جامعة 20 أوث 1955- سكيكدة-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

الحقوق العينية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر

تخصص: *قانون النشاطات البحرية والمينائية*

من إعداد الطالبتين:

خولة هرموش

سامية شويط

تحت إشراف:

أ/باسل سهام

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/قنطار كوثر	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/باسل سهام	أستاذ مساعد	مشرفا
د/مقيمح وسيلة	أستاذ محاضر	مناقشا

2023-2022

شكر وعرفان

الحمد والشكر لله على توفيقنا في اتمام هذه المذكرة

نحمده أبلغ حمده على توفيقه لنا في إنجاز هذا العمل.

أتقدم بالشكر الجزيل والعرفان الجميل وأطيب التقدير للأستاذة

المشرفة "باسل سهام"لقبوله الإشراف

على هذا العمل والإرشادات القيمة التي قدمتها لنا .

كما يشرفنا أن نتقدم كذلك بخالص الشكر والعرفان لأساتذتنا الأفاضل أعضاء لجنة

المناقشة لقبولهم مناقشة المذكرة، لهم منا أرقى عبارات الشكر والامتنان.

وأخيرا نقدم شكرنا إلى كل من ساعدنا من قريب أومن بعيد

على إنجاز و تقديم هذا العمل المتواضع خاصة أستاذنا الفاضل الدكتور"بوالصلصال

نورالدين" الذي لم يبخل علينا بالنصائح و التوجيهات، وكذا زملائي و زميلاتي الطلبة.

وأخص بالذكر الزميل الطالب" عاشوري عصام " الذي ساعدنا بالكتب والمراجع

شكرا...

الإهداء

لقوله تعالى " وَقَضَى رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا اِيَّاهُ وبِالَوالِدَينِ إِحْسَانا "

الى من كانا بعدالله سببا في كل نجاحاتي وانجازاتي في الحياة إلى قرة عيني الى والدي

أمـــــي و أبـــــــي أطال الله في عمرهما وأدامهما

إلى إخوتي وأولادي إلى نسرِين وأحلام وكل من هـــــم في حياتي.

شويط سامية

الإهداء:

إلى والدي رحمه الله، الذي لم يبخل بشيء، إلى والدتي

إلى إخوتي، نعم العضد، إلى أختاي، نعم السند، صلة

ومودة.

إلى زملاء الدراسة، وكل من عرفتهم وأحببتهم دون

أن أسميهم،

إلى كل من يقلب هذه الصفحات ويبقى في قلبه منها أثر

أهدي عملي مقروناً بنية صادقة،

ودعوة صالحة".

هرموش خولة

قَالَ تَعَالَى: «وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونْ»

صَدَقَ اللهُ العَظِيمْ.

الآيَة 14 –سورة النَّحْل–

قائمة المختصرات

1-باللغة العربية:

ص: صفحة

ق ب ج: القانون البحري الجزائري

ق م ج: القانون المدني الجزائري

ق أ ج : قانون الاسرة الجزائري

د.ط : دون طبعة

ج.ر: جريدة رسمية

2-باللغة الفرنسية:

P :PAGE

مقدمة

إنّ البحر عنصر فعال في حياة البشر، حيث سخره الله عز وجل لنا بما فيه من خيرات وثروات، وتماشيا مع التطور العلمي والتكنولوجي الذي عرفه الإنسان على مر العصور، أصبحت معظم المعاملات التجارية الدولية تتم عن طريق البحر، والتي تشكل 80% من التجارة العالمية، عن طريق أداة واحدة ووحيدة وهي السفينة، فهذه الأخيرة تعد من أقدم وسائل النقل التي عرفتها البشرية لنقل البضائع والأشخاص، وتزداد أهمية القانون البحري حسب الموقع الجغرافي لكل دولة، فالدول المطلة على البحر كفرنسا، مصر، إسبانيا تعتمد وبنسبة كبيرة في تجارتها الخارجية على النقل البحري.

والجزائر باعتبارها دولة ذات موقع استراتيجي مهم وتطل على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي طوله 1280 كلم، ما دفعها إلى الانضمام إلى الهيئات الدولية التي سعت إلى وضع قواعد عامة تنظم التجارة البحرية الدولية، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم أحكام القانون البحري ووضع تشريع داخلي يتماشى ويواكب مختلف التشريعات الدولية من خلال الأمر 76-80[1]، الذي تضمن الملاحة البحرية ورجال البحر، وكذلك الاستغلال التجاري للسفينة، إلى جانب الاستغلال المينائي، ومن أهم المواضيع التي تطرق إليها الحقوق العينية المترتبة على السفينة.

