



جامعة 8 ماي 1945 - قالمة  
كلية الحقوق والعلوم السياسية



تخصص قانون أعمال  
(النظام القانوني للاستثمار)

قسم العلوم القانونية والإدارية

مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في قانون أعمال

# الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري

إشراف الدكتورة:

- عيساوي نبيلة

إعداد الطالبتين:

- الطالب (ة) : دواحة نادية

- الطالب(ة) : بودبوز آمنة

أعضاء لجنة المناقشة

الرقم	الاسم و اللقب	الجامعة	الرتبة العلمية	الصفة
01	د/لويزة نجار	8 ماي 1945	أستاذ محاضر	رئيسا
02	د/عيساوي نبيلة	8 ماي 1945	أستاذ محاضر	مشرفا
03	د/مقلاتي منى	8 ماي 1945	أستاذ محاضر	مناقشا

2016-2015



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

{ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ

لِيَتَّخِذُوا مِنْهُ شُرَكَاءَ لَهُمْ وَتَخْشَوْنَ اللَّهَ الْعَلِيمَ

وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَازِيرَ فِيهِ

وَلِيَتَّخِذُوا مِنْ بَيْنِ أَيْدِيهِمْ حِصَانًا

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمَ

سورة النحل الآية 14.

## شكر وتقدير

نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان، ووافر التقدير والاحترام

إلى الأستاذة الدكتورة الفاضلة

"عيساوي نبيلة"،

لقبولها الإشراف على هذه المذكرة، ولما قدمته لنا من نصائح قيمة وتوجيهات صائبة، وهذا في جميع مراحل بحثنا هذا ومهما قلنا فلن نوفيها حقها من الشكر والثناء، فنسأل الله أن يجزيها عنا خير الجزاء وأن يديم عليها نعمة الصحة والعافية.

كما يشرفنا أن نتقدم بخالص الشكر والعرفان لأساتذتنا الأجلاء، الأفاضل لجنة المناقشة لتحملهم عنا قراءة هذه المذكرة وقبولهم الاشتراك في لجنة المناقشة، فلهم منا أرقى عبارات الشكر والامتنان والتقدير وجزاهم الله عنا خير الجزاء.

كما نتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى كل من مد لنا يد العون والمساعدة لإنجاز هذا البحث ولو بنصيحة أو كلمة طيبة

ويملي علينا واجب الاعتراف بالفضل أن نتقدم بالشكر والتقدير إلى أعضاء المكتبة والكلية.

# الإهداء

نهدي هذا العمل

إلى العائلة الكريمة

وإلى أصدقائنا وأساتذتنا عبر مشوارنا الدراسي

إلى دفعة قانون أعمال

ودفعة المنازعات (2016/2015)

أمينة ونادية



## مقدمة

أدت التحولات الاقتصادية في الآونة الأخيرة إلى هيمنة الأفراد على التجارة الخارجية وذلك في شكل تكتلات اقتصادية أو شركات، ومن بين المجالات التي تمت السيطرة عليها هي الملاحة البحرية، ولا شك أن السفينة هي الوسيلة المتاحة لنقل الكميات الهائلة من البضائع، حيث يتم النقل البحري بواسطة السفن التي تعتبر محور القانون البحري والتي تعد من أهم عناصر الثروة البحرية، إذ تتمتع بانخفاض تكاليف النقل البحري وسهولته مقارنة بأنماط النقل الأخرى، كالنقل البري عن طريق السكك الحديدية، أو النقل الجوي الذي لا يزال إلى يومنا هذا باهض التكاليف.

وتندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكيها، فهي بوصفها من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل تعد عنصرا من العناصر الإيجابية للذمة المالية لمالكها، وحيث أن السفينة جزءا من الضمان العام للدائنين فإنه يمكن أن تتعرض أثناء استغلالها لمختلف التصرفات القانونية، ومن بين هاته التصرفات الحجز التحفظي عليها. والحجز عملية قانونية تأتي بعد نفاذ سبل التسوية الودية في تنفيذ الالتزام طواعية، إلا أنه قد يمتنع المدين عن الوفاء، فيلجأ الدائن إلى الحجز على أموال مدينه، والغاية منه ضبط المال المحجوز لمنع المدين من تهريبه أو التصرف فيه.

ونظرا لأهمية الحجز على السفن فقد أولت له مختلف التشريعات ومنها التشريع الجزائري أهمية كبيرة، حيث أفرد لها فصلا كاملا في القانون البحري. كما نظمت أحكام الحجز التحفظي على السفن على المستوى الدولي معاهدتين دوليتين هما: معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن، ومعاهدة جنيف لسنة 1999 والتي صادقت عليهما الجزائر.

والحجز التحفظي على السفن هو موضوع دراستنا والذي يعتبر من أهم مواضيع القانون البحري التي تثير العديد من المشاكل العملية والقانونية، ومن أهم هاته المشاكل نقشي الحجز الكيدية على السفن وفاء لديون وهمية أو بموجب مستندات مزورة مما يترتب عليه تأخير حركة السفن في بعض الموانئ وكذلك بالتجارة الدولية.

**أهمية الدراسة:**

رغم اجتهاد التشريعات في سن العديد من الوسائل التحفظية التي تؤمن لجموع الدائنين حقوقهم، إلا أن الحجز التحفظي يعد من أهم الإجراءات القانونية المخولة للدائن للمحافظة على حقوقه، وخصوصا حق الضمان العام، فهو إجراء قانوني وقائي ممنوح أمر تقريره للمحكمة، بناء على طلب الدائن بعد توافر شروط معينة ووفقا

لإجراءات معينة منصوص عليها قانوناً، هدفه ضبط أموال المدين ووضعها تحت يد القضاء لمنعه من تهريبها أو التصرف فيها تصرفاً يضر بدائنه، وذلك حماية له من عدم تمكنه من استيفاء حقه عند ثبوته.

فخطر التأخير في حماية حق الدائن الذي يترجح وجوده وبطأ الحماية القضائية له، قد يؤدي إلى ضياعه بسبب وجود خطر تبديد المدين لأمواله، لذلك أقر المشرع الجزائري حماية وقتية للحق تتجسد في نظام الحجز التحفظي، وهي حماية تتسم بالسرعة لنجدته وتأمينه ضد الخطر الذي يهدده، فالحجز التحفظي لا يهدف بصفة أساسية ومباشرة إلى بيع أموال المدين، ولكن هدفه الرئيسي هو حماية الدائن من خطر معين وهو إمكانية تهريب المدين لأمواله، مما يهدد الضمان العام الذي يتمتع به.

لذلك فإن موضوع الحجز التحفظي يحتل أهمية كبيرة من الناحية العملية وخاصة في نطاق الإجراءات التحفظية القضائية، حيث ينفرد بأبعاد قانونية خاصة باعتباره إجراءً ضرورياً، ولقد أحاطه الشارع بشكليات استهدف من خلالها تنظيم كيفية ممارسته، فهو إجراء قهري تمهيدي وطريق فعال لحماية حق مدعى به، ومنع المدين سيء النية من التصرف بما يدخل في الضمان العام للدائنين، وكان هذا أساس الأحقية في طلبه واستدعائه.

وفضلاً عن أهميته القانونية البالغة في التحفظ على أموال المدين وغل يده عن التصرف فيها، فإنه يحقق غايات أخرى تتمثل في تأمين العلاقات القانونية والتي تعزز ودون ريب مبدأ الثقة في المعاملات التجارية، وخصوصاً أننا فتحنا أبواب عهد جديد من التغيير في الإستراتيجية الاقتصادية، وما يتضمنه ذلك من توسيع دائرة الاقتصاد الخاص وتحفيز الوازع الفردي نحو الائتمان والاستثمار، مما يستوجب حماية تشريعية تضع وسائل كفيلة وفعالة لضمان الوفاء بحقوق الدائنين.

ضف إلى ذلك الميزة المستمدة من محل الحجز (السفينة)، ودورها في المعاملات التجارية والبحرية، وطبيعتها القانونية التي جعلت المشرع يخضعها لأحكام خاصة بالرغم من أنها من المنقولات.

كما أنه يحتل أهمية كبيرة من الناحية العلمية، حيث يمكننا البحث فيه من الإطلاع على موقف المشرع الجزائري، بالإضافة إلى آراء الفقهاء في الكثير من المسائل القانونية المتعلقة به.

#### أسباب الدراسة:

يكتسي موضوع البحث أهمية كبرى من الناحيتين النظرية والعملية، فمن الناحية النظرية فقد ازدادت عصرنا الحالي أهمية في العلاقات التجارية بين الدول الكبرى وتم إبرام الاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف في

هذا الشأن، ومن الناحية العملية فإن النقل البحري يمثل قطاعا كبيرا من قطاعات الاقتصاد المحلي بحيث يضمن 97% من المبادلات التجارية العالمية.

وهناك عدة أسباب أدت بنا إلى اختيار هذا الموضوع، ولكن سنكتفي بذكر الأسباب التالية:

قلة الدراسات العامة والمتخصصة التي تطرقت إلى هذا الموضوع في الجزائر.

الأهمية البارزة التي يحتلها الحجز التحفظي والتي استمدتها من محل الحجز ألا وهي السفينة، وتتجلى هاته الأهمية في اعتبار السفينة أداة الملاحة وعنصر من عناصر الثروة البحرية، كما أنها أهم مقومات التجارة البحرية التي تقوم عليها المصالح الاقتصادية، وعليه فضمن استمرار هذا النشاط وازدهاره يفترض الاهتمام بمحل الحجز (السفينة).

التعديلات الحاصلة في القانون البحري وخاصة تلك المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والتي جاءت متماشية مع التطورات الحاصلة في قطاع النقل البحري وكذا على الصعيد الدولي. الموقع الجغرافي للجزائر، كونها دولة ساحلية وهذا ما يجعل الموانئ الجزائرية تستقبل أعداد هائلة من السفن والتي قد تكون عرضة للحجز عليها تحفظيا.

#### الهدف من الدراسة:

إن الهدف من هذه الدراسة هو المساهمة ولو بقدر بسيط في تسليط الضوء على موضوع إجرائي يجهل أهميته الكثيرون بما فيهم أهل الاختصاص، حيث لم يحظ بعناية القضاء أو رجال التنفيذ، فالمحضرين القضائيين يؤكدون قلة التعامل بإجراءات الحجز التحفظي على السفن وقلة الملفات الخاصة به، بسبب غياب ثقافة التعامل بهذا النوع من الحجز لديهم ولدى عامة الناس، حيث يفضل الجميع اللجوء إلى الحجز التنفيذي مباشرة خصوصا إذا ما توافرت شروط توقيعه.

أما بالنسبة للقضاة، فإن رؤساء المحاكم يؤكدون قلة لجوء الأشخاص إلى توقيع الحجز التحفظي على السفن. كما أن الهدف من هذه الدراسة هو الوقوف على مواطن النقص والخلل التي وقع فيها المشرع الجزائري عند تنظيمه لأحكام هذا الحجز، ومحاولة إيجاد مخرج قانوني لها.

#### تحديد نطاق الدراسة:

نظرا لأهمية الموضوع وخطورة الآثار التي يربتها جاءت معالجتنا لأحكام الحجز التحفظي على السفن وفقا للقانون الجزائري، وبالتحديد وفقا للقانون رقم 10-04 والمتضمن القانون البحري، حيث حدّد الشروط اللازمة لتوقيعه، كما بيّن كيفية توقيعه والآثار القانونية المترتبة على ذلك وكيفية الحد منها، وكذا القانون رقم 08-09 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري باعتباره الشريعة العامة.

## إشكالية الدراسة:

إن الإعتبار الذي يجب أن يهيمن على المشرع الجزائري عند تنظيمه لإجراءات وأحكام الحجز التحفظي على السفن، هو محاولة تحقيق التوازن والتوفيق بين المصالح المتعارضة للدائن والمدين، وحماية الغير من أن تمس حقوقه نتيجة لإجراءات الحجز.

فلقد شرّح الحجز التحفظي لحماية حق الضمان العام الذي يتمتع به الدائن على أموال مدينه، ولكن قد تتقلب ممارسة هذا الحق لتصبح تعسفاً، وتشكل اعتداء على حقوق المدين التي كفلها الدستور، خاصة حق الملكية باعتبار أن الحجز يقيد من حريته في إستعمال أمواله وإستغلالها والتصرف فيها، كما قد يترتب على توقيع الحجز المساس بحقوق الغير حسن النية دون وجه حق.

لذلك فإن ما يثير التساؤل في هذا الصدد هو: مدى فعالية نظام الحجز التحفظي على السفن في ضمان حقوق كل من الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه، والغير الذي ربما تعرضت مصالحه من جراء هذه الممارسة؟

والى أي حد وفق المشرع الجزائري في إقامة الموازنة بين حق الدائن في ضمان حقه دون تعسف وبين حماية المدين من هذا التعسف في ظل التضارب بين مصالح الطرفين؟ وهل وضع المشرع إجراءات قانونية كفيلة لمواجهة الظروف والإحتمالات الواردة عند توقيع الحجز التحفظي على السفن حتى لا نصل إلى حالة الإنسداد والفراغ القانوني؟. منهج الدراسة.

إن الإجابة على الإشكاليات السابق ذكرها لا تتم إلا بدراستنا وتحليلنا لأحكام الحجز التحفظي على السفن في ظل القانون البحري الجزائري وكذا قانون الإجراءات المدنية والإدارية، بالإضافة إلى ما تضمنته معاهدتي بروكسل وجنيف والتي صادقت عليهما الجزائر. متبّعين في ذلك المنهج الاستقرائي التحليلي، حيث نقوم بإستقراء النصوص القانونية الجزائرية الخاصة بموضوع الحجز التحفظي على السفن وتحليلها تحليلاً علمياً مبنياً على دراسات علمية وكتابات سابقة، مع إعتنادنا أحياناً على المنهج المقارن، وذلك بمقارنة النصوص القانونية التي تنظم أحكام الحجز التحفظي بقوانين بعض الدول العربية كمصر، والأردن، و... وهذا من باب إثراء البحث واستخراج العيوب والنقائص.

## خطة الدراسة:

أمام تشعب هذا الموضوع وإتساع نطاقه نجد لزاماً علينا أن نحدده بما يُسهل من دراسته وإثرائه ويساعد على فهمه.

ومن أجل ذلك اعتمدنا في معالجة هذه الدراسة على الخطة التالية، والتي قمنا من خلالها بتقسيم الموضوع إلى فصلين اثنين، تناولنا في الفصل الأول ماهية الحجز التحفظي على السفن، وذلك من خلال تحديد مفهوم الحجز التحفظي على السفينة(المبحث الأول)، وشروط توقيع الحجز التحفظي عليها(المبحث الثاني). أما الفصل الثاني فتم تخصيصه لإجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة وآثاره. ولقد تطرقنا في المبحث الأول لإجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وفي المبحث الثاني للآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي عليها.

وأنهينا مذكرتنا بخاتمة تطرقنا فيها لأهم النتائج والاقتراحات التي توصلنا إليها من خلال معالجتنا لهذا الموضوع، الاقتراحات التي رأينا أنها قد تساهم في تدليل العقبات التي قد يواجهها الباحث في هذا الموضوع مستقبلاً. كما أثرينا موضوع البحث بملاحق والتي سلطنا من خلالها الضوء عن السفينة وكيفية توقيع الحجز التحفظي عليها عملياً.



**الفصل الأول:**  
**ماهية الحجر التحفظي**  
**على السفينة**

## تمهيد:

مما لا شك فيه أن تكلفة المشروعات البحرية تتعاظم نظرا لارتفاع المستمر في أثمان السفن وما عليها من تجهيزات ومعدات مختلفة، الأمر الذي ترتب عليه ازدياد أهمية الائتمان البحري في مجال الملاحة البحرية وصناعة النقل البحري بصفة عامة، فلا يمكن تصور أن تتم المشروعات البحرية بعيدا عن عمليات الاقتراض، وطلب الحصول على آجال لتسديد الديون الناشئة عن الاستغلال البحري<sup>1</sup>.

وتندرج السفينة ضمن الضمان العام لدائني مالكةا، فهي بوصفها من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل، تعدّ عنصرا من العناصر الإيجابية للذمة المالية وجزءا من الضمان العام للدائنين، لذلك يجوز لهم توقيع الحجز عليها استقفاء لديونهم.

والحجز على السفن كضمان لدين بحري من الأنظمة القانونية القديمة التي عرفتها جميع بلدان العالم المطلّة على البحر، بل إنهم كانوا يعتبرونه مرادفا لقاعدة الدفع أو التنفيذ على جسم المدين<sup>2</sup>، وهو نوعان، إمّا حجز تنفيذي، وهو الذي يتم بموجبه حجز السفينة ووضعها تحت يد القضاء بناء على سند تنفيذي، تمهيدا لبيعها وتوزيع ناتج البيع على مختلف الدائنين الحاجزين لاستقفاء ديونهم.

غير أن تجوال السفينة الدائم بين موطنها والموانئ الأجنبية يجعل من الصعب إلقاء الحجز التنفيذي عليها، حيث يضطر الدائنون إلى انتظار قدومها إلى المرفأ للقيام بذلك، كما يشترط القانون أن يكون بيدهم سند تنفيذي حتى تباع السفينة ويقتضي الدائنين حقهم من ثمن المبيع.

لذلك أوجدت التشريعات إلى جانب هذا الحجز نوعا آخر هو الحجز التحفظي<sup>3</sup> الذي يؤدي إلى تثبيت الضمانة التي يتمتع بها الدائن ومنع سفر السفينة أو انتقالها إلى الغير انتقالا يضر بحقوق الدائنين، دون أن تكون الغاية منه عرض السفينة للبيع. وهذا الأخير هو محل دراستنا في هذا الفصل، فما مفهوم الحجز التحفظي على السفن؟، وما هي شروط توقيع هذا الحجز؟.

وللإجابة على هاته التساؤلات لابد من الاعتماد على معيارين هامين:

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005، ص 05.

<sup>2</sup> - زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1988، ص 327.

<sup>3</sup> - يرى الفقه عدم وجد خلاف في الطبيعة بين الحجز التنفيذي والحجز التحفظي، إذ أن آثارهما واحدة وهدفهما واحد: فكلاهما يترتب عليه تحديد أموال المدين والمحافظة عليها ومنع المدين من التصرف فيها إضرارا بالدائن، وكلاهما يهدف إلى تمكين الدائن من الحصول على حقه، والفارق الحقيقي بين الحجز التنفيذي والحجز التحفظي هو أن الأول يستند إلى دعوى تنفيذية والثاني إلى دعوى وقائية.

معياري إجرائي عام: مستمد من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، باعتبار أن الحجز أيا كان محله هو في المقام الأول نظام إجرائي.

ومعيار موضوعي خاص: مستمد من القانون البحري، باعتبار أن السفينة كأداة للمشروع البحري هي محل هذا الحجز، وفي حالة وجود تعارض بين الأحكام العامة والخاصة تطبق الأحكام الخاصة الواردة في القانون البحري. وعلى العموم سوف نقسم دراستنا لهذا الفصل إلى مبحثين أساسيين، حيث يتضمن المبحث الأول مفهوم الحجز التحفظي على السفينة، بينما نتناول في المبحث الثاني شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

### **المبحث الأول: مفهوم الحجز التحفظي على السفينة.**

تختلف أحكام الحجز التحفظي باختلاف محلها، فالحجز التحفظي على المنقول ليس نفسه الحجز التحفظي على العقار، لكن محل الحجز الذي سنتناوله خاص نوعا ما فهو يأخذ من العقار ويأخذ من المنقول في نفس الوقت وهو الحجز التحفظي على السفن.

ولكي يتم ضبط مفهوم الحجز التحفظي على السفينة، لابد من التطرق إلى تعريف الحجز التحفظي على السفن، وكذا تبيان الأساس القانوني والأهمية من توقيعه، وهذا ما سنتطرق له فيما يلي:

#### **المطلب الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة.**

لا يعدو الحجز التحفظي أن يكون إجراءا وقتيا، بل هو مرحلة أولية يكون هدفها مجرد وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء، لتجميدها ولمنع المدين من التصرف فيها تصرفا يضر بالحاجز.

#### **الفرع الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة وفقا للتشريع الجزائري.**

نص المشرع الجزائري على الحجز التحفظي في المادة 646 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على

أنه: "... وضع أموال المدين المنقولة المادية والعقارية تحت يد القضاء ومنعه من التصرف فيها"<sup>1</sup>.

فالحجز التحفظي إجراء قضائي مؤقت ويمكن القول بأنه إجراء وقائي<sup>2</sup> ينحصر أثره المباشر في الحفاظ على مال أو حق المدين بوضعه تحت يد القضاء، وتحقيقا لمصلحة الدائن حتى لا يقوم المدين بتهريب أمواله أو أي تصرف من شأنه تهديد الضمان العام للدائن.

<sup>1</sup> - المادة 646 من القانون 08-09، مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات

المدنية والإدارية، جريدة رسمية رقم 21، مؤرخة في 2008/04/23.

<sup>2</sup> - عمار بومرزاق، المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر، دون سنة النشر، ص 52.

أما الحجز التحفظي على السفينة فقد نظمته المشرع الجزائري بموجب القانون البحري الجزائري وتعديلاته. فجاء تعريفه في المادة 150 من الأمر 76-80<sup>1</sup> على أنه: "يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري". وهو نفس ما تبناه المشرع في المادة 150 من القانون 98-10<sup>2</sup>.

ووفقا لهذه المادة فهو إيقاف السفينة لضمان دين بحري، فالسفينة هي ضمان عام للدائن، والحجز التحفظي على السفينة مجرد صورة عاجلة من صور الحماية القضائية للتحفظ على أموال المدين، إذا كان لدى الدائن خوف حقيقي في أن يفقد ضمان حقه، أو إذا كان هناك استعجال وخطر يهددان ضمانه.

ومع التطورات الحاصلة في المجال الدولي ورغبة المشرع الجزائري في مواكبتها وتجسيدها لذلك سن القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري، حيث نصت المادة 150 منه على: "يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري"<sup>3</sup>.

فالقصد من الحجز التحفظي على السفينة في مفهوم هذه المادة هو منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتهريبها<sup>4</sup>، ويلجأ إلى هذا النوع من الحجز الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي<sup>5</sup>.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد عدل من تعريف الحجز التحفظي على السفينة ضمن القانون رقم 10-04 السالف الذكر المتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري حيث كان أكثر تحديدا ودقة<sup>6</sup>، كما نص على أداة الحجز وهي الأمر على عريضة الصادر عن رئيس المحكمة المختصة محليا ونوعيا.

### الفرع الثاني: تعريف الحجز التحفظي على السفن وفقا للاتفاقيات الدولية.

جاء تعريف الحجز التحفظي على السفن في معاهدة بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن في المادة الأولى فقرة الثانية على أنه:

<sup>1</sup> - المادة 150 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29، مؤرخة في 10 أبريل 1977.

<sup>2</sup> - المادة 150 من القانون رقم 98-10، مؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 47، مؤرخة في 27 يونيو 1998.

<sup>3</sup> - المادة 150 من القانون 10-04، مؤرخ في 15 غشت 2010، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 46، مؤرخة في 2010/08/18.

<sup>4</sup> - المجهز هو كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض (المادة 384 فقرة ب).

<sup>5</sup> - محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 103.

<sup>6</sup> - مجبر محمد، "الحجز على السفن"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، لسنة 2010، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار، الجزائر، 2010، ص 19.

" 2- ويقصد "بالحجز" منع السفينة من التحرك بإذن السلطة المختصة ضمانا لدين بحري ولكنه لا يشمل حجزها تنفيذيا لسند دين".

أما اتفاقية جنيف لسنة 1999 بشأن حجز السفينة والذي اعتمدها المؤتمر الدولي المنعقد في جنيف في 12 مارس 1999، فقد عرّفت الحجز<sup>1</sup> في الفقرة الثانية من المادة الأولى بأنه: "أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من المحكمة ضمانا لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذيا أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ".

**المطلب الثاني: الأساس القانوني للحجز التحفظي على السفينة.**

نظرا لأهمية الحجز التحفظي على السفن، قامت معظم التشريعات البحرية الوطنية بتنظيم أحكامه<sup>2</sup>، مع وجود بعض الاختلافات الجوهرية بينها، وقد ترتب على ذلك ظهور صعوبات عملية من الصعب التوفيق بينها، وخصوصا مع الصفة الدولية للملاحة البحرية، وانتقال السفينة بين مرافئ دول مختلفة واحتمال نشوء ديون عليها في مختلف هاته المرافئ، وكل ذلك اقتضى إيجاد قواعد موحدة لتنظيم الحجز على السفن للحيلولة دون تنازع القوانين<sup>3</sup>.

**الفرع الأول: وفقا للتشريعات الوطنية.**

خصص القانون البحري الجزائري المواد من المادة 150 إلى المادة 159 لأحكام الحجز التحفظي على السفينة بموجب الأمر 76-80 المعدل في الكتاب الأول بعنوان الملاحة البحرية من القسم السادس منه المعنون ب: الحجز التحفظي على السفن، ولقد استقى أهم أحكام هذه المواد من معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي لسنة 1952، مع إجراء بعض التعديلات اللازمة في المضمون والصياغة في الحدود التي يتطلبها ويتلاءم معها التشريع الوطني.

ومن ضمن الأحكام التي عالجهها المشرع نذكر منها النقاط التالية:

- مفهوم الحجز التحفظي على السفن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - هذا التعريف للحجز ينطبق على الحجز التحفظي وحده دون الحجز التنفيذي.

<sup>2</sup> - لم تهتم معظم التشريعات القديمة بتنظيم الحجز التحفظي على السفن رغم أهميته، بل اكتفت بتنظيم الحجز التنفيذي فقط، وإزاء هذا النقص التشريعي لم يتردد الفقه والقضاء من الرجوع إلى القواعد العامة التي نظمت الحجز التحفظي على المنقولات وإسقاطها على الحجز التحفظي على السفن.

<sup>3</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 65.

<sup>4</sup> - المادة 150 من الأمر 76-80، السابق ذكره.

- الدين موضوع الحجز<sup>1</sup>.
- السفن محل الحجز<sup>2</sup>...

والجدير بالذكر أن المواد من 150 إلى 159 السابق ذكرها تعتبر قانونا خاصا بالنسبة للقواعد العامة المتعلقة بالحجز التحفظي والواردة بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري والمطبقة على جميع الأموال المنقولة، والتي تعتبر القانون العام الواجب تطبيقه في حالة عدم وجود نص خاص، حيث يتعين بالنسبة للحجز التحفظي على السفن اللجوء أولا إلى أحكام القانون البحري، فإذا لم يرد الحكم المطلوب فيها، يتم اللجوء إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وتطبيق أحكام الحجز التحفظي على المنقول.

ما يؤخذ على المشرع البحري الجزائري أنه تطرق إلى الحجز التحفظي دون الحجز التنفيذي وهو ما يتجلى من خلال عنوان القسم السادس.

ومع التطورات الحاصلة على الصعيد الدولي في المجال البحري، ورغبة المشرع البحري في مواكبتها جاء تعديل الأمر 76-80 بموجب القانون 98-10 حيث تدارك بموجبه النقص الذي كان يعترى الأمر السابق الذكر ويتجلى ذلك من خلال تعديل عنوان القسم السادس والذي أصبح معنونا بالحجز على السفن، وبذلك يكون المشرع قد أفرد أحكاما للحجز التنفيذي على السفن.

كما قام المشرع البحري الجزائري بتعديل ثاني للأمر 76-80 وذلك بموجب القانون 10-04 والذي جاء بالتزامن مع الانضمام لاتفاقية جنيف. حيث تبنى أحكامها بموجب هذا التعديل.

