

جامعة 20 أوت 1955 -سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## آثار الرهن البحري على السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون بحري

تحت إشراف الأستاذ:

\*د. بوالصلصال نورالدين

من تقديم الطالبتين:

❖ قرفي سميرة

❖ مومن صوفيا

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/نطور أحلام	أستاذ مساعد	رئيسا
د/ بوالصلصال نورالدين	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د/ زيان هدى	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## شكر وعرافان

أقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير والامتنان إلى أستاذي المشرف

الدكتور بوالصلصال نور الدين

الذي كان له الفضل الكبير في توجيهنا ودعمنا طيلة مراحل إعداد هذه المذكرة

لقد كان لتوجيهاته السديدة وملاحظاته القيمة الأثر البالغ في إنجاح هذا العمل.

كما لا يفوتني أن أتوجه بجزيل الشكر والعرافان إلى السيد المدير الولائي للصيد البحري

وتربية المائيات بولاية سكيكدة بلعكري نعيم على ما أبداه من دعم وتسهيلات

وعلى ثقته وتشجيعه المتواصل مما أتاح لي التوفيق بين متطلبات العمل والدراسة

إليهما أقدم أصدق عبارات الامتنان راجية لهما دوام التوفيق والنجاح.

## إهداء التخرج

بسم الله الذي بنعمته تتم الصالحات وبحمده تكتمل الأفراح

الحمد لله الذي علمني أن الطرق الطويلة لا تسلكها الأقدام بل تسيرها الأرواح المؤمنة بالصبر

الحمد لله الذي منحني القوة حين حسبت أنني لا أملك منها شيئاً ووهبني هذا اليوم بعد سنين من التحدي والتأجيل

الحمد لله الذي وعد بالسعي فأوفى وأكرم بالعطاء فزاد، الحمد لله حتى يبلغ الحمد منتهاه.

ها أنا اليوم أقف على عتبات حلمي، تخرجت بعد مسيرة كانت الطريق فيها وعرة والثبات فيها اختياري، أحمل شهادة بين يدي وقلبي أمتلاً بالعرفان لكل لحظة مضت ولكل من عبر معي هذا الطريق

ومن منبر الامتنان أقدم أسمى آيات الشكر إلى:

من زرعت في قلبي الأمل وعلمتني معنى الصبر

أمي الغالية

إلى الغائب الحاضر في قلبي كل حين إلى من علمني أن الحلم لا يظال إلا بارتفاع الهمة وأن العطاء لا يثمر إلا من أرض طيبة والدي الحبيب رحمه الله

إلى رفيق الدرب وصديق الأيام بحلوها ومرها زوجي الحبيب عبد العالي

إلى النور الذي سكن قلبي والسبب الذي جعلني أقف كلما تعبت طفلي الجميلة ميلاد

إلى من رافقوا أحلامي ورسوموا معي ملاح هذا النجاح ولداي أحمد - آدم

إلى من كنتم السبب في كل تقدم لكم جميعاً هذا النجاح أخواتي.

إلى رفيقة دربي التي شاركتني بالنضال، بالأمل والمواقف التي لا تنسى صوفيا مومن

هذا الإنجاز لا يحمل، اسمي فقط بل يحمل أسماء كانوا لي جبراً في ضعفي بكلمة طيبة، بدعوة صادقة أو حتى بصمت يشبه الاحتواء

فالحمد لله على النهاية الجميلة، وعلى من كانوا سبباً لي أن أصل.

ليلى

## الاهداء

اهدي ثمرة جهدي المتواضع الى من وهبوني الحياة و الامل،و النشأة على شغف الاطلاع و  
المعرفة ، و من علموني ان ارتقي في سلم الحياة بحكمة و صبرا وبرا و احتسابا ووفاء لهما  
والدتي و والدي

إلى من وهبني الله نعمة وجودهم في حياتي إلى العقد المتين من كانوا عوناً في رحلة بحثي  
إخواني أخواتي ، إلى من كاتفني ونحن نشق الطريق معا نحو النجاح في مسيرتنا العلمية إلى  
رفيقة دربي

\*ليليا قرفي\*

و أخيرا إلى كل من ساعدني ، و كان له دور من قريب او بعيد في اتمام هذه الدراسة  
سائلة المولى عز وجل ان يجزي الجميع خير الجزاء في الدنيا و الاخرة ،ثم الى كل طالب علم  
بنبغي بعلمه، ليفيد الاسلام و المسلمين بكلماته الله من علم و معرفة .

صوفيا

يشكل الرهن البحري إحدى أهم وسائل الضمان العيني ذات الطبيعة الخاصة في المجال البحري، و هو نظام قانوني وضع لحماية حقوق الدائنين الذين تربطهم بالسفينة التزامات سواء عند مرحلة بنائها أو اقتنائها أو أثناء استغلالها تجارياً، و تكمن أهمية هذا النظام في كونه يتوافق مع الخصوصية التي تتميز بها السفينة، مما يجعله أداة مناسبة لتأمين الديون في إطار النشاط البحري. ويعد الرهن البحري من أبرز الضمانات التي أقرها المشرع لتأمين حقوق الدائنين، إذ يتميز بعدة خصائص ما تجعله ينفرد عن الرهون الأخرى بالنظر إلى طبيعة محله أي السفينة التي تعد من الأموال المنقولة لكنها تخضع في تنظيمها القانوني لمعاملة خاصة تقارب العقارات في بعض الجوانب، ونتيجة لهذه الخصوصية، ظهرت الحاجة إلى إرساء تنظيم قانوني مستقل للرهن البحري يحقق توازناً دقيقاً بين مصلحة الدائن في ضمان استيفاء حقه، و مصلحة مالك السفينة في الحفاظ على استمرارية استغلالها ضمن النشاط الملاحي.

تكتسي دراسة الرهن البحري على السفينة أهمية خاصة كونه يمثل أحد أبرز الوسائل القانونية الضامنة للحقوق المالية للدائنين في القطاع البحري، وذلك نظراً لما تمثله السفينة من قيمة مالية واقتصادية تجعل منها ضماناً للوفاء بالالتزامات، كما تزداد أهمية هذه الدراسة من الناحية النظرية والعملية إذ أنها تسمح بفهم مدى فاعلية النظام القانوني في تحقيق التوازن بين مصالح الدائن المرتهن ومصالح باقي الأطراف المتعاملة مع السفينة، فضلاً عن بيانها لمدى كفاءة النصوص القانونية الوطنية وانسجامها مع المعايير الدولية في هذا المجال.

وتهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني الذي ينظم الآثار المترتبة على الرهن البحري بالنسبة للسفينة، من خلال إبراز موقعه ضمن النظام القانوني الوطني والدولي وتحليل طبيعته القانونية الخاصة بالسفينة كمحل للرهن. كما تسعى الدراسة إلى بيان شروط هذا الرهن وآثاره، فضلاً عن تناول الوضع القانوني للرهن البحري في الجزائر، وكذا الوقوف على أوجه التعارض بين مختلف القوانين ذات الصلة.

## مقدمة

ولقد جاء اختيار موضوع آثار الرهن البحري على السفينة، نتيجة لاجتماع عدة دوافع منها الذاتية و الموضوعية.

فعلى الصعيد الذاتي، جاء اختيار هذا الموضوع انعكاسا لاهتمامنا الخاص بمجال القانون البحري و رغبتنا في التعمق في الموضوع لما يطرحه من إشكاليات قانونية متنوعة، كما يعد الرهن البحري ميدانا غنيا للتحليل و الدراسة، نظرا لطبيعته الخاصة، كما يتيح فرصة لفهم التوازن بين مصلحة الدائن في ضمان استيفاء حقه، و مصلحة مالك السفينة في مواصلة استغلالها.

أما من الناحية الموضوعية، فإن الرهن البحري يعد من أهم الضمانات العينية ذات الطبيعة الخاصة، لما يثيره من إشكاليات قانونية متعددة تتعلق بأثره المباشر على السفينة باعتبارها محلا للرهن و تزداد أهمية هذا الموضوع، في ظل التوسع المستمر في المعاملات البحرية مما يستوجب دراسة معمقة للآثار القانونية التي يربتها الرهن البحري سواء على ملكية السفينة، أو إمكانية استغلالها، أو على حقوق الغير المتعاملين معها.

ان دراسة موضوع آثار الرهن البحري على السفينة لا يخلو من الصعوبات من أبرزها ندرة المراجع المتخصصة في موضوع الرهن البحري الأكاديمية التي تناولت هذه الجزئية بشكل أوسع و معمق يضاف إلى ذلك الطبيعة التقنية المعقدة للموضوع، حيث إن فهم الآثار القانونية للرهن البحري يتطلب الإلمام ببعض الجوانب الفنية المتعلقة بالسفينة واستغلالها وتشغيلها، وقد زادت صعوبة التمييز بين الآثار التي تمس أطراف العلاقة التعاقدية المباشرة والآثار التي تمتد إلى الغير من تعقيد الدراسة خصوصا أمام ندرة التطبيقات القضائية.

ويثير موضوع آثار الرهن البحري على السفينة إشكالية محورية تدور حول الطبيعة القانونية الخاصة لهذا الرهن، الذي لا يعامل كغيره من رهون العادية بسبب خصوصية محله، أي السفينة وما يترتب على ذلك من أحكام وآثار متميزة، ويتفرع من هذا الإطار التساؤلين الفرعيين التاليين:

## مقدمة

- ما هو المحل القانوني المنتج للأثر في نظام الرهن البحري على السفينة

- ما هي التبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة

ولحل إشكالية الموضوع، فقد اعتمدنا على المنهج الوصفي و المنهج التحليلي، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية ذات الصلة بالتشريع الجزائري لاسيما مواد القانون البحري، كما استعنا بالمنهج المقارن من خلال مقارنة التشريع الجزائري بالتشريعات المقارنة الأخرى كالتشريع المصري، العراقي، الفرنسي، وذلك بهدف إبراز أوجه التشابه والاختلاف وتحقيق نوع من التقارب القانوني في الفهم والاستيعاب.

و رغم الصعوبات التي يطرحها هذا البحث، وسعيا منا لمعالجة موضوع الدراسة بشكل منهجي سنتناول في الفصل الأول المحل القانوني المنتج للأثر في نظام الرهن البحري، حيث سنخصص المبحث الأول لدراسة محل الرهن البحري. أما المبحث الثاني، فسنخصصه للحلول العيني في مجال الرهن البحري. أما الفصل الثاني فسيخصص للتبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة حيث نعالج في المبحث الأول منه أهمية قيد الرهن البحري، بينما سنتناول بالدراسة في المبحث الثاني منه النتائج القانونية للرهن البحري على السفينة.

## الفصل الأول

المحل القانوني المنتج للأثر في نظام

الرهن البحري

يعتبر تحديد محل الرهن البحري خطوة أساسية لفهم النظام القانوني الذي يحكم هذا الرهن وآثاره، إذ لا يمكن دراسة الآثار القانونية دون ضبط طبيعة المال الذي يرد عليه الرهن، وما يدخل ضمنه من ملحقات أو عناصر تابعة له، وما يستثنى منه، لذلك يتناول هذا الفصل بدراسة وتحليل السفينة باعتبارها المال الرئيسي محل الرهن البحري، إلى جانب العمارات البحرية والحالات الخاصة التي تثير إشكالات عملية كالسفينة في طور البناء أو السفينة المملوكة على الشيوع. كما يعالج الفصل مسألة الحلول العيني، أي العناصر التي تحل محل السفينة عند هلاكها أو تعويضها، مع تحديد ما يستبعد صراحة من نطاق الرهن البحري بموجب القانون.

بناء على ذلك، ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين، نخصص المبحث الأول لدراسة موضوع الرهن البحري، بينما نعرض في المبحث الثاني نطاق تطبيق هذا الرهن وما يرتبط به من عناصر.

### المبحث الأول: موضوع الرهن البحري

على الرغم من أن الرهن الرسمي في الأصل يقتصر على العقارات، ولا يمكن للمنقولات أن تكون محلاً له،<sup>1</sup> غير أن المشرع لم يلتزم بهذا المبدأ إذ خص السفينة بنظام قانوني خاص يشبه في كثير من جوانبه نظام الرهن العقاري،<sup>2</sup> وذلك على أساس اعتبار السفينة محلاً للرهن البحري رغم كونها مالا منقولاً، ومع ذلك فإن رهن السفينة لا يترتب عليه تجريد المدين من حيازتها. وبصفة عامة، يشمل الرهن البحري السفن والمنشآت البحرية (العمارات البحرية)، غير أن المشرع واجه بعض الحالات الخاصة مثل رهن السفينة المملوكة على الشيوع، ورهن السفينة في طور البناء.

<sup>1</sup> المادة 886 من الامر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم من القانون المدني.

<sup>2</sup> منهج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2011-2012، ص 13.

وبناء على ذلك، سنخصص المطلب الأول لدراسة السفينة والمنشآت البحرية من عمارات، في حين سيكون المطلب الثاني مكرسا لدراسة الحالات الخاصة المتعلقة بالرهن البحري.

### المطلب الأول: السفينة والعمارات البحرية

لقد نشأ جدل على الصعيدين التشريعي والفقهني بشأن تحديد محل الرهن البحري، حيث ذهب البعض إلى أن السفينة هي الوحيدة التي تعد محلا للرهن البحري، في حين رأى آخرون أن كل من السفينة والمرافق البحرية تشكلان محلا للرهن البحري، وبناء على هذا الاختلاف تم تقسيم الموضوع إلى فرعين الفرع الأول الرأي القائل بأن السفينة وحدها تشكل محل الرهن البحري بينما يعرض الفرع الثاني الرأي الذي يعتبر كلا من السفينة والعمارات البحرية معا محلا لهذا الرهن.

### الفرع الأول: السفينة موضوع الرهن البحري

تعد السفينة الوسيلة الأساسية التي تستخدم في الملاحة البحرية وتخضع في تنظيمها القانوني لكل من القانون الدولي للبحار والقانون البحري<sup>1</sup>.

وقد تناولت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية تعريف السفينة بشكل دقيق، حيث عرفت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر (جزئيا أو كليا) لسنة 2008 في المادة الأولى الفقرة 25 بأنها أي مركب يستخدم في نقل البضائع بحرا.

أما المشرع الجزائري، فقد عرفها في المادة 13 من القانون البحري بأنها: كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لهذه الغاية".

أما محكمة النقض المصرية، فقد أوضحت في أحد قراراتها أن وصف السفينة يشمل كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية بانتظام بغض النظر عن حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها سواء كانت سفينة تجارية أو مخصصة للصيد أو للنزهة، ويستنتج من ذلك أن المنشأة

<sup>1</sup>. المادة 13 من الامر 76- 80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم، من القانون البحري الجزائري.

العائمة يجب أن تكون صالحة للملاحة البحرية، وإذا فقدت هذه الصلاحية وأصبحت حطاما فإنها تفقد صفة السفينة وتخرج من نطاق القانون البحري<sup>1</sup>.