فالحق العيني هو حق مالي ذو قيمة مالية معينة يرد على شيء من الأشياء بصفة مباشرة تسمى بالأموال، وهو سلطة الشخص المباشرة على شيء مادي معين بحيث يمكنه من كل منافع الشيء، تنشأ من خلاله علاقة مباشرة بين الشيء وصاحب الحق دون تدخل أي طرف آخر.[2]

وتنقسم الحقوق العينية بدورها إلى أصلية وتبعية، فأما الأصلية فهي تنصب على الشيء مباشرة، فتكون قائمة بذاتها ولا تستند في وجودها إلى حق آخر كحق الملكية والحقوق المتفرعة

---

[1]-الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج ر 29 مؤرخة في 10 ابريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998،ج ر 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998،المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010،ج ر 46 مؤرخة في 18 جويلية 2010.

[2]- بلحاج العربي، الحقوق العينية في القانون المدني الجزائري في ضوء أحدث الاجتهادات القضائية المشهورة للمحكمة العليا، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار هومه للطباعة و النشر والتوزيع، الجزائر،2017، ص 18.

عنه، وأما الحقوق التبعية فهي تلك الحقوق التي لا تقوم بذاتها، وتستند في وجودها إلى حق آخر تتبعه، كالرهن الرسمي وحقوق الامتياز.[1]

ومنه فمحل الحقوق العينية أصلية كانت أو تبعية، هو الأموال بنوعيها فقد تكون عقارات كالأراضي والبنايات، أو منقولات كالسيارات، الآلات والسفن، فهاته الأخيرة هي موضوع دراستنا، وحتى نتمكن من التطرق إلى مختلف الحقوق العينية الواردة عليها لابد من تعريفها،وقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري كمايلي: «***تعتبر سفينة 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***.».

تكمن أهمية دراستنا لموضوع الحقوق العينية الواردة على السفينة بالدرجة الأولى في حرصنا على مواكبة التطور التشريعي والقانوني الحاصل في هذا المجال، وكذا رغبتنا الملحة في فهم واستيعاب جانب مهم من التصرفات الواردة على السفينة كأداة للملاحة البحرية ألا وهي الحقوق العينية الأصلية والتبعية.

الهدف من هذه الدراسة هو تبيان أهم اختلافات الحقوق العينية الواردة على السفينة في القانون البحري الجزائري بصفة خاصة، عن تلك الواردة في القانون العام، وكذا الوقوف على مختلف الصعوبات والفراغات القانونية التي تصادف الجزائر أثناء المعاملات التجارية والمتعلقة بالسفينة باعتبارها امتداد للإقليم الوطني.

إن اختيارنا لموضوع الحقوق العينية جاء نتيجة لفضولنا للبحث في هذا الموضوع، وذلك بعد أن كنا قد تناولناه كمحور في البرنامج الدراسي لمقياس السفينة والتجارة، على الرغم من بعض الصعوبات والعراقيل التي واجهتنا من بينها وبالدرجة الأولى عدم تطرق المشرع الجزائري في القانون البحري إلى تعريف مختلف الحقوق العينية الواردة على السفينة، مما اضطرنا إلى اقتباسها من بعض التشريعات الدولية، في حين أن موضوع الدراسة يقتصر على التشريع الجزائري، وبدرجة أقل صعوبة الحصول على نماذج ووثائق متعلقة بالمعاملات التجارية

[1]– بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 27.

البحريةيتم الحاقها بالمذكرة (عقود الرهن البحري ، عقود البناء...)، كون أغلب السفن في الواقع العملي وخاصة التجارية منها مملوكة للدولة.