أما فيما يخص إجراءات الحجز التحفظي على السفن فإن القانون البحري الجزائري جاء مسايرة لاتفاقية بروكسل حيث خلا من أي تنظيم، وأن اهتمام المشرع انصب أساسا على تنظيم الحجز التنفيذي الأمر الذي دفع الفقه والقضاء إلى الرجوع إلى القواعد العامة في الحجز التحفظي على المنقول والمنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والتي لا تتعارض مع طبيعة السفينة<sup>3</sup>.

وعلى ذلك تخضع إجراءات الحجز التحفظي على السفن في الجزائر إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

### الفرع الثاني: وفقا للاتفاقيات الدولية.

<sup>1</sup> - المادة 151 من الأمر 76-80، السابق ذكره.

<sup>2</sup> - المادة 154 و 155 من الأمر 76-80، السابق ذكره.

<sup>3</sup> - بهجت عبد الله قايد، "الحجز التحفظي على السفن"، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 58، دون مكان وبلد النشر، ص 294 و 296 .

قامت اللجنة البحرية الدولية CMI بإعداد مشروع المعاهدة الدولية للحجز التحفظي على السفن في حالة التصادم إبان انعقاد مؤتمر باريس سنة 1937، إلا أن هذا المشروع لم ير النور رغم الجهود المكثفة التي صاحبت انعقاده، ومن ثم كانت المحاولة الثانية، حيث قامت بوضع مشروع معاهدة للحجز التحفظي على السفينة بوجه عام وذلك في المؤتمر الذي عقده بنابلي سنة 1951، ثم عرض هذا المشروع الأخير على المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في بروكسل عام 1952، والذي انتهى بالموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في 10 ماي 1952<sup>1</sup>، والتي صادقت عليها الجزائر سنة 1964<sup>2</sup>.

وبالإضافة إلى هذه الاتفاقية تم عقد مؤتمر دبلوماسي حول الحجز التحفظي على السفن في مارس 1999 وذلك في إطار منظمة الأمم المتحدة والمنظمة الدولية البحرية<sup>3</sup> I.M.O، وذلك من أجل التوصل إلى إبرام اتفاقية في هذا الشأن، حيث تناول تقرير المؤتمر مسألة الحجز التحفظي على السفن بنوع من التفصيل والدقة، والذي انتهى بإبرام اتفاقية دولية بشأن حجز السفن بجنييف يوم 12 مارس 1999 والتي صادقت عليها الجزائر سنة 2003<sup>4</sup>.

### المطلب الثالث: أهمية الحجز التحفظي على السفينة.

تظهر بوضوح الأهمية العملية للحجز التحفظي على السفينة في كونها الأداة الرئيسية للملاحة، لذا كان الحجز التحفظي عليها وما يترتب على ذلك من آثار قانونية بالغ الأهمية، سواء بالنسبة للمدين المالك حيث تمثل السفينة نطاق ثروته البحرية، أو بالنسبة للدائن الذي لا يملك في يده أي سند تنفيذي يمكنه من القيام بإجراءات التنفيذ الجبري حتى يستوفي حقه من ثمنها.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 12.

<sup>2</sup> - وذلك من خلال المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 8 جوان 1964، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ 10/05/1952، جريدة رسمية رقم 18، سنة 1964.

<sup>3</sup> - المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organization) IMO هي إحدى منظمات الأمم المتحدة وهي معنية بشؤون صناعة النقل البحري وإصدار الاتفاقية البحرية التي تهدف إلى تحقيق السلامة وحماية البيئة والأمن البحري. لمزيد من التفصيل:

<http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>

<sup>4</sup> - وذلك من خلال المرسوم رئاسي رقم 03-474 المؤرخ في 06/12/2003 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنييف يوم 12/03/1999، جريدة رسمية رقم 77، سنة 2003.

## الفرع الأول: ضمان حقوق الدائن.

يعد الحجز التحفظي آلية قانونية تضمن حماية حقوق الدائن من الضياع، بإجراء سريع يتم به إخضاع المال محل الحجز لنظام قانوني خاص تنقيد وتنقلص بمقتضاه سلطات المدين المالك على هذا المال.

هذه الآلية تمكن الدائن الحاجز من ضبط المال وحبسه بوضعه تحت يد القضاء بشروط وإجراءات ميسرة مقارنة بالحجز التنفيذي، وبذلك يتفادى مخاطر قيام المدين بإهلاك أمواله أو إتلافها أو إخفائها أو تهريبها أو التصرف فيها<sup>1</sup>.

فإذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي يقر بحقه ويخوله توقيع الحجز التنفيذي على سفينة مدينه، فإن له مع ذلك توقيع الحجز التحفظي عليها متى خشي ارتحالها وإفلات ضمانه من يده ليحول بينها وبين السفر حتى يتسنى له الحصول على سند تنفيذي بحقه واتخاذ مقدمات الحجز التنفيذي<sup>2</sup>. أو الحصول على كفالة أو ضمان كاف<sup>3</sup>.

والحجز التحفظي على السفن كثير الوقوع وبوجه خاص بالنسبة إلى السفن الأجنبية، ويهدف في معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين<sup>4</sup>.

ومما لا شك فيه أن منح دائني المالك أو المجهز الحق في توقيع حجزاً تحفظياً على سفينة مملوكة لأي منهما يعمل على تقديم وتقوية الائتمان البحري على أساس أن صاحب الحق يعلم أن حقه لن يضيع وأنه سيتمكن من تحصيل ديونه البحرية، ومن ثم العمل على حسن سير وانتظام الملاحة البحرية الدولية، نتيجة وجود إجراءات تتسم بالسرعة والفعالية في استقاء حقوق الدائنين<sup>5</sup>.

وتتضاعف أهمية هذا النوع من الحجوز خاصة بالنسبة للسفن الأجنبية أثناء حالات التصادم البحري، والذي قد يخشى عند وقوعه هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل الوفاء بالتزاماتها القانونية الناجمة عنه، وبالتالي ضياع ضمان الدائن المتضرر من يده، وكذلك الحال بالنسبة لاستقاء حقوق الشاحنين من التعويض بسبب عدم وصول البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، أو قيام الوكيل البحري بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ضماناً لاستقاء

<sup>1</sup> - هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2002، ص 04 و 05.

<sup>2</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 65.

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، دون سنة النشر، ص 59.

<sup>4</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع نفسه، ص 65.

<sup>5</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 11.

ثمن الخدمات الخاصة بالتمويل والتي قام بها<sup>1</sup> قبل سفر السفينة للخارج، مما يجنبه اللجوء إلى الجهات القضائية في الخارج وما يصاحب هذه الإجراءات من مشاكل ومصاريف باهظة.

وبالتالي يمكن التأكيد على أهمية الحجز التحفظي على السفن باعتباره وسيلة ضغط على المدين لإجباره على الوفاء بدينه، بحيث لا تقل هاته الوسيلة أهمية عن الحجز التنفيذي، ذلك أن السفينة التي تغادر الميناء قد لا تعود إليه مرة أخرى، الأمر الذي يعرض الدائنين إلى خيارين أحلاهما مرّ، فإما التضحية والتخلي عن ديونهم المتعلقة بالسفن المغادرة، أو مواجهة صعوبات عند إقامة دعاويهم للمطالبة بديونهم في الخارج<sup>2</sup>، لذلك كان لابد من منحهم وسيلة الحجز التحفظي كإجراء قانوني يقصد منه إيقاف السفينة لضمان دينهم البحري<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: حث المدين على الوفاء بالتزامه.

لا يعد ضبط الأموال ووضعها تحت يد القضاء الغاية النهائية لهذا الحجز، ولا يكفي لإشباع رغبة الدائن الذي يهمله اقتضاء حقه، فالأمر بعد توقيع الحجز التحفظي لا يخرج عن أحد الاحتمالين:

الأول: أن يؤدي ضبط الأموال وتقييد سلطات المدين عليها إلى حثه على الوفاء، أو تقديم ضمان للوفاء، حتى يسترد أمواله المحبوسة، ويتفادى أضرار تجميدها، وهنا ينبغي رفع الحجز بعد تحقيق الغاية منه.

والثاني: أن يظل المدين على موقفه يرفض الوفاء، وهنا يبرز دور الحجز التنفيذي، حيث يستطيع الدائن بيع الأموال الموجودة تحت يد القضاء، بعد تحول الحجز التحفظي إلى تنفيذي، متى توافرت الشروط المتطلبة لذلك<sup>4</sup>.

وبالتالي يمكن التأكيد على أهمية الحجز التحفظي على السفن باعتباره وسيلة ضغط على المدين لإجباره على الوفاء بدينه، بحيث لا تقل هاته الوسيلة أهمية عن الحجز التنفيذي، ذلك أن السفينة التي تغادر الميناء قد لا تعود إليه مرة أخرى، الأمر الذي يعرض الدائنين إلى خيارين أحلاهما مرّ، فإما التضحية والتخلي عن ديونهم المتعلقة بالسفن المغادرة، أو مواجهة صعوبات عند إقامة دعاويهم للمطالبة بديونهم في الخارج<sup>5</sup>، لذلك كان لابد من منحهم وسيلة الحجز التحفظي كإجراء قانوني يقصد

<sup>1</sup> - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 330 .

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قايد، "الحجز التحفظي على السفن"، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثامن والخمسون، مصر، 1988، ص 213.

<sup>3</sup> - إن الحجز على السفينة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها، و من ثم فان أصحاب البضائع لهم الحق في استلامها لان الحجز قد وقع على السفينة و ليس على البضاعة المحملة عليها.

<sup>4</sup> - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 5.

<sup>5</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 213.

منه إيقاف السفينة لضمان دينهم البحري<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني: شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

إن شروط توقيع الحجز التحفظي على السفن تحددها القواعد الواردة في القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية، مع ضرورة تطبيق ما جاء في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري من شروط خاصة بالحجز التحفظي على المنقول فيما لم يرد به نص خاص .

وهذه الشروط منها ما يرجع إلى السفينة محل الحجز، ومنها ما يرجع إلى طرفي الحجز، ومنها ما يرجع إلى الدين المحجوز من أجله.

### المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل الحجز.

حتى تخضع السفينة للحجز التحفظي لابد من أن تتوافر فيها شروط معينة تجعلها صالحة لأن تكون محلا لهذا الحجز، لذا أحاطها المشرع الجزائري بأحكام خاصة ترسم نظامها القانوني<sup>2</sup>. وحتى نبين هاته الشروط لابد من التطرق إلى تعريف السفينة والخصائص المميزة لها من خلال الفرع الأول، والسفن التي تخضع للحجز التحفظي في الفرع الثاني، والسفن التي لا يطبق عليها الحجز في الفرع الثالث.

### الفرع الأول: تعريف السفينة محل الحجز وخصائصها.

عرف مصطلح السفينة نوع من الغموض والتوسع بسبب التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث أنواع كثيرة من المراكب والمنشآت البحرية، كالقوارب الهوائية، والدرجات البخارية المائية، والألواح الشراعية. إضافة إلى ظهور المصانع العائمة، ومنصات التنقيب والحفر. لذلك قام الفقه والتشريع بوضع تعريف للسفينة لتحديد خصائصها، ومدى خضوعها للقواعد المنصوص عليها في القانون البحري وهو ما سنتناوله فيما يلي.

### أولاً: تعريف السفينة.

السفينة هي أداة الاستغلال البحري، أي أن النشاط التجاري البحري مرتبط باستثمار السفينة، لذلك يقتضي أن نعرف السفينة كما يلي:

<sup>1</sup> - إن الحجز على السفينة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها، ومن ثم فإن أصحاب البضائع لهم الحق في استلامها لأن الحجز قد وقع على السفينة وليس على البضاعة المحملة عليها.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 19.

## 1- تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي:

تطرت بعض الاتفاقيات لتعريف السفينة<sup>1</sup> منها اتفاقية العمل رقم 22 الخاصة بعقود التزام البحارة المؤرخة عام 1926 التي تعرف السفينة كالتالي: " كل منشأة مهما كانت طبيعتها وسواء كانت ملكية عامة أو خاصة تقوم عادة بالملاحة البحرية".

وما يلاحظ أنه تعريف يقترب من التعريفات الواردة في الفقه والتشريع الداخليين بحيث ينص على تخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية، وبديهي أن يكون التعريفان مماثلان في كل من الاتفاقية والتشريع الداخلي بالنظر إلى اعتبار أن تشريع العمل ينحصر ضمن فئة القانون الخاص<sup>2</sup>.

إلى جانب ذلك اتفاقية لندن المؤرخة في 28 أبريل 1989 حول المساعدة في البحر إذا أوردت التعريف التالي: "تعتبر سفينة كل منشأة بحرية أو آلية عائمة أو تركيبية قادرة على الملاحة".

وهو في الحقيقة تعريف ينسجم مع أهداف الاتفاقية التي ترمي إلى تقديم المساعدة في عرض البحر.

أما اتفاقية لندن حول القاعد الدولية لمنع التصادم في البحر المؤرخة في 20 أكتوبر 1970 فقد واجهت هذا الإشكال بالتعريف التالي: " يقصد بالسفينة كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي". وهذه الاتفاقية هي الوحيدة التي تعرضت للسفن ذات الوسائد الهوائية حيث أنها يمكن أن تتسبب في حوادث بحرية.

وفي نفس السياق كان قد ورد سنة 1954 تعريف لجنة القانون الدولي للسفينة على النحو التالي: " هي كل آلة قابلة للتحرك بذاتها بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات البحرية عدا الفضاء الجوي، قصد إنجاز خدمات الصناعة المستخدمة في إطارها".

وهو تعريف يتماشى أكثر مع البعد الدولي كون السفينة تتحرك في مجالات بحرية دولية مختلفة بغض النظر عن طبيعتها أو نوعها أو حجمها أو تخصيصها للملاحة البحرية من عدمه.

<sup>1</sup> - ومن هذه الاتفاقيات على سبيل المثال اتفاقية 09 أبريل 1965 المتعلقة بتسيير المواصلات البحرية الدولية اتفاقية أول نوفمبر 1974 المتعلقة بحماية البشر في البحر، واتفاقية 07 جويلية 1978 المتعلقة بقواعد تكوين رجال البحر وتسليم الشهادات.

<sup>2</sup> - بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون أعمال، جامعة وهران، 2011-2012، ص 15 وما بعدها.

أما في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة بروتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2009 فقد ورد تعريف السفينة كالاتي: "السفينة تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا". والملاحظ في هذا التعريف اقتصره على المركب الذي ينقل البضائع كون الاتفاقية تتعلق بموضوع نقل البضائع فقط.

كما عرفت المادة الثانية من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي على أنها: "... 2- "السفينة" تعني:

أ- أية سفينة بحورة مهما كان نوعها...<sup>1</sup>.

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

## 2- تعريف السفينة في التشريع الجزائري:

إن اتجاه المشرع الجزائري نحو تجنيس مختلف النصوص القانونية الدولية يظهر واضحا عند تعرضه لموضوع السفينة في التشريع الداخلي الجزائري. ف جاء هذا الأخير على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، وإن كان من البديهي خضوع التشريع الوطني لما تمليه القوانين الدولية بحكم سموها عليه؟ إلا أنه في هذا الموضوع توجب على المشرع توخي الحذر حتى لا يقع في التناقضات التي تحيط بموضوع السفينة. كل ذلك دفع بالمشرع الجزائري إلى وضع تعريف محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة، ولقد عرّفها المادة 13 من القانون البحري كالتالي: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية بحرية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

---

<sup>1</sup> - أنظر في ذلك المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان 1432 الموافق لـ 10 يوليو 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل 29 نوفمبر 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، جريدة رسمية رقم 45، ص 03.

وهو تعريف استقر عليه الفقه، إذ أنه يعرفها بأنها المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وعليه يستخلص من المادة أعلاه أنه يشترط في الآلية حتى تكون سفينة أن يكون هناك جسما يتحرك فوق سطح الماء مخصص للملاحة البحرية بصفة دائمة<sup>1</sup>.

ولا يقتصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها، وإنما تشمل جميع الأشياء التي تصنع بها لجعلها قادرة وصالحة للقيام بالملاحة البحرية، وهذا ما يطلق عليه بملحقات السفينة<sup>2</sup>.

والمتفق عليه عند تحديد مفهوم السفينة أنها تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة Engin Flottant، على هذا الأساس لا يمكن أن نعتبر كسفينة الجسم الذي يتحرك في عمق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو وفي البحر معا مثل الطائرات الشراعية<sup>3</sup>، وصفة العمارة العائمة لا تكفي لوحدها لاعتبارها كذلك، بل لا بد من أن تمارس نشاطها باعتماد في البحر فقط<sup>4</sup>.

والحقيقة أن حجم السفينة لا يؤثر في تحديد مفهومها فمعاذا بعض القوانين التي تشترط أن يكون حجم السفينة يزيد عن وحدتين من حمولتها<sup>5</sup>، جل القوانين ومنها القانون الجزائري لا تفرق بين السفينة الكبيرة والسفينة الصغيرة<sup>6</sup>.

كما جاء تعريفها: "...أ- "سفينة" تعني كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت والتي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة،..."<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - حمه مرامرية، الحجز التنفيذي، أطروحة دكتوراه، شعبة القانون الخاص، جامعة باجي مختار-عناينة-، 2008-2009، ص 157.

<sup>2</sup> - فالسفينة بمعناها القانوني لا تشمل الجسم أو البدن فحسب، وإنما تشمل بعض الملحقات التي يطلق عليها في لغة القانون البحري بالعتاد والأجهزة، وهي كل ما يلزم السفينة من أجزاء مرتبطة أو منفصلة، ويعد وجودها ضروريا لملاحة السفينة واستغلالها، مثل السلاسل والروافع وقوارب النجاة، وكل أدوات السطح بما فيها أجهزة الاتصال بالراديو، والأصل أن يسري على ملحقات السفينة ما يسري على السفينة من تصرفات قانونية، فترهن برهنها، وتحجز وتباع.

<sup>3</sup> - محمد بن عمار، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، دون دار وبلد النشر، لسنة 1993، ص 106 و 107.

<sup>4</sup> - هناك فرق بين السفن التي تنتقل في البحر، والبوارج التي مجالها الأنهار، ولم يتبنى القانون الجزائري هذه التفرقة ونص على الملاحة البحرية لسبب وحيد يتمثل في عدم وجود أنهار يمكن أن تبحر فيها السفن في بلادنا.

<sup>5</sup> - أنظر الملحق 01.

<sup>6</sup> - محمد بن عمار، المرجع نفسه، ص 107.

<sup>7</sup> - أنظر في ذلك المادة 147 فقرة أ من القانون البحري الجزائري.

والملاحظ أن المشرع الجزائري من خلال تعريفه للسفينة لم يراع عنصر ذاتية السفينة في مواجهة الأخطار البحرية، حيث أجاز أن تتحرك إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، رغم أن قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية لا تتحقق إلا بتمتعها بنوع من الاستقلالية فإذا فقدت تلك الاستقلالية كيف يمكن أن تتصورها تواجه مخاطر البحر فالسفينة التي تفقد استقلاليتها تغدو غير صالحة للملاحة، فتصبح حطاما إذا بقيت في عمق البحر أو جسا عاديا يستعمل في أغراض أخرى غير الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

### 3- تعريف السفينة في التشريع المقارن:

لقد انتهجت أغلب التشريعات تعريفات متقاربة للسفينة.

فعرفها القانون اللبناني بموجب المادة الأولى من القانون البحري اللبناني على أنها: "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن"<sup>2</sup>.

وقد نظمها التشريع المصري بموجب المادة الأولى من القانون رقم 08 لسنة 1990 حيث نص على أنها: "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح". وبهذا التعريف للسفينة يكون المشرع المصري قد تبنى التعريف الذي استقر عليه الفقه في عمومته قبل صدور قانون التجارة البحرية الجديد والذي نص على أنها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"<sup>3</sup>.

وأما قانون التجارة البحرية الأردني فعرفها في مادته الثالثة بأنها: "كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن. وتعتبر جزء من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها. السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون".

إن القانون الأردني من خلال هاته المادة لم يعر أي اهتمام للتسمية. فاستعمل لفظ(مركب) للدلالة على السفينة، والمعروف أن لفظ(المركب)، يطلق على السفن النهرية، فالقانون الأردني لا يفرق بين هذين المصطلحين، بالرغم من أنها تفرقة مصطلح عليها<sup>4</sup>.

بين القانون بوضوح أن مصطلح سفينة يسري على جميع المنشآت التي ينطبق عليها الوصف أي كان الغرض من الملاحة، أي سواء كانت ملاحة تجارية أم ملاحة نزهة أم صيد<sup>1</sup>.

1 - محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 106.

2- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للنشر، مصر، دون سنة النشر، ص 31.

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 1993، ص 49.

4- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 25.

ولقد جاء في المادة الأولى من القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 "السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الريح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها"<sup>2</sup>.

وعرفت السفينة أيضا على أنها: "منشأة تحمل جنسية<sup>3</sup> ومسجلة لدى المصلحة الإدارية للدولة"<sup>4</sup>.

في حين أن بعض التشريعات لم تعرف السفينة تاركة المهمة للقضاء والفقهاء. وما يلاحظ أن الفقه عني ببيان عناصرها أكثر من عنايته بتعريفها، من بينها الفقه والقضاء الفرنسي فعرفها دنجون Danjon بأنها: "المنشأة التي تستخدم للسير في البحر".

وعرفها جيدل Gidel بأنه: "لا تعد كل منشأة عائمة سفينة وإنما تعتبر سفينة كل منشأة مهما كانت أبعادها وتسميتها قادرة على التحرك في الأجواء البحرية دون الأماكن الأخرى وهي مجهزة وذات طاقم خاص بها لتأدية الخدمات التي أنيطت بها"<sup>5</sup>.

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن استخلاص العناصر الأساسية التي لا بد من توافرها حتى تعتبر المنشأة سفينة والتي سنتناولها فيما يلي.

### ثانيا: خصائص السفينة.

اختلف فقهاء القانون البحري وفقهاء القانون الدولي العام في وضع تعريف محدد للسفينة تبعا للمعايير التي تبناه كل فريق، ففي السابق كان معيار الطوفان على وجه الماء هو السائد في وضع تعريف للسفينة، إلا أن هذا المعيار واسع، شامل لكل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت. وبهذه الكيفية فإن هذا المعيار لا يصلح لتحديد تعريف السفينة لأن الكثير من المنشآت الطافية غير صالحة للقيام برحلات دولية بسبب صغر حجمها أو قوتها الدافعة أو طبيعتها تصميمها وبالتالي فهي مخصصة للملاحة الداخلية وهو ما يسمى بالمراكب.

<sup>1</sup> - لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، ص 29.

<sup>2</sup> - <http://ashrfmmshrf.com/?cat=86>

<sup>3</sup> - أنظر الملحق رقم 02.

<sup>4</sup> - Jean-Pierre Beurrier, Droits Maritimes, Deuxieme edition, Dalloz, 2008,P 178.

<sup>5</sup> - حامى حياة، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996، ص 05.

أما في الوقت الحاضر فإن معيار صلاحية المنشأة للملاحة البحرية وتخصيصها لهذا النوع من الملاحة على وجه الاعتياد هو المعيار الذي يعول عليه. ووفقاً لهذا المعيار تعتبر المنشأة العائمة سفينة إذا كانت صالحة للملاحة البحرية وأن تخصص لهذا النوع من الملاحة على وجه الاعتياد.

### 1- السفينة منشأة عائمة:

لم تبين اتفاقيتنا بروكسل وجنيف المقصود بالمنشأة التي يمكن أن تكون محلاً للحجز، مما يعني تطبيق أحكام القانون الداخلي في هذا الشأن<sup>1</sup>.

يشترط في السفينة أن تكون منشأة<sup>2</sup>، والإنشاء هو تجميع الأجزاء جنباً إلى جنب على نحو تكون معه أداة لها وظيفة، والمتمثلة في القيام بالملاحة البحرية، وعلى ذلك يستبعد من مفهوم السفينة جميع الأشياء التي يمكن الاستعانة بها في الملاحة دون أن تكون من صنع الإنسان مثل جذوع الشجر. وإذا كان يتعين أن تكون السفينة من صنع الإنسان فلا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء أو لأوصاف السفينة من حيث المتانة وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية، أو من حيث الشكل، أو من حيث طريقة التسيير سواء كانت بالشرع أو البخار، أو أياً كان نوع الطاقة المستخدمة في تسيير السفينة<sup>3</sup>.

والسفينة بوصفها منشأة لا تقتصر على جسمها أو هيكلها وإنما تشمل جميع الأشياء التي تصنع بها لجعلها قادرة على الملاحة البحرية وهذا ما يطلق عليه الفقه بملحقات السفينة<sup>4</sup>. ويميز البعض بين أجزاء السفينة وملحقاتها، فالأشياء الثابتة بالسفينة أي تلك التي لا يمكن نزعها منها دون تلف تعد من قبيل أجزاء السفينة، في حين أن جميع الأشياء غير الثابتة بها لا تعد من أجزاء السفينة وإن جاز اعتبارها من الملحقات<sup>5</sup>. وإضافة إلى اعتبارها منشأة لا بد أن تكون عائمة، وهذا أمر طبيعي فقابلية المنشأة للعوام شرط أساسي لإضفاء وصف السفينة عليها، لأن قيام المنشأة أو تخصيصها للملاحة يفترض صلاحيتها للعوام وعلى هذا فإن المنشأة التي لا تستطيع ترك سطح الأرض لا يصدق عليها وصف سفينة<sup>6</sup>.

1 - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 22.

2- أنظر الملحق 03.

3- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 168.

4- إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 21.

5- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع نفسه، ص 171.

6- محمد فريد العريبي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 35.

ولا يعد سفينة المنشأة العائمة التي تحولت إلى حطام وفقدت بالتالي القدرة على الملاحة البحرية، حتى لو أمكن انتشالها، واحتفظت بقدرتها على الطفو، فهذا لا يكفي لاستبقاء مسمى السفينة لتلك المنشأة، مادامت قد فقدت القدرة على الملاحة البحرية بقدراتها الذاتية.

ويثير إعتبار السفينة منشأة ثلاث مسائل تتمثل فيما يلي:

**المسألة الأولى:** وتتمثل في المنشأة قيد البناء فهذه لا تعتبر سفينة رغم إمكانية اتجاه نية صاحبها إلى تخصيصها للملاحة البحرية<sup>1</sup>، وإن كان يمكن رهنها وهي قيد البناء وهو ما أقرته المادة 56 في فقرتها الثانية حين نصت على أنه: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء".

**المسألة الثانية:** وتتمثل في ملحقات السفينة، فقد أقرت معظم التشريعات أن ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها تعد جزء منها فالسفينة لا تقتصر فقط على هيكلها وإنما تشمل مجموع ما يلزم لملاحتها واستغلالها، ولقد اعتبر المشرع البحري الجزائري ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها<sup>2</sup>.

**المسألة الثالثة:** الزلاقات الهوائية، حيث ثار خلاف حول اعتبارها سفينة أو طائرة، واعتبرها غالبية الفقه سفينة، وذهب غالبيتهم إلى اعتبارها سفينة تمارس نشاطها فوق سطح البحر، لأنها الأقرب إلى ظروف الملاحة ومخاطرها الخاصة<sup>3</sup>.

ولا يصدق وصف السفينة على المنشأة وهي في طور البناء، إذ لا تتوفر لها الصلاحية للملاحة<sup>4</sup>.

