل10 جوان 1964.
- المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، المتضمن المصادقة الجزائر على معاهدة بروكسل لسنة 1926، ج ر العدد، 27.
- المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 08 يونيو 1964 المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل 10 ماي 1952، ج ر رقم 18، سنة 1964.
- المرسوم رقم 03-474 المؤرخ في 06/12/2003، المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية بشأن الحجز على السفن بجنيف 12 مارس 1999، ج ر العدد 77 سنة 2003.
- المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 18 افريل 1998، المتضمن انضمام الجزائر الى بروتوكول 1992 الملحق و المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969، ج ر العدد 25، المؤرخة في 26 أفريل 1998.
- المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005، الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري.
- المرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 المعدل والمتمم للمرسوم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ الجزائرية، عدد 3، سنة 2015.

### ثانيا: المؤلفات:

- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية، دراسة نظرية و تطبيقية، الطبعة الأولى، (د.ب.ن)، 2000.
- أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن (مشاركات الإيجار)، ط 2، منشأة المعارف الاسكندرية، 2008.
- أمير خالد عدلي، احكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء احكام قانون التجارة البحرية الجديد و المستحدث من احكام النقض، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000.
- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري و قواعد و احكام، دار الجامعة الجديدة، (د.ب.ن)، 2006.
- ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الاولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010.
- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، الطبعة الاولى، مكتبة نهضة الشرق، مصر، 1984.
- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997.
- حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني، دار الخليج، دون سنة نشر.
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.
- رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، 1992.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، المملكة الاردنية، عمان، 2004.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة، الأردن، 2011.

- عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة و أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، دون سنة نشر.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمدي، المركز القانوني للريان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الدولية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن دون سنة نشر.
- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الصادر ب القانون رقم 08-1992-1990.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 1993.
- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- محمد طه البشير، غني حسون طه، الحقوق العينية (الحقوق العينية الأصلية- الحقوق العينية التبعية) الجزء الأول، المكتبة القانونية، دون سنة نشر، العراق .
- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- محمد محمود عابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن، 2015.

- محمد نعيم علوة، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، لبنان، 2012.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1978.
- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010.
- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، السنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، دون سنة نشر.
- نبيل إبراهيم سعد، التأمينات العينية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- هاني دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 1997.
- هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012.

### رابعاً: المجالات و المقالات:

- محمد بن عمار مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الإقتصادية و السياسية، العدد الأول، 1993.
- علي بداوي، الحجز التحفظي في التشريع الجزائري، مجلة المحكمة العليا، العدد الاول، 1996.
- أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، العدد الثاني، 2008.
- عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء، العدد الأول، سنة 2009.

- محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010.
- عيسى إبراهيم الشيزاوي، مهام واختصاصات ريان السفينة، مدونة عمان القانونية، منشور في 2011/04/29.
- عزالدين القمراوي، أعوان النقل البحري، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2013.
- فائز ذنون جاسم، الامتيازات و الرهون البحرية، مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين العراق، العدد 17، 2014.
- وناسة بوخميس، إزالة حطام السفن و إعادة تدويرها في التشريع الدولي، مجلة الفقه و القانون، العدد 50 ، ديسمبر 2016.
- حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة، مجلة أوروك العدد الثالث، 2017.
- خامسا: الرسائل الجامعية:  
1-دكتوراه:  
• حمة مرامية، الحجز التنفيذي، أطروحة دكتوراه، جامعة عنابة، 2008-2009.
- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2011-2012.
- العربي الرميلى، أداة الملاحة البحرية (السفينة)،مذكرة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2000.

### 2-ماجستير:

- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع "دراسة في اطار اتفاقية بروكسل 1924 و الق البحري الجزائري" مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون اعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.
- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة تيزي وزو، 2015.
- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، 2014-2015.
- عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون أعمال، جامعة الجزائر، 2008-2009.
- عبد القادر منهوج ، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2011-2012.
- عودة بومعزة ، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الجزائر، 2002-2003.
- فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، دون سنة نشر.
- مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2015-2016.
- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون أعمال، جامعة وهران 2011- 2012.



### 2- ماستر:

- حسين منصورى، النظام القانونى للمرشد البحرى فى ظل القانون الجزائرى، مذكرة لنيل شهادة الماستر فى القانون البحرى والنقل، جامعة تلمسان، 2015/2014.
- رزىقة عزوز، عقد النقل البحرى للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر فى الحقوق، جامعة الجبلى بونعامة، خميس مليانة، 2014-2015.
- زبيدة أعراب، التصرفات القانونية الواردة على السفينة فى التشريع الجزائرى، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة بجاية، 2017.
- لندة ايدير، الحجز التحفظى على السفينة على ضوء القانون 04/10، مذكرة لنيل شهادة الماستر، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2014، 2015.
- نادية دواخة، الحجز التحفظى على السفينة فى ظل القانون الجزائرى، مذكرة لنيل شهادة الماستر فرع قانون أعمال، جامعة قالمة، 2015-2016.