لقد نظم المشرع الجزائري الحقوق العينية الواردة على الأشياء سواء كانت عقارات أو منقولات في القانون المدني، إلا أنه عاد و نظم هذه الحقوق الواردة على السفينة في القانون البحري، و ذلك نظرا لخصوصيتها باعتبارها مال منقول ذو طبيعة خاصة وهذا ما يجعلنا نطرح الإشكالية الرئيسية التالية:

- أين تكمن خصوصية الحقوق العينية الواردة على السفينة في القانون البحري الجزائري مقارنة بالقانون المدني؟

والتي يتفرع عنها إشكاليتين فرعيتين كالآتي:

- كيف نظم المشرع الجزائري الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة؟
- وما هي القواعد الخاصة بالحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة؟

من أجل الإجابة عن هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج التحليلي، الذي يعتبر المنهج الغالب الذي يعتمد على تحليل النصوص القانونية والتشريعية، إلى جانب المنهج الوصفي كطريقة لجمع معلومات حول الحقوق العينية وتصنيفها.

هذا ما أجبنا عليه من خلال توضيح ما نص عليه المشرع الجزائري فيما يخص الحقوق العينية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري في فصلين، تناولنا في الفصل الأول الحقوق العينية الأصلية، في مبحثين، المبحث الأول تطرقنا من خلاله إلى حق الملكية الوارد على السفينة، والمبحث الثاني تطرقنا فيه إلى الحقوق العينية المتفرعة عن حق المكية الواردة على السفينة، أما في الفصل الثاني تناولنا الحقوق العينية التبعية في مبحثين، الأول تطرقنا من خلاله إلى الرهن البحري الوارد على السفينة، والمبحث الثاني تطرقنا فيه إلى الإمتيازات البحرية الواردة على السفينة، وخاتمة تضم النتائج التي توصلنا إليها، ومختلف الإقتراحات.

الفصل الأول

إن الحقوق العينية الأصلية باعتبارها تلك الحقوق التي تنشأ لذاتها ولا تحتاج إلى أي حق شخصي تستند إليه أو أي حق أخر تتبعه، وتخول لصاحبها السلطات الثلاث على الشيء محل الحق وهي سلطة الاستعمال والاستغلال والتصرف، لها أهمية كبيرة دفعت بالدول إلى تنظيمها ومحاولة ضبط أحكامها في تشريعاتها الداخلية، بهدف حماية هذه الحقوق ومنها المشرع الجزائري الذي وضح أحكامها بصفة عامة في القانون المدني في كتابه الثالث.

حيث تعرض إلى حق عيني أصلي وحيد وهو حق الملكية في الباب الأول الذي شرح فيه حق الملكية بوجه عام من خلال نطاقه والقيود الذي تلحق به وصوره إضافة إلى طرق اكتسابه من استيلاء وتركة، وصية، التصاق بالعقار وعقد ملكية الشفعة وأخيرا الحيازة، ثم تعرض إلى تجزئة حق الملكية في الباب الثاني.

أما فيما يخص الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة موضوع دراستنا والتي هي مال منقول يمكن نقله من مكان إلى آخر دون تلف، ونظرا لطبيعتها الخاصة التي تشبه إلى حد كبير العقار، فقد خصها المشرع الجزائري بمواد ضمن القانون البحري الجزائري في القسم الثالث الخاص بالحقوق العينية المترتبة على السفينة، الفقرة الأولى الخاصة بملكية السفينة بالمواد من 49 إلى 54 مكرر حيث أنه نص فقط ملكية السفينة كحق عيني أصلي، وقد حاول موازاة المشرع الدولي في هذا، أين نص على مختلف الإجراءات الواجبة الإتباع فيما يخص طرق اكتساب ملكية السفينة .

وبما أن حق الملكية على السفينة لا يمكن أن يكتسب عن طريق الحيازة أو التقادم المكسب مثل ما هو في باقي المنقولات في القانون العام فقد شملت دراستنا له في هذا الفصل مبحثين تضمن الأول حق الملكية بتبيان طرق اكتسابها وفق القانون الخاص ووفق القانون العام، ومبحث الثاني تناولنا فيه إلى الحقوق المتفرعة عن حق الملكية وخصصنا بالشرح اكتساب حق الانتفاع بالسفينة من خلال استئجارها.

المبحث الأول: حـــق الملكـــيةالوارد على السفينة.

لقد تناولت معظم التشريعات الدولية الحقوق العينية أصلية بشكل مفصل وذلك بغرض حمايتها ومنع المساس بها من قبل الأشخاص أثناء التعامل فيما بينهم وخصوصا منها حق الملكية، والذي اهتمت به كل الدول في تشريعها الداخلية بتنظيمها وتبيان أحكامها.