## 2- تخصيص السفينة للملاحة البحرية:

لا يكفي أن تكون المنشأة عائمة حتى نكتسب وصف السفينة بل لابد من توافر شرط ثاني ويتمثل في قيام هاته المنشأة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتكرار، وتكون قادرة على مواجهة المخاطر المتضمنة في الرحلات البحرية<sup>5</sup>، حيث أن الممارسة المعتادة للملاحة البحرية تعد دليلا قويا على صلاحية المنشأة للملاحة ومقدرتها على نقل البضائع والأشخاص عن طريق البحر، ومن ثمة سببا لاكتسابها وصف السفينة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 17.

<sup>2</sup> - محمود شحات، المرجع السابق، ص 19.

<sup>3</sup> - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 38.

<sup>4</sup> - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 21.

<sup>5</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 38.

<sup>6</sup> - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 39 و 40.

والعبرة هنا بالتخصيص الفعلي للملاحة البحرية<sup>1</sup> لا مجرد توفّر نيّة المالك بتخصيصها، ويستوي بعد ذلك أن تخصص للملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية، ويستوي أيضا أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة التجارية أو لملاحة الصيد أو النزهة<sup>2</sup>.

الراجح أن وصف السفينة يرتبط بشرط الصلاحية للملاحة وجودا وعدما، فبمجرد أن تكتسب المنشأة هذه الصلاحية تكتسب وصف السفينة، ويزول عنها هذا الوصف إذا فقدت نهائيا تلك الصلاحية على إثر حادث بحري مثلا فتصبح حينئذ حطاما<sup>3</sup>.

وحيث أن الملاحة البحرية هي المعيار العام والأساسي لاعتبار العمارة البحرية سفينة، فإن المنشآت الطافية على سطح البحر لا تعتبر كذلك، كالأحواض العائمة والعوامات<sup>4</sup>، كما تستبعد المنشآت المعدة بطبيعتها للعمل داخل الموانئ، كالمنشآت العائمة التي تنقل البضائع أو الركاب من البواخر إلى الأرصفة والعكس.

فصلاحية المنشأة للملاحة البحرية<sup>5</sup> وبالتالي اكتسابها وصف السفينة يتطلب في الواقع توفّر حد أدنى من الاستقلالية أو الذاتية للسير في البحر ومواجهة أخطاره دون تلقي مساعدة من أي عنصر خارجي، وترتبط على ذلك يخرج من مفهوم السفينة الجسور والأرصفة العائمة والأحواض والمستشفيات والفنادق والمدارس العائمة والمنشآت البحرية المخصصة لاستخراج المعادن والبتروول والعوامات... الخ، ولا يؤثر على وصف المنشأة العائمة كسفينة عدم قدرتها مؤقتا على السير ذاتيا، إذ يظل وصفها هذا حتى ولو كانت قد تعرضت لحادث أو تعطلت على نحو أفقدها القدرة على السير الذاتي وتم قطرها إلى حيث مكان إصلاحها<sup>6</sup>.

### 3- أن يكون التخصيص على وجه الاعتياد:

حتى تكتسب المنشأة وصف السفينة - إضافة إلى ما سبق ذكره - لا بد من أن تكون المنشأة قد قامت بالفعل بممارسة الملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتكرار<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 19.

<sup>2</sup> - أنظر الملحق 04.

<sup>3</sup> - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 177.

<sup>4</sup> - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 62.

<sup>5</sup> - جاء تعريف الملاحة البحرية بموجب المادة 161 من ق ب ج على أنها الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن.

<sup>6</sup> - علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 55.

<sup>7</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 19 و 21.

فالتخصيص للملاحة لمرة واحدة لا يكفي لإضفاء صفة السفينة على المنشأة، بل لابد من القيام بهذه الملاحة بصفة متكررة أي اعتيادية، وعليه لا يهمل في هذا الصدد إن كانت منتظمة أو متقطعة من وقت لآخر مع وجود فارق زمني بين كل رحلة وأخرى. وعليه لا يمكن اعتبار مراكب القطر النهري التي تنزل إلى عرض البحر سفينة، لأن هذا النزول هو نزول استثنائي، إذ أن مثل هذه المواقف الاستثنائية لا يصح أن تبنى عليها قواعد قانونية، وعلى العكس من ذلك تبقى السفينة تحتفظ بهذه الصفة وإن قامت بملاحة نهريّة سواء مرة واحدة، أو عدة مرات للإيصال، وهذا ما يعرف عند الفقهاء بالملاحة المختلطة بشرط ألا تكون الملاحة النهريّة هي النشاط الأساسي للسفينة وإنما تتم اضطرارا أو استثناء<sup>1</sup>.

إذا لا يزول عن المنشأة وصف السفينة إذا قامت عرضيا ببعض الرحلات النهريّة وكذا إذا قامت برحلة واحدة ثم تعرضت لحادث وتحولت تماما إلى حطام، فهنا يبقى وصف السفينة قائما بالرغم من قيامها برحلة واحدة فيما يتعلق بالآثار القانونية التي ترتبت قبل تحول المنشأة إلى حطام. ومتى ثبت للسفينة الأوصاف السابقة (أن تكون منشأة عائمة، أن تخصص للملاحة البحرية، أن يكون التخصيص على وجه الاعتیاد.)، انطبقت الأحكام الخاصة بالحجز التحفظي عليها.

### ثالثا: الطبيعة القانونية للسفينة.

كون السفينة هي المحور الأساسي للقانون البحري، وبما أننا بصدد دراسة الحجز التحفظي عليها فلا بد من معرفة موقعها بين تقسيم الأموال، حتى نعرف أحكام الحجز التي تسري عليها، ولاشك أن السفينة تعتبر مالا إذ أنها يجوز أن تكون محلا للحقوق المالية فالسفينة ليست من الأشياء الخارجة عن التعامل بطبيعتها. وإذا ما انتهينا إلى أن السفينة مال والمعروف أن الأموال تنقسم إلى أموال منقولة وأموال عقارية فأين تقع السفينة من هذين القسمين؟<sup>2</sup>.

### 1- السفينة مال منقول

تعتبر السفينة مال، وضمن تقسيم الأموال، فإنها من الأموال التي تنطبق عليها أوصاف المنقول لأنها تنتقل من مكان إلى آخر دون تلف وهذا ما نستخلصه بمفهوم المخالفة من المادة 683<sup>3</sup> من القانون المدني الجزائري التي تعرف لنا العقار.

<sup>1</sup> - بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 12 و 13.

<sup>2</sup> - عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 8.

<sup>3</sup> - تنص المادة 683 من القانون 07-05 المعدل للأمر 75-58 والمتضمن القانون المدني على أنه: "كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله دون تلف فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول".

ولما كانت السفينة من الأشياء غير المستقرة بحيزها غير ثابتة فيه وهي تنتقل من مكان لآخر دون تلف فهي تعد منقولا وهو ما يتفق مع طبيعة السفن ووظيفتها التجارية، وهذا ما أكدته المادة 56 من القانون البحري الجزائري بقولها: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة..."، وعليه تخضع السفينة إلى أحكام القواعد العامة في القانون المدني التي تسري على الأموال المنقولة.

إن السفينة مال يجوز امتلاكه وإبرام كافة التصرفات القانونية عليه، وإذا كانت لهذا المال بعض خصائص الشخصية القانونية فليس ذلك إلا نزولا إلى بعض الضرورات العملية والقانونية على حد سواء، وإن اعتبرت السفينة شخصا معنويا يتمتع بكل الصفات التي تؤهله على أن يتحمل الالتزامات ويكتسب الحقوق المالية من اسم وموطن وجنسية...، فإن هذا لا يضيء عليها الشخصية القانونية، الطبيعية أو الاعتبارية كما كان سائد في الولايات المتحدة الأمريكية في القرن 19، لأن هذا الإضفاء خطأ واضح، ذلك أن الغرض من إضفاء بعض صفات الشخص القانوني على السفينة ما هو إلا رغبة في تحقيق أهداف عملية اقتضت تمييز السفينة عن غيرها<sup>1</sup>.

ولكن تطبيق الأحكام الخاصة بالأموال المنقولة لا تسري كما هي على السفينة باعتبارها من الأموال المنقولة. إنما يقضي النظر على أن السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة<sup>2</sup>. وعليه فالسفينة تعامل معاملة العقار إلا عند ورود نص بذلك، وفيما عداه، فهي منقول تخضع لأحكامه<sup>3</sup>.

## 2- الطبيعة الخاصة للسفينة (خضوعها لأحكام شبيهة بالعقار).

تعد السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة، لاشتباهاها بالعقارات، من حيث رهنها<sup>4</sup>، يضاف إلى ذلك فإن جميع التصرفات التي ترد على السفينة من بيع وإيجار لا تكون قانونية إلا إذا تم تسجيلها في الدائرة المختصة وهو ميناء تسجيلها، والحجز على السفينة يشبه الحجز العقاري<sup>5</sup>، الأمر الذي جعل بعض الفقهاء يطلقون عليها (عقارات البحر). فهي لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومرد استبعاد السفينة من تطبيق هذه القاعدة هو أن مبررات ومقتضيات تملك المنقول بالحيازة لا توجد في السفينة.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 44.

<sup>2</sup> - لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 32.

<sup>3</sup> - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 30.

<sup>4</sup> - ترهن السفينة رهنا رسميا شديدا يشبه بالرهن الرسمي على العقار.

<sup>5</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة، الأردن، 2011، ص 26 و 27.

وكذلك على عكس المنقول فالكتابة لوحدها لا تكفي لصحة التصرفات التي تقع على السفينة، فجميع العقود الواردة عليها يجب أن تكون بسند رسمي<sup>1</sup> ولا بد من تسجيل جميع التصرفات الواقعة عليها لدى الدائرة المختصة بذلك في سجلات معدة لهذا الغرض.

كما لا يمكن اكتساب السفينة بالتقادم، نظرا لخصوصية طبيعتها التي وإن كانت تشبه العقار، إلا أنها أكثر خصوصية عنه كونها تحمل جنسية دولة معينة، الأمر الذي تنتفي معه أية إمكانية لتملكها بالتقادم أيا كانت مدته<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: السفن التي يجوز الحجز عليها.

متى توافرت في العمارة العائمة وصف السفينة بالمعنى الذي حددته المادة 13 من القانون البحري الجزائري جاز الحجز عليها<sup>3</sup> تحفظيا، بغض النظر عن حملتها أو جنسيتها، وسواء كانت وطنية أو أجنبية، ومهما كان الغرض من تشغيلها، سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة نزهة أو صيد أو مخصصة لأي غرض آخر، المهم أن تكون معدة للملاحة البحرية.

### أولاً: سفن المدين.

المبدأ أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء الدين، وهذا ما يعرف بالحجز على السفينة الشقيقة، ولقد أفرد المشرع هاته المادة لمصلحة الدائن لأنها تعطيه فرصة الحجز على شقيقات السفينة التي تعلق بها دينه، لكن للدائن الخيار إما أن يحجز على السفينة محل الدين وهو الأصل، أو يحجز على سفينة أخرى مملوكة للمدين وقت نشأة الدين لكن لا يمكنه الجمع بين الاثنين<sup>4</sup>.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يشذ عن قاعدة أن جميع أموال المدين ضامنة لوفاء ديونه، فجعل كل سفن المدين المملوكة له وقت نشوء الدين ضامنة للوفاء بديونه البحرية بشرط أن تتعلق بهم هذه الديون، إلا أنه خرج عن القاعدة العامة عندما اشترط إمكانية الحجز على السفن الأخرى المملوكة للمدين بشرط أن تكون هذه السفن مملوكة له وقت نشوء الدين البحري، أما السفن التي يمتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 49 من القانون 10-04 السالفة الذكر.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 48.

<sup>3</sup> - يقع الحجز على هيكل السفينة، كما يمتد إلى ملحقاتها.

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 96.

هذا وتعتبر السفينة مملوكة لنفس الشخص إذا كانت جميع حصص الملكية فيها مملوكة لنفس الشخص أو نفس الأشخاص<sup>1</sup>.

### ثانيا: السفن المستأجرة.

يجوز إيقاع الحجز على السفينة، حتى عندما لا يكون المدين مالكا لها<sup>2</sup>، بشرط أن تكون السفينة مؤجرة مع منح المستأجر حق الإدارة البحرية، ويكون المستأجر ضامنا لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز على هذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين.

كما يجوز للدائن الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه ولكن يتمتع على الدائن الحجز على أية سفينة مملوكة للمالك المؤجر بموجب هذا الدين، ويطبق هذا على جميع الحالات التي

يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري<sup>3</sup>، وهذا ما تبناه المشرع البحري الجزائري<sup>4</sup>.

ويتفق هذا الحكم مع ما جاء في المادة 03 فقرة 04 من اتفاقية بروكسل والتي نصت على أنه: "...إذا أجزت السفينة إلى المستأجر وتولى إدارتها المحلية وحده مسئول عن دين بحري متعلق بها جاز للمدعي توقيع الحجز على السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه"<sup>5</sup>.

وتجيز المعاهدة الحجز لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب بل على أية سفينة أخرى لنفس المجهز<sup>6</sup> المدين زيادة في ضمانات الدائن. ويشترط لذلك أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين. وعلّة هذا الحكم أن واضعي المعاهدة اعتبروا أن سفن المجهز وقت نشأة الدين تكون ضامنة لوفاء بديونه الحرة، أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء، ولما كانت هذه هي العلة فقد نصت المعاهدة

<sup>1</sup> - راجع المادة 03 الفقرة 03 من معاهدة بروكسل.

<sup>2</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 154 و 155.

<sup>3</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 66.

<sup>4</sup> - أنظر المادة 155 ق ب ج.

<sup>5</sup> - المادة 03 فقرة 04 من اتفاقية بروكسل.

<sup>6</sup> - مالك السفينة هو الشخص الذي له حق ملكيتها، ويتولى مالك السفينة تجهيزها فيزودها بالمتونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها، ويستخدم الريان ورجال الطاقم، ويبرم عقود النقل ويؤمن عليها ويهيئها بوجه للاستغلال البحري. ويسمى المالك في هذه الحالة "المالك المجهز proprietaire-armateur".

على امتناع توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين إذا كان خاصا بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوخ أو إذا كان الدين مضمونا برهن بحري على السفينة.

والقصد من المادة الثالثة الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل إيجار السفينة لمدة معينة وعلى الأخص استئجار السفينة بهيكلها، لان الملاحة الإدارية لا تكون للمستأجر إلا في هذا النوع من الإيجار، من ثمة فإذا كانت السفينة مؤجرة لمدة معينة مع احتفاظ المؤجر بالملاحة الإدارية فإنه لا يمكن حجزها.

أما عن مدى جوازية حجز السفينة من أجل دين للمستأجر بعد انتهاء عقد الإيجار فإن المادة 155 من القانون البحري الجزائري لم تحدد ما إذا كان الحجز من أجل دين المستأجر يكون أثناء سريان عقد الإيجار أو بعده، وعليه إذا تم الحجز أثناء سريان عقد الإيجار فإن ذلك لا يؤثر على المالك المؤجر وإنما هذا الحجز يمس المجهز المستأجر وذلك بحرمانه من استغلال السفينة وتوقيفها طيلة مدة الحجز، أما إذا تم الحجز بعد انقضاء عقد الإيجار فإن المتضرر الوحيد من هذا الحجز هو المالك المؤجر إذ يمنع من استغلال سفينته أثناء مدة الحجز من أجل دين ليس له أية علاقة به<sup>1</sup>.

ولا يجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري، ويسري هذا الحكم في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحري<sup>2</sup>.

**ثالثاً: السفن المتأهبة للسفر<sup>3</sup>.**

الأصل أنه لا يجوز حجز السفن المتأهبة للسفر لأنه في ذلك تعطيل للمصالح المرتبطة بها، وعلى الأخص الرحلة التي استعدت السفينة للقيام بها، وهي مصالح على جانب كبير من الأهمية الاقتصادية لارتباطها بمصالح الشاحنين أصحاب البضائع والمرسل إليهم، والمسافرين... وإذا كانت التشريعات البحرية لا تقر مبدأ الحجز على السفن المتأهبة<sup>4</sup>، حيث جاءت اتفاقية جنيف

---

<sup>1</sup> - بن عميرة وسيلة وجلاد فريدة ، الحجز على السفينة، مذكرة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة، فرع قانون بحري، الدفعة الثانية، المدرسة العليا للقضاء، دون سنة المناقشة، ص 8.

<sup>2</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 60.

<sup>3</sup> - أنظر الملحق رقم 05.

<sup>4</sup> - لقد منعت الكثير من التشريعات ومن بينها قانون التجارة البحرية المصري القديم الحجز على السفن المتأهبة للسفر، وكانت الحكمة من ذلك آنذاك هي حماية المصلحة العامة للتجارة، وما يقتضيه نجاح الرحلة البحرية من التضحية بمصلحة الحاجز، وذلك لأن توقيع الحجز على السفن المتأهبة للسفر يعطل المصالح المتمثلة في الرحلة التي تأهبت السفينة للقيام بها، فالحجز لا يضر فقط

خالية من أي نص يجيز الحجز على السفينة إذا كانت متأهبة للسفر، إلا أن المشرع الجزائري في مادته 154 قد ساير أحكام معاهدة بروكسل 1962 في جواز الحجز على السفينة حتى ولو كانت على وشك الإبحار، إلا أنه رغبة منه في حماية الرسالة البحرية أجاز للمحكمة التي جرى الحجز في نطاق اختصاصها رفع هذا الحجز عن السفينة عندما تقدم لها كفالات أو ضمانات كافية وهو ما أكدته المادة 156 من القانون البحري والتي نصت على: "تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف"<sup>1</sup>.

وتعتبر السفينة متأهبة للسفر<sup>2</sup> سواء كانت راسية<sup>3</sup> في الميناء أو متأهبة للسفر<sup>4</sup> حاصلة على الترخيص بالخروج من الميناء، وأتموا التجهيزات اللازمة لسفرها، مثل الحصول على تصاريح مغادرة الميناء وجميع الأوراق الأخرى التي يتطلبها السفر، كالمستندات والشهادات الخاصة بتسييرها<sup>5</sup>.

### الفرع الثالث: السفن التي لا يجوز الحجز عليها.

تخرج لاعتبارات خاصة تتعلق بالمصلحة العامة والنظام العام أنواع معينة من السفن من الضمان العام لدائني مالكيها، ورغم عدم نص المشرع الجزائري صراحة في القانون البحري على استبعاد فئة معينة من السفن وحظر الحجز عليها، إلا أنه وفقا للقواعد العامة يمكن تقسيم السفن التي لا يجوز الحجز عليها إلى ما يلي:

### أولاً: السفن الحربية والعامة والمخصصة للخدمة العامة.

---

بمصلحة مالك السفينة، وإنما أيضا بسائر الأشخاص الذين تتعلق مصالحهم = بالرسالة البحرية، حيث يؤدي إلى توقف بضائع الشاحنين، وانقطاع تعهدات البحارة، وتأخر وصول بضائع المرسل إليهم، والعجز عن وفاء ديون المقترضين...

<sup>1</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 66.

<sup>2</sup> - يتمثل معيار التأهب للسفر في كون الريان حاملا أوراق المرور للسفر، وبالتالي يمكن إيقاع الحجز على السفينة ولو تم الانتهاء من شحنها طالما أن ريانها لم يحصل على الأوراق الكاملة لمغادرة الميناء، كما أن المنع من الحجز يرد ولو أن السفينة خالية من البضاعة مادامت حاصلة على الأوراق اللازمة للمغادرة.

<sup>3</sup> - أنظر الملحق 06: أ و ب.

<sup>4</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 242.

<sup>5</sup> - ومن بين الوثائق نجد مثلا: سند ملكية السفينة، سند الجنسية، دفتر أحوال السطح، عقود إيجار السفينة، قائمة بشحن السفينة، ترخيص الملاحة، شهادة الحجر الصحي، بالإضافة إلى كافة شهادات السلامة الخاصة بتسيير السفينة.

تمتلك الدولة عادة سفنا تستخدم في الدفاع عن سيادتها تسمى بالسفن الحربية، فلا يجوز الحجز على أية سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة<sup>2</sup>، ولقد عرفت المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 السفن الحربية كما يلي: "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادله، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط للقوات المسلحة". ولم تتعرض اتفاقية بروكسل لسنة 1952 لمسألة تمتع السفن المملوكة للدولة للحصانة من إجراءات الحجز. ومع ذلك فإن مبدأ الحصانة كان مقرا بمقتضى معاهدة 1926<sup>3</sup>، وحسب المادة الثالثة من المعاهدة فإن السفن الحربية، واليخوت الحكومية، وسفن الرقابة، وسفن المستشفيات، والسفن المساعدة، وسفن التموين، وغير ذلك من البواخر التي تملكها أو تستغلها إحدى الدول والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى المعاهدة، بمعنى أنها لا تخضع لقواعد القانون البحري أو لقواعد الاختصاص القضائي التي تسري على السفن الخاصة، ويجوز لكل دولة أن تتمسك بحصانة سفنها العامة وبعدم خضوعها لاختصاص محكمة أجنبية، وبعدم جواز توقيع الحجز عليها أو ضبطها أو احتجازها لقرار قضائي أيا كان.

كما تملك الدولة وأشخاص القانون العام سفنا تستخدم في تأدية الأغراض العامة، كسفن الشرطة والحجر الصحي وإطفاء الحرائق ونقل الجنود والمؤن، وأيضا السفن المستخدمة في أغراض مختلفة علمية كانت أو غيرها والمخصصة لتقديم خدمة عامة، ونظرا لأهمية هذه السفن فإنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها لأنها من الأموال عامة<sup>4</sup>.

وعدم جواز الحجز يستند إلى النصوص القانونية التي لا تجيز الحجز على الأموال العامة، منها ما نصّت عليه المادة 689 من القانون المدني الجزائري بنصها: "لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها..."، وما

---

<sup>1</sup> - فعدم جواز الحجز هنا مطلقا لا نسبيا راجعا إلى طبيعة المال أو الغرض منه، فمصلحة العامة هي التي أوجبت على المشرع منع الحجز على هاته الأموال. لمزيد من التفاصيل راجع: محمد رضوان حميدات، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 98.

<sup>2</sup> - وهذا ما نصت عليه المادة 08 من اتفاقية جنيف.

<sup>3</sup> - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 26.

<sup>4</sup> - نصت المادة 688 من ق.م.ج على أنه: "تعتبر أموال للدولة العقارات والمنقولات التي تخصص بالفعل، أو بمقتضى نص قانون لمصلحة عامة، أو لإدارة أو لمؤسسة عمومية، أو لهيئة لها طابع إداري...".

نصت عليه المادة 636 قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: "فضلا عن الأموال التي تنص القوانين الخاصة على عدم جواز الحجز عليها، لا يجوز الحجز على...الأموال العامة المملوكة للدولة أو للجماعات الإقليمية أو للمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية...".

هذا ولا يجوز كذلك الحجز على السفن الغير مملوكة للدولة والتي تستخدمها هذه الأخيرة في إدارة المرفق العام وتخصصها لخدمة عامة، كأن تستعيرها أو تستأجرها ثم تخصصها لإحدى خدماتها المرفقية<sup>1</sup>، أما السفن التي تستغلها الدولة أو يستغلها الشخص العام في غرض تجاري فيكون وضعها كوضع التي تستغلها الأشخاص الخاصة<sup>2</sup>، والمساواة بين السفن التي تخصص لأغراض تجارية أيا كانت صفة القائم على استغلالها، أمرا تبرره عدالة المنافسة وضرورة تشجيع القطاع الخاص على الإقبال على الاستغلال البحري ومن ثم فهي لا تتمتع بأي حصانة.

والجدير بالذكر أن معاهدة بروكسل لسنة 1952 لم تتعرض لموضوع توقيع الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدولة<sup>3</sup>، على عكس معاهدة جنيف بشأن توقيع الحجز التحفظي على السفينة والموقعة في جنيف في 12 مارس 1999، والتي نصت المادة الثامنة الفقرة الثالثة منها على عدم تطبيقها على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغلها الدولة وتستخدمها الدولة مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية فقط.

### ثانيا: السفن الأجنبية.

إذا كانت القوانين الداخلية تحظر الحجز على السفن الوطنية العامة، فإن الأعراف والمعاهدات الدولية تحظر أيضا الحجز على السفن الأجنبية العامة، وسبب عدم جواز الحجز عليها هو ما تتمتع به من حصانة أمام قضاء الدول الأجنبية تحول دون مقاضاتها أمام محاكمها، وذلك إعمالا لأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1926 والخاصة

<sup>1</sup> - بريرة عبد الرحمن، طرق التنفيذ في المسائل المدنية، منشورات البغدادي، الجزائر، 2002، ص 101.

<sup>2</sup> - فإن السفن البحرية التي تملكها الحكومات وتستخدمها في نشاط تجاري، تسوى بالنسبة للمطالبات التي تتعلق باستغلالها بالسفن المملوكة للأشخاص الأمر الذي يترتب عليه عدم تمتعها بأي حصانة.

<sup>3</sup> - وذلك إعمالا لأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية. حيث تقضي المادة الثالثة من المعاهدة الخاصة بالحصانات القضائية بعدم جواز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي - أيا كان - أو أية إجراءات قضائية عينية.

بحصانة سفن الدولة<sup>1</sup>، وهذه الحصانة قاصرة على السفن الحربية والمخصصة لخدمة عامة<sup>2</sup> دون السفن المستخدمة في أغراض تجارية، فهذه الأخيرة تخضع بالنسبة لكافة العمليات المترتبة على الاستغلال البحري لنفس القواعد التي تحكم نشاط ملاك السفن والتزاماتهم، أي لقواعد القانون البحري.

### المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالدين محل الحجز.

يتطلب المشرع البحري في الدين المحجوز من أجله السفينة شروطا معينة تلزم لتوقيع الحجز التحفظي عليها، هذه الشروط تنقسم إلى طائفتين:

الأولى: شروط تتعلق بأوصاف (طبيعة) الدين، والثانية: متعلقة بالأسباب التي يصلح مع توافرها في الدين أن يكون سببا للحجز. لذا رأينا تخصيص هذا المطلب لدراسة طبيعة الدين في الفرع الأول ومشتملاته في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: طبيعة الدين.

إذا كانت القاعدة العامة أن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه أيا كانت طبيعة هذه الأموال وأيا كانت طبيعة هذا الدين، فإن تطبيق هذه القاعدة يعني أن يحجز تحفظيا على السفن المملوكة للمدين باعتبارها عنصرا إيجابيا في ذمته المالية أيا كانت طبيعة دينه، إلا أن المشرع ونظرا للاعتبارات الخاصة بفكرة المشروع البحري قد قيد من إطلاق هذه القاعدة بالنسبة للسفن وخصصها في شقها الإيجابي (حقوق الشخص) دون الشق السلبي (ديونه).

فإذا كانت الذمة المالية تنطوي على شقين: شق إيجابي يشمل حقوق الشخص، وآخر سلبي يشمل ديونه. فإن القاعدة في الحجز التحفظي وفي نطاق القانون البحري بعد تقييدها أن السفن كأموال لا تضمن إلا الديون البحرية. وأن الديون البحرية قد تضمن بغير السفن من أموال<sup>3</sup>، فإذا كان الدين بحريا فللدائن توقيع الحجز التحفظي على أي مال يملكه المدين سواء كان سفنا أو غيرها، وإذا لم يكن كذلك فلا يجوز توقيع الحجز التحفظي

<sup>1</sup> - أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية في 10/04/1926، وتم في 24/05/1934 توقيع بروتوكول مفسر لها والذي اعتبر جزءا لا يتجزأ منها.