### سادسا: الاجتهادات القضائية:

- قرار المحكمة العليا، الصادر بتاريخ 19/05/1991، الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 77660، المجلة القضائية، العدد الثالث، 1993.
- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 24/06/1997، الغرفة التجارية و البحرية، ملف رقم 153254، الجلة القضائية، العدد الثانى، الجزائر، 1997.
- قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 08/12/1998، ملف رقم 171793، قضية: (ز غ) ضد (ب ع)، مجلة قضائية العدد الثانى، 1998.

### سابعاً: محاضرات:

- اسراء عبد الهادي محمد الدباغ، عقد ايجار السفينة المجهزة، دراسة مقارنة، جامعة العراق، 2005.
- حبيب ابراهيم الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، معهد الحقوق و العلوم الادارية، جامعة الجزائر، 1979.
- رائد صيوان عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، دراسة مقارنة، جامعة البصرة، العراق، دون سنة نشر.
- السعيد بوغناقة، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة قسنطينة، دون سنة نشر.
- سهير الجندي، محمد قرياش، محاضرات أقيت على طلبة السنة الرابعة ، جامعة دمشق، 2017.
- علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، 2012-2013.
- فريد روابح ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ،جامعة سطيف، 2013-2014.
- قانون التجارة البحرية، محاضرات أقيت على طلاب السنة الثانية حقوق، جامعة تونس، 2008-2009.
- كميلة أعراب، دراسة حول مسؤولية مالك السفينة، وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، دون سنة نشر.

### ثامناً: المواقع الالكترونية:

[www.arab-ency.com](http://www.arab-ency.com)

[www.Equipement.Gov-ma](http://www.Equipement.Gov-ma)

[www.COURS DE DROIT.Net](http://www.COURS DE DROIT.Net) -DROIT MARITIME (DROIT DE LA MER )

تاسعا: باللغة الفرنسية

- M. Remond –Gouliloud. Droit maritime 2eme édition, apedone1993.
- Philippe delebeque، droit maritime، Dalloz delta,13eme édition.2014.
- RENé Rodière et Emmanuel du pontavice.droit maritime 12éme édition , dalloz 1997.

A decorative rectangular border with ornate floral and scrollwork patterns at each corner and along the sides.

# الملاحق

الملحق رقم 01: عقد الجنسية الجزائرية

الملحق رقم 02: عقد منح الجنسية الجزائرية مؤقتا للسفن التي تقل حمولاتها عن 100طن

الملحق رقم 03: نموذج يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة

الملحق رقم 04: نموذج عن ترخيص الملاحة

الملحق رقم 05: نموذج عن عقد عمل

الملحق رقم 06: نموذج عن إعتماء مرشد بحري

الملحق رقم 07: قرار المحكمة العليا، ملف رقم 171793

الملحق رقم 08: نموذج عريضة لأجل حجز تحفظي

الملحق رقم 09: نموذج عن إعلان مالك لمحضر الحجز وتكليفه

A decorative rectangular border with ornate floral and scrollwork patterns in each corner, framing the central text.

# الفهرس

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
<b>الفصل الأول: ماهية السفينة</b>	
7	المبحث الأول: مفهوم السفينة.
7	المطلب الأول: اكتساب وصف السفينة.
8	الفرع الأول: العناصر المحددة لتعريف السفينة في الفقه والقضاء.
8	أولا: التخصيص للملاحة البحرية.
10	ثانيا- القيام بالملاحة على وجه الاعتياد.
10	ثالثا- التعرض لمخاطر البحر.
11	الفرع الثاني: مفهوم السفينة في ظل قواعد القانون الدولي.
13	الفرع الثالث: تعريف السفينة في التشريع الجزائري.
14	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.
15	الفرع الأول: السفينة مال.
15	الفرع الثاني: السفينة مال منقول.
16	الفرع الثالث: أوجه الشبه و الاختلاف بين السفينة و العقار.
18	المطلب الثالث: الطبيعة الذاتية للسفينة(الحالة المدنية).
18	الفرع الأول: اسم السفينة و موطنها.
18	أولا: اسم السفينة.
19	ثانيا: موطن السفينة.
21	الفرع الثاني: حمولة السفينة و درجتها.
21	أولا: حمولة السفينة.
22	ثانيا: درجة السفينة.
23	الفرع الثالث: جنسية السفينة.
26	المبحث الثاني: أشخاص السفينة.
26	المطلب الأول: مالك السفينة و تجهزها.