ومنهم المشرع الجزائري الذي شرح احكامها في القانون المدني حيث عرفها في نص المادة 674 بأنها «***الملكية هي حق التمتع و التصرف في الأشياء بشرط أن لا يستعمل استعمالا تحرمه القوانين والأنظمة***» وتضيف المادة 675[1]، أي أنه حق مانع يخول لصاحبه فقط السلطة الكاملة على الشيء المملوك بجميع أجزاءه، في حدود القيود القانونية لذلك، كما أنه حق جامع فهو الحق العيني الكامل الذي تجتمع فيه كل السلطات التي أقرها القانون من سلطة استغلال أو استعمال أو تصرف في الشيء المملوك، وأخيرا أنه حق دائم مادام محله مازال موجودا، ومن الأحكام الهامة التي تطرق إليها ونظمها المشرع في هذا الحق هو طرق اكتسابه المختلفة

وبالنظر إلى موضوع دراستنا الذي يتمحور حول السفينة والحقوق العينية الواردة عليها وبما أن السفينة تنفرد بخصائص تميزها عن باقي الأموال فقد خصتها التشريعات بطرق خاصة لاكتساب ملكيتها، إضافة إلى الطرق العامة التي تكتسب بها ملكية الأموال الأخرى في القانون العام، وهو أيضا ما قام به المشرع الجزائري فوضح طرق اكتساب ملكية السفينة في القانون البحري من بناء وشراء وهو ما تناولناه في المطلب الأول، وهذا إضافة إلى الطرق العامة التي تكتسب بها ملكية السفينة المنصوص عليها في القانون المدني من هبة ووصية وميراث وهو ما وضحناه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الطرق الخاصة لاكتساب ملكية السفينة

نظرا لانفراد السفينة بخصائص تميزها عن باقي الأموال، فإن اكتساب الملكية فيها يتميز ببعض الخصوصية والتي تناولتها تشريعات في الهيئات الدولية والتشريعات الداخلية للدول التي تلعب التجارة البحرية دورا هاما في اقتصادها الوطني، نذكر منها القانون الفرنسي والقانون

[1]–المادة 675 ق م ج «***مالك الشيء يملك كل ما يعد من عناصره الجوهرية***».

المصري وغيرها من القوانين، وهذا ما فعله أيضا المشرع الجزائري في القانون البحري، ونميز طرق اكتساب الملكية وفق القانون البحري طرقتين أساسيتين هما إما عن طريق البناء وهو ما شرحناه في الفرع الأول، أو عن طريق الشراء وهو ما شرحناه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: اكتساب الملكية عن طريـــق البنـــاء.

يعد البناء أول طريقة من طرق اكتساب ملكية السفينة عرفها الإنسان، وقد أشار اليه المشرع الجزائري كطريقة من طرق اكتساب ملكية السفينة في القسم الثالث الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، والمتضمنة الحقوق العينية المترتبة على السفينة، وبالتحديد في المادتين 50و53من هذا القانون، حيث أنه لم يتعرض إلى أحكامه أو صوره، بل ذكر فقط الإجراءات الواجبة أثناء بناء السفينة، على خلاف التشريعات الدولية الأخرى التي نذكر منها المشرع الفرنسي الذي تناوله في قانون نظام السفن والعمارات البحرية الأخرى في القانون الخاص بنظام السفن الفرنسي الصادر عام 1967في المواد من 5 الى9[1]، وتشريعات أخرى، كالقانون الليبي والمصري وغيرها هذا ما دفعنا إلى دراسة البناء وفق ما نص عليه الفقه والتشريعات الدولية الأخرى، بتعريف البناء، طبيعة عقد البناء وصور البناء والآثار الناتجة عن كل صورة.

أولا: تعريف بناء السفينة.

وهي عملية تجميع بعض المنقولات المتفرقة لتخلق لنا وحدة قانونية متكاملة تسمى السفينة ترد عليها عدة تصرفات قانونية[2]، من هذه المنقولات نذكر، الهيكل الخارجي، المحرك ومختلف اللواحق الخاصة بالسفينة وأجزاء أخرى.

---

[1]– دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، جامعة وهران2 محمد بن أحمد، 2018، انظر الرابط الالكتروني https://ds.univ-oran2.dz:8443/jspui/handle/123456789/1568 ، ص 174.

[2]– محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان،2010ص 110.

ثانيا: طبيعة عقد بناء السفينة.

