

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



ملكية السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف
د/ مريم بوغازي

من إعداد الطالب:
- قدوس رابح

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/ أحلام نطور	أستاذ مساعد	رئيسا
د/ مريم بوغازي	أستاذ محاضر	مشرفا
د/ كوثر قنطار	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة سبتمبر 2023

إهداء

وشكر

إهداء

إلى أصحاب الفضل في تعليمي
إلى كل من كان لي سندا في دراستي الجامعية وكان لي عوناً
في انجاز هذا البحث
إلى عائلتي الكريمة التي صبرت معي كما كل مرة لأجل إتمام دراساتي
في الجامعة
إلى أساتذتي الأجلاء عرفانا وتقديرا
إلى كل الزملاء في مشواري الدراسي وأخص بالذكر دفعة
قانون النشاطات البحرية والمينائية
دفعة 2022-2023
إلى كل من ساعدني من زملائي في العمل
لأواصل دراستي
إلى هؤلاء جميعاً أهدي عملي المتواضع

رابح قدوس

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم الرحيم، والحمد لله رب العالمين الذي منحنا القوة وساعدنا على إنهاء هذا البحث والخروج به بهذه الصورة وإيماناً بمبدأ أنه لا يشكر الله من لا يشكر الناس، فإننا نتوجه بالشكر الجزيل للأستاذة المشرفة الدكتورة مريم بوغازي على مساعدتها لي في إنجاز هذه المذكرة، وكان لها دوراً عظيماً من خلال تعليماتها ونقدها البناء ودعمها الأكاديمي

كما نتوجه بالشكر لأعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه المذكرة وملاحظاتهم القيمة لإثراء هذا العمل المتواضع، فجزاهم الله عنا خير الجزاء

كما نتوجه بالشكر لكل من ساعدنا على إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد في كتابة هذه المذكرة بكل ما لديهم من معلومات وبيانات ساعدتنا أو نصائح وجهتنا لكل ما هو صواب جعلها الله في ميزان حسناتهم

إلى كل أساتذة قسم الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 سكيكدة على الذين سهروا على تكويننا منذ التحاقنا بمقاعد الدراسة جعلها الله في ميزان حسناتهم

رابح قدوس

مقدمة

السفينة كسائر الأموال يمكن أن تكون محلا للتصرفات القانونية، وأن ترد عليها كافة الحقوق العينية الأصلية والتبعية، ومن تلك الحقوق حق الملكية الذي يتم اكتسابه من طرق متعددة بعضها يخضع للقواعد العامة الواردة في القانون المدني¹ وكالتملك عن طريق الارث أو الهبة أو الوصية، وبعضها خاص بالسفن فقط وهو ما جاء ذكره في القانون البحري الجزائري.²

ويعتبر حق ملكية السفينة من الحقوق العينية الاصلية والذي يخول لمالكها كافة السلطات الممكنة على السفينة، فيحق له استعمالها واستخدامها بما يتفق مع طبيعة السفينة بغية الحصول على منافعها بطريقة مباشرة أو استغلالها أو التصرف فيها والمالك وحده الذي يستطيع التصرف في السفينة من خلال التصرفات القانونية، والمتمثلة في نقل حق الملكية الى شخص اخر أو ترتيب حق عيني مثل رهن السفينة.

تتجلى أهمية هذه الدراسة في كون السفينة هي عصب النقل البحري للبضائع والمسافرين الذي يساهم بقسط كبير في المبادلات التجارية الدولية، فنظرا لانفراد السفينة بخصائص تميزها عن باقي الأموال فان اكتساب ملكيتها يتميز ببعض الخصوصية والتي تناولتها تشريعات في الهيئات الدولية والتشريعات الداخلية للدول التي تلعب التجارة دورا هاما في اقتصادها، وهذا ما أحد به المشرع الجزائري باعتبار السفينة الأداة الفعالة والهامة في تطوير وتنمية التجارة وبعد اكتساب ملكية السفن من طرف الدولة امرا ضروريا لتدعيم الاقتصاد الوطني من جهة ولتعزيز الاسطول البحري والذي يضيف هيبية وقوة للدولة من جهة أخرى.

¹ - القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الموافق لـ 25 ربيع الثاني 1428، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية رقم 31 الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007 الموافق لـ 25 ربيع الثاني 1428.

² - القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 غشت 2010، الموافق لـ 05 رمضان 1431، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18 اوت 2010 الموافق لـ 08 رمضان 1431.

أما من الناحية القانونية فتعتبر ملكية السفينة حق عيني أصلي لا يمكن ان تكتسب عن طريق الحيازة او التقادم، وهذا راجع لطبيعتها القانونية³، فقد خصها المشرع الجزائري بمواد ضمن القانون البحري الجزائري في القسم الثالث الخاص بالحقوق العينية عن السفينة والفقرة الأولى الخاصة بملكية السفينة والتي وضح بها طرق وصور اكتسابها. باعتبار ملكية السفينة حق عيني أصلي، تنتج عنه اثار قانونية والمتمثلة في حق المالك في التصرف القانوني في السفينة من خلال بيعها او انشاء حق عيني تبقي عليها من خلال رهنها.

يرجع اختيار هذا الموضوع لأسباب موضوعية وأخرى ذاتية، فالأسباب الموضوعية تتمثل في كون موضوع الدراسة من المواضيع القانونية، بحيث يتناول مسألتين أساسيتين هما السفينة وحق الملكية، خاصة في ظللتزايد الاعتماد على السفينة في عمليات نقل البحري للبضائع بين الدول، بالإضافة إلى أن موضوع ملكية السفينة كغيره من المواضيع يثير العديد من الإشكالات القانونية المترتبة عن القيمة الاقتصادية للسفينة وطبيعتها الخاصة.

بالنسبة للأسباب الذاتية فهي نابعة من رغبتنا في دراسة مثل هذه المواضيع لما تكتسبه من أهمية في تخصصنا المتعلق بقانون النشاطات البحرية والمينائية، بالإضافة إلى طبيعة عملنا على مستوى الحدود البحرية مما يحتم علينا بالضرورة الاحتكاك مع الشركات الوطنية المالكة للسفن الجزائرية.

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على الأحكام المنظمة لموضوع ملكية السفينة وتحديد المركز القانوني لمالكها، من خلال تسليط الضوء على النصوص القانونية الواردة في التقنين البحري وما تضمنته أيضا المعاهدات الدولية منها معاهدة بروكسل وكذا القوانين المقارنة على غرار القانون المصري في المسائل التي لم يضع لها المشرع نصا قانونيا.

³- أمينة بورطال، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص109.

فيما يتعلق بالصعوبات التي واجهتنا في إعداد هذا البحث فهي تنحصر في نقص المراجع التي تناولت موضوع ملكية السفينة في التشريع الجزائري، وذلك راجع الى أن أهم وسيلة لاكتساب ملكية وهي البناء غير متوفرة ببلادنا بسبب غياب مصانع أو منشآت متخصصة في بناء السفن، إضافة إلى أن الدراسات تناولته في جزئيات غير مفصلة، فضلا عن غياب الدراسات والتطبيقات المتعلقة بملكية الدولة للسفينة رغم الإشكالات التي يطرحها، كل ذلك انعكس على عناصر الخطة وتوازنها.

تعد السفن من الأموال ذات الأهمية الحيوية نظرا لقيمتها الاقتصادية ودورها في المبادلات التجارية الدولية وتنمية الاقتصاد الوطني، وهو ما يفرض تنظيمها بقواعد قانونية تتلاءم مع طبيعتها الخاصة، التي انعكست على الحقوق المتعلقة بها وعلى رأسها حق الملكية وما يترتب على التمتع به من آثار، وهذا ما يطرح الإشكالية التالية: **ماهي الأحكام**

القانونية المنظمة لملكية السفينة في التشريع الجزائري؟

تتفرع عن هذه الإشكالية جملة من الأسئلة الفرعية أهمها:

- ما هي طرق وشروط اكتساب ملكية السفينة؟

- ما هي الآثار القانونية المترتبة عن ملكية السفينة؟

لدراسة هذا الموضوع تم الاعتماد على **المنهج التحليلي**، الذي يعتبر المنهج الغالب وهذا من خلال تحليلنا لمختلف نصوص القانون البحري الجزائري المتعلقة بالموضوع.

للإجابة عن الإشكالية المطروحة تمت معالجة موضوع البحث من خلال خط ثنائية قسمت إلى فصلين، خصص الفصل الأول لدراسة اكتساب ملكية السفينة في القانون الجزائري، من خلال التعرف على طرق اكتساب ملكية السفينة (المبحث الأول) وصور اكتسابها (المبحث الثاني) أما الفصل الثاني فقد تناول الآثار القانونية المترتبة عن اكتساب ملكية السفينة، حيث تم التطرق من خلاله إلى حق التصرف في السفينة (المبحث الأول) ومسؤولية مالك السفينة (المبحث الثاني).

الفصل الأول

الفصل الأول: اكتساب ملكية السفينة في التشريع الجزائري

يرتكز نشاط الملاحة البحرية على السفينة كعنصر من عناصر الثروة البحرية، والسفينة بوصفها مال، تصلح لكي تكون محلا للملكية، بحيث يمكن للأشخاص سواء الطبيعيين أو الاعتباريين تملك السفن، كما أنها لا تخضع لفكرة التقادم المكتسب، باعتبارها منقول ذو طبيعة خاصة، وهناك عدة طرق لاكتساب ملكيتها والتي تطرقت لها القواعد العامة في القانون المدني الجزائري كالميراث والوصية¹، كما حصر المشرع البحري الجزائري طرق اكتساب ملكية السفينة سواء بالطرق الأصلية أو المنشئة مثل البناء أو بطرق ناقلة عن مالك سابق كما هو الحال في الشراء (المبحث الأول).

لقد مرت صناعة السفن منذ بدايتها وحتى وقتنا الحاضر بمراحل مختلفة خضعت خلالها لتطور تكنولوجي كبير، و لاشك أن مثل هذا التطور وما استتبعه من زيادة القيمة الاقتصادية للسفينة كان له بالغ الأثر على الصور التي اتخذتها السفينة على مر العصور، فقديمًا كانت السفينة من حيث طريقة بنائها وأبعادها تتلاءم مع حاجات ومتطلبات ذلك العصر، لهذا لم تتعد قيمتها آنذاك مقدرة الفرد المالية²، ومع اتساع حركة الملاحة البحرية استدعت الحاجة لبناء سفن أكبر حجما وأكثر حمولة بتكلفة مرتفعة لا يتحملها المالك الفرد³، نتيجة لذلك ظهرت صور جديدة لملكية السفينة أهمها الملكية الشائعة وملكية الدولة للسفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: طرق اكتساب ملكية السفينة في التشريع الجزائري

تتعدد طرق اكتساب ملكية السفينة، إضافة إلى أسباب الملكية طبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني، إذ لا تختلف السفينة عن سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، تخضع ملكية السفينة لأحكام استثنائية تم التطرق إليها في القانون البحري الجزائري، والتي حصرها المشرع الجزائري في ملكية السفينة، عن طريق الشراء (المطلب الأول) وملكية السفينة عن طريق البناء (المطلب الثاني).

¹ - أمينة بورطال، المرجع السابق، ص 109.

² - محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 115.

³ - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1975، ص 46.

المطلب الأول: شراء السفينة كسبب لاكتساب الملكية

إن أهم سبب لكسب ملكية السفينة في التشريع الجزائري هو الشراء، الذي يخضع للأحكام العامة في عقد البيع، والأحكام الخاصة بالأموال المنقولة باعتبار السفينة مال منقول، وعليه سنتطرق من خلال هذا المطلب لمفهوم عقد شراء السفينة (الفرع الأول) والآثار القانونية المترتبة عن هذا العقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم عقد شراء السفينة

سنتناول تعريف عقد شراء السفينة (أولا) وأركانه (ثانيا).

أولا: تعريف عقد شراء السفينة

سيتم التطرق إلى التعريف القانوني لعقد شراء السفينة، والتعريف الفقهي.

1- التعريف القانوني

لم يتطرق المشرع الجزائري البحري لتعريف عقد شراء السفينة، لذلك سيتم تعريفه طبقا لتعريف عقد الشراء الوارد في القواعد العامة، وعليه يمكن تعريف عقد شراء السفينة حسب ما نصت عليه المادة 351 من القانون المدني الجزائري بأنه نقل ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي ونلاحظ كذلك بأن المشرع أورد عبارة "أو حقا ماليا آخر"،¹ وهذا معناه أن الشراء لا يقتصر فقط على حق الملكية، بل يشمل أيضا بيع الحقوق العينية من غير الملكية أي بيع حق الانتفاع والارتفاق.²

2- التعريف الفقهي

هو عقد يقصد به طرفاه أن يلتزم أحدهما وهو البائع بأن ينقل ملكية شيء أو حقا ماليا آخر مقابل التزام الطرف الثاني وهو المشتري بثمن نقدي، كما عرف كذلك بأنه عقد ملزم للجانبين إذ هو يلزم البائع بأن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا ماليا آخر ويلتزم المشتري بأن يدفع للبائع مقابلا لذلك ثمنا نقديا، وهذا التعريف يبدو قريبا من تعريف المشرع الجزائري في المادة 351 من القانون المدني الجزائري.³

¹- زكريا سرايش، الموجز في شرح قواعد البيع، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2017، ص14.

²- المرجع نفسه، ص14.

³- محمد حسنين، عقد البيع في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الرابعة، 2005، ص09.

كما يعد عقد شراء السفينة عملا تجاريا، حسب ما أكده المشرع التجاري الجزائري في نص المادة 02 الفقرة 15 من القانون التجاري الجزائري¹: "يعد عملا تجاريا حسب موضوعه ... كل مقاوله لصنع أو ثراء أو بيع أو إعادة بيع السفن للملاحة البحرية"، وعليه فإن عقد شراء السفن يتسم بالطابع التجاري مما يجعله عقدا تجاريا في حالة شراء السفينة بهدف القيام بنشاط تجاري أو إعادة البيع، وعليه يعد شراء السفينة عملا تجاريا بالنسبة للبائع والمشتري ولا يعد عملا تجاريا إذا كان عقد شراء السفينة من أجل نشاط خارج النطاق التجاري كشراء سفينة من أجل النزهة².

ثانيا: أركان عقد شراء السفينة

يقوم عقد شراء السفينة على مجموعة من الأركان والتي تتمثل في أركان موضوعية وأركان شكلية.

1- الأركان الموضوعية

يجب أن تتوافر في عقد شراء السفينة، كغيره من العقود الأخرى، مجموعة من الأركان الموضوعية والتي تتمثل في الرضا، المحل والسبب.

أ- الرضا

الرضا هو أن يتلاقى الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين مع القبول الصادر من المتعاقد الآخر، مع اشتراط تطابقهما على ذات العقد وعلى المسائل الجوهرية التي اتفق عليها المتعاقدين³.

كما يجب أن يكون الرضا خاليا من عيوب الإرادة وهذا ما نصت عليه المادة 59 من القانون المدني الجزائري: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير على إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

¹ - القانون رقم 15-20، المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، الموافق لـ 18 ربيع الأول 1437، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية رقم 71 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015 الموافق لـ 18 ربيع الأول 1431.

² - أمينة بورطال، المرجع السابق، ص 116.

³ - زكريا سرياش، المرجع السابق، ص 23.

ب-المحل

يتمثل محل عقد الشراء في كل سفينة بالمعنى المحدد وتشمل ملحقاتها وتوابعها إلا إذا اتفق المتعاقدان على غير ذلك¹، وعليه فإن خصوصية محل الشراء يتطلب التطرق إلى مفهوم السفينة وملحقاتها.

ب-1- مفهوم السفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي يتم بواسطتها الملاحة البحرية ولتحديد مفهوم السفينة لابد من التطرق لتعريفها، وتحديد طبيعتها القانونية.

ب-1-1- تعريف السفينة

عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة بأنها: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

من خلال نص هذه المادة تبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي الى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية والالواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات ابعاد كبيرة، كمنصات التنقيب او الحفر و المحطات و المصانع العائمة، مما يثير التساؤل حول ما اذا كانت سفينة ام لا²، ومن جهة أخرى فان إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن دون غيرها، ومن هنا لا اعتبار المنشأة العامة سفينة لابد من توافر الشروط التالية:³

- ان تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي ان صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما انها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو

¹- محمد بوراس ومحمود سمير الشراوي، المبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2021، ص87.

²- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الطلي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005، ص32.

³- وسيلة أربوط، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداء للملاحة البحرية"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد7، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 359.

قامت بملاحة نهرية، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثنائية من ذلك فان هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة.

- لا بد ان تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها، فالعديد من منشآت الملاحة الداخلية كالقاطرات النهريّة تتشابه مع السفن من حيث بنائها ويمكن ان تؤدي خدمات في النهر والبحر أيضا، ومن هنا يبرز تخصيص المنشأة للملاحة البحرية كميّار محدد للسفينة، والمقصود بتخصيص المنشأة العائمة للملاحة البحرية الذي يترتب عليه ادراجها في عداد السفن، ليس ذلك الذي قصده المالك أو الباني من بنائها وإنما التخصيص الفعلي للملاحة البحرية، والاصل ان المنشأة بتمام بنائها و اعدادها او تخصيصها للملاحة البحرية يصدق عليها وصف السفينة، اما اذا قامت المنشأة او خصصت ابتداء بالملاحة النهريّة هنا ينتفي وصف السفينة على المنشأة.

- وتكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد ان تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة.

من خلال نص المادة السالفة الذكر يتضح بان السفينة تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة على هذا الأساس لا يمكن أن تعتبر سفينة الجسم الذي يتحرك في عمق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو والبحر معا مثل الطائرات الشراعية، كما أن صفة الآلة العائمة لا تكفي وحدها لاعتبارها سفينة، فلا بد أن تقوم الآلة العائمة أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادي فإنها تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت علاقة داخلية مرة واحدة او عدة مرات لا اتصال بينها وعلى النقيض إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية استثنائية، فإن هذا لا يرفع منه وصف المركب ولا يضيف عليه وصف السفينة¹.

¹ - كميّلة أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص ص 191-192.

ب-1-2-1-2-الطبيعة القانونية للسفينة

تطرق المشرع الجزائري حول الطبيعة القانونية للسفينة فاعتبرها مال منقول تسري عليها أحكام المنقول، كما شبهها بالعقار وبالتالي تخضع لبعض الإجراءات التي تخضع لها العقارات¹.

ب-1-2-1-1- السفينة مال منقول

تنص المادة 56 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة..." وبالرجوع أيضا للمادة 683 من القانون المدني الجزائري في تعريفها للمنقول والعقار نصت على ما يلي: "كل شيء مستقر يجيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله من دون تلف فهو عقار، وما عدا ذلك من شيء فهو منقول".

فالسفينة في مفهوم هذين النصين هي مال منقول لأنها ليست مستقرة أو ثابتة إذ هي تجوب البحار وأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان إلى آخر، على ذلك وجوب خضوعها لأحكام القانون المدني الجزائري والمتعلقة بالمنقول².

ب-1-2-2- خضوع السفينة لبعض أحكام العقار

السفينة وإن كانت منقولا لا تسري عليها كل أحكام المنقولات، حيث تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار³، فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية، كما أنها تخضع لبعض الإجراءات التي يخضع لها العقار⁴. فإذا كانت القاعدة أن انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي فإن حال السفينة لا تتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به لدى الغير⁵، كما نجد أيضا أن السفينة ترهن رهنا ربما كالعقار ويتم شهر هذا الرهن بقيده في سجل السفن وهذا ما نصت عليه المادة 56 الفقرة 03 من القانون البحري الجزائري⁶.

¹ - كميله اعراب، المرجع السابق، ص192.

² - محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010، ص22.

³ - حدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص06.

⁴ - كميله أعراب، المرجع السابق، ص193.

⁵ - محمود شحات، المرجع السابق، ص 22.

⁶ - تنص المادة 565 الفقرة 03 من القانون البحري الجزائري على "ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن".

خلاصة القول يمكن اعتبار أن السفينة مال منقول لكنها لا تخضع لكل أحكام المنقول، وهي ليست عقار لكنها تخضع لأهم إجراءات التي يخضع لها العقار، وبالتالي تعتبر السفينة منقول ذو طبيعة خاصة¹.

ب-02-ملحقات السفينة

للسفينة توابع أصلية وتوابع إضافية، فالتوابع الأصلية تتمثل في أجهزة الرادار، وأجهزة الكهرباء، أجهزة تسخين المياه والسلاسل وكل ما تحتاجه السفينة لدخول البحر، أما التوابع الأخرى التي تضاف إليها عند تجهيزها فهي تختلف باختلاف الملاحة المراد القيام بها وتعتبر هذه التوابع تابعة لهيكل السفينة².