وفي هذا السياق تعتبر السفينة المحل الذي يمكن أن ينعقد عليه الرهن البحري، وهذا أدى إلى تباين في المواقف التشريعية والفقهية، وسنتناول في النقطة الأولى المواقف التشريعية على أن نعرض في النقطة الثانية الموقف الفقهي.

### أولاً: الموقف التشريعي من السفينة موضوع الرهن البحري

تظهر الطبيعة القانونية للسفينة كوحدة مستقلة يمكن رهنها من خلال الاتفاقيات الدولية والقوانين والتشريعات البحرية الوطنية، فعلى الصعيد الدولي نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 على أن الرهون البحرية تنشأ أو تشهر وفقاً لقوانين الدولة المتعاقدة التي تنتمي إليها السفينة وتعتبر هذه الرهون صحيحة ويجب احترامها والاعتراف بها في باقي الدول المتعاقدة<sup>2</sup>.

ونفس الشيء بالنسبة لاتفاقية بروكسل 1967 أما بالنسبة لاتفاقية جنيف سنة 1993 فقد نصت في مادتها 1 فقرة 1: الرهون والحقوق العينية المنشئة على سفن البحر هي معترف بها وتنفذ في الدول الأطراف ومن خلال هذه النصوص والاتفاقيات، يتضح أن السفينة تعتبر وحدة مستقلة يمكن أن تكون محلاً للرهن البحري ويشمل ذلك كل ما يعتبر سفينة في القانون البحري<sup>3</sup>.

أما على المستوى الوطني يمكن ملاحظة أن المشرع الجزائري أدرج موضوع الرهن البحري ضمن القسم الثالث الذي يحمل عنوان الحقوق العينية المترتبة على السفينة وهو جزء من الفصل الثاني المخصص للسفينة، وبما أن الرهن البحري يعد من الحقوق العينية، فقد نظم المشرع ضمن المواد

1. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد للنشر، الرياض السعودية، 2012، ص 115.

2. المادة 1 من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية، بروكسل في العاشر من نيسان 1926 الجامعة اللبنانية.

3. المواد من 49-91، من القانون البحري الجزائري.

من 49 إلى 91 من القانون البحري، وهذا يعزز فكرة أن الرهن البحري يرد على السفينة باعتبارها محلا له.

وبالنظر إلى أن المشرع الجزائري قد جعل من السفينة محلا للرهن البحري، فإن التعريف الوارد في المادة 13 من القانون البحري الجزائري هو المرجع في تحديد معنى السفينة حيث نصت على أنها "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بواسطة سفينة أخرى أو مخصصة لهذه الملاحة"، كما نصت المادة 55 من نفس القانون على أن الرهن: "الرهن البحري هو تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة"، وبذلك يتضح أن المشرع حصر الرهن البحري في السفينة فقط ولو كان يقصد العمارات البحرية بصفة عامة كمحل للرهن لكان من المنطقي أن يورد ذلك صراحة بإضافة عبارة العمارات البحرية إلى نص المادة، إلا أنه اكتفى بذكر السفينة مما يدل على حصر هذا الحق فيها دون غيرها.

ولقد بين المشرع الجزائري نطاق الرهن البحري من خلال النصوص القانونية على أنه ينصب على السفينة دون التطرق إلى المنشآت أو العمارات البحرية، وقد ورد في الفقرة 1 من المادة 58 من القانون البحري: "يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها هيكل السفينة وجميع متابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك" كما أولت المادة 61 من نفس القانون أهمية لحماية مصالح الدائنين المرتهنين في حال تعرضت السفينة للهلاك أو أضرار جسيمة تجعلها غير صالحة للملاحة حيث أجازت لهم المطالبة بالتعويضات التي تحل محل السفينة وتابعها، ولقد بينت المادة 62 هذه التعويضات والمبالغ التي يمكن أن تحل محل السفينة وتابعها مما يؤكد أن السفينة تعد محلا للرهن البحري وقد نصت المادة 63 من القانون البحري الجزائري على ضرورة قيد رهون المترتبة على السفن في سجل خاص بها ضمن دفتر تسجيل السفن كما يتضح في المواد 64-65-67-68 من نفس القانون أن المشرع الجزائري قصر محل الرهن البحري على السفينة دون غيرها وكل هذه النصوص القانونية توحى بأن الرهن البحري لا يرد إلا على السفينة فقط وفقا لما قرره المشرع، وقد تبنت بعض التشريعات العربية نفس الموقف فعلى سبيل

المثال تناول المشرع المصري موضوع الرهن البحري في القانون رقم 08-1990 الخاص بالتجارة البحرية، وذلك في المواد من 41 إلى 56<sup>1</sup>، أما في التشريع الكويتي فقد جاء القانون البحري رقم 1980-28 واضحا وصريحا حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 58 على أن يرد الرهن البحري على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها.

وبناء عليه يمكن استخلاص أن التشريعات البحرية العربية والتي تم الاستشهاد بها على سبيل المثال استنادا إلى المراجع المتاحة، تركز السفينة وحدها كمحل للرهن البحري دون أن يمتد نطاق هذا الرهن ليشمل المنشآت البحرية، ولا يخفى أن مجمل هذه النصوص والقوانين البحرية ومنها القانون البحري الجزائري تعبر عن توجه تشريعي واضح مفاده أن السفينة هي محل الرهن البحري.

### ثانيا: الموقف الفقهي من السفينة موضوع الرهن البحري

يقصد بالموقف الفقهي الرأي الذي استقر عليه غالبية فقهاء القانون، وبوجه عام فإن هذا الاتجاه يرى أن الرهن البحري ينصب على السفينة فقط ولا يمتد ليشمل المنشآت البحرية الأخرى<sup>2</sup>.

ويفهم من ذلك أن الرهن البحري يرد على السفينة حسب المعنى الوارد في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري، والتي تشمل هيكل السفينة وتوابعها، وبالتالي لا يعتبر رهنا بحريا ذلك الذي يرد على منشآت لم تستكمل الشروط اللازمة لاكتساب وصف السفينة<sup>3</sup>.

وبناء على ذلك، لا يمكن اعتبار المنشأة البحرية محلا للرهن البحري، ولا تكتسب صفة السفينة إلا إذا توفرت فيها الشرطان المنصوص عليهما في المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهما ممارسة الملاحة البحرية والتخصص للقيام بالملاحة البحرية.

<sup>1</sup>. المواد من 41 إلى 56 من القانون المصري رقم 08 لسنة 1990، المؤرخ في 03-05-1990 من قانون التجارة البحرية.

<sup>2</sup>. رأي الفقه العربي مثل: عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية دار النهضة العربية القاهرة، 1998 ص 135؛ مصطفى

كمال طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية امام كلية الحقوق ت ٨٤٨٦٢٨٢٩ الاسكندرية. ص 106

<sup>3</sup>. المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: العمارات البحرية محل الرهن البحري

برز توجه قانوني يعمل على توسيع نطاق الرهن البحري ليشمل بالإضافة إلى السفينة المنشآت البحرية كذلك، ومن الملفت للانتباه أن المشرع الجزائري رغم تركيزه في بعض المواد على أن السفينة هي محل الرهن البحري غير أنه في مواد أخرى من القانون البحري أقر ضمنا بإمكانية شمول المنشآت البحرية بهذا الرهن، وبناء على ذلك ظهرت توجهات إحداهما تشريعية والأخرى فقهية تدعم كلاهما فكرة ضم المنشآت البحرية ضمن نطاق الرهن البحري إلى جانب السفينة.

أولاً: الموقف التشريعي من العمارات البحرية محل الرهن البحري

لقد تناول المشرع الجزائري موضوع الرهن البحري ضمن المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري تحت عنوان "الرهن البحرية"، ما يلاحظ استخدام صيغة الجمع في العنوان لم يكن عفويا بحيث لو كان الرهن محصورا فقط في السفن لكان من الأفضل استخدام عبارة رهن السفينة أو "الرهن البحري" أي بصيغة المفرد، وهذا ما يظهر نية المشرع كانت تتجه نحو توسيع محل الرهن ليشمل أموالا بحرية أخرى غير السفن والمتمثلة في العمارات البحرية.

ويؤكد هذا التوجه ما نصت عليه المادة 56 المعدلة بالمادة 11 من القانون 98-05 المتعلق بالقانون البحري بحيث نصت في فقرتها الأولى والثانية على أن السفينة والعمارات البحرية الأخرى تعتبر أموالا منقولة<sup>1</sup> وقابلة للرهن، كما أضافت في فقرتها الأخيرة أنه لا يجوز رهن السفن أو العمارات البحرية المملوكة للدولة أو للجماعات المحلية.

ومن خلال تكرار عبارة "السفن والعمارات البحرية" يفهم أن المشرع لم يسع إلى التكرار اللفظي فحسب، بل كان هدفه التأكيد على أن الرهن يشمل السفن والعمارات على البحرية على حد سواء ويعزز هذا التفسير استعمال مصطلح "الرهن البحرية" في عدة مواد منها المواد 63 و 67 و 68

<sup>1</sup>. منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص 24.

مما يدل بوضوح على أن محل الرهن البحري لا يقتصر على السفن فقط، بل يمتد ليشمل العمارات البحرية أيضا.<sup>1</sup>

### ثانيا: الموقف الفقهي من العمارات البحرية محل الرهن البحري

بالرغم أن السفن كانت تمثل منذ القدم العمارة البحرية، إلا أن هذا المفهوم قد تغير في الوقت الحالي نتيجة لتطور التقنيات الحديثة التي ساهمت في إنشاء منشآت مخصصة للاستغلال البحري وفي أغلب الأحيان يستعمل مصطلحا "السفينة" و"العمارة البحرية" بشكل متبادل إلا أن هذا الاستعمال غير دقيق، بحيث يطلق في بعض الأحيان مصطلح مركب على بعض المنشآت البحرية الصغيرة، ومن الناحية القانونية فإن التمييز بين السفينة والعمارة البحرية يعد أمرا معقدا إذ أن المعيار لا يكمن في بنائها، بل في الغرض من استعمالها وبالتالي تعتبر العمارة البحرية كل منشأة معدة للملاحة في البحر.<sup>2</sup>

وقد ذهب بعض الفقه إلى اعتبار أن الرهن البحري لا يقتصر على السفينة فقط، بل يشمل أيضا العمارات البحرية الأخرى مستندين بذلك إلى نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري والتي تعتبر أن الرهن البحري نوعا من التأمين الاتفاقي الذي يمنح للدائن حقا عينيا ليس فقط على السفينة فحسب بل يشمل أيضا العمارات البحرية<sup>3</sup>، كما يدعم هذا الرأي غالبية الفقهاء الفرنسيين خاصة بالنظر إلى ما ورد في القانون المؤرخ في 3 جانفي 1967 المتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية بالإضافة إلى القانون الصادر بتاريخ 30 ديسمبر 1968.

### المطلب الثاني: الحالات الخاصة

لقد نص المشرع الجزائري في القانون البحري ضمن المواد من 58 إلى 60 على أحكام خاصة متعلقة برهن السفن بحيث تطرق إلى حالتين استثنائيتين، وهما رهن السفينة في طور البناء ورهن

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 25.

<sup>2</sup>. المرجع نفسه، ص 27.

<sup>3</sup>. المادة 56 معدلة بالقانون 05-98، المؤرخ في 25 يونيو 1998 من القانون البحري الجزائري.

السفينة المملوكة على الشيوع، وقد وضع المشرع الجزائري قواعد قانونية تراعي خصوصية هذين الوضعين.

### الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء

يعد عقد بناء السفن إحدى الوسائل الرئيسية لاكتساب ملكية السفينة، ومع ذلك يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يمنح موضوع بناء السفن العناية والأهمية الكافية، حيث أشار إليه في المادة 50 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

ووفقا لنص المادة 66 من القانون البحري يجوز إبرام التأمين على سفينة قيد الإنشاء، ونظرا لعدم تسجيل السفينة في السجل السفن إلا بعد اكتمال بناءها، فقد أشترط القانون في هذه الحالة تقديم تصريح إلى رئيس الميناء المختص بحيث يحدد فيه طول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها المقدرة بالإضافة إلى مكان بنائها، ويحقق رهن السفينة قيد البناء فائدة لمتعهد البناء بتمكينه من الحصول على التمويل اللازم لإتمام الأعمال كما يضمن للمجهز حماية المبالغ المدفوعة مقدما مما يجنب قسمة الغرماء حال إفلاس المتعهد<sup>2</sup>.

ومنذ عام 1885 تم الاعتراف قانونا بإمكانية رهن السفينة وهي في طور البناء، وهو ما كرسته معاهدة بروكسل المؤرخة في 27 ماي 1967، وقد تبنت أغلب التشريعات البحرية هذا التوجه ومن بينها نذكر القانون الإيطالي المادة 566، والقانون اليوناني المادة 195، والقانون السنغالي المادة 85، والقانون الفرنسي المادة 45 من قانون 1967.<sup>3</sup>

أما القانون الإنجليزي فلا يعترف بإمكانية رهن السفينة في طور البناء رهنا قانونيا بحكم أنها لا تكون خاضعة لنظام التسجيل أثناء مرحلة البناء، إلا أنه يتيح ما يعرف بالرهن العادل، وهو رهن غير رسمي يتم عبر اتفاق عرفي بين الأطراف ويرتب بعد الرهن القانوني.

<sup>1</sup>. المادة 4 من معاهدة بروكسل.

<sup>2</sup>. المادة 45 من القانون البحري الفرنسي، المؤرخ في 13 ديسمبر سنة 1967.

<sup>3</sup>. منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص 29.

أما المشرع الجزائري فقد تبني موقفاً منسجماً مع الاتجاه الغالب في التشريعات المقارنة حيث نص صراحة في الفقرة 3 من المادة 56 من القانون البحري على أنه: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء"<sup>1</sup>.

وبالرغم أن المبدأ العام يقتضي أن يصدر الرهن عن مالك السفينة، فإن رهن السفينة في طور البناء يشترط أيضاً أن يتم من قبل المالك غير أن طريقة إنشاء الرهن تختلف باختلاف نمط البناء وهنا يتضح لنا ضرورة التمييز بين البناء الاقتصادي أي المباشر وأساليب أخرى من البناء كالبناء الجزافي ويعني الغير المباشر.

#### أولاً: في البناء المباشر

تعرف هذه الطريقة في بناء السفن باسم البناء المباشر، حيث يقوم الشخص الذي يرغب في امتلاك سفينة بالتعاقد مع عمال ويختار العمال المؤهلين يخضعون لإدارته وتوجيهاته طوال فترة البناء، وبالمقابل يقوم بتوفير جميع ما يحتاجونه من أدوات والمعدات اللازمة.<sup>2</sup> وبما أن السفينة تعد ملكاً للمجهز منذ بداية إنشائها، فإنه له الحق أن يرهن السفينة أثناء فترة بنائها، وفي حال قرر بيع السفينة فإن ملكية السفينة تنتقل إلى المشتري الجديد، ولكن مع بقاء الرهن قائماً أي أن السفينة تباع مثقلة بهذا الرهن.