<sup>2</sup> - حسب المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1926 فإن السفن الحربية، واليخوت الحكومية، وسفن الرقابة، وسفن المستشفيات، والسفن المساعدة، وسفن التموين، وغير ذلك من البواخر التي تملكها أو تستغلها إحدى الدول والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية وغير تجارية تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى المعاهدة، بمعنى أنها لا تخضع لقواعد القانون البحري أو لقواعد الاختصاص القضائي التي تسري على السفن الخاصة، ويجوز لكل دولة أن تتمسك بحصانة سفنها العامة وبعدم خضوعها لاختصاص محكمة أجنبية، وبعدم جواز توقيع الحجز عليها أو ضبطها أو احتجازها لقرار قضائي أيا كان.

<sup>3</sup> - طلعت محمد دويدار، طرق التنفيذ القضائي، منشأة المعارف، مصر، 1994، ص 102.

على سفن المدين، وهو ما أكدت المادة الأولى فقرة 02 من اتفاقية بروكسل<sup>1</sup>، وكذا المادة الأولى فقرة 02 من اتفاقية جنيف<sup>2</sup>، ووفقا للمادة 150 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>، فإنه لا يوقع الحجز التحفظي على السفن إلا وفاء لدين بحري مقتديا في ذلك بمعاهدتي بروكسل وجنيف<sup>4</sup>.

والملاحظ أن الدين البحري لا يستمد طبيعته البحرية إلا من خلال سببه لا من خلال طرفيه، ولا محله<sup>5</sup>.

### الفرع الثاني: مشتملات الدين.

يشمل الدين البحري بمفهوم المادة 151 من الأمر 76-80: "...طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مرتبة عن استغلالها". وعليه يشترط أن يكون الدين بحريا حتى يحجز على السفينة، ويعد الدين بحريا وفقا لاتفاقية بروكسل إذا كان يقصد به الادعاء بحق أو دين مصدره أحد الأسباب الستة عشر (16) التي عدتها المادة الأولى من الاتفاقية على سبيل الحصر. ويمكن توزيع الديون المحصورة في اتفاقية بروكسل إلى ثلاثة أقسام:

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

**القسم الثاني:** الديون التي يرجع مصدرها إلى حق الملكية والحقوق العينية الأخرى.

**القسم الثالث:** ويشمل الأسباب التي يرتد مصدرها إلى الحقوق الشخصية ذات الطبيعة العقدية<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - تنص المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل على أنه: "يقصد بالحجز منع السفن من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضمانا لدين بحري...".

<sup>2</sup> - تنص المادة الأولى فقرة ثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1991 على ما يلي: "الحجز يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لنقلها بأمر من المحكمة ضمانا لدين بحري...".

<sup>3</sup> - تنص المادة 150 ق ب ج على ما يلي: "يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري".

<sup>4</sup> - خصص المشرع المغربي في الفصل 110 من ظهير 31 مارس 1919 للحجز التحفظي، حيث يختلف موقفه بخصوص الديون التي تجيز حجز السفينة عن معاهدتي بروكسل وجنيف، فهو يخول حق الحجز التحفظي على السفينة مهما كانت طبيعة الدين سواء كان الدين بحريا أو عاديا. ومن هذا المنطلق فإن القاضي المغربي ملزم بالتفرقة بين الحجز التحفظي على السفن الأجنبية التابعة لأحد الدول المصادقة على المعاهدتين وبين الإجراءات على السفن المغربية.

<sup>5</sup> - طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 298 و 299.

<sup>6</sup> - هشام فضلي، المرجع السابق، ص 42 وما بعدها.

أما ما يتعلق باتفاقية جنيف فقد اكتفى واضعوها بموجب المادة الأولى منها بسرد الحالات الواردة في اتفاقية بروكسل مع إضافة بعض الأسباب الجديدة للحجز وأصبحت بذلك اثنتين وعشرين (22) حالة، وتجدر الإشارة أن واضعو اتفاقية جنيف استخدموا مصطلح المطالبة البحرية بدلا من الدين البحري.

ويشمل الدين البحري بمفهوم المادة 151 من القانون 10-04 الذي يمكن أن يترتب عليه حجز

السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية<sup>1</sup>:

أ- الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،

ب- الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،

ج- عمليات الإنقاذ<sup>2</sup> أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص

المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محققا بالبيئة،

د- الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير

المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا

أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا

الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د).

هـ- التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها،

أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو

المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها،

و- أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة<sup>3</sup> سواء ورد في مشاركة إيجار أو غيرها،

ز- أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو غيرها،

<sup>1</sup> نصت المادة 151 ق ب ج الملغاة على ما يلي: "يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد، أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة، وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها".

<sup>2</sup> الإنقاذ هو العمل على سحب الأشخاص أو الأشياء في حالة خطر. وفي الأساس كانت تقوم على إبعاد الموت والهلاك عن الناس والسفن المعرضة لخطر الغرق ولقد أصبح الإنقاذ مكرسا باتفاقيات دولية تعاقب كل ريان يُعرض = عن إنقاذ سفينة تغرق ولا يساعد كل شخص في حالة الخطر وله على عملية الإنقاذ تعويض ينسجم مع أهمية وأخطار هذه العملية. لمزيد من التفاصيل أنظر موريس نخلة وروحي البعلبكي وصلاح مطر، القاموس القانوني الثلاثي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002، ص 320.

<sup>3</sup> يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر مقابل أجر ويمكن أن تستأجر السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.

- ح- الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع(بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،
- ط- العوارية العامة،
- ي- القطر<sup>1</sup>،
- ك- الإرشاد<sup>2</sup>،
- ل- البضائع، أو المواد أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات(بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو ادارتها، أو المحافظة عليها، أو صانيتها،
- م- تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة<sup>3</sup>،
- ن- رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية،
- س- الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لريان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،
- ع- المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،
- ف- أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- ص- أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،
- ق- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،
- ر- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،

---

<sup>1</sup> - لم يعرف المشرع البحري الجزائري القطر وإنما عدد الحالات التي تدخل في القطر بموجب المادة 861 من ق ب ج والمتمثلة في: العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة، مناورات الإرساء أو الانتقال أو إبحار السفينة، المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

<sup>2</sup> - جاء تعريف الإرشاد بموجب المادة 171 من القانون البحري الجزائري على أنه: "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربان من قبل مستخدم الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها".

<sup>3</sup> - يقصد بتجهيز السفينة مدها بكل العتاد والملاحين وأدوات الملاحة، وإعدادها للخدمة الفعلية وجعلها جاهزة للعمل والإبحار. لمزيد من التفاصيل أنظر: مورييس نخلة وروحي البعلبكي وصلاح مطر، المرجع السابق، ص 438.

ش- رهن أو رهن غير حيازي<sup>1</sup> أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة،  
ت- أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد حدّد الحالات التي يمكن اعتبارها دين بحري على سبيل الحصر كما حدّدتها معاهدة بروكسل لسنة 1952 واتفاقية جنيف لسنة 1999، وهو نفس ما فعله المشرع المصري الذي حدد كذلك الديون البحرية على سبيل الحصر، إلا أن المشرع لم يشترط لتوقيع الحجز التحفظ، على السفينة سوى أن يكون الدين بحريا، ولم ينصّ على الشروط الموضوعية اللازمة في الدين أو الحق المطلوب الحجز التحفظي لضمانه، كأن يكون محقق الوجود أو حال الأداء.  
فهل معنى ذلك إغفال هذه المقتضيات وتوقيع الحجز التحفظي حتى لو كان الدين متنازع فيه أو مقترح بأجل؟.

### الفرع الثالث: الشروط العامة للحجز على السفن.

الواقع أن إغفال النص على الشروط الموضوعية ليس معناه تجاهلها، إنما يجب الرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث يتطلب المشرع الجزائري لتوقيع الحجز التحفظي أن يكون الدين محقق الوجود وحال الأداء(م647)<sup>2</sup>.  
فإذا كان المشرع البحري قد استلزم للأمر بالحجز التحفظي على السفينة وجود دين بحري، فإن هذا يستلزم أن يكون محقق الوجود وحال الأداء<sup>3</sup>، وعلى القاضي الذي يطلب منه إصدار الإذن بالحجز أن يراعي توافر هاتين الصفتين<sup>4</sup> قبل أن يصدره، وهما على كل حال لا يفترضان أن يوجد الدين البحري بصورة قاطعة خالية من أي النزاع أو بصورة يقينية<sup>1</sup>، وإلا لما كانت هناك حاجة لرفع دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز.

<sup>1</sup>- تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أمولا منقولة، وتكون قابلة للرهن. ويمكن رهن السفينة كذلك وهي قيد الإنشاء ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية(المادة 56 ق.ب.ج).

<sup>2</sup>- تنص المادة 647 ق إ م ا على ما يلي: "يجوز للدائن، بدين محقق الوجود، حال الأداء، أن يطلب بعريضة مسببة، مؤرخة وموقعة منه أو ممن ينوبه، استصدار أمر بالحجز التحفظي على منقولات أو عقارات مدينه...".

<sup>3</sup>- مدحت حافظ إبراهيم، "الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر"، مجلة هيئة قضايا الدولة، السنة 40، العدد الأول، مصر، 1996، ص 48.

<sup>4</sup>- يرى بعض الفقهاء أنه يكفي أن يكون الدين بحريا لإمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة بمقتضاه، فلا يشترط أن يكون محقق الوجود، لان هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز التحفظي مستحيلا في كثير من الحالات، كما لا يشترط أن يكون

## أولاً: شرط تحقيق الوجود<sup>2</sup>.

بمعنى أن الوجود غير مشكوك فيه، فلا يجب أن يكون الحق احتمالياً أو معلق على شرط واقف، ويذهب الفقه في تحديد مدلول معنى تحقق وجود الحق الذي يجري الحجز التحفظي لاقتضائه، إلى التفرقة بين فرضين: **الفرض الأول:** أن يكون بيد الدائن سنداً تنفيذياً.

في هذا الفرض يجوز إجراء الحجز دون إذن من القضاء، فإذا كان الحق الثابت في السند حقا احتمالياً، أو معلقاً على شرط واقف، فإنه لا يجوز توقيع الحجز بمقتضاه. والمفروض أن التنفيذ لا يتم إلا بموجب سند تنفيذي سواء كان هذا السند حكم نهائي أو عقد رسمي، وهو الدليل الحاضر على وجود الحق، ومن ثم فلا يكلف الدائن بعد ذلك أن يثبت أن حقه المدون في هذا السند محقق الوجود فالسند قرينة على ذلك وعلى من يدعي العكس أن يقيم الدليل على ما يدعيه.

إذن يجب أن يدل السند على وجود الحق دلالة قاطعة، فإذا كان سند الحجز سند تنفيذي أو حكم ابتدائي مشمول بالنفاذ المعجل فإنه يجب أن يدل على وجود الحق ولا يترك مجالاً للشك في ذلك، فلا يجوز توقيع الحجز إذا كان الحق الوارد فيه حقا احتمالياً أو معلق على شرط واقف، ومن ثمة فالترخيص للدائن بتوقيع الحجز إذا كان الحق الوارد فيه احتمالي يضر بحقوق المدين ويعد سبباً كافياً له للمطالبة برفع الحجز وعلى القاضي أن يستجيب إلى طلبه، ومثال الدين الاحتمالي، الدين الناتج عن حكم يقضي بالغرامة التهديدية، فهذه الغرامة تبقى مجرد دين احتمالي لأنه عند تصفيتها من طرف قاضي الموضوع قد يقضي بإعفاء المدين منها كلياً، وكذلك يعتبر الدين احتمالياً إذ ادعى الدائن أن له حق تعويض في ذمة المدين بسبب عدم تنفيذ عقد، فالدين في الحالتين يعتبر احتمالياً لأنه قد يثبت وقد لا يثبت<sup>3</sup>.

---

معين المقدار أو حال الأداء، فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده.

<sup>1</sup> - تكتفي اتفاقية بروكسل وجنيف ممن يطلب توقيع الحجز الادعاء بحق أو دين مصدره أحد الأسباب التي عدتها المادة الأولى، دون تقديم أي دليل على جدية ادعائه، ولا أن يكون الدين محقق الوجود أو حال الأداء.

<sup>2</sup> - المادة 647 من القانون رقم 08-09 السابق الذكر.

<sup>3</sup> - بدوي علي، "الحجز التحفظي في التشريع الجزائري"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، لسنة 1996، طبع الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 1996، ص 22.

**الفرض الثاني:** ألا يكون بيد الدائن سنداً تنفيذياً. في هذه الحالة يلزم القانون طالب التنفيذ بالالتجاء بصفة أساسية إلى رئيس المحكمة المختصة كي يستصدر أمراً بتوقيع الحجز<sup>1</sup>. كما يتعين على القاضي عدم إجابة الطلب إذا لم يثبت لديه أن حق الطالب محقق الوجود أي ليس محل نزاع جدي، كما يمكنه أن يجري تحقيقاً مختصراً، فإذا رجح من ظاهر المستندات وجود الحق فإنه لا يتعمق في بحث الوقائع أو تفسير نصوص العقد الذي يستند إليها الطالب وإنما يرفض الإذن بالحجز. وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لا يشترط بالضرورة أن يكون طالب الحجز حامل لسند بل يمكنه توقيع الحجز التحفظي إذا كان بيده مسوغات ظاهرة<sup>2</sup>.

### ثانياً: شرط حلول الأداء.

يتعين أن يكون حق الدائن طالب التنفيذ مستحق الأداء. ويقصد بهذا الشرط، ألا يكون هذا الدين مؤجلاً قانونياً أو اتفاقياً، أما إذا سقط الأجل لسبب من أسباب سقوط الدين، فإن الأجل يحل ويجوز توقيع الحجز التحفظي، وينبغي أن يتحقق هذا الشرط عند توقيع الحجز، أما عند طلب الحجز فلا يعد هذا الشرط لازماً<sup>3</sup>. ويجب أن يكون الحق حال الأداء أي غير مضاف إلى أجل واقف، إذ لا يجوز التنفيذ قبل حلول أجل الدين، ما لم يكن الأجل لمصلحة الدائن والأصل أن الأجل في الالتزام لمصلحة المدين ما لم يتفق على غير ذلك أو يسقط حق المدين في الأجل<sup>4</sup>.

### المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بأطراف الحجز.

يقتضي الحجز التحفظي على السفن توفر عناصر تتطلب جملة من الشروط منها ما يتعلق بالدين المرخص إجراء الحجز بسببه، ومنها ما يتعلق بطرفيه. فيقوم الحجز التحفظي على السفن بين الحاجز والمحجوز عليه، ويقع من أجل الوفاء بدين مستحق، وتتطلب هاته العناصر مجموعة من الشروط.

### الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالدائن الحاجز.

طرفي عملية الحجز هما الحاجز والمحجوز عليه، فالأول هو الشخص الذي يطلب توقيع الحجز على السفينة إذا خشي فقدان ما يضمن به حقه استيفاءً لدينه من ثمنها، أو يلزم المحجوز عليه بتقديم كفالة مالية، أو تأميناً عينياً لضمان الوفاء بديونه.

<sup>1</sup> - العربي الشحط عبد القادر ونبيل صقر، طرق التنفيذ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص 112.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 647 من ق.إ.م.أ.

<sup>3</sup> - العربي الشحط عبد القادر ونبيل صقر، المرجع السابق، ص 113.

<sup>4</sup> - المادة 647 من القانون رقم 08-09.

ويشترط فيه أن يكون دائنا للمحجوز عليه بصرف النظر عما إذا كان دائن عادي أو مرتهن أو صاحب حق امتياز، فلا ارتباط بين حق التمتع المرتبط بالدين الممتاز أو المضمون برهن وبين الحجز التحفظي، مادام أن هذا الأخير يهدف فقط إلى احتجاز السفينة حتى الحصول على كفالة الدين، أو بيعها وإستقاؤه<sup>1</sup>.

والأصل أن يوقع الدائن الحجز التحفظي على السفينة المتعلق بها دينه البحري، ومع ذلك أجازت له المادة 154 ق.ب.ج توقيع الحجز التحفظي على كل سفينة شقيقة لها، وهي السفينة التي يملكها المدين وقت نشوء الدين ويظل مالكا لها إلى وقت توقيع الحجز<sup>2</sup>.

أما بخصوص اتفاقية جنيف لسنة 1999 فقد عرفت المادة الأولى في فقرتها الثالثة الشخص بأنه:

" 3- " الشخص" يعني أي فرد أو شراكة، أو أية هيئة عامة أو خاصة، سواء كانت شركة أم لا، بما في ذلك الدولة أو أي من التقسيمات الفرعية المكونة لها."<sup>3</sup>.

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالمدين المحجوز عليه.

أما المحجوز عليه فهو بالأصل يعتبر مالك السفينة وقت صدور الأمر بتوقيع الحجز عليها، غير أنه قد يكون المجهز المدين، أو شخصا آخر انتقلت إليه ملكية السفينة دون أن يكون ملزما بالدين. كما لو كانت السفينة المنقولة ملكيتها إليه، مثقلة برهن، وفي أمثال هذه الحالات يمكن أن توجه إجراءات الحجز إلى ربان السفينة بصفته الممثل القانوني للمجهز، حتى وإن لم يكن الربان له هذه الصفة وقت نشأة الدين. وإن كانت ملكية المدين تعتبر شرطا لجواز الحجز على سفينته، فإن حيازته الكاملة لها، لا تعتبر شرطا لصحة الحجز عليها، لذلك فمن الجائز قانونا توقيع الحجز على سفينة مؤجرة، ولو كانت في حيازة المستأجر، بسبب ديون في ذمة المستأجر. وعلى العكس يجوز الحجز على أية سفينة مملوكة للمالك عن الديون البحرية التي أبرمها، كما يجوز الحجز على أية سفينة مملوكة للمستأجر عن الديون التي أبرمها<sup>4</sup>.

هذا ويثور التساؤل حول ما إذا كان يجوز لدائن المؤجر الحجز تحفظيا على السفينة المؤجرة؟، وإن كان له الحق في ذلك فبأي طريق؟ الواقع أن الفقه والقضاء متفقان على جواز الحجز، ولكن القضاء يفرق بالنسبة لتحديد طريق الحجز الواجب إتباعه بين فرضين:

<sup>1</sup> - محمد نور عبد الهادي شحاتة، "الحجز التحفظي على السفن"، مجلة الأحكام، مطبعة جامعة القاهرة، المجلد العاشر، مصر، 1998، ص54.

<sup>2</sup> - مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 49.

<sup>3</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 9 و 10.

<sup>4</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص10.

**الفرض الأول:** ويتمثل في نقل الإدارة الملاحية والتجارية إلى المستأجر، ومتى تم ذلك اعتبر المؤجر قد تخلى عن حيازته للسفينة، أي أن السفينة قد أصبحت في يد الغير، وعليه فإن طريق الحجز الواجب إتباعه هو طريق حجز ما للمدين لدى الغير طبقاً لأحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

**الفرض الثاني:** ويتمثل في عدم تخلي المؤجر على الإدارة الملاحية والتجارية، لذلك فإن طريق الحجز الواجب إتباعه من طرف دائنيه في هذه الحالة، هو طريق حجز المنقول لدى المدين طبقاً لأحكام القانون البحري<sup>1</sup>.

#### خلاصة:

يعتبر الحجز التحفظي على السفن إيقافها أو تقييد إبحارها، فلا يعدو أن يكون إجراءً وقتياً، بل هو مرحلة أولية يكون هدفها مجرد وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء، لتجميدها ولمنع المدين من التصرف فيها تصرفاً يضر بالحاجز.

---

<sup>1</sup>- Du Pontavice ، "revue trimestrielle de droit commercial "، 2 trimestres ، 1991 ، p 353.

ونظرا لأهمية الحجز التحفظي على السفن، قامت معظم التشريعات البحرية الوطنية بتنظيم أحكامه، منها المشرع الجزائري وذلك من خلال القانون البحري والذي جاءت أحكامه في أغلبها مسايرة لاتفاقية بروكسل وكذا اتفاقية جنيف لسنة 1999.

ولتوقيع الحجز التحفظي على السفن شروط تحددها القواعد الواردة في القانون البحري الجزائري وكذا المعاهدات الدولية، مع ضرورة الرجوع لما جاء في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري باعتباره الشريعة العامة، وهذه الشروط منها ما يرجع إلى السفينة محل الحجز، فمتى توافرت في العمارة العائمة وصف السفينة جاز الحجز عليها تحفظيا، فالحجز على السفن يشمل سفن المدين وكذا السفن المستأجرة، سواء كانت راسية في الميناء أم متأهبة للسفر، وتخرج أنواع معينة منها من الضمان العام لدائني مالكيها، والمتمثلة في السفن الوطنية والأجنبية المملوكة للدولة، وهذا لاعتبارات خاصة تتعلق بالمصلحة العامة والنظام العام.

غير أنه لا يكف لتوقيع الحجز التحفظي على السفن توافر الشروط السابقة الذكر، بل لابد من توافر شروط مرتبطة بالدين المحجوز من أجله السفينة، حيث يتطلب المشرع البحري في الدين المحجوز من أجله السفينة شروطا معينة تلزم لتوقيع الحجز التحفظي عليها، فلا بد أن يكون الدين بحريا متعلقا بالأسباب التي يصلح مع توافرها في الدين أن يكون سببا للحجز، والمذكورة على سبيل الحصر.

الواقع أن إغفال النص على الشروط الموضوعية ليس معناه تجاهلها، إنما يجب الرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية فيما لا يوجد به نص خاص.

# الفصل الثاني:

إجراءات توقيع الحجز التحفظي

على السفينة وآثاره

## تمهيد

بعد أن تطرقنا في الفصل الأول إلى الشروط الواجب توافرها لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، وبيننا أن هناك شروط متعلقة بالدين، وأخرى متعلقة بالسفينة محل الحجز.

وكون الهدف من توقيع الحجز التحفظي على السفينة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، ونظرا لخطورة هذا الإجراء والذي يترتب على توقيعه منعها من السفر والاستغلال والاستثمار، وبسبب عدم وجود سند تنفيذي في يد طالب الحجز، فإن المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية البحرية الحديثة تتطلب لإجازة توقيع الحجز التحفظي عليها الرقابة القضائية السابقة للتحقق من جدية حق الدائن طالب الحجز، وتتمثل هذه الرقابة في صدور أمر بالحجز من الجهة القضائية المختصة، بالإضافة إلى إتباع إجراءات قانونية أخرى أهمها تثبيت الحجز.

وعلى هذا الأساس فإن هذا الحجز يترتب آثارا قانونية تهدف إلى تحقيق هذا الغرض، بدءا بمنع السفينة من مغادرة ميناء الحجز حتى لا يفقد الدائن ضمانه عند مغادرتها خشية عدم عودتها أصلا وهذا يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها، كما أن الحجز التحفظي يقيد حق المدين في التصرف فيها، كما توجد آثار أخرى ثانوية يترتبها هذا الحجز سواء على الميناء الذي تم فيه الحجز، أو على النشاطات المينائية.

وعليه سنتطرق إلى إجراءات الحجز التحفظي على السفينة في المبحث الأول حيث نتناول فيه صدور الأمر بالحجز المطلب الأول، وفي المطلب الثاني توقيع الحجز، أما المطلب الثالث فخصصناه للمنازعات التي يثيرها الحجز التحفظي على السفن.

كما أن للحجز التحفظي على السفينة آثار هامة تمس بالميناء الذي تحجز فيه السفينة وذلك من خلال المبحث الثاني، حيث نتناول في المطلب الأول منه الآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وفي المطلب الثاني آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز والغير، أما المطلب الثالث فخصصناه لآثار الحجز التحفظي على الميناء.

## المبحث الأول: إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

نظرا لأهمية السفينة، كونها أساس الملاحة البحرية، والتي قد يؤدي الحجز عليها إلى تعطيل المصالح البحرية، عمد المشرع الجزائري على تنظيم القواعد القانونية الإجرائية التي تحكم الحجز على السفن وذلك من خلال القانون البحري، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر. وعليه يتم الحجز التحفظي على السفينة عن طريق استصدار أمر بالحجز التحفظي، بعد ذلك يتم توقيع الحجز بواسطة المحضر القضائي، وهنا لا بد من تثبيت الحجز حتى لا يتم إبطاله، ناهيك أنه يكون للمدين حق طلب رفع الحجز إذا قدم ما يضمن حق الدائن. كل هذه الإجراءات سوف نتناولها من خلال ثلاثة مطالب أساسية، حيث يتضمن المطلب الأول صدور الأمر بالحجز، والمطلب الثاني توقيع الحجز، أما المطلب الثالث فخصناه للمنازعات التي يثيرها الحجز التحفظي على السفن.

### المطلب الأول: صدور الأمر بالحجز.

لا يتم الحجز التحفظي على السفينة إلا بعد أن يطالب الدائن بدين بحري، من المحكمة المختصة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه لضمان استيفاء حقه، وقبل التطرق لإجراءات هذا الأمر لابد أن نتعرف على طبيعته في (فرع أول) ثم الجهة القضائية المختصة بإصداره (كفرع ثان).

### الفرع الأول: طبيعة الأمر بالحجز.

يصدر الأمر بالحجز التحفظي على السفينة بناء على عريضة<sup>1</sup>، مسببة، موقعة ومؤرخة من نسختين<sup>2</sup>، يقدمها الدائن بدين بحري وتشتمل على البيانات التالية:  
- تحديد الجهة القضائية التي يرفع أمامها الطلب<sup>3</sup>.

- اسم ولقب وموطن الدائن، وعندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى مكتب محام يتلقى فيه التبليغات، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي<sup>4</sup>.  
- اسم ولقب وموطن المدين.  
- وإذا تعلق الأمر بشخص معنوي يشار إلى تسميته وطبيعته ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي.

<sup>1</sup> - أنظر الملحق رقم 07.

<sup>2</sup> - عبد الرحمن بربارة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الطبعة الثانية، منشورات بغدادية، الجزائر، 2009، ص 235.

<sup>3</sup> - نصت المادة 649 من ق.إ.م.إ على أنه: " يتم الحجز التحفظي بموجب أمر على عريضة من رئيس المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها".

<sup>4</sup> - وهو ما جاء في المادة 152 فقرة 3 ق.ب.ج.

- عرض موجز للوقائع التي أدت إلى نشوء الدين البحري، مع تحديد مصدره.
- ذكر الأسباب التي يستند إليها الدائن لتقديم طلب الحجز التحفظي على السفينة والتي نستخلص منها توافر شروط توقيع هذا الحجز.
- الإشارة إلى المستندات والوثائق المؤيدة للطلب.
- ذكر قيمة الدين إن كان محددًا بوثيقة أو مقداره التقريبي إن لم يكن محددًا، وتاريخ نشوئه، وتاريخ تحصيله.
- تحديد السفينة المراد الحجز عليها.
- التماس الدائن في آخر العريضة من رئيس المحكمة منحه أمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المحددة في العريضة.
- توقيع طالب الحجز في آخر العريضة.
- هذا ويقدم الطلب إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الأموال المراد الحجز عليها، أي التي يوجد في دائرة اختصاصها الميناء الذي توجد فيه السفينة وقت إصدار الأمر<sup>1</sup>، فإذا لم تكن موجودة في أحد الموانئ الجزائرية، جاز إصدار الأمر من المحكمة التي يتبعها الميناء المسجلة فيه<sup>2</sup>.
- وإن كان مثل هذا الأمر<sup>3</sup> لن ينفذ فورًا لعدم وجودها، وهو غالبًا ما يستصدر تمهيدًا لحجزها فور ورودها لأحد الموانئ الجزائرية.
- ويتولى القاضي فحص العريضة والوثائق المرفقة بها، بالإضافة إلى استدعاء السلطة المينائية فورًا للحضور أمامه لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب<sup>4</sup>، كما يمكن أن يأمر عند الحاجة بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية<sup>5</sup>. فإذا وجد أن شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة
- 
- <sup>1</sup> - أو يرفع الطلب إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدين، وهذا تطبيقًا للمادة 649 ف1 ق.إ.م.إ. والتي نصت على أنه: " يتم الحجز التحفظي بموجب أمر على عريضة من رئيس المحكمة التي يوجد بدائرة اختصاصها موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها".
- <sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 108.
- <sup>3</sup> - تعتبر الأوامر على عرائض سندات تنفيذية وفقًا للمادة 600 من ق.إ.م.إ.، تصدر دون حضور الخصوم ما لم ينص القانون على خلاف ذلك. كما أنها ذات طبيعة مؤقتة (المادة 310 من ق.إ.م.إ.).
- <sup>4</sup> - وهو ما أقرته المادة 152 فقرة 2 ق.ب.ج.
- <sup>5</sup> - أنظر المادة 152 الفقرة 4 ق.ب.ج.