وهذا ما أكدته المادة 52 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها "تصبح توابع السفينة بما في تلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

وعليه يمكن القول إنه لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها لذلك تشملها التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع، والرهن، والتأمين دون الحاجة إلى نص خاص، ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن الأصل، ومن هذه الناحية تعتبر السفينة وملحقاتها وحدة قانونية تشبه المحل التجاري لحد كبير³.

ج-السبب

إن ركن السبب في عقد شراء السفينة تنطبق بشأنه القواعد المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري، حيث نصت المادة 97 منه على أنه: "إذا لزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا".

من خلال نص المادة السالفة الذكر يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي، حيث يقوم الدليل على ما يخالف ذلك، فغذا قام الدليل على صورية السبب فعلى

¹- كميلا اعراب، المرجع السابق، ص194.

²- محمد الصغير دحماني، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة محمد بن أحمد وهران 02، 2018، ص 65. منشورة على الرابط الالكتروني:

<https://bucket.theses-algerie.com/files/repositories-dz/1524532551637692.pdf>

³- وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص360.

من يدعي الالتزام سببا آخر مشروعا أن يثبت ما يدعيه وعليه يقدم ركن السبب على شرطين ألا وهما أن يكون موجودا ومشروعا¹.

حيث وجود السبب هو الغاية التي يقصد المتعاقد الحصول عليها، وفي العقود الملزمة للجانبين يكون سبب التزام كل من المتعاقدين هو تنفيذ التزام المتعاقد الآخر، ففي عقد شراء السفينة يكون التزام البائع بنقل ملكية السفينة هو ارتقاب الحصول على الثمن من المشتري وسبب التزام المشتري بدفع الثمن هو ارتقاب الحصول على ملكية السفينة من البائع ولذلك التزام كل من البائع والمشتري مرتبط بالآخر، بحيث إذا تخلف التزام أحدهما عند الاتفاق فلا ينشأ التزام الآخر وبالتالي لا يوجد عقد شراء².

كما يقوم السبب على شرط مشروعيتها، حيث ينصرف الدافع أو الباعث الذي دفع الملتزم إلى أن يترتب الالتزام في ذمته فإن كان الباعث للمتعاقدين معا باعثا غير مشروع كان عقد شراء السفينة باطلا بطلانا مطلقا³، كافتناء سفينة لغرض التهريب أو أية مصلحة غير مشروعة أو ممنوعة قانونا.

2- الأركان الشكلية

تتضمن الأركان الشكلية لعقد شراء السفينة كل من الكتابة والتسجيل في سجل السفن لدى السلطات البحرية المختصة.

أ- الكتابة

يعتبر عقد شراء السفينة من العقود التي تلتزم شرط الكتابة وليس شرط اتفاق إرادتين المالك والمشتري، فشرط الكتابة في عقد شراء السفينة شرط أساسي وإلا اعتبر العقد باطلا باعتباره من العقود الشكلية⁴.

حيث أن المشرع البحري الجزائري اشترط الرسمية في عقد شراء السفينة واعتبرها ركنا رئيسيا لانعقاد العقد ويترتب عن تخلفها بطلان العقد⁵، وهذا ما نصت عليه المادة 49 من

¹- محمد حسنين، المرجع السابق، ص76.

²- المرجع نفسه، ص76.

³- المرجع نفسه، ص77.

⁴- أنظر المادة 49 من القانون البحري الجزائري.

⁵- أمينة بورطال، المرجع السابق، ص119.

القانون البحري الجزائري: "عن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها الزاما في سجل السفينة".

ويتضمن عقد شراء السفينة مجموعة من البيانات الضرورية والتي تتمثل فيما يلي¹:

- اسم السفينة.
- بيان التسجيل ورقم تسجيل السفينة.
- الخدمة المخصصة لها -نقل البضائع-نوع الملاحة.
- حمولتها الصافية وحمولتها الإجمالية.
- الحد الأقصى لعدد الركاب ورجال الخدمة الذين يمكن ان يسافروا على ظهرها.
- طراز نظام الآلات الميكانيكية وقوتها البيانية أو الفعلية مقدرة بالحصان وعدد الدورات في كل دقيقة والسرعة وطول الرحلة وعدد الأسطوانات في كل مجموعة وكل قطر منها.
- بيانات عامة بشأن الجهاز الميكانيكي، أن هذه السفينة تم إنشائها بتاريخ وقد تم بنائها بميناء كما تم تحديد علامات خطوط شحنها.
- وتقيد الكتابة الرسمية طرفي العقد في ترتيب أثر محدود وهو انتقال الملكية لمعرفة الطرف الذي يتحمل تبعه الهلاك بحيث تقع على المشتري فور تحرير العقد، أما بالنسبة للغير فلا يمكن الاحتجاج بهذه الملكية إلا بالتسجيل².

ب-التسجيل

يجب على المتعاقدين إفراغ العقد في قالب رسمي حيث ينجم عنه قيد التصرف أو الحق الناتج عنه في تسجيل السفينة، بحيث يكون قيد السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطات الإدارية المختصة³.

¹- مقابلة أجريت مع ساعد بوكرفة، متصرف إداري في الشؤون البحرية بالمحطة البحرية لحراس السواحل سكيكدة، بتاريخ 2023/05/24.

²- محمد الصغير دحماني، المرجع السابق، ص179.

³- المادة 34 من القانون البحري الجزائري.

إذ لا يترتب الكتابة الرسمية أي أثر في مواجهة الغير حتى يحتج بالبيع في مواجهته لابد من اجراء عملية تسجيل البيع ويعتبر التسجيل طريقة لشهر الحقوق العينية التي ترد على السفينة ليس له مثل بالنسبة للمنقولات الأخرى التي تلعب فيها الحيازة دورا إظهاريا ولم يستثني المشرع من هذا الإجراء أية سفينة مهما كان نوع الملاحة التي تقوم بها، حيث لا يقتصر أثر التسجيل على جعل البيع نافدا في حق الغير عن طريق شهره فحسب وإنما هو أيضا وسيلة في يد الدولة لبسط رقابتها وإشرافها على السفن وللتحقق من استوائها لشروط الجنسية المنصوص عليها في القانون البحري ومدى تقيدها بالالتزامات التي تفرضها عليها في نواحي متعددة كالسلامة والأمن والصحة¹.

الفرع الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن شراء السفينة

إذا تم عقد شراء السفينة بالطريقة الصحيحة ومستوفيا لجميع الأركان الموضوعية والشكلية، وجب على المتعاقدين تنفيذ الالتزامات التي تقع على عاتقهم ومنه سنتطرق على التزامات البائع (أولا) والتزامات المشتري (ثانيا).

أولا: التزامات البائع

ان الأثر الرئيسي والجوهري لعقد شراء السفينة هو نقل الملكية فالأصل وفقا للقواعد العامة أن الملكية في المنقول المعين بالذات تنتقل بمجرد إبرام العقد، وبغير حاجة إلى اتخاذ أي إجراء آخر،² فالتزام البائع بنقل ملكية السفينة معناه القيام بما هو لازم لنقل الحق المبيع بالإضافة إلى امتناعه على كل ما يجعل نقل هذا الحق عسيرا أو مستحيلا³.

ومضمون الالتزام بنقل ملكية السفينة هو قيام البائع بتقديم الوثائق اللازمة لشهر عقد

البيع⁴.

¹- محمد الصغير دحماني، المرجع السابق، ص179.

²- محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص115.

³- المادة 361 من القانون المدني الجزائري.

⁴- زكريا سرايش، المرجع السابق، ص57.

إضافة إلى ذلك يلتزم البائع بتسليم السفينة في الميعاد المتفق عليه وبالحالة التي كانت عليها وقت التعاقد، ويشمل التسليم ملحقات السفينة كلها أو بعضها بحسب الاتفاق¹، كما يلتزم البائع أيضا بضمان التعرض والاستحقاق وكذلك ضمان العيوب الخفية².

ثانياً: التزامات المشتري

يعتبر عقد شراء السفينة عقد معاوضة حيث تترتب في ذمة المشتري التزامات تقابل التزامات البائع، حيث يعتبر الالتزام الرئيسي بالنسبة للمشتري هو الوفاء بثمن السفينة³. إضافة إلى مصاريف البيع أو تكاليف بيع السفينة، وهي تكاليف إبرام العقد وما ارتبط به من مبالغ مثل أتعاب الموثق وحقوق التسجيل، كل ذلك ما لم يوجد اتفاق مختلف مسبق بين الطرفين، وهو المعمول به في عقود البيع وهذا ما نصت عليه المادة 389 من القانون الجزائري "يستحق المشتري انتفاع وإيراد الشيء المبيع، كما يتحمل تكاليفه من يوم انعقاد البيع، هذا ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضيان بخلاف ذلك"⁴.

كما يلتزم المشتري بتسلم السفينة، ومنطقياً يكون مكان وزمان التسلم عادة هو نفسه مكان وزمان التسليم فإذا لم يوجد اتفاق أو عرف يحدد زمان ومكان التسليم فإن التسليم يكون في موطن البائع⁵، ويكون في المكان التي توجد فيه السفينة وقت البيع باعتبارها شيئاً محدداً بالذات⁶.

المطلب الثاني: ملكية السفينة عن طريق البناء

يعتبر بناء السفينة أحد أهم الطرق لاكتساب ملكيتها، إلا أن القانون البحري الجزائري لم يتضمن أحكاماً خاصة بعقد بناء السفينة، تاركا ذلك للقواعد العامة، ولإحاطة بالأحكام التي تنظم عقد البناء وجب تحديد مفهوم عقد بناء السفينة (الفرع الأول) وصوره (الفرع الثاني) وكذا الآثار المترتبة عن هذا العقد (الفرع الثالث).

¹ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 114.

² - العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 104.

³ - تنص المادة 387 قانون المدني الجزائري على: "يدفع الثمن من مكان تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بغير ذلك".

⁴ - زكريا سرايش، المرجع السابق، ص 85.

⁵ - المرجع نفسه، ص 86.

⁶ - المادة 394 من القانون المدني الجزائري.

الفرع الأول: مفهوم عقد بناء السفينة

لتحديد مفهوم عقد بناء السفينة يجب التطرق الى التعريف القانوني والفقهي للعقد (أولاً)، مروراً بأركانه المكونة له والمتمثلة في الأركان الموضوعية والشكلية (ثانياً)، وصولاً بتحديد الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة (ثالثاً).

أولاً: تعريف عقد بناء السفينة

سننتظر الى تعريف عقد بناء السفينة إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي.

2-التعريف الاصطلاحي

لتحديد التعريف الاصطلاحي لعقد البناء السفينة يجب التطرق للتعريف القانوني والفقهي.

أ-التعريف القانوني لعقد بناء السفينة

لم يتطرق المشرع الجزائري إلى تعريف عقد بناء السفينة ولم ينظمه بأحكام خاصة، غير أنه بالرجوع للأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري في عقود العمل والمقاول، يمكن تعريف عقد بناء السفينة بأنه عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يضع شيئاً أو يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به للمتعاقد الآخر¹.

يستنتج من هذا التعريف أن طرفاً عقد المقاوله هما كل من المقاول الذي يؤدي عملاً لصالح الطرف الثاني ممثلاً في رب العمل الذي يتعهد بدوره بدفع مقابل عن ذلك العمل²، لكن المشرع الجزائري من خلال هذه الصياغة لم يحدد أو يتطرق لكافة عناصره في تعريفه على وجود طرفين يقومان بعمل يتقاضيان اجر على ذلك، لكن الفرق بين العقدتين يتمثل في تبعية العامل لرب العمل في عقد العمل بينما في عقد المقاوله، فالمقاول مستقل بصفة تامة عن رب العمل.

¹- المادة 549 من القانون المدني الجزائري.

²عبد الرزاق حسين ياسين، المسؤولية الخاصة بالمهندس المعماري ومقاول البناء، دار الفكر العربي، الإسكندرية، مصر، 1987، ص64.

ب-التعريف الفقهي لعقد بناء السفينة

هو عقد يتعهد طرفيه بصنع شيء أو أداء عمل لحساب الطرف الآخر لقاء اجر ومستقل عن ارادته واشرافه.¹

كما عرف بأنه عقد يكلف بمقتضاه أحد الأشخاص المقاول بان يصنع له شيئاً او يؤدي عملاً في استقلال كامل ودون ان يخضع لرقابته او اشرافه وذلك مقابل اجر.²

يتضح من خلال التعاريف السالفة الذكر حتى وان اختلفت في العبارة والأسلوب الا انها تتفق في مجملها على ان المقاوله تتمتع بخاصية أساسية تكمن في ان المقاول يقوم بالعمل الذي عهد اليه في استقلال تام دون تبعية لصاحب العمل، اذ ان الالتزام الرئيسي في عقد بناء السفينة هو الالتزام بعمل وتحقيق نتيجة.³

مما سبق ذكره يمكن تعريف بناء السفينة بانه عملية تجميع بعض المنقولات المتفرقة والمتمثلة في الهيكل الخارجي والمحرك ومختلف اللواحق، لتشكل وحدة قانونية متكاملة تسمى السفينة، ترد عليها عدة تصرفات قانونية.⁴

ثانياً: أركان عقد بناء السفينة

عقد بناء السفينة كغيره من العقود الأخرى يتطلب لتكوينه مجموعة من الأركان الموضوعية والشكلية.

1-الأركان الموضوعية

يقوم عقد بناء السفينة على جملة من الأركان الموضوعية المتمثلة في الرضا والمحل.

¹- عبد الرزاق حسين ياسين، المرجع السابق، ص64.

²- نسيم شخب، "التكييف الفقهي لعقد المقاوله"، في: مجلة الدراسات الإسلامية، العدد الثالث، المركز الجامعي عين تيموشنت، الجزائر، 2013، ص 255.

³- المرجع نفسه، ص 255.

⁴- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص110.

أ-الرضا

يعد الرضا ركنا أساسيا في انعقاد عقد بناء السفينة لذا لا بد من توافر الرضا لدى الطرفين¹، حيث يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين². ويتمثل طرفي عقد بناء السفينة في كل من طالب البناء والشركات المتخصصة في بناء السفن، بغرض بناء سفينة وفقا للمواصفات التي يريدها، وهي الصورة الغالبة حاليا، وتتولى شركات الإشراف الدولي على السفن مراقبة عملية البناء ومدى مطابقتها للمواصفات القانونية والعالمية لذلك، حيث يوجد شركات كبرى متخصصة في هذا المجال تمتلك من الخبرة الفنية ومن الأموال ما يؤهلها بناء السفن ومن أهم هذه الشركات:³

-شركة *CHIN SHIPBUILDING INDUSTRY CORPORATION* وشركة *HYEONDAE*
 -شركة *JUNGGONGEOP.JUSIK HOESA*، والشركات العالمية المصرية للإصلاح وبناء السفن، شركة بناء السفن المتحدة، مجمع الملك سلمان العالمي للصناعات والخدمات البحرية.
 كما يقتضي عقد بناء السفن عنصر التفاوض والمتمثل في سلسلة المناقشات والمحادثات بين الطرفين للوصول إلى اتفاق نهائي ينتج عنه إبرام العقد كما يشمل كل الاتصالات والمحركات والخطابات المتبادلة في المرحلة قبل التعاقدية⁴.
 ولصحة عقد بناء السفينة لا بد من توفر شروط صحة التراضي والمتمثلة في أهلية المتعاقدين وخاليا من عيوب الإرادة المعروفة في القواعد العامة للقانون الجزائري⁵.

ب-المحل

يتمثل محل عقد بناء السفينة في العمل الذي يقوم به المقاول والمتفق عليه مع طالب البناء وبالشروط الواردة في العقد، حيث يلتزم رب العمل بدفع الأجرة المتفق عليها مقابل العمل المنجز⁶.

¹- امينة بورطال ، المرجع السابق، ص111.

²- المادة 59 من القانون المدني الجزائري.

³- موقع صناع المال، تم الاطلاع بتاريخ 2023/09/18 على الساعة 16:00 انظر الرابط الالكتروني:
[https://www.almall.org/the-worlds-largest-shipbuilders.](https://www.almall.org/the-worlds-largest-shipbuilders)

⁴- ليندة اكلي، المرجع السابق، ص80.

⁵- المرجع نفسه، ص79.

⁶- المرجع نفسه، ص80.

ج-السبب

ويقصد بالسبب في عقد بناء السفينة الباحث او الدافع الموجه للملتزم، ويجب ان يكون السبب مشروعاً وأن يكون الغرض الذي ترمي الإدارة الى تحقيقه غرضاً لا يجرمه القانون وان لا يكون مخالفاً للنظام العام او الآداب العامة وإلا كان العقد باطلاً.¹

2-الأركان الشكلية

يعتبر عقد بناء السفينة من العقود الرضائية اذ لا يلتزم افرغه في القالب الرسمي لكن يستحيل عملاً إثباته بغير الكتابة نظراً لما يحتوي عليه من تفاصيل فنية عدة على درجة كبيرة من التعقيد، وكلها تفاصيل تتعلق بمواصفات السفينة المقرر بناؤها، وكذا ميعاد التسليم والثمن وكيفية الوفاء والإشراف والرحلة التدريبية والمسؤولية وهي جملة من المعطيات لا يمكن إثباتها إلا عن طريق الكتابة، على اعتبار ان بناء السفن من الاعمال التجارية بطبيعته.²

فالعقود المنشأة او الناقلة للملكية مكتوبة، أي واردة بسند رسمي محرر عند الموثق و هي وسيلة للإثبات لا للانقضاء ، كما يكون قيدها الزامياً في سجل السفينة، والا كانت تحت طائلة البطلان³، وهو تضمنته نص المادة 49 من القانون البحري الجزائري: "إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة، ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفينة."

ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة

لم يحدد المشرع الجزائري الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة، لذلك فقد ثار خلاف فقهي حول طبيعة هذا العقد، حيث انقسم الفقهاء إلى ثلاثة اتجاهات، فهناك من اعتبر عقد بناء السفينة عقد مقاوله وهناك من اعتبره عقد بيع معلق على شرط، وهناك من اعتبره عقد بيع تحت التسليم.

¹ - المادة 97 من القانون المدني الجزائري.

² - محمود شحات، المرجع السابق، ص ص 71-72.

³ - ليندة اكلي، المرجع السابق، ص 80.

1- عقد بناء السفينة عقد مقاولة

استقر الفقه والقضاء قبول فكرة اعتبار عقد بناء السفينة عقد مقاولة ، و يترتب على تكييف العقد بأنه عقد مقاولة ان السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء¹، غير انه يعاب على تكييفه بعقد مقاولة نتيجة تعهد المقاول بالقيام بعمل بناء على طلب رب العمل و لحسابه ، وبمواد مملوكة لهذا الأخير ، كما ان عقد المقاول يكون بإشراف و توجيه صاحب العمل ، ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف و التوجيه المعروفين في عقد المقاول على الرغم من اطلاعه على مراحل الإنجاز و أحيانا يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة.²

2- عقد بناء السفينة عقد معلق على شرط

يعتبر البعض أن عقد بناء السفينة هو عقد معلق على شرط وهو إتمام البناء وتسليم السفينة في الميعاد المتفق عليه، فإذا سلمت السفينة في هذا الموعد، ويعتبر المجهز مالكا لها، منذ انعقاد العقد، وله أن يستردها من تغليسة مقاول البناء إذا أفلس وهي في مرحلة الإنشاء، كما لا يحتج عليه بالرهون التي رتبها المقاول على السفينة في هذه المرحلة.³ غير ان هذا الرأي وان امتاز برعاية حقوق طالب البناء، الا انه ليس صحيحا من الناحية القانونية ذلك ان البيع ليس معلقا على شرط.⁴

3- عقد بناء السفينة عقد بيع مؤجل تحت التسليم

يعتبر هذا الرأي هو الراجح حيث أن عقد بناء السفينة، هو عقد بيع مؤجل تحت التسليم، لأنه وقت إبرام العقد يبيع شيئاً غير موجود.⁵

¹-أمينة بورطال، المرجع السابق، ص109.

²-بن حمو فتح الدين، "ملكية السفن التشريع الجزائري"، في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد الأول، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019، ص162.

³- زكي زكي الشعراوي، السفينة نظامها القانوني-ملكيتها-الحقوق العينية التي ترد عليها الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989، ص118.

⁴- المرجع نفسه، ص 118.

⁵- فتح الدين بن حمو، المرجع السابق، ص165.

فيقوم الباني ببناء السفينة من مواد مملوكة له بالاستعانة بعمال يخضعون لإشرافه ويتعهد بتسليمها إلى طالب البناء بعد تمام بنائها، فتظل ملكية السفينة للباني طوال فترة البناء وحتى تسليم السفينة إلى المشتري طالب السفينة¹، وهو ما نصت عليه المادة 53 من القانون البحري الجزائري "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على أثر التجارب القانونية الإيجابية" ويترتب عن هذا الرأي النتائج التالية²:

— إذا هلكت السفينة في طور البناء، أي قبل تسليمها لمقدم الطلبية، فتبعية الهلاك يتحملها الباني أي مقاول بناء السفينة، إلا إذا تم إعداره بتسليمها.