إلا أن هذه الطريقة في بناء السفن لم تعد شائعة في الوقت الراهن وشهدت تراجعاً كبيراً في استخدامها نتيجة التحولات التي طرأت على صناعة السفن، بحيث أصبحت طريقة البناء المباشر تقتصر على بناء السفن الصغيرة التي تستخدم لأغراض محدودة أو سفن الصيد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>. المادة 56 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 30.

<sup>3</sup>. المرجع نفسه، ص 30.

## ثانيا: البناء غير المباشر

تعد هذه الطريقة من أكثر الأساليب شيوعا حاليا في مجال بناء السفن، حيث يبرم المجهز عقدا مع أحد المصانع المتخصصة في بناء السفن وفقا لمواصفات يحددها مسبقا، وتلتزم هذه المصانع بتشيد السفينة وتسليمها عند اكتمال بنائها، وقد أصبحت هذه الطريقة الصورة السائدة في الوقت الراهن نظرا لانتشار شركات عملاقة متخصصة في هذا المجال<sup>1</sup>.

ويجدر التنويه إلى أن عقد بناء السفينة بهذه الطريقة لا يعد عقدا مقابلا إذ أن هذا العقد بالإضافة إلى كونه سببا أصليا لاكتساب ملكية السفينة يلزم الباني بنائها وتسليمها باستخدام مواد يمتلكها هو ومن خلال عمال يخضعون لإشرافه، وفي هذا السياق لا يعتبر طالب البناء مالكا للأجزاء التي تم إنجازها إلا بعد الانتهاء من بناء السفينة بالكامل، أما في عقد المقابلا فإن المقاول يلتزم بإنجاز العمل لحساب رب العمل وبناء على طلبه لا باستخدام موارده الخاصة، لذلك فإن الرأي الغالب في الفقه والقضاء يكيف العقد المبرم بين طالب بناء السفينة والباني على أنه عقد بيع لشيء مستقبلي يتمثل في السفينة وليست للأدوات أو المواد المستخدمة في البناء ويتمشى هذا التكييف مع ما نصت عليه المادة 53 من القانون البحري الجزائري، والتي تقتضي بأن ملكية السفينة تنتقل إلى المشتري محملة بجميع الأعباء التي قد تكون مترتبة عليها أثناء عملية البناء كالرهن والامتياز كما أنه في حالة هلاك السفينة أثناء بنائها وقبل تسليمها، فإن تبعه الهلاك تقع على الباني (مقاول البناء) وإذا أعلن إفلاس الباني قبل التسليم، وكان المشتري قد دفع أقساطا من الثمن، فلا يحق له استرجاع السفينة باعتباره مالكا بل يعامل كدائن عادي في التفليسة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 31.

<sup>2</sup>. المادة 56 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

يمكن تعريف الشيوخ البحري على أنه وضع قانوني خاص تنشأ فيه ملكية مشتركة لسفينة واحدة بين عدد من الأشخاص، بحيث لا يكون لأي من هؤلاء المالكين نصيب محدد أو مفرز في السفينة، وإنما يشتركون جميعاً في ملكيتها على وجه الشيوخ، وفي هذه الحالة تعد السفينة مملوكة بصورة غير منفردة حيث لم تعد ملكاً خالصاً لشخص واحد بعينه بل أصبحت مملوكة بصورة جماعية لعدة أفراد ويعد هذا النوع من الشيوخ البحري إما نتيجة لاختيار حر مثل شراء جماعي للسفينة من قبل عدة أشخاص، أو نتيجة لأسباب قانونية أو طبيعية خارجة عن الإرادة كأن تنتقل ملكيتها عن طريق الإرث أو الوصية أو حتى الهبة، وفي بعض الحالات لا يقتصر الشيوخ على سفينة واحدة بل يمتد ليشمل مجموعة من السفن<sup>1</sup>.

وبالرغم من أهمية الشيوخ البحري كأحد أشكال ملكية السفينة إلا أن المشرع الجزائري لم يفرد به تنظيم خاص، بل اكتفى بالإشارة إليه ضمن أحكام الرهون البحرية في نص المادتين 59 و60 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

أما في القانون المدني، فقد نصت المادة 713 على أن : "أنه ملك اثنان أو أكثر شيئاً وكانت حصة كل منهم فيه غير مفرزة فهم شركاء على الشيوخ، وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقر الدليل على غير ذلك"<sup>3</sup>.

وفي هذا السياق تعامل المشرع الجزائري مع حالتين وهما رهن كامل السفينة المملوكة على الشيوخ، ورهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوخ.

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص33.

<sup>2</sup>. المادة 59 و60 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup>. المادة 713 من القانون المدني.

### أولاً: رهن كل السفينة المملوكة على الشيوخ

تنص المادة 59 من القانون البحري الجزائري فقرة 1 على أنه في حالة الملكية المشتركة على كل السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن المشرع لم يحدد بدقة المقصود بالأغلبية، وبما أن النص جاء عاماً، فإنه يتعين الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني حيث تنص المادة 716 منه على أنه: "يكون ملزماً للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة كما تنص المادة 717 من القانون المدني على أن رأي الغالبية المطلوبة هي التي تمثل ثلاثة أرباع (3/4) الحصص على الأقل، وبناء عليه يفهم من ذلك أن المشرع الجزائري قصد بالأغلبية العددية مما يؤكد أن العبرة في هذه الحالة بقيمة الحصص لا بعدد المالكين.<sup>1</sup>

غير أن القانون البحري المصري تميز بوضوحه في هذا الجانب، إذ جاء واضحاً وأجاز رهن السفينة المملوكة على الشيوخ بشرط موافقة المالكين الذين يملكون (3/4) ثلاثة أرباع الحصص وفي حال عدم توافر الأغلبية يجوز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتفصل فيه بما يحقق مصلحة الشركاء في الملكية الشائعة.<sup>2</sup>

### ثانياً: رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوخ

نصت الفقرة الثانية من المادة 59 من القانون البحري الجزائري على جواز رهن المالك لحصة شائعة في السفينة دون اشتراط موافقة باقي الشركاء، وهو ما يختلف عن الفقرة الأولى من نفس المادة التي اشترطت الحصول على موافقة أغلبية الشركاء في حال رهن السفينة المملوكة على

<sup>1</sup>. المادة 59 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري ، المادة 716 من القانون المدني.

<sup>2</sup>. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 136.

الشيوع، ويستنتج من هذا التفاوت بين الفقرتين أن المشرع الجزائري ميز بين حالتي رهن السفينة ككل ورهن الحصة الشائعة حيث شدد في الأولى وخفف في الثانية<sup>1</sup>.

أما المشرع المصري فقد كان أكثر وضوحا في هذا السياق، حيث نص صراحة في الفقرة الأولى من المادة 43 من القانون البحري المصري على أنه لا يستلزم المشرع أن يقع الرهن على السفينة بأكملها بل يجوز أن يقتصر الرهن على حصة أحد الشركاء فقط حيث يجوز للشريك أن يرهن حصته في السفينة<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: الحلول العيني في مجال الرهن البحري

عند التطرق إلى مفهوم الحلول العيني، لا بد أولا من الوقوف على تعريفه بصورة شاملة ويلاحظ من خلال التعريفات التي قدمت أن هناك قدرا كبيرا من الاتفاق بينها إذ تدور جميعها حول فكرة محورية واحدة مفادها أن الحلول العيني هو وسيلة قانونية لاستبدال مال بآخر الذي يخرج، وبعبارة أخرى يتمثل الحلول العيني في خروج مال معين من ذمة الشخص ودخول مال جديد إلى نفس الذمة ليحل محل المال الخارج، بحيث يأخذ هذا المال الجديد مكان المال المستبدل ويخضع لما كان يسري عليه من أحكام قانونية، وقد عبر عن هذا المعنى جانب من الفقه القانوني لا سيما السنهوري ضمن مؤلفاته حيث أوضح أن الحلول العيني يتمثل في خروج مال من ذمة شخص ودخول مال آخر إلى نفس الذمة ليحل محل المال الذي خرج ويخضع هذا المال الجديد لنفس النظام القانوني الذي كان يسري على المال المستبدل<sup>3</sup>.

وقد قام المشرع الجزائري بتعريف الملاحة البحرية نظرا لأهميتها، في المادة 161 من القانون البحري بأنها الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13

<sup>1</sup> نصت المادة 59 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري: "غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة".

<sup>2</sup> المادة 23 فقرة 2 ، من القانون البحري المصري، رقم 8 لسنة 1948؛ الجريدة الرسمية الصادر في 22 أبريل 1990، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 136.

<sup>3</sup> سهنكهر علي رسول، الحلول العيني في الرهن البحري، مجلة قه لايذانت العلمية، جامعة رابيه رين رانيه، العراق مجلد 09

العدد 1، 2024، ص 727.

من هذا القانون<sup>1</sup>. وبما أن السفينة هي الأداة الأساسية للملاحة البحرية، فإن رهنها يظل عرضة للمخاطر البحرية مما قد يهدد حقوق الدائنين، ولحماية هؤلاء أقر المشرع مبدأ الحلول العيني الذي يسمح باستبدال السفينة المرهونة المفقودة أو المتضررة بعناصر أخرى تعوض عنها، وهو ما سنتناوله في المطلب الأول كما استبعدت بعض العناصر من نطاق الرهن وسنتطرق إليها في المطلب الثاني تحت عنوان العناصر المستبعدة من نطاق الرهن.

### المطلب الأول: العناصر التي تحل محل الرهن البحري

تنص المادة 61 من القانون البحري الجزائري: "يحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها"<sup>2</sup>

وذلك وفقا لما ورد في نص المادة 62 من القانون ذاته، ونظرا لأن هذه الأخيرة جاءت مقسمة إلى أربع فقرات، وحرصا منا على الالتزام بالمنهجية في معالجة الموضوع، ارتأينا تناول العناصر "أ" و"ب" في الفرع الأول على أن يخصص الفرع الثاني لتحليل الفقرتين "ج" و "د".

### الفرع الأول: التعويضات الواردة في الفقرتين "أ" و "ب" من المادة 62 ق ب ج

في حالة إصابة سفينة مرهونة بأضرار مادية نتيجة خطأ صادر عن سفينة أخرى، فإن لمالك السفينة المتضررة الحق في مطالبة مالك السفينة المتسببة عن الأضرار اللاحقة بسفينة والتي أدت إلى انخفاض قيمتها<sup>3</sup>، وقد تبنى المشرع الجزائري في هذا السياق ذات الاتجاه الذي اعتمده المشرع الفرنسي والذي أقرّ بمبدأ الحلول العيني لصالح الدائن المرتهن مما يجيز له ممارسة حقه على مبالغ التعويض المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي لحقت بها، وذلك وفقا لما نصت عليه

<sup>1</sup>. المادة 161 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>. المادة 61 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup>. المادة 62 من القانون البحري الجزائري فقرة أ.ب.

المادة 47 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المؤرخ في 3 يناير 1967 المتعلق بوضع السفينة والسفن البحرية الأخرى<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى أحكام القانون 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 لا نجد نصا صريحا يعالج وضعية التصادم بين السفينتين الشقيقتين، غير أن المشرع أقر بمبدأ الحلول الذي يجبر للمؤمن الحلول محل المؤمن له في الحقوق والدعاوي المترتبة ضد المسؤول عن الضرر في حدود مبلغ التعويض المدفوع.

وبلاحظ أن الفقرة "أ" من المادة 62 من القانون البحري تشير إلى أحقية مالك السفينة في الحصول على التعويضات المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة خاصة إذا كانت السفينة غير مؤمن عليها، أما إذا كانت مؤمن عليها فإن مبلغ التعويض يستحق للمؤمن تطبيقا لمبدأ الحلول.

وبالتالي لا تمنح للمالك ومن جهة أخرى، فإن الفقرة "د" من نفس المادة تنطبق على حالة تضرر السفينة المؤمن عليها مما يبرز الفرق في المعالجة القانونية بين السفينة المؤمن عليها وغير المؤمن عليها.

وقد نصت المادة 62 فقرة 2: على أن: "المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر والمشاركة اللاحقة بالسفينة المرهونة" فأتثناء الرحلة البحرية، قد تتعرض السفينة لمخاطر تستوجب التضحية ببعض أجزائها مما يلحق بها أضرارا، وفي مثل هذه الحالات يحق لمالك السفينة مطالبة الشاحنين الذين تم إنقاذ بضائعهم وذلك بما يتناسب مع التضحيات التي تم تقديمها، وتعتبر هذه المبالغ حقا للدائنين المرتهنيين باعتبارها من العناصر التي تحل محل السفينة المرهونة، وحتى يتمكن الدائنون من الاستفادة من هذه المبالغ الناتجة عن الخسائر المشتركة يجب توفر شروط معينة، وهذا ما نصت عليه المادة 300 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>. المادة 47 من القانون رقم 67-05، المؤرخ في 3 يناير 1967 المتعلق بوضع السفينة والسفن البحرية الأخرى، الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 من قانون التأمينات في الجزائر.

<sup>2</sup>. المادة 62 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: التعويضات الواردة في الفقرتين "ج" و"د" من المادة 62 ق.بح.ج

تنص المادة 62 فقرة ج من القانون البحري الجزائري على أن: "التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة"، ولفهم نطاق هذا الحكم لا بد من الرجوع إلى المادة<sup>1</sup> 332 من ذات القانون التي عرفت الإسعاف على انه كل عمل يهدف إلى تقديم المساعدة في البحر للسفن أو البضائع المعرضة للخطر دون تقييد بمكان وقوع الحادث أو بهوية من قام بالإسعاف أو بنوع الأموال محل الإنقاذ، حيث اعتبر المشرع الجزائري أن الإنقاذ يشمل كافة أشكال التدخل التي تهدف إلى تقادي خسائر بحرية محتملة، ومن المهم الإشارة إلى أن النجدة في البحر تعد إلزامية ومجانية، في حين نجدة الأموال تبقى اختيارية، ولكي يتمكن الدائنون المرتهنون من ممارسة حقوقهم في التعويضات الناتجة عن عمليات الإسعاف البحري يجب توفر الشروط التالية:

أولاً: أن تكون عملية الإسعاف قد استوفت الشروط القانونية، وعلى وجه الخصوص أن تكون السفينة أو الأموال المعرضة للخطر حقيقية، فعلى سبيل المثال إذا فقدت السفينة دفتها أو تعرضت محركاتها لعطل أثناء الإبحار، فإن ذلك يشكل خطراً محتملاً، خاصة إذا تدهورت الأحوال الجوية وازدادت اضطرابات البحر، مما قد يؤدي إلى تعرض السفينة للهلاك.