متوفرة وتأسيس الدائن في طلب الحجز قانوني، أصدر أمرا بالحجز في آخر العريضة، وإذا لم تتوفر الشروط اللازمة فإن له الحق في رفض الطلب<sup>1</sup>.

ويجب أن يتضمن الأمر بالحجز متى أصدره رئيس المحكمة البيانات التالية:

- اسم القاضي الذي أصدره وصفته، اسم المحجوز عليه ولقبه وموطنه، اسم ولقب المحضر القضائي وتحديد المحكمة التي يعمل في دائرة اختصاصها.
- تاريخ إصدار الأمر ورقم تسجيله في كتابة ضبط المحكمة.
- ذكر الأسباب والنصوص القانونية التي استند إليها القاضي لإصدار أمره.
- تعيين السفينة المراد الحجز عليها.
- تحديد منطوق الأمر والمتضمن توقيع الحجز التحفظي على السفينة مع ضرورة الرجوع إلى القاضي في حالة وجود إشكال في التنفيذ.
- توقيع القاضي مصدر الأمر وختمه.

ويعتبر الأمر الصادر من رئيس المحكمة المختص بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أمر على عريضة<sup>2</sup>، يصدره بما له من سلطة ولائية في غيبة الخصم<sup>3</sup>، ودون المساس بأصل الحق المتنازع عليه، لذلك لا يحوز الأمر حجية الشيء المقضي فيه، ولا يستنفذ القاضي سلطته بإصداره، فيجوز له مخالفته بأمر جديد<sup>4</sup>. هذا ويجب على القاضي أن يفرض كشرط لحجز السفينة على الطالب الذي يسعى لحجزها تقديم ضمان لا يقل عن 10% من قيمة الدين، ويحدد نوعه ومقداره وشروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - في حالة عدم الاستجابة إلى الطلب. يكون الأمر بالرفض قابلا للاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي، يرفع الاستئناف خلال خمسة عشر (15) يوما من تاريخ أمر الرفض (المادة 312 فقرة 2 و 3 من ق.إ.م.).

<sup>2</sup> - تطبق على الأمر بتوقيع الحجز على السفينة بإعتباره أمر على عريضة، المواد من 310 إلى 312 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، وذلك فيما لم يرد به نص خاص في القانون البحري.

<sup>3</sup> - هناك اختلاف حول تصنيف الأوامر على عرائض ضمن الأعمال اللائية أو قضائية. لمزيد من التفاصيل أنظر بربارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المرجع السابق، ص 234.

<sup>4</sup> - مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 57.

<sup>5</sup> - نصت المادة 152 مكرر من ق.ب.ج على أنه: "يجب على الجهة القضائية المختصة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن (10%) من قيمة الدين...".

## الفرع الثاني: الاختصاص بإصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة.

لم تتعرض معاهدة بروكسل لسنة 1952 لتنظيم إجراءات الحجز التحفظي على السفينة، بل أحالت هذا التنظيم إلى قانون الدولة المتعاقدة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه في دائرتها<sup>1</sup> وذلك بموجب الفقرة الثانية من المادة السادسة والتي نصت على أنه: "تخضع قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة، وبالحصول على الإذن المنصوص عليه في المادة الرابعة، والمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عن الحجز، لقانون الدولة المتعاقدة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها"، ووفقا لأحكام الفقرة الرابعة من المادة الثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1999 فإنه: "... يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة وبكيفية رفع الحجز عنها"<sup>2</sup>.

وأما معاهدة بروكسل لسنة 1952 فقد نصت بموجب المادة 04 منها على عدم جواز الحجز على السفينة إلا بأمر صادر من المحكمة، أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها، وهو نفس الحكم الذي تضمنته اتفاقية جنيف لسنة 1999، حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة الثانية على عدم جواز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

وبهذا تكون المعاهدتان قد أحالتا إجراءات الحجز والمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عنه في الجزائر إلى أحكام القانون البحري الجزائري، حيث خصص المواد من 150 إلى 159 لأحكام الحجز التحفظي على السفينة والتي تعتبر قانونا خاصا بالنسبة للقواعد العامة المتعلقة بالحجز التحفظي والواردة بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

وبما أنه لم يرد فيها من الأحكام الخاصة بتوقيع الحجز التحفظي على السفن وإجراءاته إلا القليل من المواد القانونية، يطبق ما ورد في قانون الإجراءات المدنية والإدارية باعتباره القانون العام، وبالتحديد إجراءات الحجز التحفظي على المنقول<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 155.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 02 فقرة 4 من اتفاقية جنيف لسنة 1999.

<sup>3</sup> - خصص القانون البحري الجزائري المواد من 150 إلى 159 لأحكام الحجز التحفظي على السفينة، ولقد استقى أهم أحكام هذه المواد من معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي لسنة 1952، مع إجراء بعض التعديلات اللازمة في المضمون والصياغة في الحدود التي يتطلبها ويتلاءم معها التشريع الوطني.

وبالرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فإن الاختصاص بإصدار الأمر بالحجز يصدر من رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها إما موطن المدين، أو مقر الأموال المطلوب حجزها<sup>1</sup>، وهو ما أكده القرار الصادر عن المحكمة العليا {من المقرر قانوناً أن يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة". ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة المجلس لمل أسندوا الإختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة بمينائها متجاهلين أحكام المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الأموال المنقولة وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الإختصاص للفصل فيه إلى موطن المدعي عليه أي محل إقامته وعليه فإنهم قد خالفوا تطبيق القانون .

ومتى كان كذلك استوجب النقض<sup>2</sup> {

وبالتالي يعود الاختصاص بالأمر بالحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة.

ويتضمن الأمر بالحجز تعيين حارس على السفينة لضمان بقائها تحت القضاء، وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة جوازي يخضع لتقدير رئيس المحكمة المختصة والذي يصدره باعتباره قاضي الأمور الوقتية (الاستعجالية)<sup>3</sup>.

**المطلب الثاني: توقيع الحجز التحفظي على السفينة.**

بعد صدور الأمر بالحجز من رئيس المحكمة المختصة تبدأ مرحلة توقيع الحجز، وذلك من خلال تحرير محضر الحجز من طرف المحضر القضائي بناء على طلب الدائن، بعد ذلك يتم تبليغ هذا المحضر إلى المدين المحجوز عليه، ثم إعلان المحضر عن طريق تسليم نسخة منه إلى الريان وإلى السلطات المينائية، بعدها يتم تسجيل هذا الحجز في سجل السفن وهذا ما سنتطرق له في الفروع التالية.

---

والجدير بالذكر أن المواد 150-159 السابق ذكرها تعتبر قانوناً خاصاً بالنسبة للقواعد العامة المتعلقة بالحجز التحفظي والواردة بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري والمطبقة على جميع الأموال المنقولة، والتي تعتبر القانون العام الواجب تطبيقه في حالة عدم وجود نص خاص، حيث يتعين بالنسبة للحجز التحفظي على السفن اللجوء أولاً إلى أحكام القانون البحري، فإذا لم يرد الحكم المطلوب فيها، يتم اللجوء إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وتطبيق أحكام الحجز التحفظي على المنقول.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 649 من ق.إ.م.إ.

<sup>2</sup> - قرار قضائي رقم 171793، الغرفة التجارية والبحرية محكمة العليا، بتاريخ 1998/12/08، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1998، ص 120.

<sup>3</sup> - محمود شحات، المرجع السابق، ص 105.

## الفرع الأول: تحرير محضر الحجز وتبليغه.

بعد حصول الدائن على أمر الحجز التحفظي يتوجب عليه التوجه إلى مكتب المحضر القضائي ليقوم بتبليغ المحجوز عليه باعتباره الشخص المؤهل قانونا للقيام بتبليغ وتنفيذ الأحكام الصادرة عن الجهات القضائية المختصة وكذا تنفيذ المستندات الممهورة بالصيغة التنفيذية، فيتولى هذا الأخير تبليغه إلى المحجوز عليه<sup>1</sup>، وإذا لم يكن هذا الأخير مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة، تسلم له التبليغات الاستدعاءات بواسطة ربان السفينة، وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثله، كما تبلغ نسخة من أمر الحجز للربان، وكذا للسلطة الإدارية البحرية المحلية، وكذا السلطة المينائية المعنية<sup>2</sup>، وعندما تحمل السفينة علما أجنبيا، تبلغ نسخة من أمر الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها<sup>3</sup>.

وبعد أن ينتهي المحضر القضائي من إجراءات التبليغ يتوجه إلى الميناء الذي توجد فيه السفينة، حيث يتولى على الفور تعيينها تعيينا دقيقا مع وصفها وتحرير محضر حجز لها<sup>4</sup>، طبقا للقواعد العامة المقررة في المادة 659 ق.إ.م.إ، مع ضرورة تسليم نسخة منه إلى المحجوز عليه.

ويتعين تسليم نسخة من هذا المحضر إلى ربان السفينة ليذعن للحجز<sup>5</sup> ويمتنع عن السفر، وكذلك للسلطة الإدارية البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز، كما يجب كذلك أن تسلم صورة منه

<sup>1</sup> - أنظر الملحق رقم 08.

<sup>2</sup> - أنظر الملحق رقم 09.

<sup>3</sup> - وهذا ما أكدته المادة 152 ف 5 ق.ب.ج: "... يبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة وعند الاقتضاء إلى ممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها."

<sup>4</sup> - بعد التنقل إلى مكان رسو السفينة يتولى المحضر القضائي تحرير محضر الحجز والذي يتضمن مجموعة من البيانات نص عليها القانون وهي:

1- بيان السند التنفيذي والأمر الذي بموجبه تم الحجز.

2- مبلغ الدين المحجوز من أجله.

3- موطن الدائن الحاجز الذي يختاره في دائرة اختصاص المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها مكان التنفيذ.

4- بيان مكان الحجز وما قام به المحضر القضائي من إجراءات.

5- تعيين السفينة بذكر أوصافها واسمها وكل ما يدل عليها ويختم المحضر بالتوقيع على المحضر مع المحجوز عليه إن كان حاضرا أو ينوه عن غيابه أو رفضه التوقيع.

<sup>5</sup> - نصت المادة 64 ف 1 من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي: "تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور..."

لمكتب تسجيل السفن<sup>1</sup> لمنع السفينة من السفر بالقوة إذا لزم الحال، حيث تمنع السلطات الإدارية البحرية بعد تسلمها نسخة من محضر الحجز عن التصريح للسفينة بالسفر وذلك لحين ورود ورقة رسمية من الجهة القضائية المختصة تفيد برفعه، وهذا ما أكدته المادة 152 مكرر 1 بنصها على أنه: "تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار".

كما تقبض السلطات البحرية على كل سفينة تكون موضوع حجز تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامرها وتقتادها نحو ميناء جزائري، وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.

### الفرع الثاني: تثبيت الحجز.

بعد توقيع الحجز التحفظي لابد على الدائن أن يرفع دعوى قضائية يطالب فيها بتثبيت الدين وصحة الحجز، حتى لا يتم إبطال الإجراءات التحفظية التي قام بها، وفي مقابل هذا الإجراء فالقانون أعطى للمدين إمكانية رفع الحجز، إذا ما قدم كفالة لضمان مبلغ الدين حتى يتفادى تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ويخسر سفينته. يؤدي وجود السند التنفيذي بيد الحاجز في الحجز التنفيذية إلى تأكيد وجود حقه ويقع على عاتق من يريد المنازعة فيه أن يرفع دعوى للتمسك ببطلان الحجز<sup>2</sup>، أما الحجز التحفظي فإنه لا يستلزم سندا تنفيذيا وإنما هو إجراء وقتي حتى يستوفي الدائن مقدمات التنفيذ، لذا يجب عليه أن يبادر بعد الحجز إلى رفع دعوى صحة الحجز

<sup>1</sup> - تنص المادة 35 ق.ب.ج على ما يلي: "يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

- عناصر شخصية السفينة.

- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.

- إسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحل إقامتهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية من السفينة.

=- سند ملكية السفينة، والسند المتضمن إسناد حق إستعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.

- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.

- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.

- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل".

<sup>2</sup> - حيث تنص المادة 643 ق.إ.م.إ على ما يلي: "إذا كان إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز قابلا للإبطال يجوز للمحجوز عليه، أو لكل ذي مصلحة أن يطلب بدعوى استعجالية ضد الحاجز والمحضر القضائي الحكم ببطلان الإجراء، وزوال ما يترتب عليه من آثار وذلك خلال أجل شهر واحد(1) من تاريخ الإجراء وإلا سقط الحق في طلب الإبطال واعتبر صحيحا.

إذا تبين للقاضي أن طلب الإبطال تعسفي جاز الحكم عليه بغرامة مدنية لا تقل عن عشرين ألف دينار(20.000دج)".

على المحجوز عليه وذلك للحصول على السند التنفيذي، يطلب الحاجز في هذه الدعوى الحكم بثبوت حقه المحجوز من أجله وبصحة إجراءات الحجز.

وعليه فدعوى التثبيت هي دعوى موضوعية ترفع أمام قاضي الموضوع للنظر في موضوع الدين وصحة الحجز معا، وترفع وفق الإجراءات المعتادة أمام المحكمة المختصة نوعيا ومحليا، يقوم من خلالها الحاجز بتحويل الحجز التحفظي إلى تنفيذي وتكون في الأحوال التي يكون فيها الحجز بأمر من قاضي الأمور المستعجلة، ويكون الحكم الصادر فيها حاسما للنزاع حول أصل الحق.

والمحكمة المختصة بنظر دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز هي المحكمة التي تختص طبقا للقواعد العامة نوعيا ومحليا الكائن بدائرتها موطن المحجوز عليه وذلك تطبيقا للقواعد العامة، ولكن إذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام محكمة أخرى قدمت دعوى صحة الحجز إلى هذه المحكمة لتفصل في الطلبين معا<sup>1</sup>. ووفقا للمادة 662 ق.إ.م.إ فإن هذه الدعوى ترفع في خلال 15 يوم من تاريخ توقيع الحجز وليس من تاريخ تبليغه<sup>2</sup>.

فلأصل أن للدائن الحرية الكاملة في اختيار الوقت المناسب لرفع دعواه، ولكن إذا أوقع حجزا تحفظيا لضمان استيفاء دينه، فإن القانون يقيد من حريته إذا يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت الحجز في أجل أقصاه 15 يوم من تاريخ صدور أمر الحجز وإلا كان الحجز باطلا.

وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة على غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضرار جسيمة، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال طيلة فترة الحجز، فضلا عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة والتعويض في هذه الحالة يشمل ما لحق من خسارة وما فاتته من كسب طبقا للقواعد العامة في التعويض<sup>3</sup>.

أما بالنسبة لتحديد المحكمة المختصة بالفصل في موضوع الدعوى ووفقا للقواعد العامة لتنازع الاختصاص، فقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 أن محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها تختص

<sup>1</sup> - نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2008، ص 473.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 662 من ق.إ.م.إ.

<sup>3</sup> - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 57.

بالفصل في موضوع الدعوى<sup>1</sup>، وطبقا لهذه المادة تكون المحاكم المختصة بالفصل في دعوى الحجز مختصة أيضا في الفصل في موضوع النزاع.

أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 ومن خلال المادة السابعة منها يتضح بأنها على خلاف مع اتفاقية بروكسل 1952، حيث أنها لا تجعل من محاكم الدولة المختصة بتوقيع هذا الحجز وحدها مختصة أيضا بالفصل في موضوع النزاع ما قد يؤدي إلى إثارة بعض الصعوبات<sup>2</sup>.

فإذا لم يقع موضوع النزاع من اختصاص محكمة محل الحجز وكذلك في الحالات التي يتفق فيها الطرفين باختصاص جهة أخرى أو إخضاع منازعاتهم للتحكيم، فإن محكمة محل الحجز أو أي سلطة قضائية أخرى مختصة تحدد الميعاد الذي يلتزم طالب الحجز خلاله برفع دعواه أمام المحكمة المختصة.

وتضمن السفينة المحجوز عليها أو التأمين الذي قدم من أجل رفع الحجز تنفيذ ما تصدره هذه المحكمة من أحكام تتعلق بموضوع النزاع، فإذا لم يقدّم الدائن برفع دعواه في الميعاد المحدد جاز للمدين المحجوز عليه أن يطلب من محكمة محل الحجز رفع الحجز أو صرف التأمين الذي قدمه<sup>3</sup>.

ومنعا لتضارب الأوامر التي قد تصدر عن محاكم مختلفة تقضي الاتفاقية بأنه لا يجوز لمدع واحد ولأجل نفس الدين طلب تقديم حجز على السفينة، أو طلب تقديم كفالة أو ضمان آخر أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة.

وإذا تم توقيع الحجز على سفينة أو قدمت كفالة أو ضمان أمام قضاء إحدى الدول المتعاقدة يجب رفع أي حجز لاحق يوقعه المدعي سواء على ذات السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمدين بسبب نفس الدين، لكن إذا تبين للمحكمة المطلوب منها توقيع الحجز اللاحق أن الضمان الأول قد أبرئ نهائيا قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجد سببا يبرر بقاء هذا الحجز يكون له الإبقاء عليه<sup>4</sup>.

أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 فنلاحظ أن الفقرة 1 من المادة 2 نصت على عدم جواز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز، ووفق أحكام الفقرة الرابعة من

---

<sup>1</sup> - حيث تنص المادة 7 من اتفاقية بروكسل على ما يلي: " تختص محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها بالفصل في موضوع الدعوى وذلك إما لأن المحاكم تكون مختصة بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز في دائرتها، وإما في الحالات المعينة الآتي بيانها... "

<sup>2</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 69.

<sup>3</sup> - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 372.

<sup>4</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 123 و 124.

ذات المادة فإنه يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة وبرفع الحجز عنها<sup>1</sup>.

وبعد صدور قانون الإجراءات المدنية والادارية وعند استقراء المادتين 32<sup>2</sup> والمادة 531<sup>3</sup> نجد أن المنازعات البحرية تكون من اختصاص الأقطاب المتخصصة أصلاً، وكذلك القسم التجاري، وقد يفهم من عبارة "...عند الاقتضاء في المنازعات البحرية مع مراعات المادة 32..." أي أن القسم التجاري يختص في المنازعات البحرية ذات الطابع التجاري.

### المطلب الثالث: منازعات الحجز التحفظية على السفينة.

إذا وقع الحجز التحفظي على السفينة فمن النادر أن تستكمل الإجراءات إلى أن تباع السفينة بالمزاد العلني ويحصل الحاجز على حقه من حصيلة البيع، وذلك بسبب ضخامة قيمتها وارتفاع تكاليف تشغيلها مما يجعل ضبطها ومنعها من السفر وعدم استغلالها ذو آثار مالية ضارة للمجهز باعتباره المحجوز عليه، لهذا فإنه غالباً ما يبادر إلى بذل الإجراءات المناسبة لمحاولة رفع الحجز عنها دون انتظار الفصل في دعوى الدين وصحة الحجز<sup>4</sup>.

ولقد رخص القانون البحري للمحجوز عليه وأعطاه الحق في رفع الحجز التحفظي متى قدم كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين، ويكمل هذا النظام من باب أولى نظام الإيداع والتخصيص المقرر في القواعد العامة، ويتم رفع الحجز إما بدعوى استعجاليه أو بتقديم طلب عارض أثناء سريان دعوى تثبيت الحجز. كما يملك المحجوز عليه كذلك التظلم من أمر الحجز التحفظي، ولما كان هذا الأمر من الأوامر على عرائض ولم يرد نص خاص في شأن المنازعة فيه في القانون البحري، تطبق بشأنه القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية بشأن التظلم من الأوامر على العرائض، وسوف نتعرض لهذه المنازعات كما يلي:

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 61.

<sup>2</sup> - تنص المادة 32 من ق.إ.م.إ على ما يلي: "المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام. يمكن أيضاً أن تتشكل من أقطاب متخصصة.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لاسيما المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وقضايا شؤون الأسرة والتي تختص بها إقليمياً...".

<sup>3</sup> - جاءت المادة 531 من ق.إ.م.إ كما يلي: "ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء، في المنازعات البحرية، وفقاً لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون".

<sup>4</sup> - مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 66 و 67.

## الفرع الأول: التظلم من الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة.

لم يرد في القانون البحري الجزائري نص خاص ينظم طريق التظلم أو المنازعة في الأمر الصادر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، أو في الأمر برفض الطلب المقدم في هذا الشأن، وخلو القانون البحري من نص خاص يوجب الرجوع إلى كيفية الطعن في الأوامر على العرائض، باعتبار أن الأمر بالحجز على السفينة أو برفض طلب الحجز ما هو إلا أمر على عريضة، ومن ثم فإن التظلم أو المنازعة فيه يخضع للأحكام الخاصة بالتظلم في الأوامر على العرائض.

ولقد أقرت المادة 312 ق.إ.م.إ.ج على أنه في حالة استجابة القاضي إلى طلب الحاجز بتوقيع الحجز التحفظي، فإنه يمكن للمحجوز عليه التظلم من هذا الأمر أمام نفس القاضي الذي أصدره للتراجع عنه أو تعديله<sup>1</sup>، أما في الحالة العكسية، يكون الأمر بالرفض قابلا للاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي، ويرفع الاستئناف خلال 15 يوما من تاريخ صدوره، ولا يخضع للتمثيل الوجوبي بمحامي، ويجب على رئيس المجلس القضائي أن يفصل فيه في أقرب الآجال.

## الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي بناء على تقديم كفالة<sup>2</sup>.

نظرا لأن إجراءات التظلم من أمر الحجز التحفظي تستلزم وقتا طويلا وهو وقت ثمين وضار بالسفينة من الناحية الاقتصادية، وقد يسبب لمجهزها خسائر فادحة لما تتكلفه السفينة من مصاريف باهظة أثناء حجزها وبقائها في الميناء، كفل القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل لسنة 1952 واتفاقية جنيف لسنة 1999 طريقا سريعا لمجهز السفينة يتمثل في رفع الحجز عنها إذا ما قدم كفالة، حيث نصت المادة 156 ق.ب.ج على أنه: "تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - لم يحدّد المشرع ميعادا لرفع التظلم، عكس ما قرره بالنسبة إلى الطعن في الأحكام، ولذلك فإن التظلم يجوز في أي وقت بعد صدور الأمر، وإذا لم ينفذ الأمر في خلال 3 أشهر من تاريخ صدوره فإنه يسقط ولا يرتب أي اثر، ولا يكون ثمة محل أو مصلحة للتظلم منه.

<sup>2</sup> - إن نظام الكفالة هنا يؤدي وظيفة شبيهة بنظام الإيداع والتخصيص المقرر في المواد 640-641 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

<sup>3</sup> - تنص المادة 63 ف1 من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي: "يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز، إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين".

كما قرّرت المادة الخامسة من معاهدة بروكسل أن المحكمة تأمر السلطة القضائية المختصة التي وقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان كاف<sup>1</sup>.

وأجازت المادة الرابعة من اتفاقية جنيف رفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كاف وبطريقة مرضية<sup>2</sup>.

وعليه يتعين على المدين المحجوز عليه لرفع الحجز التحفظي عن سفينته أن يقيم دعوى استعجالية<sup>3</sup> أمام المحكمة المختصة التي جرى الحجز في نطاق اختصاصها، بشرط تقديم كفالة كافية لضمان وفاء حق الدائن الحاجز<sup>4</sup>.

والكفالة باعتبارها وسيلة سريعة لتخليص السفينة من الحجز التحفظي، قد يقدمها الريان رغبة في عدم تعطيل سفينته بسبب الحجز، وقد يقدمها أمين السفينة الذي يمثل المجهز في الميناء، وهي غالباً ما تقدم من البنوك بناء على طلب مالك السفينة المحجوزة لقاء عمولة يتحملها المدين المحجوز عليه، ويمكن أن تقدم بناء على أمر من الشركة الأم للشركة التي تتبعها السفينة المحجوزة، كما يمكن تقديمها من قبل المؤمن على السفينة إذا نصت وثيقة التأمين على ذلك<sup>5</sup>.

وتختلف الآثار القانونية المترتبة على تقديم الكفالة بحسب ما إذا كنا بصدد المدين المحجوز عليه أو الدائن الحاجز، ففيما يتعلق بهذا الأخير تعد الكفالة التي يقدمها له المحجوز عليه سواء كانت عينية أو شخصية الهدف

---

<sup>1</sup> - تقضي المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل بجواز رفع الحجز إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانات كافية، وذلك في سائر الحالات التي نصت عليها المعاهدة، عدا حالة توقيع الحجز بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة، أو ملكيتها على شيوخ، أو حيازتها، أو استغلالها، أو حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.

وعلة هذا الاستثناء أن المدعي الحاجز لا يهدف في الحالات الأخيرة إلى استفاء دين بحري من المدين المحجوز عليه، وإنما هدفه هو الحصول على ملكية السفينة نفسها، وحينئذ لا تقيده الكفالة، والحجز في هذه الحالة له صفة الحجز الإستحقاقية.

ولذلك فإن المعاهدة قد نصت على طريقة أخرى تهدف إلى التخلص مؤقتاً من آثار الحجز التحفظي لحين الفصل بصفة نهائية في موضوع النزاع، وهذه الطريقة تتمثل في حق القاضي في الإذن لحائز السفينة المحجوزة في استغلالها أو تنظيم إدارتها أثناء فترة الحجز، إذا قدم المدين المحجوز عليه ضمانات كافية.

<sup>2</sup> - إلا في الحالات التي يتم الحجز فيها على السفينة بشأن المطالبات البحرية الخاصة بنزاع حول ملكيتها، أو حيازتها، أو نزاع بين الشركاء في ملكيتها بشأن استخدامها أو بشأن عوائدها، حيث يجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تتيح للشخص الحائز للسفينة مواصلة تشغيلها إذا ما قدم ضماناً كافياً، أو أن تعالج على نحو آخر أمر تشغيلها أثناء فترة الحجز.

<sup>3</sup> - تنص المادة 663 ق.إ.م.إ.ج على إمكانية رفع الحجز التحفظي بدعوى استعجالية، إذا ما قام المدين بإيداع مبالغ مالية بأمانة ضبط المحكمة لتغطية أصل الدين والمصاريف.

<sup>4</sup> - والأمر برفع الحجز في حالة تقديم كفالة كافية يكون وجوباً ليس للقاضي السلطة التقديرية بصده.

<sup>5</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 300.