— في حالة إفلاس مقاول بناء السفينة قبل التسليم فإن طالب البناء السفينة لا يمكنه استردادها من السفينة بصفة مالكا لها، ويقتصر حق طالب بناء السفينة الدخول ضمن دائني المفلس بما يكون قد دفعه من ثمن وبالتعويض عما لحقه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد، وفي حالة أن مقاول البناء رتب إثر بناء السفينة حقا عينيا عليها كالرهن مثلا، فإن ذلك الرهن يعد صحيحا إذ هو صادر من المالك وانتقل السفينة إلى طالب البناء وهي مثقلة بهذا الحق العيني ويدخل بناء السفن ضمن عقود المقاولة، إذا لا يكفي تغير صفة العقد بمجرد أنه بيع تحت التسليم طالما أن من يباشر الإشراف على البناء هو المقاول ويقوم الطالب بالتحقق من احترام شروط العقد وإظهار المخالفات التي قد تطال التنفيذ.

الفرع الثاني: صور بناء السفينة

يتخذ بناء السفينة صورتان، إما عن طريق البناء المباشر أو ما يعرف بالاقتصادي (أولا) أو إما عن طريق البناء غير المباشر أو ما يصطلح عليه البناء بمشروع (ثانيا).

أولا: البناء المباشر

في هذه الصورة يتولى المجهز عملية البناء بنفسه، فيقوم بشراء الأدوات والمعدات اللازمة لذلك، ويتعاقد مع العمال والمهندسين لإتمام عملية بناء السفينة، وهذا النوع من البناء

¹ - ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 81.

² - محمود شحات، المرجع السابق، ص 120.

لا يثير أي صعوبات قانونية، والسبب وراء تسمية بالبناء المباشر، ان المجهز يكتسب ملكية السفينة مباشرة ومنذ بداية عملية البناء¹.

إلا أن بناء السفينة بهذه الطريقة، قد اختفى في الوقت الحاضر وأصبح اللجوء إليه مقتصرًا فقط على بعض السفن الصغيرة المخصصة للنزهة أو الصيد، ففي السابق لم يكن هناك تمييز بين شركات التجهيز وشركات البناء، بل كان الغالب أن تملك شركات الملاحة البحرية ترسانات تقوم ببناء سفنها الخاصة فيها، والهدف الاقتصادي في النفقات، أما اليوم فعملية بناء السفينة بالطريقة المباشرة أصبح أمرًا صعبًا ويرجع ذلك إلى ضخامة السفن الحديثة وتعدد بنائها، حيث يستلزم اللجوء إلى ذوي التخصصات الفنية الدقيقة والخبرات العالية في هذا المجال².

ثانياً: البناء غير المباشر

وتعتبر الطريقة الأكثر انتشاراً في الوقت الحالي نظراً لوجود الهيئات والشركات والورشات المتخصصة في بناء السفن³، حيث يتم هذا النوع من البناء بتعاقد المجهز مع شخص آخر لبناء السفينة مقابل دفعه الثمن⁴.

وتتعهد شركة البناء بناء سفينة بأوصاف معينة، فيقع على عاتقها تهيئة كافة الوسائل اللازمة لعملية البناء سواء من حيث شراء الأدوات أو التعاقد مع العمال والمهندسين، ويراقب ممثلي المجهز الباني مدى احترام الشروط المطلوبة لطريقة بناء السفينة، ويسلم القائم بالبناء سفينة عائمة وصالحة للملاحة للمجهز طالب البناء بمواصفات فنية متفق عليها، كما يجب التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية من قبل شركات الإشراف وتصنيف السفن بموجب شهادات مؤقتة⁵.

وتعتبر هذه الصورة التي تعتمد عليها الدولة الجزائرية لبناء سفنها، والتي تعرض لها المشرع الجزائري في نص المادة 53 من القانون البحري الجزائري والتي نصت: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية الى المشتري، الا إذا اتفق

¹ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 98.

² - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص ص 95 - 96.

³ - ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 79.

⁴ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 98.

⁵ - أمينة بورطال، المرجع السابق، ص 113.

على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية"، والمقصود من خلال نص المادة بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية هي قيام شركات تصنيف السفن بعمليات الفحص والمراقبة للسفينة.

فعملية تصنيف السفن الجديدة تبدأ كمرحلة أولى بالموافقة على مخططات البناء من قبل فريق فني مختص في التصميم تابع لهذه الشركات على ان يتجه الاهتمام بعد ذلك مباشرة للتصديق على جميع المواد والمكونات والتركيبات التي تدخل في بناء السفينة.

اما المرحلة الثانية وبهدف الوقوف على مدى جاهزية الورشة البحرية المستندة اليها عملية البناء تقوم شركات التصنيف بزيارات دورية منتظمة وغير منتظمة تهدف من خلالها لتقييم العمليات المتعلقة بالبناء خاصة عملية تجميع الهيكل وتلحيمة والذي يجب أن يتم تنفيذه من طرف فريق مختص يملك خبرة وكفاءة عالية في هذا المجال.

وبعد الانتهاء من مرحلة البناء تنتقل شركة التصنيف الى مرحلة هامة تكمن في تقييم السفينة الجديدة من خلال القيام بالاختبارات الأولية لإثبات مدة صلاحية السفينة للملاحة البحرية، لتتوج كخطوة أخيرة بمنح درجة معينة للسفينة تسجل في سجلها وسجل الشركة المصنفة، والتي غالبا ما تكون الدرجة الأولى ويعبر عنها بسلسلة من الرموز حسب كل شركة تصنيف.¹

الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن عقد بناء السفينة

يعتبر عقد بناء السفينة من العقود الملزمة للجانبين ويترتب عنه مجموعة من الآثار القانونية تتمثل في التزامات تقع على عاتق الباني (أولا) وأخرى مقابلة على عاتق طالب البناء (ثانيا).

أولا: التزامات الباني

تقع على عاتق الباني مجموعة من الالتزامات نفسها المقررة في القواعد العامة للبيع والمتمثلة في الالتزام بالتسليم وضمان العيوب الخفية وتجربة السفينة.

¹ - سعيد دالع، "النظام القانوني لشركات التصنيف"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2017، ص ص 121 - 122.

1- الالتزام بالتسليم

من المقرر أن الالتزام بتسليم السفينة هو التزام مكمّل للالتزام بنقل الملكية، وتطبيقاً لذلك تنتقل ملكية السفينة إلى المجهز طالب البناء بمجرد تسليمها إليه في الميعاد المتفق عليه وطبقاً للمواصفات المحددة في العقد¹.

لم يحدد المشرع الجزائري في القسم المتعلق بملكية السفينة الآثار المترتبة عن عقد بناء السفينة وبالرجوع للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري، فإن التسليم يتم بعد إنجاز المقاول للعمل ويتم التسليم بوضع السفينة تحت تصرف طالب البناء أما مكان التسليم فيكون في المكان المتفق عليه فإن لم يكن هناك اتفاق فهو المكان الذي يحدده عرف الصفقة، أما الزمان في التسليم فيكون في الميعاد المتفق عليه في العقد، وإذا أخل المقاول بالتسليم فصاحب البناء في هذه الحالة له الحق في طلب التنفيذ أو فسخ العقد مع التعويض².

2- الالتزام بضمان العيوب الخفية

وضع المشرع الجزائري أحكاماً خاصة في ضمان المقاول للمنشآت التي يقوم ببنائها لما لذلك من أهمية خاصة، ويقتصر ضمان المقاول لعيوب البناء الموضوع على التصاميم وهذا ما تطرق له نص المادة 555 من القانون المدني الجزائري: "إذا اقتصر المهندس المعماري على وضع تصميم دون أن يكلف بالرقابة على التنفيذ لم يكن مسؤولاً إلا عن العيوب التي أتت من التصميم".

من خلال نص المادة سالفه الذكر يتضح أن المشرع الجزائري حصر ضمان المقاول في العيوب الناتجة عن التصاميم، على خلاف المشرع المصري الذي ألزم الباني بضمان العيوب الخفية التي يكتشفها طالب البناء السفينة بعد تسلمها والتي من شأنها الإنقاص من قيمتها أو نفعها، كما يقع على الباني عند تسليم السفينة ضمان وجود كافة الصفات التي تعهد بها طالب البناء وهذا ما حددته المادة 15 من قانون التجاري البحري المصري:

¹- محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص102.

²- ليندة اكلي، المرجع السابق، ص ص82-83.

"يضيف متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسلم السفينة بعد تجربتها"¹.

أما بخصوص تقادم دعوى الضمان فإن المشرع الجزائري وبالرجوع للقواعد العامة فقد حددها بانقضاء ثلاث سنوات من وقت اكتشاف العيب².

3 - الالتزام بتجربة السفينة

يعتبر عقد بناء السفينة عقد بيع مرتبط بشرط تجربة السفينة فلا يعد البيع صحيحا، ما لم يثبت صلاحية السفينة للقيام بالملاحة البحرية ويرد هذا الالتزام على القائم بالبناء صراحة في بنود العقد، حيث يتقرر عادة تمكين الباني لطالب السفينة من تسييرها لغرض أن يتحقق بنفسه مدى صلاحيتها، ثم يقرر قبولها من عدمه، وإلا كان إخلالا يترتب عنه المسؤولية القانونية، ويلزم القائم البناء بصلاحية السفينة خلال فترة محددة، حسب ما اتفق عليه في العقد³.

ثانيا: التزامات طالب البناء

تقع على عاتق طالب البناء مجموعة من الالتزامات تتمثل في الالتزام بتسليم السفينة ودفع الثمن.

1 - الالتزام بتسليم السفينة:

نصت المادة 558 من القانون المدني الجزائري: "عندما يتم المقاول العمل ويضعه تحت تصرف رب العمل وجب على هذا الأخير أن يبادر في تسلمه في أقرب وقت ممكن بحسب ما هو جار في المعاملات فإذا امتنع دون سبب مشروع عن التسلم رغم دعوته إلى ذلك بإنذار رسمي اعتبر أن العمل قد سلم إليه، ويتحمل كل ما يترتب عن ذلك من آثار".

¹ - المادة 15 من قانون التجارة البحري المصري الصادر بالقانون رقم 08، الصادر في 26 رمضان 1410هـ، الموافق لـ 22 أبريل 1990، انظر الرابط الإلكتروني:

<https://justice-academy.com/wp-content/uploads/2021/04.pdf>، تم الاطلاع بتاريخ: 2023/08/29.

على الساعة 11:15.

² - المادة 557 من القانون المدني الجزائري.

³ - ليندة أكلي، المرجع السابق، ص 84.

ويتضح من هذا النص ان المشرع الزم طالب البناء بأن يستلم السفينة وذلك مقابلا لالتزام المقاول بتسليم العمل ويتم التسليم بأن يستلم طالب البناء السفينة بعد إتمام المقاول لبنائها ووضعها تحت تصرفه¹.

2- الالتزام بدفع الثمن

يعتبر دفع الثمن المتفق عليه الالتزام الجوهرى لطالب البناء، وعادة يدفع الثمن عند تسليم السفينة ما لم يتضمن العقد اتفاقا على غير ذلك، والغالب أيضا ألا يدفع الثمن مرة واحدة عند تسلم السفينة بل يتفق في العقد على أن يتخذ السداد شكل دفعات أو أقساط تدفع دوريا خلال مراحل عملية البناء، حتى يستطيع الباني مواجهة التكلفة المرتفعة لبناء السفينة²، ويكون الدفع باستخدام الوسيلة والعملة المتفق عليها من قبل الطرفين منذ بداية العقد³. كما تجدر الإشارة إلى أنه إذا أراد طالب البناء إدخال أي تعديل في رسومات السفينة أثناء بنائها جاز للباني مطالبته بزيادة الثمن، ويجب أن تطلب هذه التعديلات كتابيا وإلا اعتبر طلبها باطلا⁴.

المبحث الثاني: صور ملكية السفينة

تطورت صور ملكية السفينة بتطور قيمة السفن، فقد كانت السفينة قديما بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكية السفينة هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذا كان الفرد يستطيع أن يمتلك أكثر من سفينة، ومع ارتفاع قيمة السفن لم يعد بمقدور كل فرد تملك السفينة، فازدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يتشارك عدد أفراد في تملك سفينة واحدة⁵ (المطلب الأول).

¹- ليندة اكلي، المرجع السابق، ص83.

²- محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص107.

³- ليندة اكلي، المرجع السابق، ص85.

⁴- محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص107.

⁵- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص64.

لكن ملكية السفن واستغلالها، لم تعد تقتصر على الأشخاص الطبيعية والاعتبارية الخاصة، حيث أن الدولة تتولى اليوم تجهيز السفن ليس فقط للأغراض العامة كالسفن الحربية أو سفن المرافق العامة، وإنما لأغراض الاستقلال التجاري أو الصيد¹ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ملكية السفينة على الشيوخ

عرض المشرع الجزائري الملكية الشائعة في السفينة في المادتين 59 و60 من القانون البحري الجزائري واعتبره شيوخا عاديا المنصوص عليه في القانون المدني الجزائري، وقد يكون السبب في عدم انتشار هذا النوع من الملكية في الجزائر، انتشار ملكية السفن المملوكة على الشيوخ المخصصة لملاحة الصيد البحري على خلاف ازدهار هذا النوع في بعض الدول، حيث لم ينظم القانون البحري الجزائري المسائل المتعلقة بملكية السفينة على الشيوخ، وعليه يتم الرجوع للقواعد العامة²، الواردة في القانون المدني الجزائري والمتعلقة بالملكية الشائعة، وعليه سنتطرق إلى مفهوم الملكية الشائعة (الفرع الأول) وتسيير وانقضاء الشيوخ البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم الملكية الشائعة للسفينة

سنتناول تعريف الملكية الشائعة للسفينة (أولا) وطبيعة الملكية الشائعة للسفينة (ثانيا).

أولا: تعريف الملكية الشائعة للسفينة.

سنتطرق إلى تعريف الملكية الشائعة اللغوي والاصطلاحي.

1- التعريف اللغوي

يقال شاع الشيء شيوعا ومشاعا، ظهر وانتشر والشيوخ لغة من الفعل شاع، ويقال نصيب فلان شائع في جميع هذه الدار ومشاع فيها، أي إذا كان جميع الدار فاتصل كل جزء منه كل جزء منها، وسهم شائع أي غير مقسوم³.

¹- علي البارودي، المرجع السابق، ص46.

²- محمود شحات، المرجع السابق، ص72.

³- جمال الدين محمد أبو الفضل بن مكرم بن منظور الافريقي المصري، لسان العرب، الطبعة الأولى، دار صادر، 1997، ص503.

2- التعريف الاصطلاحي

لتحديد تعريف الملكية الشائعة للسفينة اصطلاحا يجب التطرق للتعريف القانوني

والفقهية.

أ- التعريف القانوني

لم يتطرق المشرع البحري الجزائري لتعريف ملكية السفينة المملوكة على الشيوع، بالرجوع إلى القانون المدني الجزائري عرفت المادة 713 الملكية الشائعة بأنها: "إذا ملك اثنان أو أكثر شيئاً، وكانت حصة كل منهم فيه غير مفرزة فهم شركاء على الشيوع، وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقر دليل على غير ذلك".

يتضح من خلال هذا النص ان الملكية الشائعة تقع على مال معين بالذات يملكه أكثر من شخص واحد، وتتناول هذه الملكية المال الشائع كله غير مقسم، اما حق كل شريك فيقع على حصة شائعة في هذا المال، ومن ثم يكون محل حق الشريك هو الحصة الشائعة، فحق الملكية على المال الشائع هو الذي ينقسم تحصيلها، دون ان يتقسم المال بذاته.¹

ب- التعريف الفقهي

الملكية الشائعة هي ما تعلق كل نصيب منها، بجزء نسبي غير معين ولا معزول، فتكون كل فرد من نصيب أحد الشركاء المشاعين مشتركة بين ذرات أنصاف الشركاء كلهم². فملكية السفينة المملوكة على الشيوع حسب القواعد العامة هي التي لم يحدد نصيب كل شريك فيها، فهو غير معين ولا معزول، فالشيوع إذن هو تراحم ملكيات المشاعين على الشيء الواحد وهي ملكية تخول سلطات الاستعمال والاستغلال والتصرف لأكثر من شخص على ذات الملك دون إفرار أو المملوكة على الشيوع لكل مالك على حدة، ولا يشترط في الملكية الشائعة على السفينة أن تتساوى أنصاف المشاعين وحصصهم، بل يحدد نصيب كل شريك في الشيوع حسب السند، أو السبب الذي مكن من ملكية هذا النصيب لصاحبه،

¹ - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثامن، منشورات الطلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، 2000، ص 797.

² - غريب صحراوي، "امتيازات المالك على الشيوع استعمالاً واستغلالاً وتطرفاً، دراسة فقهية قانونية مقارنة"، في: مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس، المدينة، المجلد 05، العدد 02، 2019، ص 50.

وتختلف أسباب اكتساب ملكية السفينة على الشيوخ، حسب السند القانوني الذي أسندت عليه سواء أكان تطرفا قانونيا كالعقد أو الوصية، أو واقعة قانونية كالميراث أو الحيازة¹.

ثانيا: طبيعة الملكية الشائعة للسفينة

بالرجوع للقواعد العامة للملكية الشائعة نجد أن التقنين المدني الجزائري، أخذ في إدارة الشيوخ العادي بقاعدة الأغلبية، حيث يمكن ترجيح تكييف الشيوخ البحري الجزائري باعتباره شيوخا عاديا، مما يستتبع إخضاعه فيما لا يرد بشأنه نص خاص لأحكام الشيوخ العادي الوارد في التقنين المدني باعتباره الشريعة العامة².

على خلاف المشرع الفرنسي الذي اعتبر الشيوخ البحري شركة تجارية خاصة، وهذا لأنه يقوم أساسا على اتباع رأي الأغلبية في كل ما يتعلق بالمصلحة المشتركة للمالكين على الشيوخ، وهو نفس النظام المتبع في إدارة الشركات لاسيما شركات الأموال، كما يتوفر في هذا النوع من الشيوخ الخصائص الرئيسية للشركة بوجه عام من تقديم للحصص أو المساهمة في استغلال السفينة بهدف تخفيف الأرباح، وتعتبر هذه الشركة تجارية كلما كان موضوعها استغلال السفينة تجاريا، وإما عن اكتساب الشيوخ البحري بوصفه شركة الشخصية المعنوية، بمجرد إنشائه فمرده ليس فقط وجود مدير مجهز يمثله بل وأيضا لأن أغلبية الملاك المشاعين تمثل هذه الإدارة الشركة علاوة على ذلك فإن هذا الشيوخ شأنه شأن الشركة يتم شهره بمقتضى سند التملك البحري الذي يشمل بيان أسماء جميع ملاك السفينة³.

الفرع الثاني: تسيير وانقضاء الشيوخ البحري

سننتقل إلى تسيير الشيوخ البحري (أولا) وإلى انقضائه (ثانيا).

أولا: تسيير الشيوخ البحري

تدار السفينة المملوكة على الشيوخ بأغلبية الشركاء، كما أجاز المشرع للمشاعين تعيين مدير للشيوخ، وقد توكل إدارة الشيوخ البحري الى أحد الشركاء متى وجد اتفاق بينهم.

¹ - غريب صحراوي، المرجع السابق، ص ص 50-51.

² - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 107.

³ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 119 - ص 120 نقلا عن:

1- إدارة أغلبية الشركاء

تدار السفينة المملوكة على الشيوع بأغلبية الشركاء ويعتمد الأغلبية بالأغلبية العددية، ما لم يتفق الملاك على الشيوع كتابة ذلك أن قاعدة الأغلبية في إدارة السفينة المملوكة على الشيوع ليست من النظام العام، وهذا أن الأغلبية المحددة على النحو السابق لا يكون قرارها واجب الاحترام إذا تعلق بمصلحة عمومية للملاك أي متعلقة بالسفينة واستغلالها¹.

كما يجوز بقرار من الأغلبية المالكين أن يختاروا مديرا لإدارة الشيوع أو أكثر من المالكين أو من غيرهم²، وهذا ما نصت عليه المادة 716 الفقرة 02 "وللأغلبية أيضا أن تختار مديرا، كما أن لها أن تضع للإدارة ولحسن الانتفاع بالمال الشائع نظاما يسري حتى على خلفاء الشركاء جميعا سواء كان الخلف عاما أو خاصا".

2- تعيين مدير للشيوع البحري

إذا لم يحصل اتفاق بين الشركاء على تعيين مدير للشيوع اعتبر كل مالك مديرا له، وعند تعدد المديرين يجب شهر أسمائهم في صحيفة تسجيل السفينة وأن يعملوا مجتمعين إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك³.