## فهرس المحتويات:

26	الفرع الأول: مالك السفينة.
27	أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن أعماله الشخصية.
28	ثانياً: مسؤولية مالك السفينة عن أعمال تابعيه.
29	الفرع الثاني: مجهر السفينة.
30	أولاً: التزاماته.
32	ثانياً : تحديد مسؤولية المجهر.
32	المطلب الثاني: الأشخاص البحريون.
33	الفرع الأول: الريان.
33	أولاً: تعريف الريان.
34	ثانياً: تعيين الريان وعزله.
35	ثالثاً: اختصاصات ريان السفينة.
37	الفرع الثاني: البحارة.
37	أولاً: الشروط اللازم توافرها في الطاقم.
39	ثانياً: حقوق والتزامات البحارة.
40	الفرع الثالث: المرشد.
40	أولاً: تعريفه.
40	ثانياً: شروط تعيين المرشد البحري.
42	ثالثاً: القواعد القانونية للتنفيذ وأنظمة المسؤولية.
44	المطلب الثالث: الأشخاص البريون.
45	الفرع الأول: أمين السفينة ( وكيل السفينة).
45	أولاً: تعريفه.
45	ثانياً: التزامات وكيل السفينة و مسؤولياته.
47	الفرع الثاني: أمين الحمولة ( وكيل الحمولة).
47	أولاً: تعريفه.
48	ثانياً: التزامات أمين الحمولة و مسؤولياته.



## فهرس المحتويات:

49	الفرع الثالث: السمسار البحري.
49	أولاً: تعريفه.
49	ثانياً: مهمة السمسار.
50	ثالثاً: حقوق السمسار البحري و مسؤولياته.
51	الفرع الرابع: مقال الشحن و التفريغ (وكيل الشحنة).
51	أولاً: تعريفه.
51	ثانياً: التزاماته.
52	ثالثاً: مسؤولياته.
53	المبحث الثالث: مراقبة وإدارة السفينة.
53	المطلب الأول: تسجيل السفن.
54	الفرع الأول: السفن الخاضعة للتسجيل.
55	الفرع الثاني: إجراءات التسجيل.
57	الفرع الثالث: قيد التصرفات و الحقوق الواردة على السفينة.
58	أولاً: الحقوق والتصرفات الواجب قيدها.
58	ثانياً: كيفية إجراء القيد.
59	الفرع الرابع: آثار التسجيل.
60	المطلب الثاني: أوراق السفينة.
61	الفرع الأول: الأوراق المصاحبة للسفينة.
61	أولاً: شهادة الملاحة.
63	ثانياً: شهادات السلامة.
63	الفرع الثاني: الإشراف و الرقابة على أوراق السفينة.
64	المطلب الثالث: رقابة الدولة على السفن.
65	الفرع الأول: المنشآت البحرية الخاضعة لقانون سلامة السفن.
67	الفرع الثاني: ترخيص الملاحة.
67	أولاً: تصنيف السفن.

## فهرس المحتويات:

68	ثانيا: حالات منع السفينة من السفر ( متى تمنع السفينة من السفر).
71	خلاصة الفصل الأول.
<b>الفصل الثاني: الحقوق العينية التي ترد على السفينة وكيفية الاستغلال التجاري لها</b>	
73	المبحث الأول: الحقوق العينية الأصلية التي ترد على السفينة.
73	المطلب الأول: اكتساب ملكية السفينة.
74	الفرع الأول: اكتساب الملكية بالشراء.
76	الفرع الثاني: اكتساب الملكية بالبناء.
78	المطلب الثاني: صور ملكية السفينة.
79	الفرع الأول: ملكية السفينة على الشيوخ.
80	أولا: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة.
80	ثانيا: تسيير الشيوخ البحري.
82	ثالثا: انقضاء الشيوخ البحري.
82	الفرع الثاني: ملكية الدولة للسفينة.
83	أولا: نطاق تطبيق المعاهدة.
83	ثانيا: قواعد المعاهدة.
85	المبحث الثاني: الحقوق العينية التبعية على السفينة.
86	المطلب الأول: الامتيازات البحرية.
86	الفرع الأول: الحقوق المقرر لها الامتياز.
89	الفرع الثاني: محل الامتيازات البحرية.
89	أولا: السفينة.
90	ثانيا : أجرة النقل.
90	ثالثا: ملحقات السفينة.
91	الفرع الثالث: ترتيب الامتيازات البحرية.
93	الفرع الرابع: آثار الامتيازات البحرية وانقضائها.
93	أولا: آثار الامتيازات البحرية.