الأول الذي يبتغيه من وراء الحجز التحفظي، وذلك لأنها تزوده بضمانة يستفيد منها، ويتمتع الدائن الحاجز بامتياز على مبلغ الكفالة المودع إذا اشترط المدين تخصيصها لصالحه، أما إذا وقعت الكفالة دون تخصيصها له، ترتب على ذلك حرمانه من أي امتياز، ويتوقف الأمر بالنسبة له على صفة الدين المحجوز من أجله، فإذا كان الدين ممتاز فإن هذا الامتياز ينتقل بمرتبته إلى مبلغ الكفالة، أما إذا كان الدين عادي فلا يتمتع بأي ميزة، وتوزع الكفالة بينه وبين غيره من الدائنين وفق لنظام قسمة الغرماء<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للمدين المحجوز عليه فيترتب على تقديمه للكفالة رفع الحجز التحفظي عن أمواله وزوال آثار الحجز كلية، واستعادة السفينة المحجوزة حريتها، بحيث تستطيع مباشرة نشاطها البحري من جديد كما كان عليه الحال قبل توقيع الحجز.

ولقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء حول المراد بكفاية الكفالة لضمان حقوق الدائن الحاجز وكيفية تقديرها؟، فهل يجب أن تعادل قيمة الدين المحجوز من أجله؟ أم قيمة السفينة المحجوز عليها؟ وخصوصا عندما يجاوز الدين المحجوز من أجله قيمة السفينة المحجوزة.

ذهب اتجاه إلى أنه لا يكفي لرفع الحجز عن السفينة أن يقدم المحجوز عليه كفالة تعادل القيمة الحقيقية أو الجزافية للسفينة المحجوزة، فهو لا يستطيع أن يحصل على رفع الحجز إلا بتقديم كفالة تعادل مبلغ الدين بأكمله<sup>2</sup>، بينما ذهب اتجاه آخر إلى أن الكفالة التي يجب إيداعها لا تكون وفق لقيمة الدين المدعي به، وإنما تكون وفق لقيمة السفينة المحجوزة<sup>3</sup>، بينما ذهب اتجاه ثالث إلى وجوب التفرقة بين فرضين<sup>4</sup>:

**الفرض الأول:** ويتعلق بحالة توقيع الحجز التحفظي من أجل الوفاء بدين عقده مالك السفينة، أو راجع إلى تصادم منشأه وقوع خطأ شخصي منه، ففي هذا الفرض لا محل للقول بكفاية الكفالة التي تتكون من قيمة السفينة دون النظر إلى قيمة الدين الذي وقع من أجله الحجز، وذلك لأن كلا من نظام الترك أو تحديد مسؤولية مالك السفينة لا يعملان في هذا الفرض.

<sup>1</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 301.

<sup>2</sup> - رأي محكمة استئناف بيروكسل في حكمها الصادر في 1910/12/21 بصدد نزاع ناشئ عن تصادم كان فيه الدين المحجوز من أجله يجاوز قيمة السفينة المحجوزة.

<sup>3</sup> - رأي محكمة استئناف روان **Rouan** في حكمها الصادر في 1919/03/05، كما قرره كذلك محكمة بولونيا التجارية في حكمها الصادر في 1979/01/03.

<sup>4</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 297.

**الفرض الثاني:** ويتعلق في حالة ما إذا كان الحجز التحفظي راجع إلى خطأ الرّبان أو البحارّة، كما في حالة التصادم البحري، فيجب في هذا الفرض أن يدفع مجهز السفينة مرتكبة التصادم كفالة تعادل قيمة السفينة، أو أن يستعمل رخصة الترك في مواجهة الدائنين.

أمّا المشرع الجزائري فقد نص في المادة 156 ف2 ق.ب.ج على أنه: "إذا لم تتفق الأطراف على طبيعة ومقدار الضمان أو الكفالة، تحدده الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة"، كما نصّ في المادة 107 ق.ب.ج على حق المالك في جميع الحالات التي يسمح له فيها القانون بتحديد مسؤوليته، أن يحصل عن طريق القضاء على رفع الحجز عن سفينته أو عن أمواله، وكذلك رفع اليد عن الضمان أو أية كفالة أخرى مقدمة لاستبعاد الحجز، وذلك إذا اثبت بأنه قدم ضمانا كافيا أو أية كفالة أخرى بمبلغ يعادل جميع حدود مسؤوليته، وأن هذا الضمان أو الكفالة متوفرة فعلا لفائدة المدعي.

وعندما تقدم كفالة أو ضمان في الميناء الذي وقع فيه الحادث المولد لهذا الضمان، أو في أول ميناء للتوقف بعد حصول الحادث وذلك فيما إذا كان الحادث لم يحصل في أحد الموانئ، أو في ميناء النزول أو التفريغ إذا كان الأمر يتعلق بدين خاص بأضرار جسمانية أو أضرار لاحقة بالبضائع، فإن المحكمة تأمر برفع الحجز عن السفينة أو عن الضمان أو الكفالة إذا توافرت الشروط المذكورة في المادة 107 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>. وتطبق أحكام المادتين 107، 108 ق.ب.ج إذا كان الضمان أو الكفالة المقدمة أقل من جميع المسؤولية، على أن يعطى الضمان الكافي أو أي كفالة أخرى بالنسبة للفرق (م109ق.ب.ج).

وعندما يقدم مالك السفينة كفالة أو ضمان لمبلغ يعادل كامل حدود المسؤولية، يستخدم هذا الضمان أو الكفالة لتسديد جميع الديون المتولدة عن أحد الحوادث، ويستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته بها (م110ق.ب.ج). ويستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير، لأجل الديون الناتجة عن الأسباب الآتي ذكرها، بشرط ألا يثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به (م92ق.ب.ج)، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي<sup>2</sup>:

<sup>1</sup> - حيث تنص المادة 108 من ق.ب.ج. على ما يلي: "عندما تقدم في الظروف المبينة في المادة السابقة كفالة أو ضمان آخر:

أ- في الميناء الذي وقع فيه الحادث المولد لهذا الضمان،

ب- في أول ميناء للتوقف بعد حصول الحادث وذلك فيما إذا كان الحادث لم يحصل في أحد الموانئ،

ج- في ميناء النزول أو التفريغ إذا كان الأمر يتعلق بدين خاص بأضرار جسمانية أو أضرار لاحقة بالبضائع.

تأمر المحكمة برفع الحجز عن السفينة أو عن الضمان أو الكفالة إذا توفرت الشروط المذكورة في المادة السابقة".

<sup>2</sup> - أنظر المادة 93 ق.ب.ج.

أ- الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب- الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسئولاً عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسئولاً عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.

ت- كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشأة الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية.

ويحدّد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة، حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها (المادة 96 ق.ب.ج)، ولا يمكن أن يزيد المبلغ الإجمالي للمسؤولية المحددة للمالك<sup>1</sup> عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن نفس الحادث، عن المبالغ المحددة وفقاً لأحكام المادة 96 من القانون البحري<sup>2</sup>.

هذا ونشير في الأخير إلى أن طلب رفع الحجز عن السفينة لقاء تقديم كفالة أو ضمان، لا يعتبر اعترافاً بالمسؤولية أو تنازل عن حق التمتع بالتحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، وهذا ما أكدته الفقرة الأخيرة من المادة الخامسة من معاهدة بروكسل لسنة 1952 ونصّت عليه كذلك المادة 157 ق.ب.ج، كما أن عدم رفع الحاجز دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز خلال الميعاد المحدد قانوناً، أو عدم حصوله على حكم نهائي بصحة الحجز، يؤدي إلى سقوط الكفالة تبعاً لذلك مع إمكانية استردادها من طرف المحجوز عليه<sup>3</sup>.

كما يمكن رفع الحجز التحفظي على السفينة لأسباب تتعلق بالأمن والنظام العام. حيث نصت المادة 156 مكرر ق.ب.ج على إمكانية أن يقدم طلب رفع الحجز التحفظي على السفينة المحجوزة من السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية بناء على أسباب متعلقة بالأمن والنظام العام. وهذا الحكم القانوني

<sup>1</sup> - تطبق أحكام تحديد مسؤولية المالك على مستأجر السفينة والمجهز المسير والريان وأعضاء طاقم السفينة، ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير، بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه، وهذا ما أكدته المادة 111 ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - تنص المادة 112 ق.ب.ج. على ما يلي: " لا يمكن أن يزيد المبلغ الإجمالي للمسؤولية المحددة للمالك وجميع الأشخاص المذكورين في المادة السابقة عن الأضرار الجسمانية والمادية الناتجة عن نفس الحادث، عن المبالغ المحددة وفقاً لأحكام المادة 96 المذكورة سابقاً".

<sup>3</sup> - مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 73.

جديد وجيد في نفس الوقت لأنه يرخص لطرف ثاني غير المحجوز عليه ويعطيه الحق في طلب رفع الحجز ألا وهو الإدارة البحرية مراعاة منه للمصلحة العامة.

### الفرع الثالث: الحجز التعسفي على السفينة.

مما لا شك فيه أن توقف السفينة عن العمل بالرغم من صلاحيتها للملاحة والإبحار بسبب خسائر فادحة للمجهز، نفس الشيء يحدث في حالة ما إذا كان الحجز التحفظي على السفينة قد وقع بغير سند وبلا مبرر فلا شك أن ذلك أيضا يسبب للمجهز أضرار طائلة، فمن المعلوم أن يؤدي الحجز التحفظي إلى منع السفينة من التحرك، بالإضافة إلى تعرض المجهز لتعويض الشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة<sup>1</sup>. والتعويضات التي يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التي لحقت بالمحجوز عليه بسبب مصروفات الصيانة وأجور الطاقم والتعويضات التي يلزم بدفعها للشاحنين علاوة على الربح الذي فقده من جراء تعطيل سفينته.

ولتفادي شبهة التعسف في توقيع الحجز التحفظي على السفينة نلاحظ أن بعض التشريعات تقرض على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن في توقيع الحجز مثل التشريعات الإسكندنافية. أما في فرنسا وبعض البلاد الأخرى فقد جرى العمل على أن للقاضي أن يأمر الحاجز بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقيع الحجز<sup>2</sup> وقد تعرضت معاهدة بروكسل بخصوص الحجز التحفظي من خلال المادة 6 في فقرتها الأولى لتحديد القانون الذي ينطبق بصدد ما يترتب من مسؤوليات عن توقيع حجز تحفظي تعسفي<sup>3</sup>.

أما بخصوص معاهدة جنيف بشأن الحجز على السفينة فقد اهتمت بتقرير الحماية لمالكي السفينة ومستأجريها عارية، حيث أجازت للمحكمة كشرط لحجز السفينة أو إجازة الإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه أن يفرض على المطالب الذي يسعى لحجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعى عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطالب هو المسؤول عنها، وهذا ما جاءت به المادة 158 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على ما يلي: "يكون المدعى طالب الحجز مسؤولاً عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع.

وتتقدم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتباراً من يوم حجز السفينة".

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 64.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 115.

<sup>3</sup> - تنص المادة 6 فقرة من معاهدة بروكسل على أنه: " إن كل منازعة خاصة بمسؤولية المدعى عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم الكفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها تتم تصفيته طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي توقع الحجز أو الطلب الحجز أو الطلب في دائرتها."

وجعلت المادة المذكورة محاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز هي المختصة بتحديد مدى مسؤولية المطالب إزاء الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السفينة وفقا لقانون تلك الدولة. والجدير بالذكر أن الخسائر لا تقتصر فقط على الخسائر والأضرار التي قد تنشأ نتيجة للحجز التعسفي دون مبرر أو الإفراط في تقديم قيمة الضمان المطلوب والمقدم وإنما تشمل أيضا، أي خسائر أو أضرار أخرى قد تلحق بالمالك أو مستأجر السفينة عارية.

## **المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي على السفينة.**

إن الهدف من توقيع الحجز التحفظي على السفينة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وعلى هذا الأساس فإن هذا الحجز يترتب آثارا قانونية تهدف إلى تحقيق هذا الغرض، بدءا بمنع السفينة من مغادرة الميناء حتى لا يفقد الدائن ضمانه عند مغادرتها خشية عدم عودتها أصلا، وهذا يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها، كما أن الحجز التحفظي يقيد حق المدين في التصرف فيها، كما توجد آثار أخرى ثانوية يترتبها هذا الحجز سواء على الميناء الذي تم فيه الحجز، أو على النشاطات المينائية، وعليه سوف نقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب أساسية، حيث نتناول في المطلب الأول الآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وفي المطلب الثاني آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز والغير، أما المطلب الثالث فخصصناه لآثار الحجز التحفظي على الميناء.

### **المطلب الأول: آثاره بالنسبة للسفينة محل الحجز.**

إن الهدف من توقيع الحجز التحفظي على السفينة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وعلى هذا الأساس فإن هذا الحجز يترتب آثارا قانونية تهدف إلى تحقيق هذا الغرض، بدءا بمنع السفينة من مغادرة ميناء الذي الحجز والذي يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها وهذا ما خصصناه في الفرعين التاليين.

### **الفرع أول: منع السفينة من المغادرة.**

إن الحجز التحفظي على السفينة لا يهدف إلى بيعها كما هو حال الحجز التنفيذي، وإنما يهدف إلى ضمان حق الدائن فقط ومنع المدين من التصرف فيها، ولا يمكن أن يتم ذلك إلا من خلال إيقاف السفينة ومنعها من مغادرة ميناء الحجز، إذ يعتبر هذا الأثر أهم آثار الحجز التحفظي ولقد تضمنته كل القوانين والتشريعات، وهذا الأثر مستمد من اتفاقية جنيف لعام 1923 والتي تضمنت حرية السفن في الدخول إلى الميناء والخروج منه، إذ بدون هذا الإيقاف يستعصى على الدائن اقتضاء ديونه رغم كل المحاولات التي قد يقوم بها من أجل ذلك، وعليه فإنه بمجرد ما يقع الحجز التحفظي على السفينة تمنع هذه الأخيرة قانونا من مغادرة ميناء الحجز، وعادة ما تلقى

مسؤولية منعها عن الإبحار على عاتق السلطات المينائية، فتتبنى هذه السلطات اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بتنفيذ هذا الأمر بعد تبليغها به<sup>1</sup>.

كما نصت على إيقاف السفينة معاهدة بروكسل لعام 1952، وتضمنته كل القوانين التي صادقت على هذه المعاهدة من بينها القانون البحري الجزائري في المادة 150 منه بقولها: " الحجز التحفظي هو إيقاف سفينة لضمان دين بحري"، أما بعد تعديلها سنة 2010 أضافت بأن الحجز التحفظي هو: " توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمان لدين بحري" وسوف نتناول هذا الأثر من خلال التعرض إلى إجراءات الإيقاف ووضعية السفينة بعد إيقافها.

#### أولاً: إجراءات إيقاف السفينة.

يتم إيقاف السفينة بعد صدور الأمر بالحجز التحفظي، حيث تتولى السلطات المينائية فور تبليغها بالحجز باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لإيقاف السفينة، ومن ثم فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسمياً بذلك وجوب اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادرة الميناء حتى وإن كانت السفينة متأهبة للسفر، وقد نصت على هذه الإجراءات المادة 159 من ق.ب.ج بقولها: " يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز تحفظي أو توقيف أو تدخل أو تمر في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري وفي هذه الحالة توقف السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة، وفي حالة رفض السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار.

وفي حالة تمادي السفينة في الرفض تطلق الشرطة البحرية طلقات بالذخيرة الحية، مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، ويمكنها فضلاً عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية، ويمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى."

فمن خلال هذه المادة سمح المشرع الجزائري 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 لمنع السفينة من السفر إلى غاية صدور أمر قضائي برفع الحجز عنها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الرحيم بحار، الحجز التحفظي على السفينة في القانون المغربي، دون دار النشر، الدار البيضاء، المغرب، 2010، ص121.

ثانيا: وضعية السفينة بعد إيقافها.

إيقاف السفينة داخل الميناء ليس معنى ذلك عدم تنقلها من ميناء إلى آخر، حيث ذهب الفقه في فرنسا إلى أن إيقاف السفينة في إطار إجراءات الحجز لا يمنع السلطات المينائية من نقل السفينة المحجوزة داخل الميناء أو نقلها من ميناء إلى آخر.

### 1- نقل السفينة داخل الميناء:

تنص القوانين على منع السفينة من الخروج من الميناء، لكنه لا يعارض نقلها داخل حدوده وعليه فإن ضباط الميناء يستطيعون لأسباب متعلقة باستغلال الميناء أو للأمن، الأمر بنقل السفينة من رصيف لآخر، هذه العملية يمكن أن يقوم بها الطاقم بدون مقابل وهذا للاحتمال المتعلق بتهديد وشيك كالحريق أو خطر الانفجار.

### 2- نقل السفينة من ميناء لآخر:

بناء على القانون الجزائري فإن للقاضي أن يرخص بخروج السفينة إلى ميناء آخر عند اكتظاظ الميناء الذي كانت فيه، لأن بقاءها فيه يؤدي إلى تضيق الخناق على منشآت الميناء ويشكل خطرا على أمن الأشخاص والأموال، لذا يمكن تقديم طلب إلى رئيس المحكمة المختصة لرفع المنع والسماح بنقل السفينة إلى ميناء آخر<sup>2</sup>، ولقد تضمن القانون البحري الجزائري ذلك في المادة 160 مكرر 8 على أنه: "دون المساس بأحكام هذه المادة ولاعتبارات أمنية، يمكن للسلطات المعنية عند الضرورة اتخاذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة". وبالتالي منحت هذه المادة للسلطة البحرية نقل السفينة داخل الميناء وإلى ميناء آخر.

### الفرع الثاني: تعيين حارس قضائي على السفينة<sup>3</sup>.

بما أن الحجز التحفظي على السفينة يترتب عليه منعها من السفر فهذا يستلزم تعيين حارس قانوني يتولى حراستها، حيث يعين من قبل المحضر القضائي في محضر الحجز وتكون مهمته حراسة السفينة إلى غاية مدة الحجز، وسوف نبين أحكام الحراسة كأثر من آثار الحجز التحفظي من خلال التطرق إلى المقصود بالحراسة، وتعيين الحارس والمركز القانوني للحارس، وانتهاء الحراسة كما سيأتي بيانه.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 67.

<sup>2</sup> - François cimento, L'immobilisation du navire dans les ports maritimes , DEA sciences juridiques de la mer ,p179.

<sup>3</sup> - وهناك غير الحراسة القضائية حراسات إدارية، ولقد تعددت صورها في العصر الحاضر. منها الحراسة على أموال الأعداء وتقع عادة في أثناء الحروب، ومنها حراسات إدارية أخرى لأغراض اقتصادية وسياسية وتقع عادة في أثناء الانقلابات السياسية. كل هذا يخرج عن نطاق البحث، ولا يدخل ضمن موضوع دراستنا.

## أولاً: المقصود بالحراسة<sup>1</sup>.

يقصد بالحراسة في مجال الحجز ما يتخذ من إجراءات بعد توقيع الحجز، بهدف المحافظة على المال المحجوز، ولا يتوقف إجراء الحراسة على طبيعة المال المحجوز ويرتبط استلزام الحراسة بوجود الخشية من تصرف المدين في المال المحجوز كتهدده<sup>2</sup>.

## ثانياً: تعيين حارس للسفينة المحجوزة.

يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة نقل حيازتها من المحجوز عليه إلى حارس قانوني يقوم المحضر بتعيينه في محضر الحجز، ويكون هذا الحارس مسؤولاً دون غيره بالالتزام التام بالمحافظة عليها من الناحية القانونية والمادية ومن ثمة تقوم مسؤوليته عنها في حالة هلاكها بخطأ منه، شريطة تمام انتقال حيازتها إليه.

رغم أهمية هذه المسألة لم يرد نص في القانون البحري الجزائري بشأن تعيين حارس على السفينة المحجوزة، ولهذا تطبق القواعد العامة، فوفقاً للمادة 660 ف1 ق.إ.م. تبقى الأموال المحجوزة تحت يد المحجوز عليه إلى حين الحكم بتثبيت الحجز أو الأمر برفعه، ومع ذلك استثنت المادة 160 ف3 ق.ب.ج السفينة التي تحمل علم أجنبي، حيث تجري حراستها تحت مسؤولية الدائن الحاجز<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - يمكن تعريف الحراسة Séquestre بأنها وضع مال يقوم في شأنه نزاع أو يكون الحق فيه غير ثابت، ويتهدده خطر عاجل، في يد أمين يتكفل بحفظه وإدارته ورده مع تقديم حساب عنه إلى من يثبت له الحق فيه. ويوضع المال تحت الحراسة إما باتفاق بين الطرفين المتنازعين فتكون حراسة اتفاقية séquestre conventionnel، وإما بحكم من القضاء فتكون حراسة قضائية équestre judiciaire .

لمزيد من التفصيل أنظر: عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول، الجزء السابع، العقود الواردة على العمل المقاولة والوكالة والوديعة والحراسة، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998، ص 781.

<sup>2</sup> - محمود السيد عمر التحويي، إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دون طبعة، دار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 1999، ص 269.

<sup>3</sup> - تنص المادة 160-3 من القانون البحري على أنه: "عندما تكون السفينة تحمل علماً أجنبياً، تبلغ نسخة قرار الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها، وتجرى حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن الحاجز".

وعلى العموم سواء كان الحارس هو المحجوز عليه أو الحاجز أو حتى الغير، يتعين عليه المحافظة على السفينة التي تبقى في مكان حجزها إلى حين بيعها، بحيث يسأل عن هلاكها إذا كان بخطأ منه وهي في حيازته، لذلك يتعين عليه أن يضعها في مأمن.

ولقد أثار الفقه عدة تساؤلات حول تحديد الشخص الذي تقع عليه المسؤولية إذا ما أصاب السفينة ضرر أو هلاك أثناء الحجز، دون أن يكون ذلك منشأ خطأ من الحارس<sup>1</sup>؟

حيث يرى اتجاه فقهي<sup>2</sup> أن حارس السفينة المحجوزة يعتبر مسؤولاً عما يصيبها أو تسببه للغير من أضرار طوال فترة الحجز، ولا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات أن هناك سبباً أجنبياً عنه كان هو سبب الضرر الذي حدث للسفينة أو للغير، وهذا تطبيقاً للحكم القانوني المتعلق بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، فكل من يتولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة، يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه.

ويرى اتجاه فقهي آخر<sup>3</sup> أنه في ظل التطور المتسارع والتعقيد الشديد في صناعة السفن والتطور المذهل في الأجهزة الملاحية الموجودة على ظهرها، فإن تقرير مسؤولية الحارس عن جميع الأضرار التي تسببها السفن يتنافى والمنطق القانوني وطبيعة الأشياء، فالحارس الذي يتم تعيينه ليس حارساً بالمعنى القانوني، وإنما هو مجرد مشرف قانوني على السفينة محل الحجز، حيث لا يتمتع بأي سيطرة فعلية عليها، وبالتالي فإن الأضرار الناجمة عن أجزاء وآلات السفينة الداخلية تبقى دائماً في حراسة صاحبها، أما مسؤولية حارس السفينة فتتعدد فحسب في حالة الإخلال بالالتزام بالإبقاء على السفينة في مكان معين.

#### **المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز والغير.**

متى حصل الدائن بدين بحري على الإذن بإجراء الحجز التحفظي على السفينة، فإن التساؤل المطروح عن الآثار المترتبة على ذلك بالنسبة للدائن الحاجز من جهة، ومن جهة أخرى تأثيره على المدين المحجوز عليه الذي يريد توقي أو رفع الحجز وكذا تأثيره على الغير.

وللإجابة على التساؤل المطروح خصصنا الفرع الأول لآثار الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة لطرفي الحجز والفرع الثاني لآثار الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة للغير.

<sup>1</sup> - كما لو انفكت السفينة من مربطها أو انسحبت بعد أن كسرت متجهة إلى البحر، وترتب على ذلك إحداث ضرر بسفن الغير.

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 285.

<sup>3</sup> - زكي زكي شعراوي، المرجع السابق، ص 363 وما بعدها.

## الفرع الأول: آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز.

للحجز التحفظي على السفينة آثاره على طرفي الحجز وتتمثل هاته الآثار فيما يلي:

### أولاً: تقييد حق المدين في استعمال السفينة.

إن الحجز كما قلنا لا يخرج المال من ذمة صاحبه، مما يترتب على ذلك أنه يجوز للمحجوز عليه أن يستعمل المال المحجوز، كما كان يستعمله قبل الحجز لكن ليس معنى ذلك أن تكون سلطة المدين في استعمال المال حرة من أي قيد، وإنما هي تقييد في الحدود التي يتطلبها للمحافظة على المال المحجوز لاستيفاء حقوق الحاجزين. ويحرم المدين من استعمال المال المحجوز، إذا لم يكن هو الحارس لأن الاستعمال يتطلب الحيابة المادية للمال وهي حيابة تكون للحارس.

ومن ناحية أخرى إذا كان يمكن للمدين استعمال ماله المحجوز، إذا عين حارسا عليه فذلك مشروط بأن يستعمله فيما خصص له فقط، وألا يؤدي استعماله إياه إلى تلفه<sup>1</sup>، كما أنه لا يتلقى أجر مقابل الحراسة. هذه القواعد متعلقة باستعمال المال المحجوز إذا كان منقولاً، فهل تنطبق على السفينة باعتبارها منقول أم أنها تخضع لقواعد خاصة بها، بالرجوع إلى القانون البحري، وخاصة المواد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة من المادة 150 إلى المادة 159 نلاحظ أنها لم تتطرق إلى هذا الأثر، وعليه في غياب قواعد خاصة في القانون البحري، تطبق القواعد العامة السابق ذكرها، وبالتالي فإن حق المدين في التصرف في سفينته مقيد إلى غاية انتهاء الحجز.

### ثانياً: تقييد حق المدين في استغلال سفينته.

رغم أن حق الملكية يعطي لصاحبه الحق في استغلال المال المملوك له، إلا أن الحجز وإن كان لا يسلب المال من ذمة صاحبه، إلا أنه يقيد سلطته في استغلاله حتى لا تعرقل إجراءات الحجز، فإذا كان المدين ليس حارساً فإنه سيحرم من استغلال ماله المحجوز، وإن كان هو الحارس فإنه لا يستطيع استغلاله إلا إذا حصل على ترخيص من رئيس المحكمة، إذ يمكن أن يقوم بتأجير المال المحجوز، إذا رخص له ذلك رئيس المحكمة بناء على أمر على عريضة<sup>2</sup>، وعليه فإن هذه القواعد تسري على السفينة في غياب قواعد خاصة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - حيث نصت المادة 699 من ق.إ.م.إ على ما يلي: " إذا كانت الحراسة بأجر، لا يجوز للحارس أن يستعمل أو يستغل أو يعير الأموال المحجوزة إلا بأمر مخالف من القضاء، وإلا تعرض إلى العقوبة المقررة في قانون العقوبات للجرائم المتعلقة بالأموال المحجوزة...".

<sup>2</sup> - أنظر المادة 691 فقرة 2 من ق.إ.م.إ.

### ثالثاً: تقييد سلطة المدين في التصرف في السفينة المحجوزة.

رغم أن هدف الدائن من حجز التحفظي على السفينة هو إيقافها ومنعها من التحرك والسفر ضماناً لدينه البحري<sup>2</sup>، إلا أن هذا لا يعني نزع ملكيتها من صاحبها، بل يبقى هذا الأخير مالكا لها طوال مدة الحجز إلى غاية بيعها بالمزاد العلني، بعد تثبيت الحجز التحفظي وتحويله إلى حجز تنفيذي.

فالحجز لا يخرج الأموال المحجوزة من ملك المحجوز عليه، ولا يؤدي مباشرة إلى بيعها، كما لا يترتب حق عيني للدائن الحاجز عليها، وإنما هدفه هو التحفظ عليها ووضعها تحت يد القضاء، وهذا ينطبق على السفينة التي لا يترتب الحجز عليها حقا عينيا لفائدة الدائن الحاجز<sup>3</sup>، كما أنها تبقى في الذمة المالية لصاحبها والذي غالبا ما يكون المدين<sup>4</sup>، إلى غاية بيعها بالمزاد العلني بعد اتخاذ الإجراءات المنصوص عليها قانوناً<sup>5</sup>.