كما أجاز المشرع الجزائري لأغلبية الشركاء أي من يملك أكثر من نصف المال الشائع الحق في القيام بأعمال الإدارة المعتادة⁴، وهذا ما نصت عليه المادة 716 الفقرة 01 من القانون المدني "يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة، وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة"، وتتوافر الأغلبية بمرافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة أي ثلاثة أرباع⁵.

وعلى هذا النحو فإن المشرع قرر الأغلبية في رأس المال السفينة وليس الأغلبية العددية والقاعدة ليست من النظام العام، فقد يجوز الاتفاق على ان يكون القرار بالإجماع⁶.

¹- عبد الكريم بوقادة، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص307.

²- محمود شحات، المرجع السابق، ص74.

³- المرجع نفسه، ص74.

⁴- زوبير بخوش، إدارة المال الشائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009، ص40.

⁵- المادة 717 من القانون المدني الجزائري.

⁶- محمود شحات، المرجع السابق، ص74.

3- وكالة أحد الشركاء

في حال تولي أحد الشركاء لوحدة القيام بأعمال الإدارة ولا يعترضون عليه باقي الشركاء، أصبح الشريك أصيلا عن نفسه ووكيلا عن باقي الشركاء للقيام بأعمال الإدارة المعتادة¹، وهذا ما نصت عليه المادة 716 الفقرة 03 من القانون المدني الجزائري: "وإذا تولى أحد الشركاء الإدارة دون اعتراض من الباقين عد وكيلا عنهم".

أما في حالة انفراد الشريك لعمل من أعمال الإدارة وعارضه جميع الشركاء أو من يمثل منهم الأغلبية التي يستلزمها القانون فهنا تطبق القواعد العامة في الشيوخ، بحيث لا ينفذ هذا العمل في حق الشركاء الآخرين، فيكون هذا الاعتراض تولا عن وكالته الضمنية².

ثانيا: انقضاء الشيوخ البحري

إن أساس الشيوخ البحري هو حق الملكية نفسه، لا أشخاص الملاك المشاعين، ولذا فإنه لا ينقضي بوفاء أحد الملاك أو إفلاسه أو الحجز عليه، لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشيوخ البحري بانقضاء حق الملكية عن طريق البيع الاختياري للسفينة أو عن طريق القسمة بالتصفية للسفينة³.

1- البيع الاختياري للسفينة

ينقضي الشيوخ البحري بالبيع الاختياري وهذا باتفاق جميع الملاك الشاعين، هذا وحسب ما تضمنته المادة 720 من القانون المدني الجزائري، فإنه لا يجوز اتخاذ قرار البيع بموافقة اغلب المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل⁴.

ويجب على الأغلبية التي قررت التصرف في المال الشائع أن تعلن قرارها للأقلية، فقد منح المشرع الحماية للأقلية وإعطاء حق اللجوء إلى المحكمة، وطلب إلغاء قرار الأغلبية خلال شهرين من تاريخ إعلامهم⁵.

¹- كريمة حواسين، الملكية الشائعة في النظام القانوني الجزائري، منكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014، ص18.

²- المرجع نفسه، ص 19.

³- علي البارودي، المرجع السابق، ص50.

⁴- تنص المادة 720 من القانون المدني الجزائري على: "الشركاء الذي يملكون على الأقل ثلاثة أرباع المال الشائع أن يقرروا التطرق فيه إذا استندوا في ذلك إلى أسباب قوية".

⁵- أحمد محمود الخليل، إدارة المال الشائع والتصرف فيه، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2007، ص27.

2- بيع السفينة عن طريق القسمة بالتصفية

بالرجوع إلى المادة 728 من القانون المدني الجزائري فإنه "إذا تعذرت القسمة عينا، أو كان من شأنها إحداث نقص كبير في قيمة المال المراد قسمته، بيع هذا المال بالمزاد بالطريقة المبينة في قانون الإجراءات المدنية، وتقتصر المزايدة على الشركاء وحدهم إذا طلبوا هذا الإجماع".

يتبين من نص المادة بأن قسمة التصفية تكون في حالة تعذر القسمة العينة، وهو الحال بالنسبة للسفينة المملوكة على الشيوع، ويراد بيعها بالمزاد العلني وتوزيع ثمنها بين الشركاء كل بحسب حصته،¹ فإذا عرضت السفينة المملوكة على الشيوع للمزايدة العلنية، فإنه يجوز لأي شخص أن يتقدم للمزايدة، سواء كان شريكا في الشيوع أو من الغير، غير أن المشرع الجزائري قد أجاز أن تقتصر المزايدة على الشركاء وحدهم إذا طلبوا هذا بالإجماع.² وإذا تعذر إجماع الشركاء سواء في حالة معارضة أحدهم على ذلك، أو في حالة عدم اتفاقهم أصلا على خطر المزايدة بينهم فقط، فإن المحكمة تأمر بعرض السفينة المملوكة على الشيوع للمزايدة العلنية المفتوحة على الأجانب وعليه فإذا مار المزاد العلني على أجنبي اعتبر بيعا في علاقة الشركاء بالرايس عليه بالمزاد على عكس إذا رسا المزاد على أحد الشركاء اعتبر ذلك قسمة عن طريق التصفية.³

المطلب الثاني: ملكية الدولة للسفينة

قد تمتلك الدولة سفنا مدنية تخصص للتجارة أو نقل المسافرين وتستغلها في الملاحة البحرية، إذ لا يقتصر أسطولها على السفن الحربية أو سفن المرافق كسفن التفتيش وسفن الحجز الصحي مثلا، في هذه الحالة تثير ملكية الدولة لهذه السفن صعوبات قانونية ترجع إلى ما تتمتع به سفن الدولة من حصانة، من حيث منع الحجز عليها أو مقايضتها باعتبارها سيادة وسلطان⁴، لهذا اختلفت الآراء في معالجة حصانة سفن الدولة⁵، مما حدا بالدول إلى

¹- كريمة حواسين، المرجع السابق، ص83.

²- المادة 728 من القانون المدني الجزائري.

³- كريمة حواسين، المرجع السابق، ص84.

⁴- فتح الدين بن حمو، المرجع السابق، ص168.

⁵- جلال وفاء محمدين، القانون البحري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، ص94.

إبرام معاهدة بروكسل في 10 أبريل 1926 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية،¹ و تجدر الإشارة ان الجزائر لم تنظم بعد لهذه الاتفاقية، وعليه سنتطرق إلى حصانة السفن المملوكة للدولة (الفرع الأول) وأحكام معاهدة بروكسل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حصانة السفينة المملوكة للدولة

اقتضت الحاجة إلى تملك الدولة للسفن لغرض الاستغلال البحري ، سواء كانت سفن حربية او سفن خدمات عامة، وهذا ما أدى إلى قيام جدل قانوني حول مسألة خضوع سفن الدولة لأحكام القانون البحري²، ففي إنجلترا كانت سفن الدولة تتمتع بحصانة، فلا يجوز مقاضاة دولة أجنبية أمام القضاء الوطني على أن هذا الوضع تغير بعد صدور قانون حصانات الدولة في 1978 الذي قرر عدم حصانة الدولة بالنسبة للدعاوي العينية على السفينة المملوكة للدولة، ولا بالنسبة للدعاوي الخاصة بتنفيذ طلبات متعلقة بالسفينة، فحصانة الدولة غير مقررة إذا بالنسبة للسفن المملوكة لها طالما أن السفينة وقت رفع الدعوى كانت مستعملة لأغراض تجارية³.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فإن الدول الأجنبية لا تتمتع بالحصانة القضائية في محاكم الولايات المتحدة في كل دعوى بحرية يتم رفعها للمطالبة بحقوق عينية بحرية ضد السفينة أو الشحنة المملوكة للدولة الأجنبية، إذا كان الحق العيني مؤسسا على عملية تجارية للدولة الأجنبية مع ضرورة إخطار الدولة الأجنبية برفع الدعوى عليها⁴.

بينما كان القضاء الفرنسي يرى ان سفن الدولة ولو انها تتمتع بحصانة مزدوجة يمنع توقيع الحجز عليها او مقاضاة الدولة مالكة السفينة امام القضاء الوطني الا ان هذا لا ينطبق على السفن التي تستغلها الدولة كمجهر خاص فقد استقر الراي على إمكانية مقاضاة

¹ - معاهدة بروكسل المؤرخة في 10/04/1926 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد بحصانة السفن المملوكة للدولة او المستغلة بمعرفتها والبروتوكول المفسر لها المؤرخ في 24/05/1934.

² - مريم حملاوي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، جامعة 08 ماي 1945 قالمة كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018، ص، 82.

³ - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ص 94-95.

⁴ - المرجع نفسه، ص95.

الدولة في هذا الخصوص امام المحاكم العادية دون المحاكم الإدارية ولو انه لا يجوز مقاضاتها امام المحاكم التجارية لان الدولة لا تكتسب صفة التاجر.¹

الفرع الثاني: أحكام معاهدة بروكسل لعام 1926

جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1926 بهدف توحيد القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة أو المتعلقة بمعرفتها حيث فرضت هذه الاتفاقية أساسين على كل من السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمات العامة من ناحية والسفن التجارية من ناحية أخرى²، وعليه سنتطرق إلى نطاق تطبيق معاهدة بروكسل (أولا) وقواعد ملكية الدولة للسفن في المعاهدة (ثانيا).

أولا: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل

تضمنت معاهدة بروكسل نطاق تطبيق المعاهدة من حيث الأطراف والزمان.

1- من حيث الأطراف:

تطبق المعاهدة في كل دولة موقعة عليها على سفن الدول الأخرى الموقعة، على أنه يجوز لكل دولة موقعة أن تطبق المعاهدة على سفن الدولة الموقعة وبشرط المعاملة بالمثل.³ للإشارة الجزائر لم تنظم بعد لمعاهدة بروكسل حيث لا تعد طرفا فيها ولا تسري على سفنها احكام المعاهدة.

2- من حيث الزمان

تقضي المعاهدة بسريان أحكامها في كل دولة في كل من وقت السلم والحرب على حد سواء، على أنه يمكن لأي دولة متعاقدة إيقاف العمل بها في زمن الحرب بشرط إعلان ذلك إلى غيرها من الدول المتعاقدة وفي هذه الحالة يقتصر الإيقاف على منع محاكم هذه الدول من توقيع الحجز على السفن التجارية المملوكة للدولة الراغبة أو التي تستغل بمعرفتها وحكمة ذلك عدم تعطيل الاستفادة بالأسطول التجاري إذا كان موجودا في ميناء أجنبي وبصفة خاصة إذا كانت الدولة بحاجة شديدة إلى سفنها.⁴

¹- مريم حملاوي، المرجع السابق، ص82.

²- المرجع نفسه، ص ص 82-83.

³- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص96.

⁴- المرجع نفسه، ص 96.

ثانياً: قواعد ملكية السفن التابعة للدولة في معاهدة بروكسل

تميز معاهدة بروكسل بين نوعين من السفن التي تمتلكها الدولة: السفن التجارية والسفن الحربية والمخصصة للخدمات العامة.

1- السفن التجارية المملوكة للدولة

تقضي المعاهدة بخضوع هذه السفن والدول التي تملكها أو تستغلها لأحكام القانون البحري فلا تتمتع هذه السفن بحصانة خاصة، إذ يجوز الحجز عليها¹، كما تخضع لاختصاص القضاء الوطني في الدولة التي تنظر المنازعة، وتخضع الدولة المالكة أو المجهزة في كافة الالتزامات المترتبة على عمليات الاستغلال لنفس القواعد التي تحكم نشاط الملاك والمجهزين والتزاماتهم، فتخضع المطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن لنفس قواعد المسؤولية التي تسري على السفن والمشحونات والأمتعة المملوكة للأشخاص، كما تخضع للقواعد الخاصة بالتصادم والمساعدة والخسارات العمومية والتأمين، كما يمكن للدولة أن تتمسك بأوجه الدفاع الذي يملكها مالك السفينة كالتقادم وتحديد المسؤولية التي يتمتع بها الأفراد مالكي السفن².

2- السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة

تتمتع السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمات العامة بالحصانة ولا يجوز الحجز عليها، ومن أمثلة السفن المخصصة للخدمات العامة اليخوت الحكومية، وسفن المراقبة، وسفن المعونة وغيرها من السفن الحكومية التي لا تخصص لأغراض تجارية³، وفكرة الخدمة التي تخصص لها السفينة مناطها طبيعة الخدمة نفسها، فلو أن السفينة المملوكة للدولة تقوم بعمليات نقل البضائع كتلك التي تقوم بها شركات الملاحة البحرية الخاصة، فإن الخدمة لا تعتبر خدمة عامة، وعند قيام نزاع حول تخصيص السفينة للخدمة للعامة، فإنه على القاضي المعروض عليه النزاع إعطاء الرأي في المسألة بحسب ملائمتها وظروف

¹- علي البارودي، المرجع السابق، ص 51.

²- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ص 96-97.

³- محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص ص 131-130.

القضية وتكون للدولة المدعى عليها، لرفع الحجز عن السفينة أن يتبين في حدود المسموح به في قانون القاضي أن السفينة مخصصة لخدمة عامة¹.

وقد نصت المادة 2/3 من معاهدة بروكسل على استثناء من قواعد الحصانة وذلك بقولها: "ومع ذلك يكون لذوي المصلحة الحق في رفع دعاويهم أمام المحاكم المختصة في الدولة التي تملك السفينة أو تستغلها بدون ان يكون لها التمسك بأي حصانة وذلك في الحالات الآتية²:

- بالنسبة للدعاوي المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى.
- بالنسبة للدعاوي المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسارات العمومية.
- بالنسبة للدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة".

ويشترط في هذه الحالات الثلاث أن يرفع أصحاب الشأن دعاويهم أمام المحكمة المختصة في الدولة صاحبة السفينة، لا أمام محاكم أية دولة أخرى، كما أنه لا يجوز مباشرة أي إجراء تنفيذي على هذا النوع من سفن الدولة³.

¹ - جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 97.

² - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 131.

³ - علي البارودي، المرجع السابق، ص 52.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن ملكية السفينة

تعد السفينة بطبيعتها مالا منقولاً ينطبق عليها تعريف المال المنقول المقرر في القانون المدني الجزائري ويترتب على ذلك خضوعها للقواعد العامة الخاصة بالمنقولات¹، ومنه كان لمالك السفينة الحق في التصرف فيها، سواء عن طريق التصرفات القانونية الناقلة لحق الملكية من خلال بيع السفينة، أو بالتصرفات القانونية غير ناقلية لحق الملكية كالرهن البحري للسفينة (المبحث الأول).

وباعتبار السفينة الأداة البحرية المعتمدة في نقل الأشخاص أو البضائع يتطلب ذلك استغلالها وإعدادها بشريا بالتعاقد مع الريان والطاقم وماديا من خلال تجهيزها وتزويدها بالوقود والمؤونة والأدوات اللازمة للقيام بالرحلات البحرية، بحيث يكون مالك السفينة هو مجهزها ومن الطبيعي قد تلحق أضرار بالبضائع والمسافرين أثناء الرحلة البحرية، ويتطلب ذلك مساءلة مالك السفينة عن الأخطاء التي تقع منه شخصيا أو من تابعيه في حالة تأدية وظائفهم (المبحث الثاني).

المبحث الأول: حق المالك في التصرف في السفينة

تخول ملكية السفينة لمالكها الحق في التصرف فيها بشتى أنواع التصرفات القانونية وهذا بشتى أنواع التصرفات القانونية الناقلية لمليتها أو المسقطه لحق الملكية من خلال بيع السفينة (المطلب الأول) كما يجيز لمالك السفينة حق التصرف القانوني غير ناقل لملكية السفينة من خلال رهن السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: حق المالك في بيع السفينة

يعتبر بيع السفينة من التصرفات القانونية المسقطه لحق الملكية، على عكس شراء السفينة والذي يعتبر من سبب من أسباب اكتساب ملكية السفينة، فعقد بيع السفينة هو التزام البائع بنقل ملكية السفينة للمشتري مقابل ثمن نقدي حيث يتميز عقد بيع السفينة عن باقي عقود البيع الأخرى من خلال القيود الواردة على بيع السفينة (الفرع الأول) كما ان عقد بيع السفينة يخضع لأحكام قانونية خاصة (الفرع الثاني).

¹- وسيلة اربوط، المرجع السابق، ص361.

الفرع الأول: القيود الواردة على بيع السفينة

يخضع بيع السفينة لجملة من القيود تتمثل أساسا في اشتراط رخصة في حال بيع الأجنبي (أولا) وضرورة تسجيل عقد بيع السفينة حتى تخرج هذه الأخيرة من الذمة المالية للمالك (ثانيا).

أولا: اشتراط رخصة في حال بيع السفينة للأجنبي

أجاز المشرع الجزائري بيع السفينة للأجنبي بشرط حصوله على رخصة مسبقة من طرف السلطة البحرية المختصة¹، المتمثلة في المصالح الوطنية لحراس السواحل (دائرة الشؤون البحرية).

حيث تتضمن رخصة بيع السفينة للأجنبي معلومات حول اسم مالك السفينة ومحل إقامته وكذلك نفس الأمر يتعلق بالمشتري زيادة على جنسيته²، كما يجب إدراج مواصفات السفينة في الرخصة والتي تتمثل فيما يلي³:

- اسم ونوع السفينة.
 - رقم وتاريخ تسجيل السفينة.
 - الطول والعرض والعمق الخاص بالسفينة.
 - الحمولة الإجمالية للسفينة.
 - الرقم التسلسلي لهيكل السفينة.
 - نوع وقوة محرك السفينة.
 - تاريخ ومكان بناء السفينة.
 - اسم وبلد وعنوان ورشة بناء السفينة.
- كما تدون ملحوظة في الرخصة كالتالي: "حيث تعتبر وثيقة بيع السفينة للأجنبي غير قابلة للتنازل وصالحة لمدة 365 يوما⁴.

¹- المادة 51 من القانون البحري الجزائري.

²- ساعد بوكرفة، المرجع السابق.

³- المرجع نفسه.

⁴- المرجع نفسه.

يرجع اشتراط الرخصة سالفة الذكر إلى أن بيع السفينة أو حصة منها لشخص أجنبي يخل بالنسبة المقررة من الملكية الوطنية، حيث يؤدي بيعها إلى فقدان السفينة للجنسية الوطنية وشطبها من سجل السفن نتيجة لفقدانها شرط الملكية الوطنية¹.

على خلاف ذلك فقد حظر المشرع المصري حظر نقل ملكية السفينة إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل، حيث وضع بعض الجزاءات على كل من يخالف هذا الحظر الذي يمس بمقومات الدولة، إضافة إلى الجزاء الجنائي المنصوص عليه، فإن هناك جزاء مدينا وهو بطلان التصرف لأن الأمر يتعلق بالنظام العام².

ثانيا: تسجيل عقد بيع السفينة

يعتبر تسجيل عقد بيع السفينة طريقة لشهر الحقوق السفينة التي ترد عليها، حيث أن المشرع البحري الجزائري لم يستثني هذا الإجراء لأي سفينة مهما كان نوع الملاحة التي تقوم بها³، وهذا ما نصت عليه المادة 345 من القانون البحري الجزائري: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية".

على خلاف ذلك فلم يحدد المشرع المصري نظام التسجيل إلا للمنشأة العائمة التي ينطبق عليها وصف السفينة فلا تخضع لقانون التسجيل مراكب الملاحة الداخلية كالبراطيم والصناديل والزوارق، القاطرات والرافعات وقوارب الغطس، وحسب المشرع المصري فإن هذه المنشآت لا ينطبق عليها وصف السفينة لذلك فهي لا تخضع للتسجيل⁴.

1- إجراءات تسجيل السفن

تخضع عملية تسجيل السفن في الجزائر لأحكام القانون البحري، وهو إجراء إجباري من اختصاص السلطة الإدارية البحرية، حيث تتم عملية تسجيل السفينة في سجلات خاصة ووجوب شهر ما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن بمكتب التسجيل المختص الذي يعد هو موطن السفينة القانوني مثل موطن الأشخاص الطبيعيين، على أن تحديد موطن

¹- العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص130.

²- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص81.

³- محمد الصغير دحماني، المرجع السابق، ص179.

⁴- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص62.

السفينة منوط بإرادة المالك، طالما له اختيار الميناء الذي يتم فيه عملية التسجيل وقد يكون ميناء عنابة أو ميناء وهران أو غيرهما من الموانئ الجزائرية¹.

حيث أوجب المشرع البحري الجزائري تسجيل السفن في الموانئ الجزائرية ومن طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة، إذ توجب المادة 445 من القانون البحري على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها²، أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة مشملا البيانات التالية:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
 - عناصر شخصية السفينة.
 - تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
 - اسم مالك السفينة ومحل إقامته وكذلك مجهر السفينة وإذا وجد عدة مالكين أدرجت أسمائهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع ... مقدار حصصهم النسبية بالسفينة.
 - سند ملكية السفينة والسند المتضمن اسناد حق استعمالها 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 جزء منها.
 - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى.
- تجدر الإشارة إلى أن سجل السفن يشبه السجل العقاري من حيث نظام الشهر العيني في الدول التي تخصص صفحة لكل عقار وتقيد فيها كل التصرفات التي تجري عليه، بحيث هذا النظام يسمح لكل مصلحة الرجوع إلى السجل للتعرف على مركز السفينة للوقوف على التصرفات التي تكون محلها³، وطلب شهادة تتضمن خلاصات السفينة⁴.