ومن الضروري أيضاً توفر نتيجة مفيدة لعملية الإنقاذ وهو ما تقتضيه القاعدة العامة في العرف البحري أي لا يستحق التعويض إلا إذا تحقق النجاح الفعلي، وهذا ما نصت عليه المادة 337 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها: "لا تدفع المكافآت إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى"<sup>2</sup>، ويفهم من ذلك أن المكافآت ترتبط ارتباطاً مباشراً بالنتيجة المحققة، فلا يكفي بذل الجهد أو بدء المحاولة، بل يجب أي يفضي هذا الجهد إلى إنقاذ فعلي للسفينة أو البضائع أو الأرواح.

<sup>1</sup>. المادة 332 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>. المادة 337 من القانون البحري الجزائري.

ثانياً: تنص الفقرة ج من المادة 62 على أن التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة نتيجة قيامها بأعمال الإسعاف أو الإنقاذ بعد تاريخ تسجيل الرهن تعتبر من الحقوق التي تعود للدائنين المرتهنين، وذلك في حدود ما لحق السفينة من ضرر أو نقص في قيمتها بسبب تلك الأعمال وقد كان المشرع واضحاً في هذا السياق، حيث نص على أن التعويضات الناتجة عن الإسعاف أو الإنقاذ والمستحقة لمالك السفينة فقط هي التي تحل محل السفينة وتخصص للدائنين المرتهنين مستثنياً بذلك أي تعويضات تمنح للريان عن قيامه بعمليات الإسعاف<sup>1</sup>.

ويلاحظ في هذا الصدد أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد سلكت نهجاً مغايراً، حيث نصت في المادة 4 الفقرة 3 على أن المكافآت المستحقة للمالك عن عمليات الإسعاف والإنقاذ التي تمت حتى نهاية الرحلة تدرج ضمن ملحقات السفينة وتخضع لحقوق الدائنين الممتازين بعد خصم المستحقات المقررة للريان والطاقم<sup>2</sup>. غير أن المشرع خالف هذا الاتجاه وجعل تلك المكافآت حقا خالصاً للدائنين المرتهنين دون سواهم.

أما عن تعويضات التأمين على هيكل السفينة، فتعد من العناصر الأساسية التي تمكن الدائنين المرتهنين الاستناد إليها لاستيفاء حقوقهم، لا سيما في حال هلاك السفينة أو تعرضها لأضرار تؤدي إلى انخفاض قيمتها، وبناء على ذلك فإن هذه التعويضات تشكل ضماناً فعالاً للدائنين في إطار القانون البحري، ويلاحظ أن مفهوم السفينة في مجال التأمين البحري أوسع نطاقاً من التعريف الوارد في المادة 13 من القانون البحري الجزائري التي تعرف السفينة بأنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية أو تخصص لها على وجه الاعتقاد، ويؤكد هنا التوسع في مفهوم ما ورد في المادة 128 من قانون التأمين لسنة 1995"<sup>3</sup>. ومن الجدير بالذكر أن السفينة يمكن التأمين عليها حتى وهي في طور البناء، حيث يشمل التأمين المخاطر التي تتعرض لها أثناء هذه المرحلة

<sup>1</sup>. منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص 42.

<sup>2</sup>. نصت المادة 4 الفقرة 3 من الاتفاقية الدولية بروكسل: "الأجر المترتب للمالك عن نجدة قام بها أو عن إنقاذ أداة حتى نهاية الرحلة...."

<sup>3</sup>. المادة 128، من قانون التأمينات في الجزائر.

كالحريق والمخاطر المرتبطة بعملية إنزالها إلى البحر، وقد أكد المشرع الجزائري ذلك حين نص صراحة على أن تعويضات التأمين المرتبطة بهيكل السفينة المرهونة تدخل ضمن حقوق الدائنين المرتهنين مستثيا بذلك تعويضا التأمين المتعلقة بالبضائع.

فإذا ما أصيبت السفينة المرهونة بأضرار، وكانت مؤمنا عليها، فإن مالكاها يستحق تعويضا عن تلك الأضرار بموجب عقد التأمين على الهيكل، ويكون هذا التعويض من حق الدائنين المرتهنين وفي السياق ذاته نص المشرع الفرنسي في الفقرة 4 من المادة 47 من قانون 3 يناير 1967 على أحقية الدائنين في تعويضات التأمين على هيكل السفينة<sup>1</sup>، ورغم ذلك لا يجوز للدائنين المرتهنين الجمع بين مبلغ التأمين والتعويض المستحق للمالك لما ينص إذ أن للمؤمن حق الحلول محل المؤمن له في حدود ما دفعه من تعويض وفقا لما ينص عليه قانون التأمين، وقد نصت الفقرة د من المادة 62 من القانون البحري الجزائري، على أحقية الدائنين المرتهنين في استيفاء حقوقهم من تعويض هيكل السفينة في حالة الهلاك أو التلف دون أن يزاحمهم في ذلك أصحاب الحقوق الممتازة باعتبار أن هذه الحقوق لا تترتب عن تعويض، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد وافق أحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة ببروكسل سنة 1926.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن

في حالة فقدان السفينة لصلاحيتها للملاحة أو تعرضها لأضرار جسيمة تؤثر على قدرتها التشغيلية، فإن حقوق الدائنين المرتهنين تتحول إلى العناصر التي تستبدل بها السفينة، أي العناصر التي تحل محل السفينة، وذلك وفقا لما قرره المشرع في المادة 62 من القانون البحري وقد حصر المشرع هذه الحالات بشكل دقيق ومحدد، فلا يجوز التوسع في تفسيرها إذا كان ذلك من شأنه أن

<sup>1</sup>. المادة 47 فقرة 04، من القانون رقم 67-05، المتعلق بوضع السفن و السفن الاخرى، المؤرخ في 03 يناير 1967 .

<sup>2</sup>. المادة 62، من القانون البحري الجزائري.

يؤدي إلى استبعاد جميع التعويضات والمساعدات من أجور النقل أو المعونات التي تقدمها الدولة للسفينة المتضررة.<sup>1</sup>

### الفرع الأول: أجرة النقل

تعد أجرة النقل من أبرز الالتزامات التي يتحملها الشاحن في إطار عقد النقل البحري، فوفقاً للمادة 738 من القانون البحري الجزائري، فإن عقد النقل البحري يلتزم الناقل البحري بنقل بضائع محددة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع مبلغ مالي يسمى أجر الحمولة وهذا الالتزام يوضح أن الناقل لا يؤدي خدمات النقل مجاناً بل مقابل مالي يتفق عليه مسبقاً مع الشاحن ويلاحظ أن يشترط صراحة وفاء المرسل إليه بالأجرة والاتفاق عليها ضمناً وتسديدها في ميناء الوصول ووفقاً لنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري فإن أجرة الشحن أو الحمولة ومقدارها وطريقة دفعها تحدد باتفاق الأطراف وفي حال وجود الدفع عند الوصول يعتبر المرسل إليه مديناً أما في عقد نقل المسافرين فتعد الأجرة التزاماً على عاتق المسافرين وتسمى أجرة السفر.<sup>2</sup>

وهنا يبرز التساؤل حول ما إذا كانت الأجرة تدخل ضمن نطاق الرهن، فالرأي الغالب يستبعد ذلك لأن الأجرة تعتبر ديناً على المرسل إليه، وبالتالي لا تعد من العناصر التي يحق للدائن حجز السفينة بسببها كما أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على شمول الأجرة ضمن الرهن البحري خلافاً للقانون الفرنسي الذي استبعدها بنص المادة 42 من القانون الفرنسي الصادر في 1968/01/03 كما منحت اتفاقية بروكسل لعام 1926 امتيازاً خاصاً لأجرة النقل في حال كانت مرتبطة بالرحلة التي نشأ عنها الدين، وبناءً عليه فإن المشرع الجزائري لا يمنح لأجرة النقل أي امتياز ضمن النظام القانوني للرهن البحري مما يعني أن الدائن لا يستطيع استخدام هذا الدين كسبب لحجز السفينة.

<sup>1</sup>. منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص 47.

<sup>2</sup>. المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة

عادة ما تقدم الدول إعانات مالية ومساعدات مباشرة بهدف دعم أسطولها وتعزيز قدرته التنافسية خاصة أمام الأساطيل الأجنبية، هذه الإعانات قد تتخذ شكل دعم مباشر يهدف إلى تحقيق المصلحة العامة غير أن هذا الدعم يستبعد من نطاق الرهن ولا تعد هذه الإعانات جزءا من الأموال التي يمكن رهنها، ويعلل استبعاد هذه الإعانات بأن مالك السفينة الذي يرهنها يظل مستفيدا منها أثناء الاستغلال، وبالتالي لا تعد ضمانا للدائنين<sup>1</sup>، وقد أكدت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 في المادة 4 فقرة 6 على أن الإعانات والمنح والتعويضات المرتبطة بالسفينة لا تعد من ملحقاتها ولا تدخل ضمن الأموال التي يمكن للدائنين المطالبة بها لأنها ليست قابلة للرهن ولا تعد ضمانا بحريا، وبالتالي فإن هذه المبالغ مهما بلغت لا تمنح أي حق امتياز للدائنين ولا تشكل ضمانا بحريا.<sup>2</sup>

وفي الأخير وخلاصة لهذا الفصل، وبعد استعراضنا لنطاق محل الرهن البحري في هذا الفصل يتضح أن المشرع قد رسم إطارا قانونيا دقيقا ومتكاملا يحدد طبيعة السفينة والعمارات البحرية كأموال قابلة للرهن، مع الاعتراف بخصوصيتها القانونية التي تميزها على باقي الأموال المنقولة نظرا لما لها من أهمية اقتصادية خاصة. وقد تناولنا بالدراسة والتحليل المواقف التشريعية والفقهية المتعلقة بالسفينة والعمارات البحرية كمحل للرهن، كما أبرزنا الحالات الخاصة التي يبرز فيها الرهن، سواء تعلق الأمر بالسفينة في طور البناء، أو السفينة المملوكة على الشيوخ، وما يترتب عن كل حالة من آثار محددة.

وفي سياق الحلول العيني، وقفنا على العناصر التي تحل محل الرهن، وفق ما نصت عليه المادة 62 من القانون البحري الجزائري، وما يقابله من عناصر مستبعدة، كأجرة النقل والإعانات أو المساعدات الممنوحة من الدولة، والتي تدخل ضمن نطاق الرهن البحري. ومن خلال هذا العرض، يتبين أن نطاق محل الرهن البحري يتسم بشيء من التوسع والدقة في آن واحد، إذ راعى المشرع

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 49.

المادة 4 فقرة 6، من الاتفاقية الدولية بروكسل.

حماية المشرع حماية حقوق الدائنين المرتهنين دون المساس بالتوازن بين مصالح الأطراف والقيود القانونية المرتبطة بطبيعة السفينة كأصل مالي خاص.

في الأخير، يمكن استخلاص أن نظام الرهن البحري المنتج للأثر يتميز بطبيعة قانونية فريدة يجمع بين خصائص المنقول والعقار، مما يجعله نظام ضمان فعل يوازن بين مصالح الأطراف المعنية، لذلك فقد ركزنا على المحل القانوني للرهن البحري، حيث تمت دراسة المحل القانوني للرهن البحري أين تبين أن السفينة رغم تصنيفها مالا منقولاً، فهي تخضع لنظام قيد يشبه العقار

فضلاً عن وجود حالات خاصة مثل السفن قيد البناء أو المملوكة على الشيوخ. كما تمت دراسة عناصر الحلول العيني والعناصر المستبعدة من نطاق الرهن، وهذا بغرض الوصول إلى التحديد الدقيق لمحل الرهن البحري المنتج لآثاره القانونية.

## الفصل الثاني

# التبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة

### الفصل الثاني: التبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة

يمثل الرهن البحري أهم الضمانات العينية التي يقرها القانون لصالح الدائن المرتهن، وذلك لاستيفاء حقه من قيمة السفينة المرهونة والضمان، حيث يتيح للمالك الثقة في حالة تخلف المدين عن الوفاء بالتزاماته، و ينبع أهمية هذا النظام القانوني من كونه يجمع بين عنصري الاستمرار في استغلال السفينة واستثمارها، بينما يكفل للدائن حق الأولوية في استيفاء دينه من ثمنها في حال بيعها جبراً.

ولما كان الرهن البحري ينشأ باتفاق بين الراهن والمرتهن، فإنه يترتب على هذا العقد مجموعة من الآثار والتبعات القانونية التي لا تقتصر على طرفي العلاقة (الراهن والمرتهن)، بل تمتد إلى الغير، مما يستوجب تنظيم هذه الآثار والتبعات بشكل دقيق لضمان التوازن بين المصالح المتعارضة.

بناء على ذلك، ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين نخصص المبحث الأول لدراسة أهمية قيد الرهن البحري، بينما نعرض في المبحث الثاني التبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة.

### المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري

تعتبر السفينة في القانون البحري الجزائري مالا منقولاً، إلا أن طبيعتها الخاصة تمنع تطبيق قواعد المنقول عليها كاملة. فعلى الرغم من صفة المنقول التي تثبت للسفينة، فإن النظام القانوني الذي يحكمها يقربها من النظام العقاري في العديد من الجوانب.

حيث يتمثل الإطار الإجرائي لهذا النظام في مرحلتين أساسيتين، الأولى تتمثل في تسجيل السفينة في السجل البحري، وهي خطوة ضرورية لاكتساب الصفة القانونية التي تشبه العقار وتضمن نفاذ آثار هذا التسجيل في مواجهة الغير، أما الثانية فتتمثل في قيد الحقوق العينية عليها كالرهن البحري، ولبيان هذا النظام سنتطرق في هذا المبحث إلى التمييز بين القيد والتسجيل في مطلب أول، و نقوم بدراسة الإجراءات القانونية لقيد الرهن البحري في مطلب ثان.

### المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل

نظرا لاختلاف مفهومي التسجيل والقيد<sup>1</sup>، وتفاديا للخلط بينهما رأينا من المناسب التفرقة بينهما أولا قبل التطرق إلى إجراءات قيد الرهن البحري في المطلب الثاني.

ومن المهم الإشارة إلى أن نظام التسجيل الذي سنتناوله في هذا المطلب يرتبط ارتباطا وثيقا بموضوع المذكرة، إذ لا يمكن تصور إجراء قيد الرهن من دونه، وبناء على ذلك خصصنا الفرع الأول لإبراز الاختلاف بين نطاقي القيد والتسجيل من حيث المحل، في حين خصص الفرع الثاني لبيان الاختلاف بينهما من حيث الآثار.

### الفرع الأول: من حيث المحل

يعد كل من القيد والتسجيل من بين الإجراءات التي نص عليها القانون البحري الجزائري ويتميزان باختلافات عدة جوانب قانونية نذكرها فيما يلي:

<sup>1</sup> . عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ص 71.70.