وانطلاقاً من هذا المبدأ، يجوز للمحجوز عليه المالك التصرف في السفينة بأي نوع من أنواع التصرفات القانونية، كبيعها أو رهنها، وهذا تطبيقاً للمادة 153 ق.ب.ج والتي نصّت على أنه: "لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها"، فتصرف المحجوز عليه في سفينته ليس تصرفاً في ملك الغير.

ويعتبر التصرف القانوني صحيحاً بين طرفيه متى صدر من مالكيه، حيث تترتب عليه كافة الآثار القانونية فيما بينهما، غير أنه غير نافذ في مواجهة دائني المحجوز عليه، وهذا ما أكدته المادة 160 مكرر ق.ب.ج والتي نصت على أنه: "كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكيها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز".

<sup>1</sup> - لم ينص القانون البحري الجزائري في آثار الحجز التحفظي على التصرف في السفينة ونص على ذلك في الحجز التنفيذي.

<sup>2</sup> - حكمت محكمة التمييز المدنية اللبنانية في قرارها رقم 114 الصادر بتاريخ 9 كانون الأول 1964 بأن: "حجز السفينة احتياطياً ينتج حتماً منعها من السفر، حيث أن سفر السفينة إلى الخارج قد يؤدي إلى تجريد الحجز من فائدته العملية إذا لم تعد السفينة إلى دولتها للتنفيذ عليها، وبالتالي فإن قرار رئيس الإجراء والقاضي بالرجوع عن منع سفر السفينة ما دام أنه لم يرتبط بكفالة يقدمها صاحب السفينة غير مرتكز على مبررات، لأن من شأنه أن يزيل عملياً ضمان الشركة الدائنة، لذلك يجب رد طلب الرجوع عن قرار منع سفر السفينة".

القرار مأخوذ من كتاب، المصنف في قضايا التنفيذ، للمؤلف عفيف شمس الدين، مؤسسة علي سعد، بيروت، 1996، ص 221.

<sup>3</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 287.

<sup>4</sup> - في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية، وعندما يضمن المستأجر لوحده ديناً بحرياً خاصاً بها، يجوز للحاجز حجزها رغم أنها غير مملوكة للمستأجر وإنما مملوكة للمؤجر.

<sup>5</sup> - تتمثل هاته الإجراءات في تثبيت الحجز التحفظي وتحويله إلى حجز تنفيذي، بعد حصول الدائن الحاجز على سند تنفيذي واتخاذة مقدمات التنفيذ، ليتم بعدها الانتقال إلى مرحلة بيع السفينة المحجوزة بالمزاد العلني.

ورغم أن هذا النص جاء في سياق الحجز التنفيذي على السفينة إلا أنه ينطبق أيضا على الحجز التحفظي، وخصوصا أن القواعد العامة في الحجز التحفظي لا تنص على ما يخالفه، إذ جعلت التصرف غير نافذ ويترتب على التصرفات القانونية أو الأعمال المادية التي تضر بالدائن الحاجز، تعرضه لعقوبات متعلقة بجرائم الأموال المحجوزة، فلقد أكدت المادة 661 ق.إ.م.إ.ج على أن: "كل تصرف قانوني من المدين في الأموال المحجوزة لا يكون نافذا...".

وحق المالك في التصرف في السفينة المحجوزة واعتبار هذا التصرف صحيحا وغير نافذ، هو الاتجاه السائد في الفقه والقضاء المقارن، ذلك أن المنع من التصرف أمر خطير لا يجوز تقريره، خاصة أن الحجز التحفظي لا يؤدي حتما إلى التنفيذ كما هو الحال في الحجز التنفيذي، إنما هو مجرد إجراء وقائي يهدف إلى ضبط أموال المدين.

وزد على ذلك أنه إذا كان التصرف في السفينة المحجوزة بالبيع أو الرهن ممكن قانونا، فإنه يصعب عملا، وذلك لأنه يتعذر على من اشتراها أن يستغلها في رحلاتها التجارية باسمه، لأن الحجز كما نعلم يكبلها في ميناء الحجز، فلا بدّ أولا أن يرفعه، وهذا لا يتحقق إلا بأداء ديون الدائنين أو دفع كفالة لحسابهم، وهنا يكون التصرف بالبيع في مصلحة الدائنين وليس ضار بهم لأنه يعجلّ الوفاء بحقوقهم<sup>1</sup>.

كما لا يترتب على الحجز التحفظي حرمان المدين من رهن السفينة والحصول على الائتمان الذي يكون في الواقع في أقصى الحاجة إليه، ومع ذلك نادرا ما نجد من الدائنين المرتهنيين من يقبل المخاطرة بأمواله والإقدام على ارتهان سفينة محجوزة.

#### 1- عدم نفاذ التصرف.

إن الحجز التحفظي يقتضي التحفظ على المال والحيلولة دون التصرف فيه، على نحو يضر بحقوق الحاجزين، ولذلك فإن المشرع رتب عدم نفاذ التصرف الذي يقوم به المدين.

لكن السؤال الذي يطرح نفسه هنا هو هل تبطل تصرفات المحجوز عليه في ماله؟

مما لا شك أن هذا الجزاء إذا تقرر يمكن أن يحمي حقوق الحاجزين، لكنه يتعارض مع تكييف الحجز كونه لا يخرج المال من ذمة صاحبه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 291.

<sup>2</sup> - أحمد خليل، أصول التنفيذ الجبري، دون طبعة، الدار الجامعية، لبنان، دون سنة نشر، ص 292.

وقد اكتفى المشرع المصري واللبناني بتقرير عدم النفاذ كجزء عند التصرف في المال المحجوز، وهو جزء يحمي الحاجزين ولا يتجاوز غاية الحجز، وكذلك فعل المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup>، فما هو المقصود بعدم النفاذ وما هو مناطه ونطاق تطبيقه كل هذه الأسئلة نجيب عنها من خلال النقاط التالية:

إن المشرع الجزائري على غرار كل من المشرع المصري واللبناني، لم يمنع المدين المحجوز عليه من التصرف في ماله المحجوز، فتصرفه صحيح منتج لآثاره بين الأطراف إلا أنه لا يعتبر نافذا في مواجهة الحاجزين، بمعنى أنه لا يحتج بهذا التصرف في مواجهتهم فهم يستطيعون الاستمرار في التنفيذ، متجاهلين من صدر له التصرف ودون الحاجة للحصول على حكم بذلك<sup>2</sup>.

## 2- مناط عدم النفاذ.

إن مناط عدم النفاذ هو أن يكون التصرف لاحق على توقيع الحجز، أي أن يكون التصرف قد تم بعد الحجز على السفينة، وإن كان في مناط التصرف لابد من التفرقة بين أن يكون التصرف وارد على عقار أو منقول، إلا أننا هنا بصدد حالة خاصة ذلك أن السفينة هي عبارة عن منقول<sup>3</sup>، إلا أنها تخضع هنا إلى أحكام العقار، وعليه فإن التصرف في السفينة يكون غير نافذا اعتبارا من تاريخ تسجيل الحجز.

ويهدف تقرير عدم النفاذ إلى حماية أشخاص معينين، وخاصة الدائنين الحاجزين وهم الدائنون الحاجزون ولو كانوا دائنين عاديين، وأصحاب الحقوق المقيدة والمشتركون في الحجز والمشتري بالمزاد إذا تحول الحجز إلى تنفيذي وتم بيع السفينة، أما فيما عدا هؤلاء الأشخاص فليس لأحد التمسك بعدم نفاذ التصرف في المال المحجوز<sup>4</sup>.

فالمال المحجوز يظل ملكا للمدين طول مدة الحجز، ومع ذلك لا يستطيع التصرف فيه على نحو يضر بحقوق الدائنين الحاجزين، لذلك فإن الحجز يحد من سلطة المالك، هذا التحديد يتمثل في عدم نفاذ التصرف، وتقييد حق الدائن في استعمال السفينة واستغلالها.

**الفرع الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للغير.**

1 - أنظر المادة 661 من ق.إ.م.إ.

2 - أحمد خليل، المرجع نفسه، ص 293.

3 - وهذا ما نصت عليه المادة 56 من قانون بحري جزائري.

4 - أحمد خليل، المرجع السابق، ص 298.

جاء القانون البحري الجزائري خال من أي نص يتعلق بأثر الحجز التحفظي على استمرار عقود عمل العاملين على ظهر السفينة<sup>1</sup>، إلا أننا نرى أن توقيع الحجز التحفظي عليها لا يؤثر على استمرار عمل طاقمها المتمثل في ربان السفينة وبحارتها، فهو مجرد إجراء وقائي لا أثر له على استمرارهم في وظائفهم، وعلى استمرار حقهم في الحصول على أجورهم بطريقة منتظمة طوال فترة الحجز، وأن هذه الأجور كغيرها من المصروفات اللازمة للسفينة المحجوزة يتحملها المالك المحجوز عليه وحده.

### المطلب الثالث: آثار الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة للميناء.

إن إجراءات الحجز التحفظي على السفن يبقى كغيره من الإجراءات المؤدية إلى إيقاف السفينة بالميناء، بغض النظر عن أسبابه أو الجهة التي أمرت باتخاذها، فإنها تلحق بالميناء الراسية فيه السفينة سلسلة من الآثار السلبية، حيث يعد الميناء عاملاً مهماً في النقل البحري، وتتم فيه جميع الأعمال المرتبطة به من رص البضائع والجر والإرشاد لكن تبقى مهمته استقبال السفن، ولاستقبالها في أي ميناء لا بد من وضع مجموعة من الإمكانيات المخصصة لذلك حتى تتمكن من الرسو في ظروف ممكنة، وبما أن الحجز التحفظي يمنع السفينة من الإبحار، فهذا يربط مجموعة من العراقيل على الميناء الذي تبقى فيه، ومن أهم هاته العراقيل تلك المتعلقة بسلامة الميناء، وهو ما سنتناوله في الفرع الأول وكذا العراقيل المرتبطة بالأنشطة المينائية وهو ما سنتناوله في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: آثار الحجز التحفظي للسفينة على سلامة الميناء<sup>2</sup>.

إن ازدياد عدد السفن المحجوز عليها قضائياً أو إدارياً<sup>3</sup> لأسباب مالية أو تنظيمية داخل الميناء، من شأنه أن يزيد من حدة مخاطر التصادم والاحتكاك والتلوث<sup>4</sup>، إضافة إلى الأخطار التي تنجر من حمولة السفينة الموجودة بالميناء خاصة تلك التي تحمل مواد خطيرة، وكذا تسرب الوقود أو الزيوت من السفينة نفسها، وبالتالي تجد

<sup>1</sup> - كما جاء القانون البحري الجزائري كذلك خال من أي نص يتعلق بأثر الحجز التنفيذي على استمرار عقود العاملين على ظهر السفينة، ومع ذلك نصت المادة 160 مكرر 7 منه على إلزامية أن يحتفظ مجهزها على متنها بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. وهذا عكس المشرع المصري الذي نص صراحة في المادة 77 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها، فلا يلتزم الراسي عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها."

<sup>2</sup> - اسندت المهام المتعلقة بسلامة الميناء إلى شرطة الميناء (الشرطة البحرية) التي تتكفل بضمان هذه السلامة وتكون المسؤولة عن الأمن فيه وذلك بموجب الصلاحيات المخولة لها والمرتبطة بتسيير الميناء واستغلاله.

<sup>3</sup> - ينبغي التفريق بين الحجز التحفظي على السفينة المتخذ من قبل السلطة القضائية، والحجز الإداري الذي تتخذه السلطات الإدارية لأسباب مالية أو أمنية أو جمركية أو صحية، فالأول إجراء قضائي بينما الثاني إجراء إداري.

<sup>4</sup> - يقصد بالتلوث أي تغيير ضار يطرأ على الصفات الطبيعية أو البيولوجية أو الكيميائية للبيئة، وبما أن المسطح المائي يمثل ثلاث أرباع مساحة الكرة الأرضية فإن حجم مشكل التلوث البحري يمثل ثلاث أضعافها على اليابسة.

مؤسسة الميناء التي ينفذ الحجز على مستواها الحجز مجبرة على تطهير هاته المواد وهي عملية في غاية التعقيد ومكلفة فحرصت إدارة الميناء على حماية بيئتها وصون مواردها من أخطار التلوث البحري.

وبالرغم من وجود بعض الحلول المنصوص عليها في القانون إلا أنها غير كافية ومثال ذلك ما جاء في المادة 63 من المرسوم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ والتي نصت على: "ينبغي أن تتوفر في السفن والآلات العائمة مهما كانت طبيعتها سواء كانت مستودعة أو كانت في انتظار مطول للتصليح أو لأي سبب آخر جميع الضمانات الضرورية للأمن والملاحة التي يقتضيها التشريع والتنظيم المعمول بهما".<sup>1</sup>

كما يمكن نقل السفينة من حوض لأخر عند اكتظاظ الميناء حيث تضطر السلطة المينائية من نقل السفينة المحجوزة وتخصيص مكان لها وهو ما نصت عليه المادة 938 ق.ب.ج بقولها: "يوهل ضباط الميناء، لأسباب الأمن أو الاستغلال، لأمر السفن التي تعرضت لحجز تحفظي قانوني، بالتحرك نحو مراكز أخرى على الرصيف أو نحو رحب الميناء أو القيام بالإجراء وذلك بالتشاور مع مصالح الشرطة البحرية"، فمهمة نقل السفينة الراسية في رصيف الميناء يتم في الميناء نفسه، ولا يمكن بأي حال من الأحوال إخراجها إلى ميناء آخر. كما يمكن للسلطات المعنية، عند الضرورة، أن تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة<sup>2</sup>، ولذلك فإن السلطة المينائية تتخذ الإجراءات الضرورية للحفاظ على سلامة الميناء والسير العادي لأنشطتها المعتادة<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: آثار الحجز التحفظي للسفينة على الأنشطة المينائية.

إن الموانئ البحرية مهياة لاستقبال السفن في أحسن الظروف، لكن هذه الوظيفة تعاق بسبب اللجوء المتكرر إلى منع السفينة من التحرك وإبقائها في الميناء، فبقائها لفترة طويلة تعيق بشكل كبير الحركة فيه خاصة إذا كان المنع بسبب الحجز التحفظي الذي يؤثر على سير الميناء، فتوقيف السفينة قد يتسبب في تأخير تمويل الشركات والصناعات، أو إلى عدم إمكانية تفريغ البضاعة المتواجدة على متن السفن.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 63 من المرسوم التنفيذي 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ، المؤرخ في جانفي 2002، جريدة رسمية عدد 39.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 160-8 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - Bamba ould Darman, La saisie conservatoire des navires en droit mauritanien, mémoire pour l'option du diplômées études approfondis en droit, Faculté de droit et science politiques, univerversité de Tunis, 1998, p289et 290.

بالإضافة إلى الآثار التي تتجر عن حجز السفينة تحفظيا المذكورة أعلاه، فإن السفينة المحجوزة في الميناء من طرف السلطات القضائية تعرقل بشكل كبير الاستغلال الطبيعي للميناء، إضافة إلى الخسائر التي تتكبدها السلطة المينائية ومصاريف نقل السفن المحجوزة من مكان لآخر، وبالرغم من أن المشرع قد جعل من مدة الحجز قصيرة الأجل إلا أنه نجد في بعض الأحيان أن الحجز يمتد إلى مدة أطول، وفي هذه الوضعية فإنه يؤدي إلى زيادة الخسائر المالية المترتبة عن ذلك، خاصة أن السفينة غير مستغلة، وهنا يطرح السؤال التالي: هل الضغط الناجم عن حجز السفينة لمدة أكثر من المدة المحددة قانونا يؤدي إلى التعويض؟.

فكون السفينة ملزمة بمغادرة الميناء فور انتهاء عملية التفريغ، بل بنهاية المدة المسموح لها، فإذا زادت مدة التفريغ عن الحد المسموح به فإن السلطة المينائية لها حق تقاضي مقابل الاستغلال المستمر للمكان الذي تتواجد به السفينة.

أما ما تعلق بدفع التعويض فإنه يقع على المستفيد من حجز السفينة<sup>1</sup>، أي الدائن الحاجز ويعتبر هذا التعويض دين امتياز.

---

<sup>1</sup> - Bambaould Darman, Op.cit,p 891.

## خلاصة

نستنتج من دراستنا للفصل الثاني المتعلق بإجراءات حجز التحفظي على السفينة والآثار المترتبة عنه أنها إجراءات مرنة وسهلة، وتعتبر هي نفسها تقريبا إجراءات حجز التحفظي على المنقول إذ بالرغم من أن السفينة منقول ذو طبيعة خاصة إلا أن أحكام حجز التحفظي تكاد تكون أحكام حجز التحفظي على المنقول، وهذه المرونة في الإجراءات جاءت بعد تعديل قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

حيث لا يتم حجز التحفظي على السفينة إلا بعد أن يطالب الدائن بدين بحري، من المحكمة المختصة الأمر بتوقيع حجز التحفظي على سفينة مدينه لضمان استيفاء حقه، وبعد صدور الأمر بالحجز من رئيس المحكمة المختصة تبدأ مرحلة توقيع الحجز، وذلك من خلال تحرير محضر الحجز من طرف المحضر القضائي بناء على طلب الدائن، بعد ذلك يتم تبليغ هذا المحضر إلى المدين المحجوز عليه، ثم إعلان المحضر عن طريق تسليم نسخة منه إلى الريان وإلى السلطات المينائية، بعدها يتم تسجيل هذا الحجز في سجل السفن.

وإذا وقع الحجز التحفظي على السفينة فمن النادر أن تستكمل الإجراءات إلى أن تباع السفينة بالمزاد العلني ويحصل الحاجز على حقه من حصيلة البيع، إذ أن هذه الإجراءات تحمي المدين من جهة حيث يعطيه القانون إمكانية رفع الحجز على السفينة متى قدم ضمانا كافيا للوفاء بالدين، و هذا ما يحصل كثيرا في الواقع العملي حيث أن الحجز التحفظي التي تقام على السفينة لا تدوم طويلا، فسرعان ما يقوم المحجوز عليه بطلب رفع الحجز، ويقدم ضمانات كافية للوفاء بدينه خشية تحول الحجز التحفظي إلى تنفيذي ويخسر سفينته، وكذلك تحمي الدائن من جهة حيث تعطي له إمكانية تثبيت الحجز على السفينة حتى يكون له سند قوي ليطالب بحقه.

وكون الهدف من توقيع الحجز التحفظي على السفينة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، بدءا بمنع السفينة من مغادرة ميناء حتى لا يفقد الدائن ضمانه عند مغادرتها خشية عدم عودتها أصلا، وهذا يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها، كما أن الحجز التحفظي يفيد حق المدين في التصرف فيها، كما توجد آثار أخرى ثانوية يرتبها هذا الحجز سواء على الميناء الذي تم فيه الحجز، أو على النشاطات المينائية.

# الخصائمه

## الخاتمة

بعد دراستنا لموضوع الحجز التحفظي على السفن على الصعيدين الدولي والداخلي، رأينا بأن أحكام القانون البحري الجزائري جاءت متوافقة مع الإتفاقيتين الدوليتين، بروكسل 1952 جنيف 1999 المتعلقتين بالحجز التحفظي على السفن، كما أن تعديل القانون البحري بموجب القانون 10-04 كان نتيجة مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف 1999.

مع الإشارة إلى أن المشرع أدرج فقط بعض مواد هذه الاتفاقية في القانون البحري وهي المواد الخاصة بالحجز بهدف حل المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج الآتية:

اتفاقية جنيف 1999 جاءت أكثر وضوحا مقارنة باتفاقية بروكسل 1952، وذلك بتوسيعها لقائمة الديون البحرية في مادتها الأولى عن طريق إضافة مجموعة من الديون البحرية الجديدة وما تجدر الإشارة إليه أن انضمام الجزائر إلى اتفاقية جنيف أمر إيجابي غير أن هناك بعض المواد تضر بالمجهز كالمادة الخامسة التي نصت على تعدد الحجز وتكراره والذي ليس في صالح الأسطول التجاري الجزائري، لأنه من السهل حجز أي سفينة تجارية جزائرية في الموانئ الأجنبية على أساس أن كل السفن تابعة لمجهز واحد.

قام المشرع الجزائري بتدقيق تعريف الحجز التحفظي على السفينة فبعد أن كان يعرفه في المادة 150 ق. ب قبل التعديل بأنه: "يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري"، أصبح يعرفه في المادة 150 المعدلة بأنه: "توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري".

جعل المشرع قائمة الديون وارد على سبيل الحصر بينما كانت قبل التعديل واردة على سبيل المثال.

أصبح استدعاء السلطة المينائية إلزامي في كل طلبات الحجز على السفن وذلك بموجب المادة 152 فقرة 2 تحت طائلة عدم قبول الطلب.

إعطاء القاضي إمكانية استدعاء الإدارة البحرية المحلية بموجب المادة 152 فقرة 3 إذا كانت هناك حاجة لذلك.

إعطاء الحق لإدارة الميناء في طلب إستصدار أمر لرفع الحجز إذا ما رأت ضرورة لذلك، وبالتالي تمكينها من مواصلة نشاطها واستغلال أرصفتها.

تبليغ الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة البحرية المحلية، وريان السفينة وعند الاقتضاء إلى الممثلة القنصلية التي ترفع السفينة علمها وفقا للمادة 152 ف4 ق.ب.ج.

إلزام طالب الحجز بتقديم ضمان لا يقل عن 10% من قيمة الدين كشرط لقبول طلبه وهو ما نصت عليه المادة 152 مكرر، ففرض هذه الكلفة من شأنه الحد من الحجز التعسفية التي تسبب في أضرار كبيرة سواء للمدين المحجوز عليه أو على الميناء.

إلزام الحاجز الذي ليس له موطن في الجزائر باختيار موطن لدى وكيل السفينة أو محام يتلقى فيه التبليغات قصد تفادي لتماطل في الإجراءات.

تعيين حارس للسفينة المحجوزة من قبل الجهة القضائية المختصة في حالة غياب الطاقم على متنها قصد ضمان أمنها وذلك على نفقة المدين، فغالبا ما يغيب طاقم السفينة المحجوزة عنها فتتعرض السلع والبضائع للتلغ، لذلك نص القانون الجديد على ضرورة تعيين حارس للسفينة من قبل الجهة القضائية المختصة قصد ضمان أمنها.

يتضح لنا من خلال كلما تعرضنا له في موضوع هذا البحث أن القانون 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري جاء بحلول ناجعة بالنسبة لبعض المسائل التي يطرحها الحجز التحفظي على السفينة، كفرض كفالة على الدائن طالب الحجز الذي يعتبر إجراء هام جدا للحد من ظاهرة الحجز الكيدية، واستدعاء الإدارة البحرية من طرف القضاء لاستشارتها لتبدي رأيها حول قبول أو رفض الحجز لأنها أدري بحالة السفينة إذا يمكن أن تكون قديمة وبالتالي تجهزها برفض تقديم الكفالة فتصبح متروكة.

لكن مع هذا تبقى غير كافية، حيث يؤخذ على المشرع البحري ما يلي:

الكثير من الإجراءات غير منصوص عليها في القانون البحري مما أدى بنا للرجوع للقواعد العامة في أغلب الأحيان وهذا يتعارض مع خصوصية السفينة باعتبارها مال منقول ذو قيمة اقتصادية كبيرة مما يستدعي وضع إجراءات خاصة بها.

المشرع الجزائري صادق على كل من اتفاقية جنيف وكذا اتفاقية بروكسل ومع ذلك في كثير من الأحيان لم يأخذ بأحكامها ومضامينها.

الموانئ لا تزال تعاني من عدة مشاكل والتي جاءت نتيجة لعدم مراعاة خصوصيات النشاط البحري التجاري.

ضرورة وضع نص في القانون البحري الجزائري ينظم سلطة المدين في التصرف في السفينة المحجوزة أثناء فترة الحجز بما يناسب طبيعتها، لأن هناك بعض التشريعات لا تمنع المدين من التصرف في السفينة، وهناك أخرى تقيد هذا الحق ونحن اعتمدنا على أحكام الحجز التحفظي على المنقول وذكرنا أن هذه السلطة مقيدة.

يجب على المشرع الجزائري تخفيض مهلة العشرون يوما المتعلقة بالإلزام بالدفع نظرا لطولها والمنصوص عليها في القانون البحري حيث وبالرغم من أن قانون الإجراءات المدنية والإدارية قد خفضها إلى 15 يوما إلا أنها تظل طويلة مقارنة مع بعض التشريعات التي تجعلها 24 ساعة فقط، وذلك حتى لا تسمح للمدين بتهريب سفينته وضياع ضمان الدائن.

تحديد مدة الحجز على مستوى الميناء وذلك لتفادي المكوث الطويل للسفينة في الميناء، فالملاحظ أن الدور الإستقبالي للموانئ يؤثر على الاستغلال التقني والتجاري لها، لذلك فالعديد من الدول تحاول التخفيف من هذه النتائج عن طريق تشريع داخلي مناسب.

تحديد مهلة التبليغ المنصوص عليه في المادة 160 ف2 من القانون 10-04 باعتبار أن المادة نصت على ضرورة التبليغ في مهلة ثلاثة (03) أيام دون تحديد بداية سريان هذه المهلة.

وفي الأخير نقول أن القانون 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري عالج جانب مهم من الجوانب التي يثيرها موضوع الحجز إلا أنه لم يأت بحلول نهائية لكل المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية وأهمها مشكل الاكتظاظ بسبب المكوث المطول للسفن فيها.

# الملحق رقم 01

## CERTIFICAT INTERNATIONAL DE JAUGEAGE DES NAVIRES (1969)

No. DPO06113

Délicré en vertu des dispositions de la  
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES  
au nom de la

### REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

pour lequel la Convention est entrée en vigueur le 18 July 1982

par le BUREAU VERITAS

Nom du navire	Numéro ou lettres signalétiques	Port d'attache	Date*
<b>RAS EL-MA</b> Registre BV : 09179E IMO n° : 9407639	<b>7TCS</b>	<b>ARZEW</b>	<b>28-01-2004</b>

\* Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est trouvé dans un état d'avancement équivalent (article 2,6)).

### DIMENSIONS PRINCIPALES

Longueur (article 2,8))	Largeur (règle 2,3))	Creux sur quille au milieu du navire jusqu'au pont supérieur (règle 2,2))
<b>28,03 m</b>	<b>9,40 m</b>	<b>4,80 m</b>

### JAUGE DU NAVIRE

JAUGE BRUTE .....	<b>309</b>
JAUGE NETTE .....	<b>92</b>

IL EST CERTIFIÉ que les jauges du navire ont été calculées conformément aux dispositions de la Convention Internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

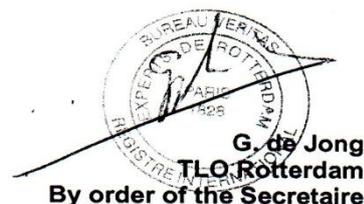
Délicré à Rotterdam le 4 Octobre 2006

Je soussigné certifie être dûment habilité par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

BUREAU VERITAS



IZA



## الملحق رقم 02

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



باسم الشعب

الوزير المكلف بالملاحة البحرية يصرح بجزارة الباخرة

.....**راس الماء**.....

التي تحمل المميزات الموجودة في الخلف مملوكة من طرف...

.....**مؤسسة ميناء ارزو**.....

.....**07 شارع العربي تبسي ص ب 46 ارزو**.....