## فهرس المحتويات:

94	ثانيا: انقضاء الامتياز البحري.
95	المطلب الثاني: الرهن البحري.
96	الفرع الأول: محل الرهن البحري.
97	الفرع الثاني: قيد الرهن البحري وأثاره.
97	أولا: قيد الرهن البحري.
98	ثانيا: آثار الرهن.
99	المطلب الثالث: حجز السفينة.
99	الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة.
100	أولا: تعريف الحجز التحفظي.
101	ثانيا: شروط توقيع الحجز وإجراءاته.
106	الفرع الثاني: الحجز التنفيذي.
106	أولا: تعريف الحجز التنفيذي.
107	ثانيا: شروط توقيع الحجز وإجراءاته.
109	ثالثا: آثار الحجز التنفيذي.
111	المبحث الثالث: الاستغلال التجاري للسفينة.
112	المطلب الأول: استغلال السفينة عن طريق إبرام عقود النقل.
112	الفرع الأول: النقل بموجب مشارطات الإيجار.
113	أولا: تعريفه.
113	ثانيا: أنواع مشارطات الإيجار.
114	الفرع الثاني: النقل بموجب سندات الشحن.
114	أولا: بيانات سند الشحن.
116	ثانيا: حجية سند الشحن.
117	الفرع الثالث: مسؤولية الناقل البحري.
117	أولا: مسؤولية الناقل الفعلي.
118	ثانيا: مسؤولية في حالة النقل بسند الشحن مباشرة.

## فهرس المحتويات:

119	المطلب الثاني: استغلال السفينة عن طريق ابرام عقود الايجار.
119	الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة و خصائصه.
120	أولاً: تعريفه.
120	ثانياً: خصائصه.
121	الفرع الثاني: صور عقد إيجار السفينة و آثاره.
121	أولاً: صورته.
123	ثانياً : الآثار المترتبة عن عقد استئجار السفينة.
123	أولاً: الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة غير مجهزة.
125	ثالثاً: الالتزامات المترتبة عن استئجار سفينة مجهزة.
126	المطلب الثالث: استغلال السفينة عن طريق البيوع البحرية.
127	الفرع الأول : البيوع البحرية عند الوصول.
127	أولاً: البيع بسفينة معينة.
127	ثانياً: البيع بسفينة غير معينة.
128	الفرع الثاني: البيوع البحرية عند القيام.
128	أولاً: البيع سيف.
129	ثانياً: البيع بعقد فوب.
131	خلاصة الفصل الثاني.
132	الخاتمة.
135	قائمة المصادر و المراجع.
—	الملاحق.
—	فهرس المحتويات.

## ملخص:

و في الختام يظهر من النصوص القانونية الصادرة منذ الاستقلال الى يومنا هذا نية المشرع الجزائري في الارتقاء بالقانون البحري و اضافة البعد العالمي على هذا الفرع من القانون، وان اتبع المشرع الجزائري في هذا الشأن أغلب التشريعات البحرية الا انه يلاحظ بان القانون البحري جاء بدون تفصيلات و اخضع ذلك الى التنظيم الخاص بهذا الشأن او الى القواعد العامة، هذا وان وجدنا من خلال دراستنا هذه تطورا هاما حققه المشرع الجزائري البحري بالنسبة للاستغلال البحري للسفينة و طريقة ملكيتها، حيث تم تعديل كل ما تعلق بالنشاط الاقتصادي و التجاري للسفينة و هذا كما أشرنا اليه سابقا، حتى يتلاءم مع اليات اقتصاد السوق المنتهجة من طرف الجزائر.

و الحقيقة التي لا يمكن إغفالها هنا هي ان الاثار التي تترتب على هذا النظام من حقوق عينية اصلية وتبعية وكذا النتيجة التي يمكن ان تترتب على ممارسة هذه الحقوق من حجز على السفن، جعلنا نسلم بان القانون البحري عبارة عن حلقات متصلة ببعضها البعض فاذا اهملنا أو أغفلنا حلقة من هذه الحلقات انهار هيكل القانون البحري.

و بالتالي صورة النظام القانوني للسفينة تكتمل بالآثار التي تترتب عليه و هي الاثار التي يغلب عليها الطابع الاجرائي و التقني و التطرق لها يعد في اعتقادنا أمر ضروري لكونها تشكل أغلب منازعات القانون البحري أو بعبارة أدق أغلب المنازعات المتعلقة بالسفينة كثروة بحرية.