أولاً: محل التسجيل

تعد السفينة محل التسجيل في القانون البحري الجزائري باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وأحد أبرز عناصر الثروة البحرية، وتمثل السفينة وسيلة يعتمد عليها المجهز للحصول على الائتمان الأمر الذي يمنح عملية تسجيلها أهمية قانونية واقتصادية.

وتتجلى الأهمية القانونية في وجوب التأشير في السجل الذي سجلت فيه كافة التصرفات القانونية الواردة عليهما كنقل الملكية ورهنها...، وهذا ما يمكن الأفراد من الاطلاع على هذه التصرفات، أما الأهمية الاقتصادية في كونها الوسيلة لقياس قوة الأسطول التجاري للدولة الذي تعتمد عليه في نقل صادراتها ودعم نشاطها الاقتصادي<sup>1</sup>.

إن عملية تسجيل السفن الجزائرية منظمة بالمواد من 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري وهو إجراء وجوبي، وتأكيداً لذلك تنص المادة 34 على ما يلي: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة البحرية"، ويؤخذ من هذا النص أن السفن الجزائرية هي وحدها الخاضعة لهذا التسجيل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر ، المرجع السابق، ص 54

<sup>2</sup>. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الديوان الوطني للمطبوعات، الجزائر، سنة 1988، ص ص 25.26.

ونظرا لأن المادة 34 من القانون البحري الجزائري جاءت مطلقة، فإنها تشمل جميع أنواع السفن دون تمييز سواء كانت تمارس ملاحية تجارية أو صيد أو نزهة، ودون اعتبار لنوع السفينة. في المقابل لم يلزم المشرع بتسجيل الوحدات البحرية التي لا تعد سفنا بالمعنى القانوني، وكذا القوارب التي تزاول نشاط داخل الموانئ، نظرا لقيمتها الاقتصادية المحدودة، إذ لم يجعل تسجيلها واجبا وإن كان القانون لا يمنع ذلك<sup>1</sup>.

ونلاحظ في هذا السياق، أن القانون البحري الجزائري يختلف عن بعض التشريعات الأخرى المقارنة، التي تعفي بعض أنواع السفن كالسفن المخصصة للصيد أو النزهة من الخضوع لإجراء التسجيل، في المقابل لم يبين المشرع الجزائري هذا الإعفاء، بل اعتمد صيغة عامة تسهل جميع السفن دون استثناء.

أوجب القانون البحري في مادته 44 على كل مالك لسفينة جزائرية يرغب في تسجيلها، أن يقدم طلبا إلى مصلحة التسجيل البحري في الميناء الذي أختاره موطنًا للسفينة، ويجب أن يتضمن هذا الطلب جميع البيانات التي من شأنها تحديد هوية السفينة بشكل دقيق، مرفقة بالمستندات المثبتة والداعمة لصحة المعلومات المقدمة وعند تلقي مصلحة التسجيل البحري طلب التسجيل مرفقا بالوثائق المطلوبة تقوم بفتح صحيفة خاصة بالسفينة تعرف بالسجل، يتم فيها تدوين جميع البيانات المتعلقة بهذه السفينة.

<sup>1</sup>. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 81. لقد أعفى المشرع بعض السفن من الالتزام بسبب القيمة الاقتصادية المثيلة لها ويجعل التسجيل متروكا لاختيار ملاكها وهذه السفن هي: 1. سفن الصيد الشراعية 2. سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية 10 أطنان والتي لا تبحر عادة لمسافة أكثر من إثني عشر ميلا بحريا من الشاطئ 3 المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالصنادل القاطرات والقوارب والرافعات والدافعات ... إلى غير ذلك.

ثانيا: محل القيد

إن تسجيل السفينة في دفتر التسجيل وفقا للإجراءات المقررة يجعلها قابلا لأن ترد عليها التصرفات القانونية، وتطبيقا لنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري، فإن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى العشوائية على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي ويكون قيدها الراهن في سجل السفن.

ولذلك، فإن السجل الذي تسجل فيه السفينة يخصص بعد إتمام التسجيل، لقيد جميع الحقوق والتصرفات القانونية التي ترد عليها، ويثبت ذلك من خلال تدوين هذه الحقوق على هامش القيد للسفينة.

وما دام الأمر كذلك، فإن الحقوق العينية التي تدون على السفينة سواء كانت حقوقا أصلية أو تبعية، هي تلك الحقوق التي تخضع لإجراء القيد، مثل حق الملكية، حق الرهن وحق الامتياز.<sup>1</sup>

وتتعدد أسباب اكتساب ملكية السفينة، فمنها ما هو وارد في القانون المدني كالوصية والهبة ومنها ما يرتبط بالقانون العام، كحجز السفن واستغلالها في زمن الحرب وهو ما يندرج ضمن القانون الدولي العام، بالإضافة إلى ذلك توجد أسباب أخرى تنظمها أحكام القانون البحري، مثل بناء السفينة وشرائها.<sup>2</sup> وفي جميع الحالات يلزم المالك بتسجيل حقه في سجل السفينة لإثبات ملكيته.

أما بالنسبة لحق الامتياز البحري، فقد تولى المشرع تعريفه في المادة 72 من ق ب ج بأنه تأمين عيني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه، كما قررت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بموجب المادة 11 الفقرة 1 على ما يلي: "باستثناء ما هو منصوص عليه في الاتفاقية أما حقوق الامتياز فإنها لا تخضع لأي شكلية خاصة أو لأي شرط معين للإثبات، وهذا ما يضي

<sup>1</sup> . منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 59.

<sup>2</sup> . المادة 49 فقرة 2، 56 فقرة 5 من القانون البحري الجزائري.

على الامتيازات طابع السرية في إطار أحكام القرض البحري، مما يجعل الدائن المرتهن في وضعية لا تسمح له بالمعرفة المسبقة، بوجود دائن ممتاز على السفينة<sup>1</sup>.

غير أن الفقرة 2 نصت على استثناء يتيح للدول إدراج أحكام في تشريعاتها تلزم الريان بإتباع شكليات خاصة سواء فيما يتعلق ببعض القروض المرتبطة بالسفينة أو فيما يخص البضائع.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، لا نجد نصا صريحا يلزم بشهر حقوق الامتياز، باستثناء المادة 86 ق ب ج، التي تنص على أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية يحدد بموجب قرار طبيعة وشكل الوثائق التي يجب الحصول عليها من قبل السلطات البحرية ولجميع السفن، والتي يجب أن تدرج فيها الامتيازات البحرية ويشير هذا النص إلى ضرورة ضمان هذه الامتيازات ضمن وثائق السفينة، غير أنه لم يبين أثر الإخلال بهذا الالتزام أو الجزاء المترتب على عدم إدراج هذه الامتيازات في الوثائق المعنية.

قد يجبر مالك السفينة على تمويل استغلال ذاتي، مما يستلزم رهنها، حيث يشترط القانون قيد حقه المتمثل في الرهن لدى مكاتب التسجيل.

على عكس ما هو معمول به في الامتياز البحري نصت اتفاقية 1926 في مادتها الأولى على أن قيد الرهن البحري للمنشآت يتم وفقا لقوانين الدول المتعاقدة في سجل عام ، ويصبح بذلك نافذا في حين أن القانون البحري الجزائري يولى أهمية خاصة لهذا القيد ويجعله إلزاميا<sup>2</sup>.

يتبين مما سبق، أن محل القيد هو الحقوق العينية التبعية التي تركت على السفينة وهو ما يختلف عن التسجيل الذي يكون محل السفينة نفسها، فهي حالة التسجيل يتولى المالك عملية التسجيل بينهما في حالة القيد يتولى الشخص حقه بالسفينة القيام بالقيد<sup>3</sup>.

1 . عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة بن عكنون 2007-2008 ، ص 56.

2 . المادة 11 من الاتفاقية الدولية بروكسل.

3 . عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 56.

### الفرع الثاني: من حيث الآثار

في النظام القانوني الجزائري، يعتبر كل من التسجيل و القيد من الإجراءات الأساسية التي تترتب عليها آثار قانونية عامة لكنهما يختلفان من حيث الغاية و الآثار المترتبة عليها.

#### أولاً: آثار التسجيل

يعد تسجيل السفينة إجراء قانونياً ذو أهمية كبيرة، سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية وكذا الإدارية، ويعتبر الوسيلة الرسمية التي تعتمد عليها الدولة من أجل تحديد هوية السفن، وبفضل التسجيل تتمكن الدولة من الإحاطة الدقيقة والشاملة بحجم أسطولها البحري الأمر الذي يساهم في تعزيز مبادئ الشفافية وضمان النزاهة في القطاع البحري، كما يسمح التسجيل لأي شخص أو جهة تربطها مصلحة قانونية بالسفينة (كالمستأجرين، الدائنين، المشترين) أن يتأكد من هوية مالكيها وصحة بياناتها، وذلك بالرجوع إلى سجل السفن<sup>1</sup> الرسمي وينتهي هذا الإجراء بمنح المالك شهادة تسجيل تحتوي على كافة المعلومات التي تخص السفينة كاسمها وجنسيته، نوعها ومواصفاتها التقنية، ميناء تسجيلها واسم المالك، وتعد شهادة تسجيل السفينة وثيقة رسمية ذات حجية قانونية تستعمل إثبات هوية السفينة وملكيته وجنسيته، وتعتمد هذه الشهادة كدليل قانوني قاطع في جميع المعاملات البحرية سواء أمام الجهات الإدارية أو القضائية كما تعد شرطاً لازماً لمباشرة السفينة لأي نشاط ملاحى قانوني.<sup>2</sup>

ويلاحظ في هذا السياق أن الجهة الإدارية المخولة بإجراءات التسجيل هي نفسها الجهة المسؤولة عن منح السفينة جنسيتها الوطنية، وهذا ما يبين لنا العلاقة الوطيدة بين التسجيل واكتساب الجنسية، حيث يعد التسجيل أداة لتوثيق هذه الجنسية وليس إنشاؤها.

1. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70

2. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 58.

ويتضح من خلال تسجيل السفن أن الإشكالية لا تقتصر في تحقق شروط اكتساب السفينة للجنسية، وإنما في غياب السند الرسمي الذي يثبت هذا الاكتساب بصورة قانونية<sup>1</sup>.

وعليه يعتبر تسجيل السفينة إجراء ضروريا ليس فقط لتأكيد الجنسية، وإنما أيضا لتفعيل آثارها القانونية، ويترتب أيضا على التسجيل التزام قانوني يقيد كل تصرف يُجرى على السفينة في السجل المختص سواء تعلق الأمر بالحجز، أو الرهن أو نقل الملكية<sup>2</sup>.

ويتعين التأكيد على أن المشرع الجزائري نص صراحة على أن كل بيان يتم تقييده في هذا السجل يكتسب حجية قانونية كاملة تجاه الغير وفقا للأحكام المنظمة لذلك، وتعتبر هذه الحجية وسيلة قانونية لحماية حقوق المتعاملين مع السفينة، وتمكينهم من الاعتماد على ما ورد بالسجل من بيانات دون الحاجة للرجوع إلى مصادر أخرى.

وتحقيقا للغاية المنشودة من التسجيل والمتمثلة في توفير صورة قانونية دقيقة وشفافة عن الوضعية القانونية للسفينة، فإنه يجب قيد كل تعديل يطرأ على البيانات المدرجة في السجل سواء تعلق ذلك بتغيير في الملكية أو المواصفات أو الحقوق العينية المرتبطة بها.

وقد نصت المادة 37 من القانون البحري الجزائري على حالات حصرية يتم فيها شطب السفينة من السجل، وهي حالات استثنائية تبرز إنهاء القيد القانوني<sup>3</sup>.

وعليه يعتبر تسجيل السفينة إجراء ضروريا، ومن ثم فإن عدم تسجيل السفينة يحول دون تمكن مالكيها من التمتع بالحقوق والامتيازات التي تمنحها الجنسية البحرية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>.تنص المادة 29 من القانون البحري الجزائري على مايلي : تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة.

<sup>2</sup>. منهوج عبد القادر ، المرجع السابق، ص60.

<sup>3</sup>. تنص المادة 37 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "شطب السفينة من دفتر تسجيل في الأحوال التالية: إذا عرقه أو تخطمه أو تلفت ب إذا افقدت أو اعتبرت مفقودة ج إذا كان غير قابلة للتصليح د- إذا لم تعد تتوفر فيه شروط الجنسية الجزائرية ه- إذا فقدت خاصية السفينة و- إذا ...."

<sup>4</sup>. أنظر المادة 503 و 511 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في اول ربيع الاول عام 1419، الموافق ل 25 يونيو 1988 يعدل و يتم الأمر 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 من القانون البحري...3.

ويستخلص من العرض السابق أن إجراء التسجيل يعد إلزامياً يقع على عاتق مالك السفينة دون سواه، كما يلتزم بتقديم جميع البيانات المطلوب تقييدها في سجل السفن مدعومة بالمستندات الرسمية معتمدة تثبت صحته بموجب القانون<sup>1</sup>.

### ثانياً: آثار القيد.

آثار موضوع قيد التصرفات القانونية التي ترد على السفينة وخاصة الرهن البحري، اهتمام الفقه والقانون وتساؤلات متعددة حول الآثار القانونية، المترتبة على هذا القيد ونتيجة لذلك ظهرت عدة آراء مختلفة حول ما إذا كان القيد شرطاً لصحة التصرف أم أنه مجرد وسيلة لإعلام الغير به.

ذهب اتجاه فقهي إلى اعتبار قيد التصرفات القانونية الواردة على السفينة لا يعدو أن يكون إجراء ذات طابع إداري يهدف بالأساس إلى حصر البيانات المتعلقة بالسفينة، وتحديثها بصفة دورية دون أن يترتب على هذا القيد أثراً قانونياً بالمعنى الدقيق للإشهار ووفقاً لهذا الرأي، فإن القيد لا ينتج عنه أثراً قانونياً تجاه المتعاقدين أو الغير سواء تم القيد أم لم يتم باعتباره أن العلاقة القانونية تظل قائمة بين أطراف التصرف دون أن يتوقف نفاذها على إجراءات التسجيل<sup>2</sup>، غير أن هذا الاتجاه لم يسلم من النقد، وهو ما أدى إلى تراجع هذا الرأي وانحسار أنصاره في الفقه الحديث<sup>3</sup>.

ويرى فريق آخر من الفقه أن قيد التصرفات المتعلقة بالسفينة في دفتر تسجيل السفن ينتج نفس الآثار القانونية التي يترتبها القيد في السجل العقاري، ووفقاً لهذا الرأي فإن أي تصرف قانوني يرد على السفينة لا ينتج أثره القانوني الكامل إلا بعد قيده في السجل البحري، مما يجعل القيد شرطاً أساسياً لفعالية التصرف في مراجعة الغير<sup>4</sup>.

1. عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 72.

2. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 61.

3. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 59.

4. المرجع نفسه، ص 59.