إثباتا لذلك فإن هذا العقد يسمح للباخرة ..... **راس الماء** .....

بأن ترفع العلم الجزائري وتمتع بالحقوق والامتيازات التي يحددها القانون

الجزائري

رزا المكي  
مدير البحرية التجارية



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



ACTE DE NATIONALITE ALGERIENNE

AU NOM DU PEUPLE

Le Ministre chargé de la Marine Marchande déclare, **Algérianisé**, le navire

.....**RAS EL MA**.....

Présentant les caractéristiques au verso, appartenant à .....

.....**ENTREPRISE PORTUAIRE D'ARZEW**.....

.....**07Rue Larbi Tebessi B.P 46 Arzew**.....

de quoi, le présent acte confère au navire... **RAS EL MA**.....

Le droit d'arborer le **Pavillon Algérien** et de jouir des droits et privilèges

s'y rattachent.

ALGER



18 FEV 2007



CHANTIERS NAVALS DAMEN GORINCHEM

**CERTIFICAT DE CONSTRUCTION  
ORIGINAL**

Nous soussignés, DAMEN SHIPYARDS, Avelingen West 20, Boîte Postale 1, 4200 AA Gorinchem, Pays-Bas, déclarons par le présent certificat, que nous avons construit sur nos chantiers navals à Gorinchem, Pays-Bas, en 2006 par ordre et pour le compte de:

Entreprise Portuaire d'Arzew  
7 rue Larbi Tebessi (B.P. 46)  
31200 Arzew  
Algérie

Un	Remorqueur en acier
Type	Damen ASD Tug 3110
Numéro de construction	511726
Nom	RAS EL-MA
Classification	Bureau Veritas
Notation	I ✕ Hull ✕ MACH Tug Unrestricted Navigation AUT UMS Fire Fighting Ship E – Water Spraying
Longueur hors-tout	30.82 m
Largeur hors-tout	10.20 m
Creux latéral	4.80 m
Tonnage brut	309 gt
Tonnage net	92 nt
Propulsion	Deux hélices à quatre pales, sous tuyères orientables à 360°
Type de moteurs	MAK 8M20
Numéros de série	BB 31027 TB 31026

CHAMBRE DE COMMERCE: 8377  
CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY  
FOR RIVIERENLAND

DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM:



DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM

Industrieterrein Avelingen West 20 ■ info@damen.nl  
P.O. Box 1 ■ 4200 AA Gorinchem ■ The Netherlands

C. Boudesteijn

CHANTIERS NAVALS DAMEN GORINCHEM

Membre DAMEN SHIPYARDS GROUP



Industrieterrein Avelingen West 20  
4202 MS Gorinchem

B.P. 1  
4200 AA Gorinchem  
Pays-Bas

téléphone +31 (0) 183 63 99 11  
téléfax +31 (0) 183 63 21 89

info@damen.nl  
www.damen.nl

# الملحق رقم 04



**BUREAU  
VERITAS**

REGISTRE INTERNATIONAL DE CLASSIFICATION DE NAVIRES,

FONDE EN 1828.

INTERNATIONAL REGISTER FOR CLASSIFICATION OF SHIPS,  
ESTABLISHED 1828.

**CERTIFICAT DE CLASSIFICATION  
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION  
N° RTD0/JUG/20061218200748**

**NOM DU NAVIRE : RAS EL MA**

*Name of Ship*

**Register N° : 09179E**

*Register No*

**Armateur : Entreprise Portuaire d'Arzew**

*Owners*

**Pavillon : ALGERIA**

*Flag*

**Port d'immatriculation : ARZEW**

*Port of Registry*

Nous soussignés certifions que le navire désigné ci-dessus a été inscrit au Registre avec les symboles de classification et mentions suivantes. *This is to certify that the above named ship has been entered in the Register Book with the classification symbols and notations :*

**⊠ HULL • MACH • AUT-UMS  
Tug / Fire fighting E  
Unrestricted navigation**

Ce certificat délivré dans le cadre des Conditions Générales de la Division Marine du Bureau Veritas, est valable jusqu'au  
*This certificate, issued within the scope of Bureau Veritas Marine Division General Conditions, is valid until*

**20 Décembre 2011**

A / At Rotterdam , le / on 20 Décembre 2006

Par délégation du Secrétaire

By Order of the Secretary

D.A. Overkleef / H.H. Spilker



**Ce certificat perd sa validité si les annexes indiquées ne sont pas jointes. Les conditions d'utilisation sont indiquées en page 2/2. *This certificate is invalid without the annexes listed. Conditions of use are given on page 2/2.***

Toute personne qui n'est pas partie au contrat aux termes duquel ce document est délivré ne pourra engager la responsabilité du Bureau Veritas pour les inexactitudes ou omissions qui pourraient y être relevées ainsi que pour les erreurs de jugement, fautes ou négligences commises par le personnel de la Société ou par ses agents dans l'établissement de ce document et dans l'exécution des interventions qu'il comporte.

## الملحق رقم 05

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET  
POPULAIRE  
MARINE MARCHANDE  
STATION MARITIME PRINCIPALE D'ARZEW  
N° : 08 / 2007/B.INSP.C/SMP ARZEW

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
الملاحة البحرية التجارية  
المحطة البحرية الرئيسية بأرزيو  
رقم. 2007/ لم ت ت لم ب ر آرزيو



## PERMIS DE NAVIGATION

Ordonnance n° :76-80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée par la Loi n° :98-05 du 25 Juin 1998 Portant  
Code Maritime.

Vu la demande présentée le : **17 février 2007.**

Par : **L'Entreprise Portuaire d'Arzew- Département Remorquage.**

A l'effet d'obtenir un permis de navigation pour son navire, d'une jauge brute  
De : **309 tonnes.**

Vu l'article : **189** de l'ordonnance précitée,

Vu le procès verbal de visite en date du : **19 février 2007.**

De la commission instituée par l'article : **235/ 241** de la même Ordonnance.

Il est délivré au navire : **Remorqueur: « RAS EL MA » OR 6021** un permis de navigation ; **Valable pour la navigation a proximité du littoral (N.P.L).**

Le présent permis doit être restitué au premier port ou fonctionne la commission de visite prévue à l'article : **235** de l'ordonnance lorsque : trois cent soixante cinq jours (365) se sont écoulés depuis le : **19 FEVRIER 2007**

Date de la dernière visite, sauf prorogation ou suspension dans les cas visés aux articles : **251** et **252** de l'ordonnance.

Fait à Arzew le : **19 février 2007.**  
**POUR L'AUTORITE MARITIME.**

مفتدك قسدة

# الملحق رقم 06

DIRECTION REMORQUAGE  
DEPARTEMENT ARMEMENT

## BON DE DEBARQUEMENT

N°CASE DU ROLE (3)

Inscrit à:  
N°:

NOM et PRENOM:.....

Né le:.....

DOMICILE (4):.....

NAVIRE	PORT et N° ARMT (2)	GENRE DE MOUVT.	FONCT.	CATEG.	EMBARQUEMENT		DEBARQUEMENT		PORT ET N° D'EMBARQUEMENT
					DATE	LIEU	DATE	LIEU	

MOTIF DE DEBARQUEMENT.....JOURS.....

- 1 - A remettre à l'Inspection Maritime.
- 2 - Indiquer OUI ou NON.
- 3 - Indication à porter par les Services de l'Inscription Maritime.
- 4 - A porter si le domicile a changé depuis l'EMBARQUEMENT.

- a) En un seul exemplaire au Port d'Armement.
- b) En deux exemplaires dans un Port d'Escale.

Bord, le:.....20.....

.....le.....20.....

LE CAPITAINE

L'ADMINISTRATEUR DE L'INSCRIPTION MARITIME

DIRECTION REMORQUAGE  
DEPARTEMENT ARMEMENT

## BON D'EMBARQUEMENT

N°CASE DU ROLE (2)

Inscrit à:  
N°:

NOM et PRENOM:.....

Né le:.....A.....BREVET (2).....

DOMICILE :.....

SITUATION DE FAMILLE:.....Nbre D'ENFANTS:.....

DELEGATION MONTANT:.....D.A A REGLER A:.....

NAVIRE	PORT et N° ARMT (2)	GENRE DE MOUVT.	FONCT.	CATEG.	EMBARQUEMENT			
					DATE	LIEU	FORFAITAIRES	REELS

- 1 - A remettre à l'Inspection Maritime.
- 2 - Indication à porter par les Services de l'Inscription Maritime.

- a) En un seul exemplaire au Port d'Armement.
- b) En deux exemplaires dans un Port d'Escale.

Bord, le:.....20.....

.....le.....20.....

LE CAPITAINE

L'ADMINISTRATEUR DE L'INSCRIPTION MARITIME

## الملحق رقم 07

الاستاذ/

محام معتمد لدى المحكمة العليا  
محكمة سكيكدة

عريضة لاجل حجز تحفظي

(المادة 646 من ق ا م ا و 152 من ق ب ج)

لفائدة/ شركة ذات المسؤولية المحدودة الكائن مقرها بعنابة  
الممثلة بمديرها السيد/

مختار كمثل لاقامتها مكتب محاميهما الاستاذ/محام معتمد لدى المحكمة العليا

ضد/ الباخره: جنسيتها ملطية الممثلة بقاندها جنسيته تركية, الراسية بميناء سكيكدة.

عسى المحكمة المحترمة

حيث ان المدعي عليها مدينة للعارضة بمبلغ وقدره د ج مايقابلدولار امريكي  
حيث ان هذا المبلغ المدانة به المدعى عليها ثابت من خلال الوثائق المرفقة  
حيث ان المدعية ومن اجل المحافظة على حقوقها فانها تلتمس من السيد الرئيس الامر بضرب حجز  
تحفظي على الباخرة الراسية بميناء سكيكدة.

امر/

نحن/ رئيس محكمة سكيكدة

بعد لاطلاع على العريضة والاسباب الواردة بها

بعد الاطلاع على المادة 646 ق ا م ا و 152 ق ب ج

نامر باجراء الحجز التحفظي على الباخرة ذات الجنسية المالطية الراسية بميناء سكيكدة.

## الملحق رقم 08

### إعلان مالك السفينة بمحضر الحجز وتكليفه

إنه في يوم.....

بناء على طلب السيد.....المقيم.....ومحله المختار مكتب  
الأستاذ.....المحامي.

أنا.....المحضر بمحكمة..... انتقلت في تاريخه إلى حيث  
إقامة السيد.....المقيم.....متخاطبا معه.

وأعلنته بصورة من محضر الحجز المسطر أعلاه والموقع بتاريخ.....  
على السفينة المعروفة باسم.....والمملوكة للسيد.....والمسجلة  
بميناء.....والمربوطة حاليا بميناء.....وكلفته الحضور أمام  
محكمة.....التجارية.....الدائرة.....أو أمام السيد الأستاذ قاضي  
البيوع بمحكمة.....التجارية الكائن مقرها  
بجهة.....بجلستها التي ستعقد علنا بمشيئة الله ابتداء من الساعة الثامنة  
والنصف صباحا يوم.....الموافق ل.....لسماعه الحكم ببيع السفينة  
الموضحة المعالم بمحضر الحجز المشار إليه وإلزامه المصاريف ومقابل الأتعاب.

## الملحق رقم 09

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

المكتب العمومي للتنفيذ

للاستاذ/

محضر قضائي لدى محكمة عنابة

مقره/

محضر حجز تحفظي على سفينة وتبليغه

نحن الموقع ادناه الاستاذ/ محضر قضائي لدى محكمة عنابة والكاين مقره ب

بطلب من الشركة الجزائرية والكاين مقرها

الجزائرية للتأمينات والكاين مقرها

في حقها الاستاذ/محام لدالمحكمة العليا والكاين مقره بوعملا بنصوص المواد 646 و647 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية والمادة 150 من القانون البحري والمضمن التصريح بتوقيع الحجز التحفظي لصالح الطالبان المبيينان اسمهما اعلاه ضد السفينة الراسية حاليا بميناء عنابة والمثلة من طرف ربانها

نحن الموقع اسفلة الاستاذ/ محضر قضائي لدى محكمة عنابة والكاين مقره ب

انتقلنا الى ميناء عنابة اين توجد مرسات السفينة حيث قمنا بضرب حجز تحفظي على السفينة السالفة الذكر وقد اخطرنا ربان السفينة.

-ابرزنا له صفتنا واخبرناه بموضوع المهمة التي جننا من اجلها ثم شرعنا في حجزها تحفظيا و وضعها تحت يد العدالة السفينة المنوهه اعلاه كما اسندنا حراستها لفاندها المذكور اعلاه الذي بزمته وتحت طائلة العقوبة المنصوص عليها قانونا

- وبعد أن ابلغنا وسلمنا نسخة من هذا المحضر الى

ربان السفينة مخاطبين

مسؤل قبطنة الميناء مخاطبين

محافظ شرطة الحدود بميناء عنابة مخاطبين

مسؤل ادارة الجمارك مخاطبين

مسؤل حركة الشواطئ مخاطبين

واثباتالكل ما تقدم حررنا المحضر الحالي الذي بلغنا وتركنا نسخة منه للمصالح المذكوره اعلاه في اليوم والشهر والسنة المذكورين اعلاه.

## قائمة المصادر والمراجع

أولاً- باللغة العربية.

1- النصوص القانونية.

أ- الاتفاقيات الدولية.

1- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن والموقعة بتاريخ 10 ماي 1952.

2- اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن والموقعة بتاريخ 12 مارس 1999.

ب- القوانين.

1- القانون رقم 98-10، مؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 47، مؤرخة في 27 يونيو 1998.

2- القانون 07-05، المؤرخ في 13 مايو 2007 يعدل ويتم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني، ج ر العدد 31، سنة 2007.

3- القانون 08-09، مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية 21، مؤرخة في 23/04/2008.

4- القانون 10-04، مؤرخ في 15 غشت 2010، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 46، مؤرخة في 18/08/2010.

ج- الأوامر.

1- الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 29، مؤرخة في 10 أبريل 1977.

د- المراسيم.

1- المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 8 جوان 1964، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ 10-05-1952، ج ر رقم 18، سنة 1964.

2- المرسوم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ، المؤرخ في جانفي 2002، جريدة رسمية عدد 39 .

3- المرسوم رقم 03-474 المؤرخ في 06-12-2003 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12-03-1999، ج ر رقم 77، سنة 2003.

4- المرسوم رقم 11-246 المؤرخ في 08 شعبان 1432 الموافق لـ 10 يوليو 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل 29 نوفمبر 1969 و بروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، جريدة رسمية عدد 45.

#### ثانيا: المؤلفات العامة والمتخصصة.

- 1- أحمد خليل، أصول التنفيذ الجبري، دون طبعة، الدار الجامعية، لبنان، دون سنة النشر.
- 2- العربي الشحط عبد القادر ونبيل صقر، طرق التنفيذ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
- 3- إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010.
- 4- بريارة عبد الرحمن، طرق التنفيذ في المسائل المدنية، منشورات البغدادي، الجزائر، 2002.
- 5- بريارة عبد الرحمن، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الطبعة الثانية، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009.
- 6- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 7- زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1988.
- 8- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.

- 9- طلعت محمد دويدار، طرق التنفيذ القضائي، منشأة المعارف، مصر، 1994.
- 10- طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- 11- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة، الأردن، 2011.
- 12- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2008.
- 13- عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 14- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، دون سنة النشر.
- 15- عبد الرحيم بحار، الحجز التحفظي على السفينة في القانون المغربي، المغرب، 2010.
- 16- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول، الجزء السابع، العقود الواردة على العمل المقاولة والوكالة والوديعة والحراسة، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، دون سنة النشر.
- 17- عفيف شمس الدين، المصنف في قضايا التنفيذ، مؤسسة على سعد، لبنان، 1996.
- 18- علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.
- 19- عمار بومرزاق، المبسط في طرق التنفيذ، مطبعة الشهاب، الجزائر، دون سنة النشر.
- 20- كمال حمدي، القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 21- لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- 22- محمود السيد عمر التحيوي، إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1999.
- 23- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- 24- محمد رضوان حميدات، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
- 25- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2005.
- 26- محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- 27- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010.

28- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للنشر، مصر، دون سنة النشر.

29- مورييس نخلة وروحي البعلكي وصلاح مطر، القاموس القانوني الثلاثي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002.

30- نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2008.

31- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 1993.

32- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.

33- هشام فضلى، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2002.

#### ثالثا: المقالات.

1- بدوي علي، "الحجز التحفظي في التشريع الجزائري"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، لسنة 1996، طبع الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 1996.

2- بهجت عبد الله قايد، "الحجز التحفظي على السفن"، دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد 58، مصر.

3- مجبر محمد، "الحجز على السفن"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، لسنة 2010، المؤسسة الوطنية للاتصال والنشر والإشهار، الجزائر، 2010.

4- محمد بن عمار، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، دون دار وبلد النشر، لسنة 1993.

5- محمد نور عبد الهادي شحاتة، "الحجز التحفظي على السفن"، مجلة الأحكام، مطبعة جامعة القاهرة، المجلد العاشر، مصر، 1998.

6- مدحت حافظ إبراهيم، "الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر"، مجلة هيئة قضايا الدولة، السنة 40، العدد الأول، مصر، 1996.

#### رابعا: المجالات.

1- المجلة القضائية، عدد الثاني، وزارة العدل، الجزائر، 1998.

2- المجلة القضائية، العدد الأول، وزارة العدل، الجزائر، 2010.

#### خامسا: الرسائل الجامعية.

1- حمه مرامرية، الحجز التنفيذي، أطروحة دكتوراه، شعبة القانون الخاص، جامعة باجي مختار-عنابة-  
2008-2009.

2- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون أعمال،  
جامعة وهران، 2011-2012.

3- حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر،  
1996.

4- بن عميرة وسيلة وجلاد فريدة، الحجز على السفينة، مذكرة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة،  
فرع قانون بحري، الدفعة الثانية، المدرسة العليا للقضاء، دون سنة المناقشة.

#### سادسا- المواقع الإلكترونية الرئيسية المرتبطة بالأطروحة.

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

2- <http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>

3- [www.joradp.dz](http://www.joradp.dz)

#### سابع: باللغة الفرنسية.

##### 1-Ouvrages.

- 1- Bamba ould Darman, La saisie conservatoire des navires en droit mauritanien ,mémoire pour l'option du diplômés études approfondis en droit, Faculté de droit et science politiques, univerersité de Tunis,1998.
- 2- François cintero, L'immobilisation du navire dans les ports maritimes, DEA sciences juridiques de la mer.
- 3- Jean-Pierre Beurier, Droits Maritimes, Deuxieme edition, Dalloz,

## **2-revues et périodiques.**

1- Du Pontavic," revue trimestrielle de droit commercial", 2 trimestres, 1991.

## فهرس محتويات

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
06	الفصل الأول: ماهية الحجز التحفظي على السفينة..
07	المبحث الأول: مفهوم الحجز التحفظي على السفينة.
07	المطلب الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة.
07	الفرع الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة وفقا للتشريع الجزائري.
09	الفرع الثاني: تعريف الحجز التحفظي على السفن وفقا للاتفاقيات الدولية.
09	المطلب الثاني: الأساس القانوني للحجز التحفظي على السفينة.
10	الفرع الأول: وفقا للتشريعات الوطنية.
11	الفرع الثاني: وفقا للاتفاقيات الدولية.
12	المطلب الثالث: أهمية الحجز التحفظي على السفينة.
12	الفرع الأول: ضمان حقوق الدائن.
14	الفرع الثاني: حث المدين على الوفاء بالتزامه.
15	المبحث الثاني: شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة.
15	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالسفينة محل الحجز.
15	الفرع الأول: تعريف السفينة محل الحجز وخصائصها.
15	أولا: تعريف السفينة.
21	ثانيا: خصائص السفينة.
25	ثالثا: الطبيعة القانونية للسفينة.
27	الفرع الثاني: السفن التي يجوز الحجز عليها.
27	أولا: سفن المدين.
28	ثانيا: السفن المستأجرة.
29	ثالثا: السفن المتأهبة للسفر.
30	الفرع الثالث: السفن التي لا يجوز الحجز عليها.

31	أولاً: السفن الحربية والعامه والمخصصة للخدمة العامة.
33	ثانياً: السفن الأجنبية.
33	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بالدين محل الحجز.
33	الفرع الأول: طبيعة الدين.
35	الفرع الثاني: مشتملات الدين.
38	الفرع الثالث: الشروط العامة للحجز على السفن.
39	أولاً: شرط تحقيق الوجود.
40	ثانياً: شرط حلول الأداء.
40	المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بأطراف الحجز.
40	الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالدائن الحاجز.
41	الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالمدين المحجوز عليه.
44	<b>الفصل الثاني: إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة وآثاره.</b>
45	المبحث الأول: إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة.
45	المطلب الأول: صدور الأمر بالحجز.
45	الفرع الأول: طبيعة الأمر بالحجز.
48	الفرع الثاني: الاختصاص بإصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة.
50	المطلب الثاني: توقيع الحجز التحفظي على السفينة.
50	الفرع الأول: تحرير محضر الحجز وتبليغه.
52	الفرع الثاني: تثبيت الحجز.
55	المطلب الثالث: منازعات الحجز التحفظية على السفينة.
56	الفرع الأول: التظلم من الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة.
56	الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي بناء على تقديم كفالة.
61	الفرع الثالث: الحجز التعسفي على السفينة.
62	المبحث الثاني: الآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

63	المطلب الأول: آثاره بالنسبة للسفينة محل الحجز .
63	الفرع أول: منع السفينة من المغادرة.
64	أولاً: إجراءات إيقاف السفينة.
64	ثانياً: وضعية السفينة بعد إيقافها.
65	الفرع الثاني: تعيين حارس قضائي على السفينة.
66	أولاً: المقصود بالحراسة.
66	ثانياً: تعيين حارس للسفينة المحجوزة.
67	المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز والغير .
68	الفرع الأول: آثار الحجز التحفظي بالنسبة لطرفي الحجز .
68	أولاً: تقييد حق المدين في استعمال السفينة.
68	ثانياً: تقييد حق المدين في استغلال سفينته.
69	ثالثاً: تقييد سلطة المدين في لتصرف في السفينة المحجوزة.
72	الفرع الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للغير .
72	المطلب الثالث: آثار الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة للميناء .
73	الفرع الأول: آثار الحجز التحفظي للسفينة على سلامة الميناء .
74	الفرع الثاني: آثار الحجز التحفظي للسفينة على الأنشطة المينائية .
77	الخاتمة
80	الملاحق
89	قائمة المصادر والمراجع
94	فهرس المحتويات

## **Abstract:**

The provisional seizure of the vessel is its arrest.that is to say prevent it from navigating under a restraining order issued by a competent judicial authority .

The creditor can not afford to enter the ship of his debtor.His claims are to be maritime debts by restriction in each treaty in Brussels,1952,and Geneva,1999 as well as the Algerian maritime law citing reasons of maritime claims,for example,and which are now,after its amendment by 10-04 law of 15/08/2010,cited in casses of restriction.And in addition to the conditions relating to the claims because of the restriction ,there are conditions attached to the ship instead of the restriction.

Therefore, the ship must be part of the ship subject to restriction. This restriction shall not apply to national pavilions which provid a public servis.

As regards the proceedings that the debtor must implement, it is the same as described in the cod of Civil and Administrativ procedure or 1952 Bbrussels and 1999 Geneva's treaties, which modified theprocdures for restricting national legislation.Given that maritime law whiche does not provide for specific rules, we apply the general rules in this regard.

10-04 law of 15/08/2010 added the obligation to pay a deposit equal to 10% of the value of the debt required in order to accept the debtor's request, as he has to seize the port authority for all seizure requests.

Arrest applies to the seized ship if its judgment takes place at the port of entry to his or her lifting its finding. The seizure also affects the actions of theowner who will reverberate during the seizure.

The precautionary seizure of the vessel affects the port of seizure in terms of its commercial and also safety operation.

## Résumé

La saisie conservatoire du navire c'est son arrêt ; c'est-à-dire l'impossibilité de naviguer en vertu d'une ordonnance sur requête délivrée par l'autorité judiciaire compétente.

Le créancier ne peut se permettre de saisir le navire de son débiteur. Ses créances doivent être des dettes maritimes par voie de restriction dans chacun des conventions de Bruxelles, 1952 et Genève, 1999, ainsi que le droit maritime Algérien qui cite les motifs des créances maritimes, par exemple, et qui sont devenus, après sa modification par loi 10-04 du 15-08-2010, cités dans les cas de restriction. Et, en plus des conditions liées aux créances en raison de la restriction, il y a des conditions afférentes au navire l'objet de la saisie.

S'agissant des procédures que le débiteur doit mettre en œuvre, ce sont les mêmes que celles décrites dans le code de Procédure Civile et Administrative ou les convention de Bruxelles 1952 et Gnève 1999 qui ont modifié les procédures de restriction de la législation nationale. Etant donné que le droit maritime ne prévoit pas de règles spéciales, nous appliquons les règles générales à 10% environ de la valeur de la dette exigée peut accepter la demande du débiteur, comme il doit saisir l'autorité portuaire pour toutes les requête de saisie.

Le créancier peut lever la saisie sur son navire par versement, caution ou une garantie suffisante.

La saisie conservatoire s'applique au navire saisi si son arrêt a lieu sur le port de sa saisie jusqu'à sa levée ou sa durant la période de saisie.

La saisie conservatoire du navire se répercute sur le port de saisie du point de vue de son exploitation commerciale et également sécuritaire.

Les mots clés :

Saisie conservatoire, navire, créance maritime, convention de Bruxelles 1952, convention de Genève 1999, La loi 10-04, créancier, débiteur.

## الملخص:

إن الحجز التحفظي على السفينة هو إيقافها ومنعها من السفر بموجب أمر على عريضة صادر من الجهة القضائية المختصة.

وليتمكن الدائن من توقيع الحجز على سفينة مدينه، يجب أن يكون دينه من الديون البحرية الواردة على سبيل الحصر في كل من معاهدتي بروكسل 1952، وجنيف 1999 وكذا الواردة في القانون البحري الجزائري والذي كان يورد هاته الأسباب على سبيل المثال ثم أصبح بعد تعديله بموجب القانون 10-04 يوردها على سبيل الحصر.

وبالإضافة إلى الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز، هناك شروط تتعلق بالسفينة محل الحجز إذ يجب أن تكون السفينة من السفن التي يجوز الحجز عليها، فلا يجوز الحجز على السفن الحكومية التي تقوم بخدمة عامة الوطنية منها والأجنبية.

إن هاته الشروط وحدها لا تكفي للحجز على السفينة تحفظيا بل لابد من توافر الشروط العامة حتى يصح الحجز عليها.

أما فيما يخص الإجراءات المتبعة للحجز فإن معاهدتي بروكسل لسنة 1952 وكذا معاهدة جنيف لسنة 1999 أحالتا ذلك للقانون الداخلي، وبما أن القانون البحري الجزائري لم ينص على قواعد خاصة فإننا نطبق القواعد العامة في هذا الخصوص.

وقد أضاف القانون 10-04 وجوب دفع كفالة تقدر ب 10 % من قيمة الدين المطالب به لقبول طلب المدين، كما يجب استدعاء السلطة المينائية في جميع طلبات الحجز.

يرتب الحجز التحفظي على السفينة آثار على السفينة المحجوزة في حد ذاتها، حيث يتم توقيفها إلى غاية رفع الحجز أو تثبيته، كما تمتد آثاره على تصرفات المدين المالك أثناء فترة الحجز. إن الحجز على السفن لا تقتصر آثاره على السفينة المحجوزة فحسب بل تمتد هاته الآثار إلى الميناء الحجز حيث يؤثر الحجز على استغلاله وأمنه.