¹- محمود شحات، المرجع السابق، ص33.

²- المادة 35 من القانون البحري الجزائري.

³- محمد الصغير دحماني ، المرجع السابق، ص179.

⁴- تنص المادة 43 من القانون البحري الجزائري على "يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن ان يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة".

2- آثار تسجيل السفينة

تعد شهادة تسجيل السفينة لدى الجهة الإدارية البحرية المختصة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة، وسندا رسميا على ملكية السفينة والسجل الصادر لحالة السفينة سواء فيما يتعلق بتعيينها تعيينا كافيا تتضمن اسمها واسم مالكيها حمولتها، أو فيما يتعلق بما يكون عليها من حقوق ولا يعد تسجيل السفن إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة السفن، بل هو وسيلة لإشهار التصرفات التي تكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة¹.

لا تقتصر آثار التسجيل على جعل بيع السفينة نافذا في حق الغير عن طريق شهره فحسب وإنما هو إجراء تقوم به الدولة لبسط رقابتها على السفن والتحقق من استوائها لشروط الجنسية الجزائرية وكذلك تقييدها بالالتزامات التي تفرضها عليها من عدة نواحي كالسلامة والأمن والصحة².

الفرع الثاني: الأحكام الخاصة لبيع السفينة

يخضع بيع السفينة لمجموعة من الأحكام تشمل بعض الجوانب الخاصة بملكية السفينة تتمثل في بيع السفينة المملوكة على الشيوخ (أولا) وفي طور البناء (ثانيا) وبيع الدولة لسفنها (ثالثا).

أولا: بيع السفينة المملوكة على الشيوخ

لم يتطرق المشرع الجزائري في القانون البحري إلى بيع السفينة المملوكة على الشيوخ وذلك باعتبار الشيوخ البحري شيوخ عادي يخضع للقواعد العامة، ويمكن حصر بيع السفينة المملوكة على الشيوخ في حالات ثلاث هي بيع الشركاء لكل السفينة المملوكة على الشيوخ، بيع حصة من السفينة المملوكة على الشيوخ وبيع حصة مفرزة من السفينة المملوكة على الشيوخ.

¹- محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 37-38.

²- محمد الصغير دحماني، المرجع السابق، ص 179.

1- بيع الشركاء لكل السفينة المملوكة على الشيوع

نصت المادة 720 من القانون المدني الجزائري على أن "للشركاء الذين يملكون على الأقل ثلاثة أرباع المال الشائع أن يقرروا التصرف فيه إذا استندوا في ذلك إلى أسباب قوية، على أن يعلنوا بعقد غير قضائي قراراتهم إلى باقي الشركاء ولمن خالف من هؤلاء حق الرجوع إلى المحكمة خلال شهرين من وقت الإعلان وللمحكمة عندما تكون قيمة المال الشائع ضارة بمصالح الشركاء، ان تقدر تبعا للظروف ما إذا كان التصرف واجب.

يتضح من خلال هذا النص أن بيع السفينة المملوكة على الشيوع يقتضي إجماع الشركاء كأصل عام، إلا ان هذا الأمر لا يسري دائما، لذلك تدخل المشرع لتقرير حق أغلبية الشركاء في بيع السفينة بشروط معينة مع حفظ حق الأقلية إذا عارضت هذا التصرف، وذلك بالرجوع إلى المحكمة كضمان لهم، وهذا البيع للشركاء ينصب على كل جزء من السفينة¹.

2- بيع حصة من السفينة المملوكة على الشيوع

إن بيع حصة من السفينة المملوكة على الشيوع يكون صحيحا وناظرا في مواجهة جميع الشركاء متى استقر عليه إجماع الشركاء، ويترتب عنه أن الشريك الجديد يدخل مع الشركاء بنصيب معين في السفينة مقابل إنقاص من حصص باقي الشركاء وهذا حسب اتفاقهم وله ان يتصرف بكافة أنواع التصرف التي آلت إليه².

ومنه يجوز للشريك بيع حصته على السفينة وفقا للحق الثابت له، بحيث لا يتجاوز الشريك حقه وحيث ينفذ التصرف بالنسبة لباقي الشركاء، وإذا تجاوز هذا الحق لا ينفذ في حق سائر الشركاء³.

3- بيع حصة مفرزة من السفينة المملوكة على الشيوع

يعتبر بيع الشريك لحصة مفرزة من السفينة المملوكة على الشيوع، اعتداء على حقوق الشركاء الآخرين وعليه ظهرت عدة اتجاهات في هذه المسألة، حيث يرى فريق من الفقهاء

¹- معمر فرقان "بيع العقارات المملوكة على الشيوع في القانون المدني الجزائري"، في الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 21، 2019، ص148.

²- المادة 714 الفقرة 01 من القانون المدني الجزائري.

³- محمد حسنين، المرجع السابق، ص199.

أن التصرف صحيح في حين يرى الاتجاه الثاني أن التصرف موقوف على نتيجة القسمة، وقد فصل المشرع الجزائري في المسألة بموجب المادة 714 / 2 من القانون المدني الجزائري حيث يختلف حكم تصرف الشريك قبل وبعد القسمة، فقبل القسمة وفي حالة علم المشتري بحالة الشيوخ في هذه الحالة لا يكون البيع باطلا وبالتالي يكون صحيحا وينتج أثره، وبعد القسمة في حالة جهل المشتري بحالة الشيوخ يحق له إبطال البيع إذ أن الجهل يعتبر غلطا في صفة جوهرية البيع¹.

أما بالنسبة لباقي الشركاء ليس لهم الحق في إبطال بيع الحصة المفردة الصادر من أحدهم بل لهم فقط طلب الاسترداد بالحصول على جزء مادي معين من المال الشائع، إلا أن للاعتراف بحقهم الشائع في المال المشاع، وإذا أجاز باقي الشركاء تصرف الشريك البائع أخذت هذه الإجازة حكم القسمة².

ثانيا: بيع السفينة في طور البناء

لا يجوز لطالب البناء بيع السفينة وهي في طور البناء وهذا ما أكدته المادة 53 من القانون البحري الجزائري: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى نقل الملكية للمشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك".

وبتحليل نص المادة 53 من القانون البحري الجزائري يمكن القول أن شركة البناء تحتفظ بملكية السفينة وهي قيد الإنشاء، و في حالة رهن السفينة في طور البناء يمكن ان يرهق و يهدد الامن المالي لطالب البناء بحيث يكون مجبرا على تحمل الرهون التي يبرمها الباني بعد تسلم السفينة، وفي حالة افلاس الشركة يحول دون استرداد طالب البناء للمبالغ التي ويجبر عندئذ للانضمام إلى التفليسة باعتباره دائنا عاديا ويتعرض لمزاحمة الدائنين الآخرين، لذلك ومن أجل تجنب هذه النتائج الضارة أجازت المادة 53 من القانون البحري الجزائري بما يسمح لطالب البناء، تجنب هذه المخاطر واتفاقه مع الشركة على انتقال ملكية السفينة يكون على ضوء كل جزء مدفوع من الثمن، أو اتفاقه على اعتبار المبالغ المدفوعة

¹- محمد حسنين، المرجع السابق، ص200.

²- المرجع نفسه، ص201.

قرضا مع ترتيب رهن عليها ضمانا لهذه الأقساط المدفوعة مما يسمح له باستردادها في حالة إفلاس الشركة باعتباره دائنا مرتهنا¹.

ثالثا: بيع الدولة للسفينة

تخضع عملية بيع السفينة المملوكة للدولة للعديد من الإجراءات تتمثل في:²

- إجراء معاينة من طرف مصالح الإدارة البحرية المختصة تتضمن كل الخصائص الفنية والتقنية للسفينة.
- بعد القيام بالمعاينة تحرر مصالح الإدارة البحرية المختصة محضر معاينة للشركة الوطنية المالكة للسفينة لغرض البيع.
- بعد استلام المحضر تعين الشركة الوطنية المالكة للسفينة محافظ بيع من الخواص ينوب عن الشركة ويتكفل بالإجراءات الإدارية لتحويل ملكية السفينة.
- في حالة بيع السفينة لشخص طبيعي او معنوي أجنبي لابد ان يتقدم المشتري للسلطات البحرية المختصة لدى ميناء تسجيل السفينة، تصريحاً بالشراء ومنه تقدم له رخصة مسبقة لشراء السفينة.

المطلب الثاني: حق المالك في رهن السفينة

حسب ما نصت عليه المادة 55 من القانون البحري الجزائري فإن الرهن البحري هو تأمين عيني يكرسه المدين الراهن وهو مالك السفينة والدائن المرتهن، الذي بدوره يرتب لهذا الآخر ضمانا يكون محله السفينة، حيث يعتبر الرهن الرسمي من الحقوق العينية التي ترد على السفينة، ولانعقاد الرهن الرسمي على السفينة يجب توفر مجموعة من الأركان (الفرع الأول) كما يخضع عقد الرهن البحري لمجموعة من الشروط الخاصة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أركان عقد الرهن البحري

عقد الرهن البحري هو عقد ينشأ بين مالك السفينة والدائن المرتهن يشترط لانعقاده مجموعة من الأركان الموضوعية (أولا) والأركان الشكلية (ثانيا)

¹- محمد الصغير دحماني ، المرجع السابق، ص175.

²-ساعد بوكرفة، المرجع السابق.

أولاً: الأركان الموضوعية

لصحة عقد الرهن البحري يجب أن تتوفر فيه الأركان الموضوعية وهذا حسب ما ورد في القواعد العامة والمتمثلة في الرضا والمحل.

1- الرضا

يجب ان يصدر الرضا بالرهن من المتعاقدين وهما المدين الراهن والدائن المرتهن ويشترط ان يكون كل من الدائن المرتهن والمدين الراهن اهلا لمباشرة عقد الرهن الرسمي، وان ينشا بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة.¹

ويجب أن يكون الرضا صحيحا وخاليا من العيوب والمقصود بعيوب الرضا أن تلحق بإرادة أحد المتعاقدين أو كليهما عيوب فتفسد الرضا دون أن تزيله أي أن الإرادة لا تكون سليمة إما لأنها نتيجة وهم كاذب أو تدليس إما ان تأتي وليدة إكراه أو استغلال.²

فالمدين الراهن أي مالك السفينة يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن³، والمقصود منه أنه يتوفر فيه أهلية التصرف، بحيث يجب أن يكون بالغاً سن الرشد ومتمتعا بقواه العقلية وغير محجوز عليه.⁴

أما أهلية الدائن المرتهن فالرهن البحري بالنسبة له يعتبر من التصرفات النافعة نفعا محضاً ولذا لا تلتزم في الدائن المرتهن أهلية التطرف إذ يجوز أن يكون بالغ سن الرشد وغير محجوز عليه، كما يجوز أن يكون قاصراً ما دام متوفر على التمييز.⁵

2- المحل

وهو الركن الموضوعي الذي تم التراضي عليه من قبل الطرفين ويجب توفر مجموعة من الشروط في المحل نصت عليها الأحكام العامة في المواد 92- 94 -97 من القانون المدني الجزائري.

¹- تنص المادة 57 الفقرة 01 من القانون البحري الجزائري على: "يجب ان يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب ان يكون متمتعا بأهلية الرهن، والا عد باطلا."

²- شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية - الفرنسي المصري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 108.

³- المادة 57 الفقرة 01 من القانون البحري الجزائري.

⁴- شوقي بناسي، المرجع السابق، ص 111.

⁵- المرجع نفسه، ص ص 108 - 109.

وقد تطرق المشرع الجزائري لمحل الرهن البحري والمتمثل في السفينة في الفقرة الثانية من القسم الثالث للقانون البحري الجزائري والمتعلقة بالرهن البحرية، فالسفينة وحدها هي التي يمكن أن تكون محلا للرهن ويمكن رهن السفينة أيا كان الغرض منها وأيا كانت حمولتها، فيستوي أن تكون السفينة موضوع الرهن سفينة تجارية او سفينة نزهة أو صيد¹. وفي حالة فقدان السفينة او في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية يمارس الدائنون المرتهنون حقوقهم على العناصر التي تحل محل السفينة، والتي نصت عليها المادة 62 من القانون البحري الجزائري فيما يلي²:

- التعويضات المستحقة لملك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- المبالغ المستحقة لمالك السفينة عن المساهمة في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة.
- التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتيم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق بالسفينة المرهونة من فقدان وخسارة.
- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

ثانيا: الأركان الشكلية

لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي فإذا لم تتوافر الرسمية بكتابة العقد أمام الموثق كان الرهن باطلا فالرسمية بالنسبة للرهن هي شرط صحة العقد، مثلها مثل أي حق عيني آخر يتقرر على السفينة، إذن يجب أن يكون رهن السفينة مكتوبا وأن يتم شهره.

1- الكتابة

عقد رهن السفينة ليس بعقد رضائي بل هو عقد شكلي يجب أن يتم بورقة رسمية عند الموثق المختص بمصلحة الشهر العقاري في داخل البلاد وأمام القنصل إذا تم الرهن خارج البلاد³، وهذا ما نصت عليه المادة 57 من القانون البحري الجزائري أن يكون الرهن البحري المنشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة.

¹- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص55.

²- العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص ص 112-113.

³- محمود شحات، المرجع السابق، ص 88.

ويجب أن يتضمن عقد إسناد الرهن البحري البيانات المتعلقة بأطراف العقد¹، بالإضافة إلى بيانات تخص نوع السفينة وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وطابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة².

2- شهر الرهن البحري

تعتبر السفينة منقولا وكان من الطبيعي ان تقبل الرهن الحيازي غير أن حيازتها تعرقل نشاطها، لذلك كان من اللازم تشبيهها بالعقار بإمكانية رهنها دون ضرورة لحيازتها أي خضوعها للرهن الرسمي كما في العقار، كما أن عدم خضوع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية يجعلها تختلف عن المنقولات الأخرى ولذلك ترهن السفينة رهنا رسميا كالعقار ويسجل هذا الرهن كما يسجل في العقار ويعتبر ذلك بمثابة إشهار³، ويتم شهر الرهن بالقيد في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة⁴.

كما يجب تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتان من طالب القيد الدائن المرتهن تشتملان على وجه التحديد⁵:

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل اقامته ومهنته بين الرهن البحري.
- تاريخ العقد.
- مقدار الدين المبين في العقد.
- الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.
- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة
- الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

¹- تنص المادة 57 الفقرة 02 من القانون البحري الجزائري على: "ويجب أن يحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتميز الأطراف المعين وشخصية السفينة."

²- المادة 49 من القانون البحري الجزائري.

³- العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 110.

⁴- تنص المادة 63 من القانون البحري الجزائري على "يجب ان تقيد الرهن المنشأة في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفينة".

⁵- محمود شحات، المرجع السابق، ص 89.

الفرع الثاني: الشروط الخاصة لرهن السفينة

يتضمن الرهن البحري للسفينة بعض الشروط الخاصة تتعلق برهن السفينة في طور البناء (أولا) رهن السفينة المملوكة على الشيوع (ثانيا)

أولا: رهن السفينة في طور البناء

الأصل أن المنشأة القائمة لا يصدق عليها وصف السفينة إلا منذ لحظة اكتمال بنائها وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية ومن هذه اللحظة يمكن ان تكون محلا للعمليات والتصرفات القانونية البحرية¹.

وبناء على ذلك فلا تنطبق قواعد القانون البحري على السفينة التي لازالت في طور البناء داخل الترسانات البحرية أو مصانع البناء السفن، إلا ان المشرع الجزائري قد خرج عن هذا الأصل فأجاز رهن السفينة وهي في طور البناء².

حيث لا يعتبر رهن السفينة وهي في طور البناء رهنا لمال مستقبلي لأنه يرد على السفينة بوصف ما ستكون عليه بعد تمام البناء، وإنما يرد على أجزائها التي تم بناؤها بالفعل وتبدو أهمية هذا الرهن سواء بالنسبة للبانى او المجهز، فالأول يحتاج إلى الائتمان وبالتالي يستطيع أن يقترض بضمان السفينة لإتمام بنائها، والثاني يدفع للبانى أقساط من ثمن السفينة التي طلب بناؤها لذا وتفاديا لخطر فقد أمواله حال إفلاس البانى قد يطلب من هذا الأخير ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في طور البناء ضمانا لما وفاه من دفعات³.

والجدير بالذكر أنه يجب قيد الرهن الوارد على السفينة وهي في طور البناء، في مكتب التسجيل والواقع بدائرة محل إنشاء السفينة، حيث يبين في هذا الإقرار طول السفينة وأبعادها وحمولتها المحتملة ومكان إنشائها⁴ كما يشمل الرهن البحري في هذه الحالة المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورشة والتي سوف تتركب على السفينة التي هي في طور البناء⁵.

¹ - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص115.

² - المادة 56 الفقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

³ - عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص300.

⁴ - محمود شحات، المرجع السابق، ص88.

⁵ - المادة 58 الفقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

تطرق المشرع الجزائري لموضوع الرهن البحري للسفينة المملوكة على الشيوخ في نص المادتين 59 و60 من القانون البحري الجزائري في الفقرة المخصصة للرهن البحرية. فقد نصت المادة 59 الفقرة 01 على أنه: "في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء".

ما يمكن ملاحظته من خلال نص هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يعرض الشيوخ البحري بطريقة مفصلة، وهذا راجع إلى اعتبار الشيوخ البحري شيوعا عاديا وإخضاعه للقواعد العامة المنصوص عليها في التقنين المدني الجزائري، بل تطرق فقط إلى وجوب الحصول على موافقة أكثرية مالكي السفينة في حالة وقوع الرهن، إلا أنه لم يفصل ويحدد هذه الأكثرية من جانب الأكثرية العددية أو أكثرية المالكين الحائزين على الحصص¹.

على خلاف ذلك كان المشرع المصري أكثر دقة عندما أجاز رهن السفينة المملوكة على الشيوخ وذلك بموافقة الملاك الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وفي حالة عدم توفر هذه الأغلبية جاز للشركاء اللجوء إلى المحكمة بغية اتخاذ القرار الأكثر اتفاقا مع مصلحتهم المشتركة².

أما بالنسبة لرهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوخ فقد تطرق القانون البحري من خلال المادة 2/59 منه التي نصت على أنه "غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة".

وبذلك أجاز المشرع الجزائري رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوخ دون قيد أو شرط على خلاف رهن كل السفينة المملوكة على الشيوخ والتي ألزمت موافقة الأكثرية المالكين الشركاء في حالة الرهن، والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري قد اتبع نهج المشرع الفرنسي والذي بدوره جعل الأمر جوازيا لكل شريك بأن يقوم برهن حصته المشاعة على السفينة³.

¹ - عبد الكريم بوقادة ، المرجع السابق، ص ص 309 - 310.

² - محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 156.

³ - عبد القادر منهوج ، خصوصية الرهن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012، ص 36.

وبالرجوع للأحكام العامة بخصوص صدور الرهن من أحد الشركاء، فقد تطرقت له المادة 890 الفقرة الثانية من القانون المدني الجزائري، حيث أجازت رهن حصة مملوكة على الشيوع وذلك بحكم الملكية التامة لهذه الحصة وأنه من الطبيعي أن يحق للمالك التصرف فيها بجميع التصرفات القانونية بما في ذلك الرهن على ألا يضر باقي الشركاء، وبناء على هذا إذا رهنها كان رهنه صحيحا وناظرا في حق باقي الشركاء¹.

المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة

يقصد بمالك السفينة كل شخص طبيعي او معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستقلة منه والمالك عادة هو الذي يقوم بتجهيز السفينة من حيث تهيئتها للقيام بالرحلة البحرية بشتى الوسائل كاستخدام الربان وطاقم السفينة وابرام عقود التأمين على السفينة وتزويدها بالمؤونة والوقود ويطلق عليه في هذه الحالة المالك المجهز².

لكن المالك ليس بالضرورة وفي كل الأحوال ان يكون هو مجهز السفينة فيمكن ان يؤجر مالك السفينة سفينته عارية الى شخص آخر وهو المستأجر والذي يقوم هذا الأخير بتجهيزها للقيام بالرحلات البحرية ويسمى المستأجر المجهز³.