ولبيان موقف المشرع نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري صراحة، على أن نقل ملكية السفينة أو الحقوق العينية المرتبطة بها لا يكون نافذا لا بين المتعاقدين ولا في مواجهة الغير إلا بعد قيدها في سجل السفن، وبموجب هذا النص فإن التسجيل لا يعتبر مجرد إجراء شكلي أو إداري، بل يعتبر ركنا جوهريا ويرتب أثرا مباشرا خاصة تجاه الغير، ويفهم من ذلك أن المشرع الجزائري أراد من خلال هذا التنظيم ان يضمن توثيق التصرفات المتعلقة بالسفن بطريقة رسمية وقانونية، حتى يمنع التلاعب بين الحقوق ويوفر الحماية القانونية الكافية لكل من المتعاقدين والغير على حد سواء. وفي هذا السياق اكدت المادة 54 من القانون البحري الجزائري أن العقود الناقلة للملكية المشار إليها في المادة 49 وما يليها تخضع في آثارها وشروطها لأحكام القانون العام تطبيقا للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر 3 من قانون التسجيل<sup>1</sup>، وفي ذات الاتجاه يتسق هذا التنظيم مع أحكام قانون الشهر العقاري<sup>2</sup>، الذي يقضي بأن العقود الناقلة للملكية لا تنتج أي أثر قانوني بين الأطراف أو تجاه الغير ما لم يتم قيدها رسميا.

وإذا كان المشرع الجزائري لم ينص صراحة على الأثر القانوني لقيد الرهن البحري، فإن التشريع المصري في المقابل قرر صراحة أن قيد الرهن البحري، شرط لازم لنفاذه في مواجهة الغير بما يؤكد إلى اعتماد القيد كوسيلة للحماية القانونية، وضمن استقرار المعاملات البحرية<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: إجراءات قيد الرهن البحري.

أوجبت المادة 49 من القانون البحري الجزائري على ضرورة توثيق العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى التي ترد على السفن أو حصص شائعة فيها وذلك من خلال قيدها في السجل الخاص بالسفينة، وقد أولى المشرع الجزائري أهمية خاصة لهذا الإجراء،

<sup>1</sup>. المادة 54، من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>. منهوج عبد القادر ، المرجع السابق ، ص62.

<sup>3</sup>. المرجع نفسه ، ص62.

حيث اعتبره إلزاميا لا يقوم الرهن من الناحية القانونية إلا باستيفائه وهذا ما تؤكد مجموعة من النصوص القانونية ذات الصلة، والتي سيتم التطرق إليها في هذا المطلب.

### الفرع الأول: الجهة المختصة بالقيد وكيفية إجراؤه.

لقد كرس المشرع الجزائري من خلال أحكام القانون البحري إلزامية قيد الرهن البحري، حيث نص في الفقرة الأولى على تحديد الجهة المختصة، في حين خصت الفقرة الثانية ببيان الكيفيات والإجراءات الشكلية التي يجب إتباعها لإجراء القيد.

### أولا: الجهة المختصة بالقيد.

نصت الفقرة الخامسة من المادة 56 من القانون البحري الجزائري: "يقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن"، كما أكدت المادة 63 على إلزامية قيد الرهن البحري في سجل السفينة<sup>1</sup>، وهذا ما يوضح أن المشرع لم يكتف اعتبار القيد مجرد إجراء شكلي، بل زاده صفة الركن الجوهرية ومن خلال النصوص القانونية ذات الصلة ولا سيما الفقرة الثانية من المادة 49 والمادة 56 والمادة 63 يتبين أن المشرع حدّد صراحة الجهة المختصة لقيد الرهن البحري، حيث تنص على إلزامية إتمام القيد لدى الجهة المختصة بتسجيل السفينة وبالنظر إلى أغلب التشريعات، قد أقرت صراحة بجواز إنشاء رهن بحري على السفينة وهي في طور البناء إلا أنه كان على المشرع الجزائري أن ينص بوضوح على وضعية القانونية لرهن السفينة غير جاهزة<sup>2</sup>، وأن يحدد الجهة المختصة بقيد الرهن عليها تقاديا لأي غموض وكان من الأولى أيضا أن يكرس المشرع إمكانية قيد الرهن البحري سواء تعلق الأمر بسفينة جاهزة أو في طور البناء انسجاما مع التشريعات البحرية المقارنة<sup>3</sup>.

1. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر 1975، ص 145.

2. المادة 45، قانون تجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، الصادر بتاريخ 03-05-1990: "تسمى صراحة بقيد الرهن في سجل بمكتب تسجيل السفن، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في البنية وجدده في سجل يمكننا التسجيل الواقع بدائرة محل البناء".

3. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 65.

ويُفهم من هذا، أن المشرع الجزائري لم يول بناء السفن نفس الأهمية التي منحها إياها التشريعات الأخرى كالفرنسي والمصري الأمر الذي جعل عدم تنظيمه لمسألة قيد رهن السفن أثناء مرحلة البناء.

### ثانيا: كيفية إجراء القيد.

يشترط لإجراء القيد تقديم نسخة رسمية من عقد الرهن إلى مكتب تسجيل السفينة مرفقة بالبيانات التالية:

- اسم كل من الدائن والمدين موطنها ومهنتهما
- تاريخ العقد، مبلغ الدين المضمون، الشروط المتعلقة بالوفاء بالدين، بالإضافة إلى اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة تسجيلها، او بنائها، وكذا تعيين موطن مختار للدائن ضمن دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.

وبالرغم أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة ضمن القانون البحري على الإلزامية التي يجب أن تتضمنها القوائم المقدمة عند إجراء الرهن أمام المحطة البحرية، إلا أن القيد لا يتم إلا بعد التثبت من صحة تلك البيانات من قبل الجهة المختصة، ويدرج الرهن في الحيز المخصص للحقوق العينية في سجل السفينة مع الاحتفاظ بنسخة من الوثائق ضمن الملف الخاص بها وتسلم نسخة أخرى إلى الأطراف المعنية<sup>1</sup>.

وعملا بأحكام المادة 64 من القانون البحري الجزائري تلتزم السفن الخاضعة للرهن البحري الاحتفاظ ضمن وثائق الإبحار بكشف محدث يتضمن جميع قيود الرهن.

<sup>1</sup>. مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص52.

### الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه

يشترط لتبقى آثار الرهن نافذة في مواجهة الغير أن يتم تجديد قيده ضمن الأجل المحدد قانوناً، أما شطب القيد فيؤدي إلى زوال أثر الرهن تجاه الغير، سواء تم الشطب بإنقضاء الأجل أو بطلب من الأطراف المعنية.

### أولاً: تجديد القيد

تنص المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أن الرهن البحري يحفظ لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغياً ويحتسب أثر قيد الرهن لمدة عشر سنوات وتبدأ من تاريخ القيد لا من تاريخ العقد.

كما يبطل أثر القيد إذا لم يتم تحديده قبل إنتهاء مدته، وفي حال تم التجديد وفقاً للإجراءات القانونية يحتسب الأثر الجديد للقيد لمدة عشر سنوات تبدأ من تاريخ التحديد وليس من تاريخ انتهاء القيد الأصلي، أما إذا لم يتم التجديد ضمن الأجل<sup>1</sup> المحدد فإن الرهن يسقط ويعتبر لاغياً.

### ثانياً: شطب القيد.

يعد شطب القيد من الإجراءات التي يجب اتباعها في حال زوال الدين المضمون، سواء كان ذلك نتيجة لانقضاء الالتزام، أو لبطلان عقد الرهن، أو لعدم صحة القيد ذاته، ويتم الشطب إما بناء على حكم قضائي أو اتفاق رضائي بين أطراف الرهن وذلك وفقاً لما تقضي به المادة 69 من القانون البحري أو شطب تلقائي من طرف السلطة الإدارية.

### المبحث الثاني : النتائج القانونية للرهن البحري على السفينة

يعد الرهن البحري عقداً يتم بين الدائن المرتهن و المدين الراهن، كما ينشئ حقوق عينية للدائن المرتهن يمكنه التمسك في مواجهة الغير.

<sup>1</sup>. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 110.

وبناء على ذلك ، سنتناول آثار الرهن البحري من خلال تمييز بين ما ينتجه من آثار بين الطرفين في المطلب الأول و ما يرتبه من آثار بالنسبة للغير في المطلب الثاني .

### المطلب الأول : نتائج الرهن البحري بين طرفيه

إذا انعقد الرهن البحري صحيحا وفق الأركان الموضوعية و الشكلية المنصوص عليها في القانون فإنه يرتب آثاره القانونية بين طرفيه، وتتمثل هذه الآثار في مجموعة من الحقوق و الالتزامات المتبادلة بين الدائن و المدين الراهن، و بناء عليه سنتناول في هذا المطلب الآثار المترتبة على الرهن البحري، ثم إلى آثاره بالنسبة للدائن المرتهن في الفرع الثاني.

### الفرع الاول : نتائج الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن

لا يرتب على رهن السفينة تجريد الراهن من سلطاته بوصفه مالكا لها، إن تظل له كامل الحقوق في استغلالها و التصرف فيها و بما أن السفينة المرهونة تبقى تحت حيازة الراهن، فإنه يلتزم بالمحافظة عليها و ضمان سلامتها طوال مدة الرهن<sup>1</sup>.

### اولا : حقوق المدين الراهن :

#### 1- حق المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة :

تطبق قواعد الرهن الرسمي على السفينة، بوصفها من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة وتصدر هذه القواعد عدم حرمان المدين الراهن من حق تصرف السفينة محل الرهن، ولقد أكدت المادة 894 من قانون المدني اذ نصت عليه أنه : "يجوز للراهن أن يتصرف في العقار المرهون، على انه أي تصرف يصدر منه لا يؤثر في حق دائن المرتهن".

يتضح من نص المادة، أن المشرع منح المدين الراهن حق التصرف في السفينة المرهونة سواء بالبيع أو المقايضة أو الهبة، مع بقاء الحقوق العينية الأصلية كحق الانتفاع أو ترتيب رهن آخر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>. محمد الفقي، المرجع السابق، ص 143

<sup>2</sup>. محمد الفقي، المرجع السابق، ص143.

كما يلاحظ أن المشرع لم يمنح المدين الراهن حرية مطلقة في التصرف بالسفينة المرهونة، بل قيد تلك الحرية بعدم الإضرار بمصالح الدائن المرتهن مما يعد من نطاق الحماية المقررة له<sup>1</sup>.

من الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري لم يكتف في تقييد تصرفات المدين الراهن من حيث القدرة على حقوق دائم، بل أضاف قيودا تتعلق بجنسية المتصرف اليه ، حيث حظر بيع السفينة المرهونة للاجانب ، استنادا إلى المادة 71 من القانون البحري الجزائري يُعزى هذا المنع من الاعتبارات التي تتعلق بحماية الدائن المرتهن ، اذ يصعب عليه تتبع السفينة و مباشرة حقوقه اذ أصبحت خارج نطاق اختصاص المحاكم الوطنية<sup>2</sup>.

## 2- حق المدين الراهن في استعمال واستغلال السفينة المرهونة

عقد الرهن البحري لا يسلب المدين الراهن من سلطة استعمال السفينة المرهونة أو حيازتها، إذ يبقى له حق استخدامها او تمكين الغير من ذلك، ما دام هذا الاستعمال لا يلحق ضررا بحقوق الدائنين المرتهنين .

غير أن استعمال السفينة على نحو ينقص من قيمة الضمان يعد اخلال بالتزام المدين بالمحافظة على محل الرهن، ويترتب عليه مسؤولية تجاه الدائن<sup>3</sup>.

يسمح للمدين الراهن أن يستغل السفينة المرهونة بما في ذلك تأجيرها لكن لا يسري عقد الإيجار في حق الدائن المرتهن إلا إذا كان كتابة التاريخ قبل تسجيل تنبيه نزع الملكية، وإذا لم يتوفر الشرط فلا

<sup>1</sup>. أولمي عمر، عقد الرهن الرسمي كوسيلة ضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري سنة 2017 ، ص101.

<sup>3</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص75.

<sup>3</sup>. المرجع نفسه ، ص27.

يعتد بالإيجار إلا إذا دفعت الأجرة مقدما اعتبر الإيجار من أعمال الإدارة الحسنة حفاظا على مصلحة الدائن<sup>1</sup>.

لا يكون الإيجار الصادر من الراهن نافذا في حق الدائن المرتهن لأكثر من تسع سنوات سواء زادت مدة الإيجار عن ذلك أو قلت، إلا إذا تم تسجيل عقد الإيجار قبل قيد الرهن<sup>2</sup>.

الملاحظ أنه في جميع الأحوال حتى يكون الإيجار في حق الدائن المرتهن، يجب أن يكون كتابة التاريخ قبل تسجيل تنبيه نزع الملكية.

يشترط لنفاد عقد إيجار السفينة المرهونة في مواجهة الدائن المرتهن أن يكون ثابت التاريخ قبل تسجيل تنبيه نزع الملكية، أما إذا لم يكن كذلك ولم تعجل الأجرة، فلا يعتد به إلا إذا اعتبر من أعمال الإدارة الحسنة<sup>3</sup> فرق نص المادة 896 في فقرتها الثانية بين حالتين للإيجار الذي تزيد مدته عن تسع سنوات.

في حالة كانت مدة الإيجار تزيد على تسع سنوات، فليس للإيجار بكامل مدته تجاه اللدائن المرتهن إلا إذا تم تسجيله قبل قيد الرهن، أما إذا لم يكن مسجلا لكنه ثابت التاريخ قبل تسجيل تنبيه نزع الملكية، فلا يعتد به إلا لمدة تسع سنوات من تاريخ نفاذه<sup>4</sup>.

أما إذا كانت مدة الإيجار تسع سنوات أو أقل، فإن العقد يكون في مواجهة الدائن المرتهن بكامل مدته بشرط أن يكون قد أبرمه بعد قيد وقبل تسجيل تنبيه نزع الملكية.

تطرقنا إلى موضوع الإيجار في المادة 896 من القانون المدني كالاتي: الإيجار الصادر من الراهن لا ينفذ في حق الدائن المرتهن إلا إذا كان ثابت التاريخ قبل تسجيل تنبيه نزع الملكية، إما

1. أولمي عمر، المرجع السابق، ص79

2. منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص75

3. المادة 1045، من القانون المدني المصري رقم 131، سنة 1948

4. أولمي عمر، المرجع السابق، ص93

إن لم يكن الإيجار ثابت التاريخ على هذا الوجه، أو كان العقد بعد تسجيل تنبيه نزع الملكية ولم تعجل فيه الأجرة، فلا يكون نافذا إلا إذا أمكن اعتباره داخل في أعمال الإدارة الحسنة.

الإيجار الذي تزيد مدته عن تسع سنوات و الإيجار الذي تقل مدته عن تسع سنوات فلا يكون نافذا في حق الدائن المرتهن إلا لمدة تسع سنوات، ما لم يكن قد سجل قبل قيد الرهن.

### ثانيا: التزامات المدين الراهن

يترتب على إنشاء الرهن الرسمي إلتزامات قانونية على المدين الراهن، تهدف إلى حماية حق الدائن المرتهن، و تضمن إستقرار الرهن و تشمل ما يتعلق بإنشاء الرهن بشكل صحيح و بين ما يضمن بقاء السفينة كضمان فعال للدين.

#### 1- الإلتزام بإنشاء الرهن:

قرر المشرع في عقد الرهن البحري أن يلتزم المدين الراهن بإنشاء حق عيني لصالح الدائن المرتهن على السفينة المرهونة، يتمثل في الرهن البحري وينفذ هذا الإلتزام بمجرد إجراء العقد<sup>1</sup>. لا يؤخذ بالتحفظ الوارد في نهاية المادة السابقة في القانون المدني حول الإشهار العقاري لأن الرهن البحري يعد نافذا بمجرد إبرام العقد وتوافر شروطه القانونية، كما أكدت المادة 57 من القانون البحري و يعد القيد الوسيلة التي تضمن نفاذ الرهن في مواجهة الغير.

#### 2- الإلتزام بضمان سلامة الرهن:

تنص المادة 898 من القانون المدني الجزائري على التزام المدين بضمان سلامة السفينة المرهونة، ويحق للدائن المرتهن الاعتراض على أي تصرف أو إهمال من شأنه ان ينقص من قيمة الضمان إنقاصا كبيرا، كما يحق له اتخاذ التدابير التحفظية اللازمة، والرجوع على الراهن بما أنفقه.

<sup>1</sup>. تنص المادة 165 من القانون المدني: "الإلتزام بنقل الملكية أو أي حق عيني آخر من شأنه أن ينقل بحكم القانون الملكية أو الحق العيني إذا كان محل الإلتزام شيئا معنيا بالذات يملكه الملتزم وذلك مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالشهر العقاري".

ويترتب على هذا ان المدين الراهن ملزم بالمحافظة على السفينة وعدم استخدامها من غير الغرض المخصص لها، أو إرسالها في رحلات خطرة لا تتناسب مع حالتها، أو إهمال صيانتها<sup>1</sup>، بما في ذلك من ضرر محتمل على الضمان.

وفي المقابل يحق للدائن المرتهن الاعتراض إذا أهمل الراهن صيانة السفينة أو إصلاحها، و له أن يطلب من سلطات الميناء منعها من الإبحار إذا تبين ان حالتها تعرضها للهلاك ، وإذا تسبب الراهن بخطئه في هلاك السفينة، جاز للدائن المرتهن المطالبة بتأمين كافي يستوفي حقه فوراً<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني :نتائج الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن

للدائن حق التنفيذ على السفينة المرهونة فقط، عبر دعوى الرهن ويقيده في ذلك عدم جواز التنفيذ على أموال أخرى لغير المدين، مع ضرورة احترام الإجراءات القانونية.

### أولاً : حق الدائن المرتهن في التنفيذ على السفينة

عند حلول اجل الدين وعدم وفاء المدين، يحق للدائن المرتهن التنفيذ على السفينة محل الرهن وفقاً للقانون .

و يملك هذا الدائن حقا شخصيا يتيح له التنفيذ على أموال المدين كافة ، و حقا عينيا يخوله أولوية التنفيذ على السفينة فقط وإذا لم تكف قيمة السفينة لسداد الدين، جاز له الرجوع على باقي أموال المدين وهذا ما نصت عليه المادة 902 من القانون المدني الجزائري<sup>3</sup>.

وحسب نص المادة الموجودة من القانون المدني الجزائري<sup>4</sup>، إذا كان الراهن كفيلا عينيا غير المدين فلا يجوز للدائن التنفيذ على السفينة المرهونة دون غيرها من الأموال الأخرى .

1 . كمال حمدي، المرجع السابق، ص159.

2. محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص121

3. عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص143.

4. المادة 901 من القانون المدني الجزائري.

ثانيا : القيود الواردة على حق الدائن المرتهن

حسب نص المادة 903 من القانون المدني: "يكون باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يمتلك العقار المرهون في نظير ثمن معلوم أن يبيعه دون مراعاة للإجراءات التي فرضها القانون ولو كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن<sup>1</sup>.

المشرع قرر بطلان الشرط الذي يلزم بعد اتباع إجراءات قانونية، ببطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان الرهن بل يبقى الرهن قائما أو مضمون هذا الشرط هو اتفاق الدائن المرتهن مع المدين وقت الرهن، على أن يبيع الدائن السفينة المرهونة بمبلغ معين إذا حاجة الرهن عن الوفاء عند حلول أجل الدين، وقد اقر المشرع هذا البطلان حماية المدين الراهن من استغلال الدائن المرتهن في حاجته للمال وقت إبرام الرهن<sup>2</sup>.

كما تنص المادة 903 من القانون المدني، على أنه كل اتفاق يمنح للدائن المرتهن عند حلول أجل الدين وعدم الوفاء به الحق في تملك السفينة المرهونة مقابل ثمن معلوم يكون باطلا لمخالفته للنظام العام، ويهدف هذا البطلان إلى حماية المدين الراهن من استغلال الدائن المرتهن لحاجته الملحة عند إبرام الرهن ، كما يؤكد على وجوب احترام الإجراءات القانونية التي تحكم تنفيذ الرهن<sup>3</sup>.

المطلب الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

إن قيد الرهن البحري من شأنه أن يجعل حق الرهن ساريا في حق الغير وذلك بغض النظر عن الآثار التي يرتكبها هذا القيد على باقي الدائنين أم لا، فيكون حينئذ للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين ، كما يكون له السلطة في تتبع السفينة في اي يد كانت.

وعلى هذا الأساس ندرس في الفرع الأول حق التقدم و في الفرع الثاني حق التتبع

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر ، المرجع السابق ، ص76.

<sup>2</sup>. المرجع نفسه، ص81.

<sup>3</sup>. عاطف الفقي ، المرجع السابق ، ص144.

### الفرع الأول: حق التقدم

يتقدم الدائن المرتهن على غيره من الدائنين العاديين و الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة كما يتقدم علو الدائنين المرتهنين الذين قيدو رهنهم بعده .

### أولاً: مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحري

قبل إبراز مرتبة الرهن بالنظر إلى حقوق الامتياز البحري، لابد من الإشارة إلى تعريف الامتياز فقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 72<sup>1</sup> ' هو تأمين عيني قانوني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين، نظراً لطبيعة دينه<sup>1</sup>. حيث ويظهر الفرق من خلال تعريف الفرق بين الامتيازات والرهن عموماً وأوجه الاختلاف بينهما يتمثل في كون الرهن ميزة تمنح للدائن لا للدائن بخلاف حقوق الامتياز التي تعتبر بمثابة ميزة يوليها القانون للديون بغض النظر عن الدائنين إذ ان القانون هو الذي يمنح الدين حق امتياز يجعله متقدماً على سائر الديون<sup>2</sup>.

ولقد عدت المادة 75 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " تكون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات ا، ب، ج، د، هـ ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانوناً، غير أن هذه الرهن تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، ح من المادة المذكورة. ويفهم من هذه المادتين أن هناك حالتين وهما:

الحالة التي تسبق فيها الامتيازات البحرية الرهن البحرية ، و يتعلق الامر هنا بامتيازات الطائفة الاولى المذكورة في الفقرات ا، ب، ج، د، هـ من المادة 73 من القانون البحري

الحالة التي تتقدم فيها الرهن البحرية على الامتيازات البحرية، والتي تسمى امتياز الطائفة الثانية و المذكورة في الفقرتين ز، ح من المادة 73 السابق ذكرها .

<sup>1</sup>. المواد 72-92 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>. منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص 83.

### 1-أ- الامتيازات البحرية المقدمة عن الرهون البحرية

حسب نص المادة 75 من القانون البحري الجزائري، الامتيازات البحرية الواردة في الفقرات ا،ب،ج،هـ و يتقدم الرهن البحري المسجل قانونا.

وهي نفس الفكرة التي تقررت في المادة 03 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926.<sup>1</sup>

وهذه الامتيازات جاءت على سبيل الحصر وهي :

أ- الأجر و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها

ب- رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد

ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية و الحاصلة برا أو بحرا، ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

د- الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير المثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق برا وبحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

هـ- الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و بسبب حطام السفن او المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسه السفينة المشتركة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

و- ديون المنشئ أو مصلح السفن و الناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة.

وتتمثل الحكمة من تقديم حقوق الامتياز البحري من الدرجة الأولى على الرهن في حماية اصحاب هذه الحقوق من اية مزاحمة لاحقة، حيث لايجوز الرهن أن ينتقص من أولوية الامتياز ويراد بذلك

<sup>1</sup> - المادة 3 من اتفاقية بروكسل .

دعم الثقة في التعامل مع الريان أثناء الرحلة البحرية، فضلا من توفير ضمانات للدائن الممتاز الذي قد يتفاجأ بوجود رهن دون علمه، مما قد يعرض حقه للخطر ان لم تمنح له الأفضلية<sup>1</sup>.

وينبغي التنبيه في هذا السياق أن الدائنين من أصحاب الحقوق الممتازة يتمتعون بالأفضلية من

ناحيتين : فمن جهة ، يتقدمون على الدائنين المرتهنين و من جهة أخرى يتفوقون على الحقوق الممتازة المقررة وفقا للقواعد العامة و من البديهي أيضا يحظى هؤلاء الدائنون الممتازون بأولوية على الدائنين العاديين وبناء عليه، يمكن القول أنه صاحب الدين البحري الممتاز يتمتع بحق الأفضلية على كل من أصحاب الرهون البحرية وأصحاب الامتيازات الغير بحرية<sup>2</sup>.

هذه الحالة يكون للدائنين المرتهنين التاليين في المرتبة بعد الدائنين الممتازين ، فإنه من شأن هذا الوضع يشكل خطرا على حقوق الدائنين المرتهنين ، إذ أن الديون الممتازة في الفقرة ا،ب،ج،د،هـ من المادة 75 من القانون البحري الجزائري قد تستغرق على جميع ثمن السفينة خاصة أنها ديون لا تخضع لنظام التسجيل الاجباري الأمر الذي يجعلها مستترة قد يتفاجأ الدائن المرتهن مما أثر بالسلب على الائتمان البحري .

حسب نص المادة 62 الفقرة أربعة من القانون البحري الجزائري على أولوية الدائن المرتهن في استيفاء حقه من تعويضات التأمين على هيكل السفينة في حال فقدانها ، هل تعرضها لخسارة جسيمة، دون مراجعة من اصحاب الحقوق الممتازة، ما يحفز حرص المشرع على حماية الدائن وتحقيق التوازن بينه و بين الدائن الممتاز<sup>3</sup> .

<sup>1</sup>. منهوج عبد القادر، المرجع السابق ، ص86.

<sup>2</sup>. مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص127.

<sup>3</sup>. العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، الجزائر دون سنة النشر ، صص93-94.

1-ب - الرهون البحرية المقدمة على الامتياز البحري

ان معاهدة بروكسل 1926 الأولى قسمت الامتيازات الى فئتين : الأولى و تسمى الامتيازات و تأتي في المرتبة قبل الرهن البحري وهو ما سبق التطرق لها .

والثانية يطلق عليها امتيازات الدرجة الثانية ويترك أمر تحديدها للمشرع بشرط أن تأتي بعد الرهن البحري في المرتبة، و الملاحظ في هذا الشأن بان المشرع الجزائري قد تبنى هذا التقسيم ويظهر ذلك في نص المادة 75 من القانون البحري الجزائري صراحة"..... غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، ح من المادة المذكورة".

ويفهم من ذلك أن اصحاب الرهن البحري لهم اسبقية على اصحاب حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية، وذلك حينما يتعلق الأمر بالديون الممتازة الواردة في الفقرة تين ز، ح من المادة 73 من القانون البحري وهما كالآتي:

ز-الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل ريان خارج ميناء التسجيل

وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الإحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للإستمرار في الرحلة

ح- الديون التعاقدية عن فقدان و الخسارة التي تلحق بالحمولة والحقائب.

غير أنه يجب التنبيه إلى الملاحظة المادة 75 من القانون البحري الجزائري، تعتبر امتيازات من درجة الأولى في نظر اتفاقية بروكسل لسنة 1926 و التي تتقدم فيها الرهون البحرية المسجلة قانونا.

وامام هذا الوضع تكون وضعية الدائن وفق تنظيم مزدوج : تنظيم دولي تحكمه اتفاقية بروكسل 1926

ويكون بمقتضاه الدائن المرتهن تاليا بعد صاحب حق الامتياز الوارد في الفقرة تين ز، ح و تنظيم

داخلي يحكمها القانون البحري الجزائري والذي يجعل الرهن البحري متقدما على الحقوق الممتازة

الواردة في الفقرة تين ز، ح السابق ذكرها.

ثانيا: مرتبة الرهن ازاء رهون البحرية الاخرى

قد نصت المادة 65 من القانون البحري الجزائري إلى ترتيب الدائنين المرتهنين فيما بينهم كالآتي:  
"إذا أنشئ رهان أو أكثر على نفس السفينة أو نفس الحصة من ملكية السفينة يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب لقيدهم.

وبناء عليه، لا يكون الرهن نافدا في مواجهة الدائنين المرتهنين لذات السفينة إلا إذا تم قيد الرهن وتحدد مرتبة كل رهن بتاريخ قيده، ولا عبرة في ذلك بتاريخ عقد الرهن ذاته وبالتالي يأتي الدائن المرتهن في مرتبة تالية لمن سبق قيد رهنه ويأتي في مرتبة سابقة على من قام بقيد رهنه في تاريخ لاحق<sup>1</sup>.

وفي حالة قيد رهون الدائنين في تاريخ واحد، يحسب ترتيب هذه الرهون وفقا لساعة قيدها أي طبقا لترتيب طلبات القيد في دفتر الشهر فمن كان أسبق في الساعة يتقدم عليه ولو كان أسبق عليه بدقائق<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : حق تتبع

يعد حق التتبع من الخصائص الملازمة للرهن البحري، و هو بقاء الرهن قائما على السفينة رغم تغيير مالكةا، ولا يمكن للدائن المرتهن التمسك بهذا الحق إلا بتوافر شروط قانونية معينة.

<sup>1</sup>. كمال حمدي، المرجع السابق، ص161.

<sup>2</sup>. تنص المادة 907 من القانون المدني: يستوفي الدائنون المرتهنون حقوقهم...بحسب مرتبة كل منهم و لو كانوا أجروا القيد في يوم واحد .