ومنه بمجرد تجهيز السفينة سواء من طرف مالكاها أو مستأجرها تبدأ في مباشرة الرحلات البحرية، إلا انه قد تسبب السفينة أضرار للأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها أو للبيئة البحرية، لذا يكون مالك السفينة مسؤولا عن الأضرار التي تسببها سفينته، من خلال ما سبق وجب التعرف على نطاق مسؤولية مالك السفينة (المطلب الأول)، وحالات تحديد وإعفاء مالك السفينة من المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: نطاق مسؤولية مالك السفينة

يعتبر مالك السفينة مسؤولا عن أعماله التي يرتكبها أثناء استغلال السفينة مسؤولية مطلقة عن أخطائه الشخصية (الفرع الأول)، كما أنه مسؤول عن أخطاء الأشخاص الذين يعملون لحسابه المتمثلين في رجال البحر الذين يعدون تابعين لمالك السفينة مما يترتب عنه قيام مسؤوليته عن الأخطاء التي يرتكبونها (الفرع الثاني).

¹- شوقي بناسي، المرجع السابق، ص138.

²- محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 105 - 106.

³- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص133.

الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

يكون مالك السفينة مسؤولاً عن أخطائه التي تصدر منه شخصياً بصفته حارساً للسفينة حسب ما تضمنته المادة 138 من القانون المدني الجزائري، فيسأل مالك السفينة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء رحلته البحرية مسؤولية مدنية فتكون جميع أمواله ضامنة لكل الأضرار التي يتسبب فيها بخطئه بالفعل أو الترك (أولاً) ولقيام هذه المسؤولية يجب توفر شروط مستمدة من القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية (ثانياً).

أولاً: الأخطاء الشخصية لمالك السفينة

تتمثل أخطاء مالك السفينة الشخصية في عدم إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، سوء اختيار الطاقم والاشتراك في الخطأ المنسوب لتابعيه.

1- عدم إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية

يقصد بذلك التزام مالك السفينة بالإبحار بسفينة صالحة للملاحة البحرية ويعني ذلك أن تكون السفينة سليمة ومجهزة مادياً وبشرياً لتحمل كل مخاطر الرحلة¹ وهذا ما نصت عليه المادة 428 من القانون البحري الجزائري².

كما نصت المادة 479 من القانون البحري الجزائري أن عدم الوفاء بهذا الالتزام يعاقب عليه القانون بغرامة مالية من 50000 دج إلى 30000 دج، وبالحبس 3 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100000 دج إلى 60000 دج إن تعرضت السفينة لخطر أو عرضت غيرها من السفن للخطر أو الأشخاص والحمولة أو البيئة البحرية.

2- سوء اختيار الطاقم

وجب على مالك السفينة الالتزام بالطاقم البحري وذلك حسب القوانين واللوائح حيث فرض عليه القانون إعداد طاقم بحري مؤهل حتى يكون للسفينة صلاحية الملاحة البحرية ويقصد بأن تكون مؤهلة من ناحية الكفاءة العددية والفنية ويعتبر كل تقصير في

¹-خالد المرواني، التمديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011-2012، ص 81.

²-تنص المادة 428 من القانون البحري الجزائري على " يتعين على مجهر السفينة: ان يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك طبقاً للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة".

التأهيل خطأ¹ وهذا ما تضمنته المادة 428 من القانون البحري في الفقرة ب " أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة " .

3- الاشتراك في الخطأ المنسوب لتابعيه

يعني أن مالك السفينة يكون قد اشترك في الخطأ المنسوب للربان سواء كان بنفسه بوكيل عنه، والاشترك في الأخطاء الشخصية يؤدي الى تبرير التضامن في المسؤولية عن التعويض مثلا: كتوجيهه الربان أمر بتغيير المسار دون مبرر معقول مما يؤدي لتأخير موعد وصول البضائع².

ثانيا: شروط تحقق مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

لقد تضمنت القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية شروطا لقيامها وتتمثل هذه الشروط حسبما ورد في المادة 138 من القانون المدني الجزائري هما حراسة الشيء ووقوع الضرر منه.

1- حراسة السفينة

وهي أن يكون الشيء الذي سبب الضرر في حراسة الشخص الذي يكون غالبا هو المالك³ وتتصف الحراسة باستعمال الشيء من قبل الحارس وبممارسة سلطة عليه من خلال الإدارة والرقابة ومن صفات الحراسة ان يكون الشيء باستعمال الحارس ولهذا يعوض الغير عن الضرر من الشخص المسؤول عن طريق ما تسببه الأشياء الواقعة تحت حراسته⁴.
وتعد حراسة السفينة كشيء بالنسبة لمالك السفينة شرطا أساسيا لقيام المسؤولية لمالك السفينة كما يجب ان تكون له سلطة للتوجيه والرقابة على الشيء⁵.

¹ -يسرى بوشامة، مسؤولية مالك السفينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، 2022، ص12.

² -المرجع نفسه، ص13.

³ -علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984، ص109.

⁴ -موسوعة ودق القانونية للأبحاث والدراسات، تم الاطلاع بتاريخ 2023/08/29 على الساعة 12:30 انظر الرابط

الالكتروني: <https://wadaq.info>

⁵ -يسرى بوشامة، المرجع السابق، ص08.

2- وقوع الضرر من السفينة

حتى يتحقق الضرر يستوجب أن يكون بفعل السفينة وحسب المادة 124 من القانون المدني الجزائري كل ما يرتكبه الشخص بخطأ منه ويسبب ضرر يلزم صاحبه بالتعويض. ان قواعد الضرر المتقدمة تسري في حالة مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء الشخصية حيث ينتفي الضرر فلا مسؤولية عليه للغير الا انه من ناحية أخرى قد يسأل مالك السفينة مسؤولية موضوعية أي حتى ولو لم يترتب على فعله أي ضرر للغير والمثال السائد حالياً هو المسؤولية عن تسيير السفن الذرية لأنه يمكن بالنسبة لها مجرد تسيير السفينة حتى ولو لم يترتب على ذلك أي ضرر¹.

الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعة

هناك مسؤولية أخرى يتحملها مالك السفينة أو تجهزها عن أخطاء يرتكبها اشخاص آخرون باعتبارهم تابعين له، فهو يسأل اذن عن الاعمال التي قام بها، او العقود التي ابرمها الربان اثناء ممارسته للصلاحيات القانونية وكذا عن أخطاء الربان وللطاقم والمرشد، وكل شخص يعمل في خدمة السفينة². وهذه المسؤولية التي يتحملها مالك السفينة عن التابعين لها أساس تقوم عليه (أولاً) كما يجب ان تتوفر شروط حتى تتحقق (ثانياً).

أولاً: أساس مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه

تقوم علاقة التبعية بين التابع والمتبوع أي ان يكون للمتبوع سلطة فعلية في التوجيه وهذا بإصدار أوامر لتابعيه وتقضي هذه السلطة ان يكون المتبوع السيطرة والخضوع من التابع وهنا تتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة وتابعيه إذا كان من يمارس عليهم سلطة فعلية ويرجع ذلك الى عقد العمل البحري الربط بينهم³. لقد اختلف الفقهاء حول الأساس القانوني الذي تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه وظهرت عدة نظريات أهمها النظرية الشخصية والنظرية الموضوعية.

¹ - محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء الحية مسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري، دار الحداثة والطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1990، ص48.

² - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص265.

³ - أنور سلطان، النظرية العامة بالالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص145.

1- النظرية الشخصية

تقوم هذه النظرية بتأسيس مسؤولية مالك السفينة على أساس القواعد العامة في القانون المدني اذ ان مسؤوليته مفترضة تقوم على خطأ مفترض في جانبه، فمسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تقوم على أساس وجود خطأ وضرر وعلاقة السببية بين خطأ التابع والضرر.¹

وانتقدت هذه النظرية بسبب تأسيسها لمسؤولية مالك السفينة على هذه القواعد لان في ذلك ظلم نظرا للتكاليف الكبيرة التي يتحملها بسبب الاضرار الناشئة عن أخطاء تابعيه.²

2- النظرية الموضوعية

انقسم أصحاب هاته النظرية بين نظرية تحمل التبعة ونظرية الضمان، بخصوص نظرية التبعة فيسأل مالك السفينة فيها عن الاضرار التي تتسبب فيها سفينته والناجمة عن خطأ تابعه، وقد تعرضت للنقد بسبب تحمل التابع المسؤولية لوحده كما ان تحمل المالك السفينة الاضرار الحاصلة للغير سينتج عن امتناع للاستثمار البحري أما بالنسبة للنظرية الثانية أي نظرية الضمان فتؤسس مسؤولية السفينة على الضمان نفسه لا على الخطأ.³

ثانيا: شروط قيام مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه

لقيام مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه يجب توفر شرطين وهما قيام علاقة التبعية ووقوع الخطأ من التابع أثناء أدائه لوظيفته.

1- قيام علاقة التبعية

وتتحقق علاقة التبعية بين مالك السفينة وتابعه إذا كان يمارس عليهم سلطة فعلية ترجع هذه الأخيرة الى عقد العمل الذي يربط بينهم.⁴

¹- عبد الرزاق، السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، ج1، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، 1958، ص885.

²- المرجع نفسه، ص870.

³- المرجع نفسه، ص870.

⁴- مراد قيجاحي، مسؤولية المتبوع في القانون المدني، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003، ص

2- وقوع الخطأ من التابع أثناء أدائه لوظيفته او بمناسبةها

حسب المادة 617 من القانون البحري الجزائري فان وكيل السفينة مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام، أي أن مالك السفينة يسأل عن خطأ تابعه أثناء الوظيفة حيث تعد هذه الأخيرة هي السبب المباشر.¹

المطلب الثاني: تحديد وإعفاء مالك السفينة من المسؤولية

الأصل العام للمسؤولية وطبقا للقواعد العامة ان المدين يسال عن تعويض الاضرار في حالة ان يتسبب هو بأخطائه الشخصية في ذلك الضرر وتكون جميع أمواله ضامنة لتلك التعويضات ويكون المالك مسؤولا عن تعويض الاضرار التي يتسبب بها تابعيه اثناء الرحلة البحرية أي أثناء تأدية مهامهم لان القانون اعطى لمالك السفينة الحق في ان يطلب تحديد مسؤوليته بترك السفينة والأجرة ويكون تعويض الاضرار قاصرا عليها دون بقية ثروته البحرية الأخرى الخارجة عن السفينة محل الحادث² (الفرع الأول).

كما أن هناك حالات تمكن مالك السفينة من الاعفاء من المسؤولية وهي الحالات المقررة في القواعد العامة سواء عن مسؤوليته عن أخطائه الشخصية إذا اثبت أنه قام بواجباته المفروضة عليه قانونا، او عن أخطاء تابعيه إذا اثبت أن المتسبب في الضرر ليس تابعا له او نفي الخطأ عن تابعيه³ (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تحديد مسؤولية مالك السفينة

فكرة تحديد مسؤولية مالك السفينة فكرة قديمة، حيث يمكن لمالك السفينة الذي لا يرتكب خطأ حماية نفسه من عواقب الأخطاء الذي قد يرتكبها ريان السفينة و ذلك بتخليه عن السفينة و كانت تطبق هذه القاعدة عن مسؤولية مالك السفينة و كانت تشمل كذلك المسؤولية عن الديون التي يقوم بها الريان ففي عام 1924 صدرت اول معاهدة في هذا المجال متأثرة بالنظام الإنجليزي، حيث لم تفصل هذه المعاهدة نهائيا اذ ترك الخيار لمالك السفينة بين الترك و التخلي عن السفينة، و قد أدى عدم الوضوح و كثرة التعقيدات إلى عدم

¹ - تنص المادة 617 من القانون البحري الجزائري على: "يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام."

² - خالد محمد المرواني، المرجع السابق، ص240.

³ - المرجع نفسه، ص387.

المصادقة عليها،¹ إلى غاية صدور معاهدة بروكسل في 10 أكتوبر 1957 المتعلقة بمسؤولية ملاك السفن²، وصادقت عليها بعض الدول ومن بينها الجزائر سنة 1964 وتبنى المشرع الجزائري أغلب أحكامها عند تحريره للقانون البحري الجزائري³، من خلال ما سبق سنتطرق إلى شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة وفق شروط (أولا)، وإلى تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية (ثانيا).

أولا: شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة

قام المشرع البحري الجزائري بتحديد مسؤولية ملاك السفن بوضع شروط يتمكن على أساسها مالك السفينة من تحديد مسؤوليته، وكذلك الديون التي يجوز بموجبها تحديد المسؤولية⁴.

1- النطاق الشخصي والموضوعي لتحديد مسؤولية مالك السفينة

نصت المادة 111 من القانون البحري الجزائري على أنه " تطبق أحكام من الفصل على مستأجر السفينة والمجهز المسير والربان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوبه من المالك والمستأجر والمجهز او المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه ". من خلال نص المادة يتبين ان القانون البحري الجزائري قد سمح للربان وطاقم السفينة ومستأجرها بتحديد مسؤوليتهم وفي ذلك حماية لهم، حيث يمكن للمالك السفينة الذي يحق له تحديد مسؤوليته أصلا، أن يعود على الربان بما دفعه وبالتالي لا يعقل أن يحدد مالك السفينة مسؤوليته ولا يسمح للربان بذلك التحديد⁵.

² - محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، معهد العلوم القانونية والإدارية، تلمسان، الجزائر، دون سنة، ص 837 - 838.

³ - معاهدة بروكسل المؤرخة في 10 أكتوبر 1957 والمتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.
⁴ - المرسوم رقم 64-174 المؤرخ 08 جوان 1964 الموافق لـ 27 محرم 1384 المتضمن انضمام الجزائر الى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية، المبرمة في بروكسل بتاريخ 10 أكتوبر 1957، الجريدة الرسمية رقم 13 المؤرخة في 10 جوان 1964، الموافق لـ 29 صفر 1384.

⁴ - كميله أعراب، "مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية"، في: مجلة النوبة للدراسات القانونية، العدد 12، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2017، ص 139.

⁵ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 271.

- الحق في تحديد المسؤولية: هذا الحق في التحديد هو ما نصت عليه كذلك معاهدة بروكسل لسنة 1957 في مادتها السادسة.

وفي الواقع أن المادة التي منحت للأشخاص المذكورين أعلاه ليست في الواقع مقررة لصالح الربان أو التابع وإنما هي أيضا مقررة لمصلحة مالك السفينة، إذ تهدف إلى حمايته من الرجوع غير المباشر، ذلك أنه من المتصور أن يرجع الضرر على الربان الذي يرجع بدوره على المالك، لذا ينبغي أن يكون الرجوع على الربان والتابعين هو أيضا مقيد بالتحديد الوارد في القانون البحري الجزائري والاتفاقية¹.

أما بالنسبة للسفن التي تستفيد من تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة عليها، فهي جميع السفن باستثناء السفن الحربية والسفن العامة وسفن الملاحة النهرية، كما أن السفن غير تجارية كسفن النزهة وسفن الصيد الخاصة تخضع لنفس المبدأ، لأن النص العام ولا يتعلق الأمر بالسفن التجارية فقط، وهذا ما أكدته محكمة *PENNES* الفرنسية في حكمها بتاريخ 15 مارس 1983، حيث قضت بأحقية مالك أحد القوارب المطاطية المستعملة للتجول والنزهة في التمتع بحق تحديد المسؤولية².

2- الديون التي يجوز تحديد المسؤولية عنها

بالنسبة للديون التي يستهدفها تحديد المسؤولية نصت المادة 92 من القانون البحري الجزائري على أنه " يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة التالية، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به ".

نلاحظ أنه لا يحتج مالك السفينة بمبدأ تحديد المسؤولية إلا في حالة الديون المتعلقة بمسؤوليته وبالتالي لا يمكن لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته تجاه الديون الخاصة بعقود الشراء والتجهيز والتمويل التي يعقدها ربان السفينة كذلك لا يمكن لمالك السفينة التخلي عن السفينة³

كما لا تطبق قاعدة تحديد مسؤولية مالك السفينة بحكم القانون، بل يبقى التزام مالك السفينة من حيث المبدأ قائما كاملا، حيث يحتفظ الدائن بحقه في التعويض الكلي عن الضرر الذي ألحق به، فعلى المالك إذا أراد عدم دفع مبلغ التعويض بأكمله أن يتمسك بحقه في التحديد،

¹-كميلة أعراب، المرجع السابق، ص،140.

²-العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 273.

³-محمد بن عمار، المرجع السابق، ص836.

لكن بتوفر شروط، حيث أنه ليست كل الديون بإمكان مالك السفينة أن يحدد مسؤوليته فيها، بل يوجد قائمة حصرية لأسباب تحديد المسؤولية و هي الواردة في المادة 01 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1957 المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن، وكذا المادة 93 من القانون البحري الجزائري و هي:

أ- الموت او الإصابة الجماعية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل السفينة لأجل نقله والفقدان والاضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ب- الموت او الإصابة الجماعية لأي شخص آخر في البحر او البر او الفقدان والاضرار بالأموال الأخرى او الحقوق المسببة بفعل او اهمال او خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه او كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولاً عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل او الإهمال او الخطأ يتعلق بالملاحة او بإدارة السفينة او الشحن او النقل او تفريغ الحمولة وصعود ونزول المسافرين.

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

ويلاحظ من خلال نص المادة أن المشرع الجزائري لم يشر هنا إلا الى المسؤولية التقصيرية ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه (الربان والبحارة) والالتزامات التعاقدية فلم تشير إليها المادة 93 من القانون البحري الجزائري، بحيث يمكننا أن نفهم من ذلك أن مسؤولية المالك عن الالتزامات التعاقدية التي يمر بها الربان، لا يمكن تحديد مسؤوليته بشأنها وإنما تكون مسؤوليته كاملة¹.

على خلاف ذلك فإن المشرع المغربي حدد مسؤولية المالك التي تتعلق بالالتزامات الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها الربان والعقود التي يبرمها عند ممارسته لسلطته القانونية، وتلك الناتجة عن أفعال الربان والطاقم والمرشد وكل شخص آخر في خدمة السفينة ويبدو واضحاً من المشرع قد أدخل المسؤولية حتى في الالتزامات التعاقدية².

¹-العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 269.

²- المرجع نفسه، ص ص 269 - 270.

3- الالتزامات المستثناة من التحديد

أخرجت معاهدة بروكسل لسنة 1957 حالات تسمح بها لمالك السفينة بتحديد مسؤوليته عن بعض الديون التي لا تعتبر ديون ناجمة عن المسؤولية خاصة عندما يتعلق الأمر بمصاريف رفع الحطام السفن، حيث أن هذه الديون لا تعتبر ديون ناجمة عن المسؤولية إلا أنها تعتبر ديون مقررة قانونيا فهي ناتجة عن التزام قانوني لمالك السفينة برفع حطام السفن¹.

كما توجد بعض الديون الناجمة عن المسؤولية التي لا يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته منها وذلك لاعتبارات اجتماعية²، وهي الديون التي تطرق لها المشرع الجزائري في نص المادة 94 من القانون البحري التي جاء فيها أنه " لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد:

أ- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت هي مكان المالك بتعويض أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجروح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها.

ب- الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام.

ت- ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل. "

وقد راعى المشرع الجزائري في ذلك وضعية هؤلاء الأشخاص (الربان والطاقم) وقرر لهم حماية خاصة بحيث مكنهم من التنفيذ على جميع أموال المدين (المالك) إذا لم تكف السفينة للوفاء بديونهم³.

ثانيا: تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية

كما رأينا سابقا انه إذا أراد مالك السفينة عدم دفع مبلغ التعويض بأكمله أن يتمسك بحقه في التحديد وأن يقوم بتكوين صندوق هذا التحديد.

¹-محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 835.

²- المرجع نفسه، ص 835.

³-العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 271.

حيث يتم تحديد المبلغ بالنسبة لجميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث دون النظر الى الديون الناشئة او التي يمكن ان تنشأ من حادث آخر، ولا يعتد إلا بالحادث الواحد دون سواه ولا بالرحلة فإذا تعرضت السفينة خلال الرحلة لحادثين تصادم مثلا تصادم أول في جويلية 2023، ثم تصادم آخر في 3 ديسمبر 2023، هنا يجب على مالك السفينة ان يطلب الاستعادة مرتين بالحق في تحديد مسؤوليته، وعليه كذلك أن يكون مال التحديد مرتين.¹

وعندما يتعدى مجموع الديون الناجمة عن نفس الحادث حدود المسؤولية وفقا لما تنص عليه الاتفاقية الدولية التي صادقت عليها الجزائر، فان المبلغ الإجمالي للتعويض المطابق لهذه الحدود يمكن أن يكون بمساعي المالك أو أي شخص آخر يحل محله وذلك بمال التحديد الوحيد، والمال المكون على هذا الشكل يخصص لتسديد الديون التي يحتج بها ضد المسؤولية.²

حيث نصت المادة 96 من القانون البحري الجزائري: "يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسها في كل حالة، حسب قواعد الاتفاقية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيه".

يفهم من نص أنها قامت بالإحالة في تحديد المبلغ الذي يمكن لمالك السفينة تحديد مسؤوليته على أساسها إلى اتفاقية لندن المبرمة في 19 سبتمبر 1976 والمتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 02 أيار 1996³، والتي جاءت لتحل محل اتفاقية بروكسل 1957، التي تقرر إعادة النظر في النسب الخاصة بالتعويضات نظرا لحجم السفينة الهائل وكبر حجم الأضرار الناتجة عنها، والتي صادقت عليها الجزائر سنة 2004،⁴ حيث استبدل اعتماد الفرنك الذهبي باعتماد وحدة السحب

¹ - محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 832.

² - المرجع نفسه، ص 832.

³ - اتفاقية لندن المبرمة في 19 سبتمبر 1976 والمتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 02 ماي 1996 .

⁴ - المرسوم رقم 04-127 المؤرخ 19 افريل 2004 الموافق لـ 29 صفر 1425، المتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، الجريدة الرسمية رقم 26 المؤرخة في 25 افريل 2004، الموافق لـ 05 ربيع الاول 1425.

الخاصة التي يعتمدها صندوق النقد الدولي، وقد حددت هذه الاتفاقية المبالغ القصوى لتحديد المسؤولية على النحو التالي:¹

1- في حالة فقدان الحياة أو الأضرار الجسمانية، وبالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن، يكون المبلغ الذي تحدد به مسؤولية المالك هو 333000 وحدة حسابية حوالي 499500 دولار أمريكي.

- بالنسبة للسفن التي تتراوح حمولتها بين 3001 و30000 طن، يدفع نفس المبلغ وتضاف 333 وحدة إضافية مقابل كل طن زائد حوالي 500 دولار.

- بالنسبة للسفن التي تتراوح حمولتها بين 501 و3000 طن، يدفع نفس المبلغ وتضاف 500 وحدة إضافية مقابل كل طن زائد حوالي 750 دولار.

- بالنسبة للسفن التي تتراوح حمولتها بين 30001 و70000 طن، يدفع نفس المبلغ مضافا إليه 250 وحدة حسابية مقابل كل طن زائد حوالي 375 دولار، وإذا زاد حجم السفينة عن 70000 طن، تضاف 167 وحدة حسابية عن كل طن زائد أي حوالي 251 دولار.

2- بالنسبة للأضرار المادية، يكون المبلغ الذي تحدد فيه به مسؤولية مالك السفينة هو 167000 وحدة حسابية حوالي 250500 دولار بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها عن 500 طن، وإذا زادت الحمولة عن ذلك تدفع مبالغ إضافية مقابل كل طن زائد عن ذلك الحد، مع تناقص المبلغ الإضافي المدفوع كلما كبرت حمولة السفينة.

وتحسب حمولة السفينة عندما تكون هذه الأخيرة بخارية أو ذات الدفع الآلي كالتالي، الحمولة الصافية مضافا إليها الحجم الذي خفض من الحمولة الإجمالية لتحديد الحمولة الصافية نظرا للمساحة التي تشغلها أجهزة القوة المحركة، ماعدا هذا النوع من السفن، أما بالنسبة للسفن الأخرى يعتمد على الحمولة الصافية.²

الفرع الثاني: حالات إعفاء مسؤولية مالك السفينة

إذا ما أثبتت دعوى المسؤولية على المالك يكون لهذا الأخير الحق في نفي المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بإثبات النفي استنادا لنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري

¹ - المادة 06 الفقرة 04 من اتفاقية لندن 1976، المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية.

² - المادة 104 من القانون البحري الجزائري.

التي نصت على أنه "إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب لا بد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاقي يقضي بخلاف ذلك".

لتوضيح ذلك سيتم التطرق إلى حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أخطائه الشخصية (أولاً)، وحالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أخطاء تابعيه (ثانياً).

أولاً: حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أخطائه الشخصية

قد يتسبب مالك السفينة في خطئه الشخصي في انعقاد مسؤوليته، بأن يصدر منه خطأ يؤدي إلى حلول ضرر بالغير، فيصبح ملزماً بالتعويض، كما أنه يمكن لمالك السفينة أن يثبت أن الفعل الذي يسبب الضرر نجم عن سبب أجنبي فتدفع عنه المسؤولية لبعض منها¹.

وقد عرف بأنه: "فعل أو حادث غير متوقع وغير ممكن الدفع من قبل المسؤول وخارجاً عنه نشأ عنه الضرر"².

كما عرفه بأنه كل فعل أو حادث معين لا ينسب إلى المدعى عليه ويكون قد جعل منع وقوع الفعل الضار أمراً مستحيلاً وعرف السبب الأجنبي أيضاً بأنه أمر غير متوقع حصوله ولا يمكن دفعه مما يؤدي مباشرة إلى حصول الضرر³.

1- صور السبب الأجنبي

حسب المادة 127 من القانون المدني الجزائري للسبب الأجنبي صورتان أساسيتان هما: السبب الأجنبي بفعل الطبيعة والسبب الأجنبي بفعل الإنسان.

أ- السبب بفعل الطبيعة

يتمثل في القوة القاهرة والحادث المفاجئ، ولقد ميز المشرع الجزائري بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ في نص المادة 138 الفقرة 02 من القانون المدني الجزائري دون أن يعرفهما و من ناحية الفقه فان الأغلبية ترى أنه لا يوجد فرق بين القوة القاهرة والحادث

¹ - محمد زهدور، المرجع السابق، ص 260.

² - على فيلاي، نظرية الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، ص 234.

³ عسالي عرارة، "السبب الأجنبي في المادتين 127 و 138/02"، في المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، العدد الثاني، دون تاريخ، ص 424.

المفاجئ¹ ، فقد عرفت القوة القاهرة والحادث المفاجئ على أنهما تعبيران مختلفان يدلان على معنى واحد يقصد به أمر غير متوقع حصوله وغير ممكن تلافيه، يجبر الشخص على الإخلال بالالتزام، وقد عرفتهما محكمة النقض الفرنسية بأنهما كل حادث خارجي يحدث فجأت ولا يستطيع الشخص توقعه ولا درؤه.²

على خلاف المادة 127 من القانون المدني الجزائري والتي أشارت إلى خطأ الضحية كسبب أجنبي معفي من المسؤولية على العمل الشخصي، كما تتميز القوة القاهرة أيضا بطابع عدم قدرة الإنسان على توقعها وتتميز القوة القاهرة والحادث المفاجئ بنفس خصائص السبب الأجنبي فكلاهما يوصف بالخارجية وكلاهما يوصفان بعدم إمكانية الدفع وعدم إمكانية التوقع.³

ب - السبب الأجنبي بفعل الانسان

يتمثل السبب الأجنبي الذي ينسب للإنسان في فعل المضرور وفعل الغير حسب المادة 138 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري والمادة 127 من نفس القانون. فالأصل أن مالك السفينة يحاسب على فعله الشخصي لا بفعل غيره كما أنه ليس من العدل أن نحاسب شخصا مثل مالك السفينة عن ضرر تسبب فيه غيره فيكون على المضرور أن يطالب من مالك السفينة بالتعويض عن ضرر غيره لذلك لابد من توضيح الغير الذي يعد فعلهم سببا أجنبي صورته فعل الإنسان فيعفي من المسؤولية، فنعرفه بالفعل الذي يصدر عن شخص مت دخلا في حادث شكى منه المتضرر المدعي في وجه المدعي عليه الذي اختصمه طلبا للتعويض عن ضرره من غير أن يشترك في الخصومة الغير الذي أتى ذلك الفعل⁴، وكمثال عن ذلك:

¹ - عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المكتبة القانونية للنشر، الإسكندرية، مصر، ط7، 2000، ص360.

² - محمد زهدور، المرجع السابق، ص230.

³ - المرجع نفسه، ص 261.

⁴ - عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الاشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1981، ص385.

إذا اصطدمت سفينة بسفينة أخرى وتضرر ركاب هاته الأخيرة فإن مالکها يرفع دعوى التعويض بأن المسؤول عن التصادم هو مالک السفينة الأولى ويطلب بناءً عن ذلك إعفائه من المسؤولية التقصيرية.

2- شروط السبب الأجنبي

يجب أن يتوفر في السبب الأجنبي عدة شروط حتى يؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية، وتتمثل هذه الشروط في عدم التوقع، عدم إمكانية دفع السبب الأجنبي وشرط السببية.

أ - شرط عدم التوقع

معنى ذلك ان السبب الأجنبي ينطوي على عنصر المباغته في حدوثه، وهو ما لم يترك المجال للمالك حتى يحتاط للأمر قبل وقوعه وتنتفي صفة عدم التوقع إذا كان الأمر المعتاد حصوله او إذا كانت له مقدمات تنبئ بحدوثه مستقبلاً، ورغم ذلك أهمل المسؤول اتخاذ الاحتياطات الضرورية كما يزول عنصر عدم التوقع بالنسبة للأضرار المتفاقمة بسبب إهمال مالک السفينة أي الحارس لها اتخاذ الاحتياطات الضرورية اللازمة كما هو الحال بالنسبة لاشتداد العاصفة وتحولها إلى إعصار¹.

ب - عدم إمكانية دفع السبب الأجنبي

يقصد بذلك أن السبب الأجنبي لا بد ان يفوق القدرات المادية والجسمانية للشخص العادي، أي ان لا يكون هناك تناسب بينهما، وتحقق عدم إمكانية الدفع او التوقع وهو الرجل العادي، فاذا كان الحادث في ظروف معينة غير متوقع ومستحيل دفعه من قبل هذا الأخير، كان الحادث غير متوقع ومستحيل الدفع في نفس تلك الظروف².

ج - شرط السببية

يقصد به أن مالک السفينة قد استحال عليه أن يقوم بتصرف آخر، خلاف ما تصرف بسبب الحادث الذي يتمسك به لحسابه سبباً اجنبياً ومعنى ذلك بعبارة أخرى ان الحادث كان يستحيل مقاومته، بيد أن فكرة الاستحالة يجب تقديرها بمعيار موضوعي لا شخصي، بمعنى انه على القاضي ان ينظر الى ما كان يفعله شخص عادي عندما يكون موجوداً بنفس

¹ - عسالي عرعارة، المرجع السابق، ص ص 426 - 427.

² - المرجع نفسه، ص 428.

ظروف مالك السفينة اثناء الحادث، فان كان ذلك مستحيل مقاومة الحادث او الحيلولة دونه لا يكون مالك السفينة مخطأ، وهو الحكم الذي تقتضيه طبيعة الحال في الرابطة السببية الواجب قيامها بين السبب الأجنبي و الضرر¹.

ثانيا: حالات إعفاء مسؤولية مالك السفينة عن خطأ تابعيه

يقتضي نص المادة 136 من القانون المدني الجزائري والمادة 174 من القانون المدني المصري ان المتبوع يسأل عن فعل تابعيه في حال تأدية وظيفته او بسببها، وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعيه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع².

فاستنادا للقواعد العامة فان مالك السفينة يسأل عن أخطاء تابعيه إذا وقعت منهم أثناء تأديته للوظيفة يكون المالك مسؤولا مدنيا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم تأدية وظائفهم أو بسببها يستطيع مالك السفينة أن يدفع مسؤوليته عن أخطاء تابعيه بأحد الطرق الآتية:

1- نفي خطأ التابع

يستطيع مالك السفينة أن يثبت أن الضرر الحاصل للمضروب لم يكن بفعل تابعيه إذا توفرت الأدلة والقرائن على ان الخطأ الذي يسبب الضرر للغير لم يكن بفعل التابع كأن تكون الاضرار بسبب خطأ يرجع الى شخص آخر أو حدثت الأضرار بسبب قيام الربان بعملية لانقاذ الأرواح المعرضة للغرق، حيث ان ذلك يعد التزام قانوني تفرضه المعاهدات والقوانين الوطنية³.

كما يمكن لمالك السفينة إثبات ان الضرر لا يرجع لخطأ تابعيه وانما كان بسبب قوة قاهرة او حادث فجائي وينبغي ان تتوفر فيها شرط عدم التوقع واستحالة الدفع حتى يصنف

¹-محمد زهدور، المرجع السابق، ص ص 263-264.

²-المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

³-خالد المرواني، المرجع السابق، ص 398.

بأنه قوة قاهرة او حادث فجائي ولكي يتوفر هذا الوصف يجب ان يكون لتابع السفينة في حدوثه ولا يمكن توقعه لا زمان ولا مكان ولا يمكن دفعه¹.

ففعل الغير يمكن لمالك السفينة ان الاضرار الحاصلة ترجع الى فعل شخص ثالث هو الغير أن هذا الفعل كان وحده سبب الضرر الذي يحدث تنتفي مسؤوليته، ويشترط في فعل الغير ان لا يكون في مقدور مالك السفينة تفاديه حتى لو لم يشكل خطأ او كان معلوما فانه ينفي رابطة السببية بين تابع مالك السفينة والضرر الذي حدث.²

أ- فعل المتضرر

يمكن لمالك السفينة دفع المسؤولية الملقاة على عاتقه إذا ثبت إن الخطأ يرجع إلى المضرور هو الذي الحق الضرر لنفسه وعندما يكون مالك السفينة هو الذي ينقل المسافرين يكون مسؤولا فإذا حدث لأحدهم ضرر يكون هو المسؤول عنه وملزما بالتعويض، ولكن يعفى من هذه المسؤولية إذا اثبت إن المسافر هو الذي تسبب في الضرر الحاصل له بإهماله أو خطئه³.

ب- تقديم الربان للمساعدة

من واجب ربان السفينة تقديم المساعدة لأي شخص بطلب ذلك مهما كانت جنسيته حسب ما قضت به المادة 334 من القانون البحري الجزائري: "يتعين على كل ربان سفينة ان يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود بالبحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه والمسافرين لخطر جدي."

ج- نفي علاقة التبعية بين التابع ومالك السفينة

يستطيع مالك السفينة أن ينفي رابطة التبعية بينه وبين من صدر منه الضرر بأحد الأمور التالية⁴:

¹ - أحمد محمد منصور، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دراسة في القانون المدني المصري والفرنسي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 5، 2009، ص ص 310 - 311.

² - المرجع نفسه، ص 312.

³ - المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - محمد زهدور، المرجع السابق، ص ص 281 - 282.

- نفي وجود عقد الخدمة إذا كان أساس قول المتضرر ان ثمن خدمة، فانه يمكن للمالك ان ينفي علاقة الخدمة بإثبات ان علاقة الخدمة قد انتهت بنهاية العقد أي بسبب من الأسباب التي يمكن اثباتها فعلا امام المحكمة وتؤخذ بحقيقة الواقع.

- نفي الحالة الواقعية ولما كانت علاقة التبعية تقوم في كثير من الفروض على عقد الخدمة إلا أن الظروف قد لا تقتضي وجود هذا العقد بل لا تقتضي ان يكون التابع ماجور على نحو دائم أو أن يكون ماجور على الإطلاق ذلك ان علاقة التبعية قد تقوم على حالة واقعية فانه يمكن للمتبع النفي في هذه الحالة الواقعية كليا، ومعنى ذلك نفي حق التوجيه وحق الرقابة، فاذا اثبت المتبع انه لم يكن له على من تسبب اليه كتابع له سلطة التوجيه والرقابة ومعنى ذلك ان هناك في الحقيقة تلك الحالة الواقعية.

خاتمة

تتميز السفينة عن غيرها من المنقولات والعقارات من حيث النظام القانوني الذي يحكمها والحقوق الواردة عليها، وكذا طرق وصور ملكيتها والآثار القانونية المترتبة عن ذلك، وهذا راجع إلى أهميتها الاقتصادية وطبيعتها القانونية الخاصة. يكتسب حق ملكية السفينة في التشريع الجزائري، عن طريق الشراء أو البناء حسب ما تضمنه القانون البحري الجزائري، كما أن لملكية السفينة عدة صور أهمها ملكية السفينة على الشيوخ، وملكية الدولة للسفينة، والملكية هي حق أصلي يخول لصاحبه حق الاستعمال والاستغلال والتصرف، فلمالك السفينة حق التصرف القانوني عليها من خلال بيعها وهو ما تضمنه المشرع البحري باشتراط الرخصة المسبقة و القيد في سجل السفن، ويرد على السفينة أيضا حق عيني تبعي وهو الرهن البحري الذي يخضع للرسمية خلافا لما هو معمول به في المنقول، وذلك راجع لخصوصية السفينة التي تخضع لأحكام العقار، أما بالنسبة لمسؤولية مالك السفينة فهي تخضع للقواعد العامة في القانون المدني، والقواعد الخاصة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية.

من خلال هذه الدراسة تم التوصل إلى مجموعة من النتائج أبرزها:

- إن طرق اكتساب الملكية في القانون المدني لا تنطبق كلها على السفينة كالشفعة والحيازة، وعدم خضوعها لقاعدة الحيازة في المنقول على الرغم من كون السفينة مال منقول، وهذا راجع لطبيعتها القانونية الخاصة وما تتطلبه ملكية السفينة من إجراءات معينة كشهر التصرفات التي ترتب حقوقا عينية كحق الملكية على السفينة من رسمية.

- لم يتطرق المشرع في القانون البحري لأحكام بناء السفينة ولم يفصل فيها، بل اكتفى بذكره كطريقة لاكتساب الملكية فقط، ويعود سبب ذلك إلى عدم وجود منشآت لصناعة السفن في الجزائر مما أدى إلى بنائها في دول أخرى بتكاليف باهظة، وبالتالي لم يحقق شرط البناء الوطني للسفن.

- تخضع طرق اكتساب ملكية السفينة سواء عن طريق البناء أو الشراء لأحكام القانون المدني، باستثناء القيد في دفتر تسجيل السفن الممسوك من طرف السلطات البحرية

المختصة. كما يخضع الرهن البحري لنفس احكام الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، ماعدا شرط الحصول على الرخصة المسبقة.

- لم يفصل المشرع الجزائري في الأحكام المتعلقة بملكية السفينة على الشيوخ، وهو ما يعني اعتبار الشيوخ البحري شيوخا عاديا يخضع لأحكام الشيوخ في القانون المدني الجزائري، وكذلك الأمر بالنسبة لملكية الدولة للسفينة حيث لم يتضمن المشرع البحري الجزائري أي قواعد توضح أحكامها وما يترتب عنها من آثار.

- احتكار الدولة لملكية السفن المخصصة للملاحة البحرية التجارية.

بناء على ما سبق يمكن تقديم الاقتراحات التالية:

- ضرورة تنظيم المشرع الجزائري لأحكام بناء السفن في القانون البحري بشكل مفصل تماشيا مع الاتفاقيات الدولية، من اجل تشجيع الاستثمار في هذا المجال، ومواكبة النظام القانوني الجزائري للتطورات التي تشهدها الأنظمة المقارنة للدول الأخرى في المجال البحري.

- فيما يخص ملكية السفينة على الشيوخ يجب على المشرع البحري الجزائري التفصيل والتطرق أكثر في خصوصية هاته الصورة، نظرا لطبيعة السفينة الخاصة لأنها شيء وسط بين المنقول والعقار.

- ضرورة إقامة منشآت بحرية لبناء السفن، وذلك تكريسا لمبدأ أو شرط البناء الوطني للسفينة، كما يجب العمل أيضا على تجديد الأسطول البحري الجزائري خاصة في مجال الملاحة التجارية.

- رفع القيود وتسهيل إجراءات اكتساب ملكية السفينة، وكذا رفع احتكار الدولة لملكية السفينة، وتقديم تسهيلات للملكية الشائعة، والذي حتما يعمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية إلى الأمام.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً-المصادر

1-الاتفاقيات الدولية

1-معاهدة بروكسل المؤرخة في 10/04/1926 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد بحصانة السفن المملوكة للدولة او المستغلة بمعرفتها والبروتكول المفسر لها المؤرخ في 24/05/1934.

2- معاهدة بروكسل المؤرخة في 10 اكتوبر 1957 والمتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية.

3- اتفاقية لندن المبرمة في 19 سبتمبر 1976 والمتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في 02 ماي 1996.

2-القوانين الداخلية:

ب-1-القوانين الجزائرية

1- المرسوم رقم 64-174 المؤرخ 08 جوان 1964 الموافق لـ 27 محرم 1384 والمتضمن انضمام الجزائر الى الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن البحرية، المبرمة في بروكسل بتاريخ 10 اكتوبر 1957، الجريدة الرسمية رقم 13 المؤرخة في 10 جوان 1964، الموافق لـ 29 صفر 1384.

2-المرسوم رقم 04-127 المؤرخ 19 افريل 2004 الموافق لـ 29 صفر 1425، المتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، الجريدة الرسمية رقم 26 المؤرخة في 25 افريل 2004، الموافق لـ 05 ربيع الاول 1425.

3-القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، الموافق لـ 25 ربيع الثاني 1428، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية رقم 31 الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007 الموافق لـ 25 ربيع الثاني 1428.