أولاً: المقصود بحق التتبع

يقصد بحق الدائن المرتهن للسفينة أول لجزء منها حقه في تتبع السفينة واستيفاء دينه منها بغض النظر عن انتقال ملكيتها إلى الغير، حيث يبطل لهذا الدائن حق تتبع السفينة في أي يد كانت، و يمارس بموجب هذا الحق أولوية في استقاء دينه حتى لو آلت ملكية السفينة إلى حائز جديد<sup>1</sup>. و قد لا ينصب الرهن البحري على كامل السفينة، وإنما على حصة معينة منها فقط، في مثل هذه الحالة يحق للدائن المرتهن الحجز على تلك الحصة المرهونة وحدها دون باقي الحصص، وله أن يتتبعها في أية يد آلت إليها من أجل استقاء دينه وقد أكدت المادة 67 من القانون البحري الجزائري على هذا المبدأ " مع مراعاة أحكام المادة 68 تتبع رهون البحرية للسفينة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة".

و يختلف حق التتبع الذي يمنحه الرهن البحري عن حق تتبع الخاص بالدائن الممتاز، في أن الدائن المرتهن يمكنه تتبع السفينة في أية يد كانت مهما تعددت و تسلسلت عمليات البيع طالما بقي المضمون كاملاً أو جزئياً و لم يتم الوفاء بالدين<sup>2</sup>. و يعزى ذلك إلى أن الرهن البحري يشهر و يسجل عبر القيد، مما يحمي الدائن من التعرض لأي مفاجات، أما حق التتبع للدائن الممتاز فهو حق سريع الانقضاء نظراً لكونه قائماً على السرية وعدم خضوعه للشهر<sup>3</sup>.

ثانياً : شروط حق التتبع

لمباشرة الدائن المرتهن حقه في تتبع السفينة، يجب توافر مجموعة من الشروط وهي كالآتي:

<sup>1</sup>. محمد نصر محمد، المرجع السابق ص122.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص112.

<sup>3</sup>. المرجع نفسه، ص112.

## 1- حلول اجل الدين المضمون بالرهن :

وفقا لأحكام القانون المدني المتعلق بالرهن الرسمي تنص المادة 911 في فقرتها الأولى على أن: "يحق للدائن المرتهن عند حلول اجل الدين أن ينزع ملكية العقار المرهون من يد الحائز لهذا العقار....."

وعليه لا يجوز للدائن المرتهن تنفيذ حقه على السفينة المرهونة في يد الحائز الا بعد أجل حلول الدين المضمون، وإذا كان للمدين أجل قضائي ممنوح يستفيد الحائز من هذا الأجل ومع ذلك يمكن للدائن المرتهن ان يبدأ في إجراءات التنفيذ ضد الحائز فور حلول الاجل<sup>1</sup>.

## 2- نفاذ الرهن في مواجهة الغير:

بمعنى أن الدائن المرتهن يكون قد قيد حقه قبل أن يقوم الحائز بتسجيل السند الذي انتقلت بموجبها ملكية السفينة إلى الحائز الجديد، وان يبقى هذا القيد قائما وقت مباشرة إجراءات التتبع<sup>2</sup>.

فإذا قام الدائن المرتهن بقيد حق الرهن قبل شهر الحائز لحقه ، فإن هذا الأخير يكتسب ملكية السفينة مثقلة بحق الرهن ، أما إذا تم شهر حق الحائز قبل أن يقيد الدائن رهنه ، فإن الحائز يكتسب ملكية السفينة خالية من أي حقوق عينية تبعية، ولا يحق للدائن في هذه الحالة التمسك بحق التتبع<sup>3</sup>.

## 3 \_ أن يكون الحائز مالكا للسفينة المرهونة :

يشترط لممارسة الدائن المرتهن حق التتبع ، ان تكون ملكية السفينة قد انتقلت الى الحائز بعد قيد الرهن، إذ أن الرهن لا يكون نافذا في حق الغير إلا من تاريخ قيده ، أما إذا انتقلت ملكية السفينة إلى الحائز قبل قيد الرهن، فإن الرهن لا يحتج به في مواجهته وتنتقل الملكية خالية من أي عبء ولا

<sup>1</sup>.عاطف الفقي ، المرجع السابق، ص143.

<sup>2</sup>. أولمي عمر، المرجع السابق، ص132.

<sup>3</sup>. لخضر قويسم، آثار الرهن الرسمي في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون المدني الجزائري، جامعة

الجزائر 1 بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة 2012-2013، ص 73.

يجوز في هذه الحالة للدائن المرتهن أن يمارس حق التتبع لكون الحائز قد اكتسب ملكية السفينة غير مثقلة بحق الرهن<sup>1</sup>.

وفي الاخير، يمكن الاستخلاص من هذا الفصل أن الرهن البحري ينتج آثار قانونية تنقسم إلى ما يكون بين طرفي العقد و ما يكون في مواجهة الغير ومن جهة المتعاقدين يحتفظ المدين الراهن بحقه في إستعمال السفينة المرهونة و إستغلالها، على أن يلتزم في المقابل بصيانتها و المحافظة عليها، أما الدائن المرتهن فيملك الحق في التنفيذ على السفينة إذا يلتزم المدين بسداد الدين عند حلول أجله.

أما بالنسبة للغير فتتمثل الآثار في حق التقدم و حق التتبع، إذ لا يمنح الدائن المرتهن أولوية في إستيفاء دينه على حساب الدائنين والمدينين الذين يأتون بعده في المرتبة و قد يتقدم في بعض الحالات على الدائنين الممتازين و ذلك وفق ما يقرره القانون، كما يخول له حق التتبع ملاحظة السفينة المرهونة و إستيفاء حقه منها و يضمن النظر على من أنقلت إليه ملكيتها.

<sup>1</sup>. لخضر قويسم، المرجع السابق ، ص73.

خاتمة

### خاتمة:

في ختام هذه الدراسة التي تنازلت بالنظر والتحليل الإطار القانوني لآثار الرهن البحري على السفينة، يتضح جليا أن المشرع الجزائري قد تبنى تنظيمًا قانونيًا خاصًا لهذا النوع من الضمانات العينية، مرتكزا في ذلك على خصائص السفينة ومكانتها الاقتصادية كأصل مالي متحرك يتمتع بخصوصية تفرض معاملة قانونية تقترب من العقار في كثير من جوانبها، وقد بينت الدراسة أن الرهن البحري لا يقتصر أثره على طرفي العلاقة التعاقدية، بل يمتد إلى الغير مما يستوجب ضبطا دقيقا للتوازن بين مصالح الدائنين المرتهنين ومالكي السفن من جهة، ومصالح الأطراف الأخرى المتعاملة مع السفينة من جهة ثانية.

كما كشفت الدراسة عن مرونة النظام القانوني للرهن البحري من خلال اعترافه بإمكانية رهن السفينة وهي في طور البناء أو حتى إذا كانت مملوكة على الشيوع، إلى جانب تنظيمه لمبدأ الحل العيني الذي يتيح للدائنين استيفاء حقوقهم في حال فقدان السفينة أو تعذر استغلالها، مع استبعاد بعض العناصر كأجرة النقل أو الإعانات الممنوحة من الدولة، مما يعكس حرص المشرع على تحقيق نوع من التوازن بين حماية الحقوق وضمان استمرارية الاستثمار البحري.

وفي الختام، وبعد تتبعنا لمختلف جوانب الموضوع، يمكننا استخلاص جملة من النتائج والتوصيات الأساسية التي تكشف عن الطبيعة القانونية الخاصة لآثار هذا النظام القانوني، والتي يمكن ذكرها في الآتي:

### أولا: النتائج

- 1- يتضح لنا من خلال دراستنا للطبيعة القانونية للسفينة كمحل للرهن البحري أنها تعد مالا منقولاً ذو طبيعة خاصة مما يفرض خضوعها لتنظيم قانوني يتلاءم وخصائصها.
- 2- يعتبر الرهن البحري حقا عينيا تبعا يمنح للدائن المرتهن ضمانا لاستيفاء دينه ويشمل هذا الحق إلى جميع ملحقات السفينة.

## خاتمة

- 3- يقيد الرهن البحري حرية مالك السفينة في التصرف فيها من خلال البيع أو التنازل، كما يمكن للدائن المرتهن التنفيذ عليها في حال عدم الوفاء بالدين.
- 4- يتم تمويل بناء السفن تحت الإنشاء عن طريق الرهن البحري.
- 5- يؤدي الرهن البحري إلى ترتيب الامتيازات على السفينة، وقد تنشأ عن ذلك منافسة بين الدائنين ما يستوجب ترتيب الأولويات وفقا للقانون البحري.
- 6- الرهن البحري يعطي صاحبه حق الأفضلية على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة، كما يعطيه الحق في تتبع السفينة المرهونة في الحائز للتنفيذ عليها وبيعها في المزاد العلني.
- 7- لا يمنع الرهن البحري المدين الراهن من سلطة استعمال و استغلال السفينة المرهونة.

### ثانيا: التوصيات

بناء على ما سبق، نوصي بما يلي:

- 1- معالجة المشرع الجزائري لموضوع آثار الرهن البحري على السفينة معالجة دقيقة، وتعزيز الإطار القانوني للرهن البحري بما في ذلك الطبيعة الخاصة لسفينة و ضمان حقوق جميع الأطراف المتدخلة.
- 2- السعي نحو توحيد الإجراءات المتعلقة بالرهن وآثاره حتى تتفادى الاختلافات.
- 3- تشجيع انضمام الجزائر إلى الاتفاقيات الدولية التي لها صلة بالرهن البحري لتحقيق انسجام قانوني أوسع على المستوى الدولي، ومن أجل ضمان حقوق الدائنين والمالكين على حد سواء.
- 4- إدراج أحكام تفصيلية أو تفسيرية في القوانين التنظيمية حول ترتيب الأولويات بين الحقوق العينية البحرية.
- 5- تعزيز التكوين الأكاديمي والميداني في القانون البحري، لما له من خصوصيات تقنية وقانونية متداخلة.

## قائمة المصادر والمراجع

## قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر و المراجع:

أولاً: قائمة المصادر:

الإتفاقيات:

1- الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإمتيازات و الرهون البحرية، بروكسل في العاشر من نيسان 1926 الجامعة اللبنانية.

القوانين الداخلية:

1/القوانين الجزائرية:

- الأمر 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق للا 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم المتضمن القانون المدني.

- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم المتضمن القانون البحري الجزائري.

-الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير سنة 1995 المتضمن قانون التأمينات.

-القانون رقم 67-05 المؤرخ في 3 يناير 1967 المتعلق بوضع السفينة و السفن البحرية الأخرى.

- القانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419، الموافق ل 25 يونيو 1988 يعدل و يتمم الأمر 76-80

2/ القوانين العربية:

- القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1948 الجريدة الرسمية الصادر في 22 أبريل سنة 1990.

- قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 الصادر بتاريخ 03-05-1990.

- القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948

## قائمة المصادر والمراجع

### 3/ القوانين الفرنسية:

القانون البحري الفرنسي المؤرخ في 13 ديسمبر 1967.

ثانيا: قائمة المراجع:

#### أ-الكتب

1- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الديوان الوطني للمطبوعات، الجزائر.

2- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة 1998.

3- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف 1995.

4- العربي بوعكبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، دون سنة نشر.

5- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفق للأنظمة المقارنة الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد للنشر، الرياض السعودية 2012.

6- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية أمام كلية الحقوق الإسكندرية. ب-المقالات:

1- سهنكهر علي رسول، الحلول العيني في الرهن البحري، مجلة قه لايانست العلمية، جامعة رابه رين رانيه، العراق مجلد 09 العدد1، 2024

#### ج- رسائل ومذكرات:

#### مذكرات الماجستير:

1- أولمي عمر، عقد الرهن الرسمي كوسيلة ضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري 2017.

2- لخضر قويسم، آثار الرهن الرسمي في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون المدني الجزائري، جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة كلية الحقوق 2012-2013

## قائمة المصادر والمراجع

---

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

الخاص، جامعة وهران، كلية الحقوق و العلوم السياسية السنة 2011-2012

د-محاضرات:

1- عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة بن عكنون 2007-

2008.

2- كمال حمدي، القانون البحري منشأة المعارف، مصر 1975.

## فهرس المحتويات

	شكر وعرفان
	إهداء
3-1	مقدمة
<b>الفصل الأول: المحل القانوني المنتج للأثر في نظام الرهن البحري</b>	
5	المبحث الأول: موضوع الرهن البحري
6	المطلب الأول: السفينة والعمارات البحرية
6	الفرع الأول: السفينة موضوع الرهن البحري
7	أولاً: الموقف التشريعي
9	ثانياً: الموقف الفقهي
10	الفرع الثاني: العمارات البحرية محل الرهن البحري
10	أولاً: الموقف التشريعي
11	ثانياً: الموقف الفقهي
11	المطلب الثاني: الحالات الخاصة
12	الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء
13	أولاً: في البناء الاقتصادي أو المباشر
14	ثانياً: البناء الجزافي أو غير المباشر
15	الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوع
16	أولاً: رهن كل السفينة المملوكة على الشيوع
16	ثانياً: رهن الحصة "في السفينة" المملوكة على الشيوع
17	المبحث الثاني: الحلول العيني في مجال الرهن البحري
18	المطلب الأول: العناصر التي تحل محل الرهن البحري
18	الفرع الأول: التعويضات الواردة في الفقرتين أ و ب من المادة 62 ق بح ج
19	الفرع الثاني: التعويضات الواردة في الفقرتين ج و د من المادة 62، ق بح ج
22	المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن
23	الفرع الأول: أجره النقل

## فهرس المحتويات

23	الفرع الثاني: الإعانات أو المساعدات المسموحة من قبل الدولة
الفصل الثاني: التبعات القانونية لنظام الرهن البحري على السفينة	
28	المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري
28	المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل
28	الفرع الأول: من حيث المحل
29	أولاً: محل التسجيل
31	ثانياً: محل القيد
33	الفرع الثاني: من حيث الآثار
33	أولاً: آثار التسجيل
35	ثانياً: آثار القيد
36	المطلب الثاني: إجراءات قيد الرهن البحري
37	الفرع الأول: الجهة المختصة بالقيد وكيفية إجراؤه
37	أولاً: الجهة المختصة بالقيد
38	ثانياً: كيفية إجراء القيد
38	الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه
39	أولاً: تجديد القيد
39	ثانياً: شطب القيد
39	المبحث الثاني: النتائج القانونية للرهن البحري على السفينة
40	المطلب الأول: نتائج الرهن البحري بين طرفيه
40	الفرع الأول: نتائج الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن
40	أولاً: حقوق المدين الراهن
43	ثانياً: التزامات المدين الراهن
44	الفرع الثاني: نتائج الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن

## فهرس المحتويات

44	أولا : حق الدائن المرتهن في التنفيذ على السفينة
45	ثانيا : القيود الواردة على حق الدائن المرتهن
45	المطلب الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير
46	الفرع الأول: حق التقدم
46	أولا: مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحري
49	ثانيا: مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الاخرى
50	الفرع الثاني : حق تتبع
50	أولا: المقصود بحق التتبع
51	ثانيا : شروط حقة التتبع
55	خاتمة
58	قائمة المراجع
61	الفهرس