قائمة المصادر والمراجع

4- القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 غشت 2010، الموافق لـ 05 رمضان 1431، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 46 الصادرة بتاريخ 18 اوت 2010 الموافق لـ 08 رمضان 1431.

5- القانون رقم 15-20، المؤرخ في 30 ديسمبر 2015، الموافق لـ 18 ربيع الاول 1437، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية رقم 71 الصادرة بتاريخ 30 ديسمبر 2015. الموافق لـ 18 ربيع الاول 1431.

ب-2- القوانين المقارنة

1- قانون التجارة البحري المصري الصادر بالقانون رقم 08، الصادر في 26 رمضان 1410هـ، الموافق لـ 22 أبريل 1990.

3- المقابلات

- مقابلة أجريت مع بوكرفة ساعد، متصرف إداري في الشؤون البحرية بالمحطة البحرية لحراس السواحل سكيكدة.

ثالثا- المراجع

1- الكتب والمؤلفات

1- أحمد محمود الخليل، إدارة المال الشائع والتصرف فيه، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2007.

2- أحمد محمد منصور، "النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام"، دراسة في القانون المدني والمصري والفرنسي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة 5، 2009.

3- العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.

4- أنور سلطان، النظرية العامة بالالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.

5- جلال وفاء محمدين، القانون البحري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1994.

6- جمال الدين محمد أبو الفضل بن مكرم بن منظور الافريقي المصري، لسان العرب، الطبعة الأولى، دار صادر، 1997.

- 7- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 8- زكى زكى الشعراوي، السفينة نظامها القانوني-ملكيتها-الحقوق العينية التي ترد عليها الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1989.
- 9- زكريا سرايش، الموجز في شرح قواعد البيع، دار بلقيس، الدار البيضاء، الجزائر، 2017.
- 10- شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية - الفرنسي المصري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- 11- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، 1958.
- 12- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثامن، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، 2000.
- 13- عبد الرزاق حسين ياسين، المسؤولية الخاصة بالمهندس المعماري ومقاول البناء، دار الفكر العربي، الإسكندرية، مصر، 1987.
- 14- عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المكتبة القانونية للنشر، الإسكندرية، مصر، ط7، 2000.
- 15- عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية عن فعل الأشياء، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1981.
- 16- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1975.
- 17- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1984.
- 18- علي فيلاي، نظرية الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.

قائمة المصادر والمراجع

- 19- محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 20- محمد بوراس ومحمود سمير الشرقاوي، المبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2021.
- 21- محمد حسنين، عقد البيع في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الرابعة، 2005.
- 22- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء الحية مسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري، دار الحداثة والطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1990.
- 23- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2010.
- 24- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005.
- 25- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
- 2- الرسائل والمذكرات**
- أ- أطروحات الدكتوراه:**
- 1- خالد المرواني، التمديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2011-2012.
- 2- عبد الكريم بوقادة، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
- 3- محمد الصغير دحماني، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة محمد بن أحمد وهران 02، 2018.
- ب- مذكرات الماجستير:**
- 1- زوبير بخوش، إدارة المال الشائع، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009.
- 2- عبد القادر منهوج، خصوصية الرهن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012.

3- كريمة حواسين، الملكية الشائعة في النظام القانوني الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014.

4- مراد قيجاحي ، مسؤولية المتبوع في القانون المدني، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2003.

ج-مذكرات الماستر:

1- مريم حملوي، النظام القانوني للسفينة، دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الأعمال، جامعة 08 ماي 1945 قالمة كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018.

2- يسرى بوشامة، مسؤولية مالك السفينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، 2022.

3-المقالات

1- أمينة بورطال، "العقود الناقلة لملكية السفن البحرية"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.

2- سعيد دالع، "النظام القانوني لشركات التصنيف"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2017.

3- عسالي عرعارة، "السبب الأجنبي في المادتين 127 و138/02، في المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، العدد الثاني، دون تاريخ.

4- غريب صحراوي، "امتيازات المالك على الشيوخ استعمالا واستغلالا وتطرفا، دراسة فقهية قانونية مقارنة"، في: مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس، المدية، المجلد 05، العدد 02، 2019.

5- فتح الدين بن حمو، "ملكية السفن التشريع الجزائري"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد الأول، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019.

قائمة المصادر والمراجع

- 6- كميلا أعراب، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018.
- 7- كميلا أعراب، "مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية"، في: مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2017.
- 8- محمد بن عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، معهد العلوم القانونية والإدارية، تلمسان، الجزائر، دون تاريخ.
- 9- معمر فرقان، "بيع العقارات المملوكة على الشيوع في القانون المدني الجزائري"، في: الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 21، 2019.
- 10- نسيمة شيخ، "التكييف الفقهي لعقد المقاوله"، في: مجلة الدراسات الإسلامية، العدد الثالث، المركز الجامعي عين تيموشنت، الجزائر، 2013.
- 11- وسيلة أريوط، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداء للملاحة البحرية"، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

ثالثا-المواقع الإلكترونية

- 1-الرابط الالكتروني تم الاطلاع بتاريخ:2023/08/29. على الساعة 11:15:
<https://bucket.theses-algerie.com/files/repositories-dz/1524532551637692.pdf>
- 2-الرابط الالكتروني، تم الاطلاع بتاريخ:2023/08/29. على الساعة 22:56:
<https://justice-academy.com/wp-content/uploads/2021/04.pdf>
- 3-موقع موسوعة ودق القانونية للأبحاث والدراسات، تم الاطلاع بتاريخ:2023/08/29 على الساعة 12:30:

[https //wadaq.info.](https://wadaq.info)

4-موقع المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الرابط الالكتروني:

<https://www.asjp.cerist.dz/en/presentationRevue/553>

5- موقع الجريدة الرسمية، الرابط الالكتروني:

<https://www.joradp.dz>

6- موقع صناع المال، تم الاطلاع بتاريخ 2023/09/18 على الساعة 16:00:

[https //www.almall.org/the-worlds-largest-shipbuilders.](https://www.almall.org/the-worlds-largest-shipbuilders)

الملاحق

وقد تم هذا الشراء بثمن أساسي قدره عشرة آلاف دينار جزائري (10.000,00 د.ج.)...
أداه البائع الحالي آنذاك كاملا، وأبرأت ذمته إبراءا تاما في متن عقد الشراء المحلل...

***** الترخيص بالبيع *****

وفقا لما هو مقرر بمقتضى المواد: (49) (50) (54) من الأمر رقم: (76/80) المؤرخ في: (1976/10/23) المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، فإن السلطات البحرية المختصة قد رخصت للبائع الحالي ببيع السفينة والمحرك المعينة أعلاه، وذلك بموجب الترخيص المؤرخ في: (2016/04/04)، تحت رقم: (372/م.بح.ر.سك/2016).....

***** الشروط والتكاليف *****

تم هذا البيع تحت الشروط والتكاليف الجاري بها العمل في مثل هذا الشأن، ولاسيما الأتي بيانها والتي يلتزم المشتري بتنفيذها، حيث:
1- يتسلم المشتري السفينة المباعة المعينة أعلاه على حالتها الراهنة من دون الرجوع على البائع لأي سبب كان.....
2- يخضع المشتري للتنظيمات والقوانين البحرية المنظمة للإبحار وشروطه.....
3- يلتزم المشتري بتسوية وثائق السفينة، خاصة منها: ما يتعلق بالتسجيل، والقيام بإجراءات الحصول على بطاقة تنقل السفن.....
4- يؤدي ابتداء من هذا تاريخ اليوم جميع الضرائب والرسوم والمساهمات المترتبة عن استغلال هذه السفينة المعينة أعلاه.....

***** الثمن *****

وقع هذا البيع، وتم بعد الإيجاب والقبول على ثمن كلي قدره عشرة آلاف دينار جزائري (10.000,00 د.ج.).....
سدده المشتري كاملا بين يدي البائع الذي صرح أنه قبضه عدا ونقدا بعيدا عن مرأى الموثقة الممضية أسفله.....
وبذلك تمت المخالصة النهائية لثمن السفينة بموجب هذا العقد.....

***** الملكية والاستغلال *****

يصبح المشتري لبتداء من تاريخ هذا اليوم مالكا للسفينة المعينة أعلاه، وله أيضا حق استغلالها بالحيازة الفعلية والحقيقية ابتداء أيضا من تاريخ إمضاء هذا العقد.....

***** الحالة المدنية وغيرها *****

صرح البائع تحت طائلة العقوبات القانونية جازما: أنه من جنسية جزائرية، كامل الأهلية، متمتع بحقوقه المدنية، وأنه غير ممنوع من التصرف في أمواله لا قانونا ولا قضاء.....
كما صرح بأن السفينة المباعة بموجب هذا العقد صافية ومحرة من كل دين أو تبعية.. ومن جهته صرح المشتري: أنه من جنسية جزائرية، كامل الأهلية.....

***** الموطن *****

اختار كل طرف من الطرفين المتعاقدين من أجل تنفيذ هذا العقد وتوابعه العادية والقانونية موطنه القانوني محل سكناه المذكور أعلاه، يمكن مخاطبته فيه عند الحاجة.....

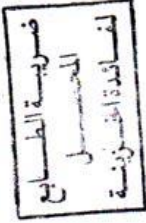
***** الإلتزامات الجبائية *****

تطبيقا لأحكام المادتين: (118) و(119) من قانون التسجيل المعدل والمتمم، فقد أكد الأطراف صحة التصريح بالثمن المبيع المذكور أعلاه.....
لذا فإن الموثقة الممضية أسفله تصرح بأنها لا تعلم ما إذا وقع تعديل في الثمن مضاد.....

***** حقوق التسجيل *****

تؤدي حقوق التسجيل طبقا لأحكام المادة (263) من قانون التسجيل المعدل والمتمم.....

الصفحة الثانية 02



***** المصاريف *****

يتحمل الطرف المشتري بمفرده جميع المصاريف والرسوم الناشئة عن هذا العقد وتوابعه العادية والقانونية.

***** وإثباتا لما سبق ذكره *****

حرر وانقذ بسكيكدة بمكتب الوثيقة الموقعة أدناه
في اليوم الرابع من شهر أفريل سنة ألفين وستة عشر
(2016/04/04).

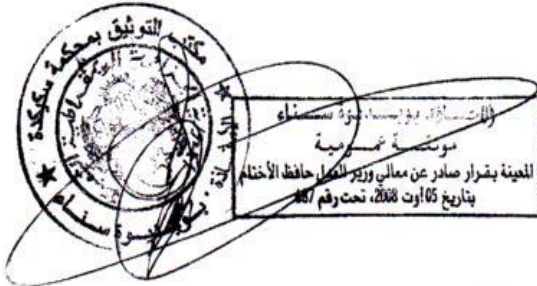
وبعد التلاوة والشرح وقع معنا على أصل هذا العقد طرفي البيع والشاهدين الآتي ذكرهما:

الشاهد الأول: السيد: **مستشار** المولود ب: **عناية** في اليوم الثالث من شهر فيفري سنة ألف وتسعمائة وأربعة وسبعين (1974/02/03)، الساكن ب: 46 شارع ما قبل الميناء - عناية، المثبت لهويته برخصة السياقة رقم: 23/1/1888 الصادرة عن مصالح دائرة عناية بتاريخ: 2013.04.23، من جنسية جزائرية، صرح تحت مسؤوليته الشخصية بأن مهنته: موظف.

الشاهد الثاني: السيد: **مستشار** المولود ب: **سكيكدة** في اليوم الخامس من شهر جويلية سنة ألف وتسعمائة وسبعة وثمانين (1987/07/05)، الساكن ب: **حي قوس قزح** عمارة (ب) رقم: (32) - سكيكدة، المثبت لهويته برخصة السياقة رقم: 21/01/07979 الصادرة عن مصالح دائرة سكيكدة بتاريخ: 2011.01.02، من جنسية جزائرية، صرح تحت مسؤوليته الشخصية بأن مهنته: تاجر.

***** مراجع تسجيل أصل هذا العقد *****

سجل بمفتشية التسجيل والطابع بسكيكدة بتاريخ: 06 أفريل 2016، بحقوق مقبوضة: 1.500,00 د.ج، بإيصال رقم: 01609257.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



المصلحة الوطنية لحرس السواحل
دائرة الشرفون البحرية
الدائرة البحرية وهران
المحطة البحرية الرئيسية بوهران
رقم: 2020/ م. سج. ر. بوهران

شهادة تسجيل سفينة

- بناء على الأمر رقم: 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ: 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم المتضمن
القانون البحري، لا سيما المواد 13 ، 14، 15، 16 و 17.
- بناء على طلب مسير الشركة المؤرخ في: 2020/02/09

يشهد رئيس المحطة البحرية الرئيسية بوهران للسيد:

..... للسفينة قيد الإنشاء المسماة:

من نوع: ناقلة للمواد البترولية المكررة..... مخصصة للملاحة: التجارية
ملك للشركة:

الكائن مقرها: المنطقة الحضرية إسطنبول ص.ب. رقم 7200 الصديقية وهران
سجلت تحت رقم: و.أ. 2059 بتاريخ: 2019/04/15

لها الخصوصيات التالية:

الطول: 175.37 متر

العرض: 32.20 متر

العمق: 16.30 متر

الحمولة الإجمالية: 26371 طن

رقم الهيكل: 2691

تاريخ ومكان البناء: MIPO DOCKYARD.CO.LTD. 2019

مجزة بمحرك من نوع: HYUNDAI MAN قوة: 8590 KW

الرقم التسلسلي: 6550ME-C9.5-HPSCR

حرر بـ: وهران في: 2020/02/09

- رئيس المحطة البحرية الرئيسية وهران



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES



وزارة الشؤون الخارجية

Ambassade d'Algérie à : Séoul
Consulat Général à :

سفارة الجزائر به : سيؤول
القنصلية العامة به
التتصلية به :

N° : 02/2019

ACTE D'ALGERIANISATION PROVISOIRE

- Conformément à l'article 32 de l'Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime algérien amendée et complétée par la Loi n° 98605 du 25 juin 1998.
- Vu l'arrêté ministériel du 17 mai 1980 relatif aux modalités de délivrance de l'acte d'algerianisation des navires.
- Vu l'autorisation d'importation du navire  n° OR 2059 délivrée en date du 15/04/2019 en application de l'article 50 du Code maritime.
- Vu le contrat de vente établi le 12 JUN 2018 par la société HYUNDAI MIPO DOCKYARD CO, Ltd, Ulsan Korea pour le compte de la société HYPROC SHIPPING COMPANY.SPA sise ZHUN USTO-BP 7200 ES SEDDIKIA ORAN 31025- ALGERIE.
- L'Ambassadeur de la République Algérienne Démocratique et Populaire, déclare algérien le navire  de caractéristiques ci-après et appartenant à la société HYPROC SHIPPING COMPANY.SPA sise ZHUN USTO-BP 7200 ES SEDDIKIA. ORAN 31025-ALGERIE
- Type de navire M/T Oil Product Tanker Nom IN ECKER, HULL N° 2691 construit en 2019, Pays Corée du sud, Longueur hors tout 183,06 m, Largeur extérieure 32,20 m, Creux 16,30m, Tirant d'eau 9,40 m, Tonnage brut 26600, Tonnage net 10100, Moteur Principal : HYUNDAI – MAN B&w 6S50ME-C9.5-HPSCR, Puissante Machine : 8590 KW, IMO N° 9861483

En foi de quoi le présent acte confère au navire M/T IN ECKER le droit d'arborer le pavillon Algérien et de jouir des droits et privilège y afférents.



Fait à **Séoul** le 21 NOV 2019

T 1 A 1 - 1 - 1

CARACTERISTIQUES

Nom antérieurs /
Construit le 2019 à MIPO DOCKYARD CO LTD Pays COREA
Importé de / Pavillon antérieur /
Port d'attache ORAN
Lieu d'immatriculation ORAN. N° d'immatriculation 2059
Armé à la navigation..... Navigation Sans Restriction.
Signal distinctif 7 T Q M
Certificat de jauge établi le 22 /11/ 2019 Par ... Bureau Veritas...
Navire en (Matériau) Acier.
Nombre de ponts 1 Mats
Longueur 183.06 Mètres
Plus grande largeur extérieure 32.20 Mètres
Hauteur au milieu du navire sous le P.s 16.30 Mètres
Jauge brute 26371
Déductions /
Jauge nette 10176
Appareils moteurs :
Marque ... HYUNDAI MAN ... Type / Puissance ... 8590 .kw

المميزات

الأسماء السابقة /
مصنوعة 2019 في كوريا
العلم السابق / مستوردة من /
ميناء وهران
مكان التسجيل وهران. رقم التسجيل 2059
مجهزة للملاحة الملاحة غير المحدودة.
علامة التمييز 7 T Q M
شهادة الحمولة المسلمة في 2019 /11/22 من طرف بيروفيريطاس
لباخرة (عتاد) الفولاذ
عدد الجسور 1 صاري الباخرة
الطول 183.06
أكبر عرض خارجي 32.20
ارتفاع في وسط الباخرة تحت الجسر العلوي 16.30
السعة الإجمالية 26371
طرح /
السعة الصافية 10176
جهاز المحرك
صنف HYUNDAI MAN طراز / قوة 8590 كلواط

الفهرس

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
2	مقدمة
6	الفصل الأول: اكتساب ملكية السفينة في التشريع الجزائري
6	المبحث الأول: طرق اكتساب ملكية السفينة في التشريع الجزائري
7	المطلب الأول: شراء السفينة كسبب لاكتساب الملكية
7	الفرع الأول: مفهوم عقد شراء السفينة
7	أولاً: تعريف عقد شراء السفينة
8	ثانياً: أركان عقد شراء السفينة
15	الفرع الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن شراء السفينة
15	أولاً: التزامات البائع
16	ثانياً: التزامات المشتري
16	المطلب الثاني: ملكية السفينة عن طريق البناء
17	الفرع الأول: مفهوم عقد بناء السفينة
17	أولاً: تعريف عقد بناء السفينة
18	ثانياً: أركان عقد بناء السفينة
20	ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة
22	الفرع الثاني: صور بناء السفينة
22	أولاً: البناء المباشر
23	ثانياً: البناء غير المباشر

24	الفرع الثالث: الآثار المترتبة عن عقد بناء السفينة
24	أولاً: التزامات الباني
26	ثانياً: التزامات طالب البناء
27	المبحث الثاني: صور ملكية السفينة
28	المطلب الأول: ملكية السفينة على الشيوخ
28	الفرع الأول: مفهوم الملكية الشائعة للسفينة
28	أولاً: تعريف الملكية الشائعة للسفينة
30	ثانياً: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة
30	الفرع الثاني: تسيير وانقضاء الشيوخ البحري
30	أولاً: تسيير الشيوخ البحري
32	ثانياً: انقضاء الشيوخ البحري
33	المطلب الثاني: ملكية الدولة للسفينة
34	الفرع الأول: حصانة السفينة المملوكة للدولة
35	الفرع الثاني: أحكام معاهدة بروكسل لعام 1926
35	أولاً: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل
35	ثانياً: قواعد ملكية السفن التابعة للدولة في معاهدة بروكسل
39	الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن ملكية السفينة
39	المبحث الأول: حق المالك في التصرف في السفينة
39	المطلب الأول: حق المالك في بيع السفينة
40	الفرع الأول: القيود الواردة على بيع السفينة
40	أولاً: اشتراط رخصة في حال بيع السفينة للأجنبي

41	ثانيا: تسجيل عقد بيع السفينة
43	الفرع الثاني: الأحكام الخاصة لبيع السفينة
43	أولا: بيع السفينة المملوكة على الشيوع
45	ثانيا: بيع السفينة في طور البناء
46	ثالثا: بيع الدولة للسفينة
46	المطلب الثاني: حق المالك في رهن السفينة
46	الفرع الأول: أركان عقد الرهن البحري
47	أولا: الأركان الموضوعية
48	ثانيا: الأركان الشكلية
50	الفرع الثاني: الشروط الخاصة لرهن السفينة
50	أولا: رهن السفينة في طور البناء
51	ثانيا: رهن السفينة المملوكة على الشيوع
52	المبحث الثاني: مسؤولية مالك السفينة
52	المطلب الأول: نطاق مسؤولية مالك السفينة
53	الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
53	أولا: الأخطاء الشخصية لمالك السفينة
54	ثانيا: شروط تحقق مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية
55	الفرع الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعية
55	أولا: أساس مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه
56	ثانيا: شروط قيام مسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه
57	المطلب الثاني: تحديد وإعفاء مالك السفينة من المسؤولية

57	الفرع الأول: تحديد مسؤولية مالك السفينة
58	أولاً: شروط تحديد مسؤولية مالك السفينة
61	ثانياً: تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية
63	الفرع الثاني: حالات إعفاء مسؤولية مالك السفينة
64	أولاً: حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أخطائه الشخصية
67	ثانياً: حالات إعفاء مسؤولية مالك السفينة عن خطأ تابعيه
71	خاتمة
74	قائمة المراجع
82	الملاحق
89	الفهرس