حسب القانون التجاري الجزائري في مادته الثالثة «***يعد عملا تجاريا حسب الشكل.... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية***[1]»، أما المادة الثانية من هذا القانون تنص أنه: «***يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:.....كل مقاولة لصنع أو شراء أو بيع إعادة بيع السفن للملاحة البحرية،.....***» وبالتالي فإن الأعمال المتعلقة ببناء سفن هي أعمال تجارية بحسب الشكل والموضوع، ونميز هنا بين كل من البناء والمجهز، فالبناء هو عمل تجاري دائما بالنسبة للبناء الذي يشتري مواد البناء وله عمال يقومون بالبناء ثم يقوم ببيعها بغرض تحقيق الربح، أما المجهز[2] فحسب نيته من بناء السفينة، فإذا كانت بغرض استعمالها لنقل البضائع والأشخاص فهو عمل تجاري، أما إذا كان لغرض النزهة فقط فهو ليس من الأعمال التجارية.

ثالثا: شروط بنـــاء السفينة.

نص القانون الجزائري البحري على الشروط الواجبة في بناء السفينة وهي كالتالي:

1-الكتابة فقد أقرتها المادة 49 من القانون البحري الجزائري، أنه يجب تحت طائلة البطلان الكتابة الرسمية لجميع العقود المنشئة لحقوق أصلية أو تبعية خاصة بالسفينة، أو العقود المسقطة لهذه الحقوق أيضا.

2-التصريح لدى السلطات البحرية المعنية بهذه العقود وهذا بغرض تنظيم مثل هاته المعاملات والمراقبة خصوصا لطريقة البناء، وهو ما تناولته المادة 50قانون بحري «***أن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يكون موضوع تصريح يقدم لدى السلطات الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل***».

---

[1]-الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر عدد 11، لسنة 2005.

[2]-المجهز هو حائز السفينة الذي يقوق باستثمارها لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها، ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس.

3-كما أضافت المادة 54 من القانون البحري الجزائري: «***تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام...***»أي أنه إضافة إلى الشرطين السابقين فإنه يشترط في عقد بناء السفينة الشروط الخاصة بالعقود الناقلة للملكية المنصوص عليها في القانون العام.

رابعا: صـــور بنـــاء السفينة.

ما هو متعارف عليه دوليا أن بناء السفينة يكون في صورتين إما بناءً مباشرا (اقتصادي) أو بناء غير مباشر (بثمن جزافي)، وهناك نوع أخر لم يتعرض له كثير من الفقهاء في القانون هو عقد الاستصناع[1] لنتعرض للصورتين فيما يلي :

1-البنـــاء المباشر (الاقتصادي):

لهذا النوع من البناء ثلاثة أشكال، الشكل الأول هو في هذا النوع من البناء يقوم المجهز باقتناء العتاد والآلات الخاصة ببناء السفينة ويبرم باسمه عقود عمل مع العمال والمهنيين الدين يقومون بهذا البناء في ورشته الخاصة، فيكون بتمويل مباشر منه وتحت إشرافه الشخصي أيضا[2]، أما الشكل الثاني هو أن يقوم المجهز بشراء أدوات البناء ويعهد إلى ورشة أخرى تتولى التعاقد مع العمال والمهندسين لبناء السفينة تحت إشراف المجهز وفي الشكل الثالث أن يعهد المجهز إلى ورشة لصناعة السفن بشراء مواد البناء واستخدام العمال والمهندسين باسمه ولحسابه لبناء السفينة له وفقا لتصاميمه المقدمة منه وتكون الورشة تحت إشرافه[3].

---

[1]- عقد الاستصناع هو العقد الذي يأتي فيه المجهز بمواد البناء وقدمها إلى شركة البناء أو مقاول البناء التي تقدم خبرتها الفنية فقط مقابل مبلغ متفق عليه ، ويكون البناء دائما تحت إشراف المجهز فالعقد الذي يربطهما هو عقد مقاولة لا غير، وللإشارة تترتب عليه نفس الآثار القانونية التي تترتب على البناء المباشر.

[2]-محمد فريد العريني، السيد الفقي، المرجع السابق، ص 110.

[3]- بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الأشخاص البريون)، ج 1، الطبعة السابعة، دار النهضة العربية، 2005، ص 155.

إلا أنه ونظرا للتطور الهائل في بناء السفن والأموال الطائلة التي أصبحت تتطلبها هذه الصناعة أصبح هذا النوع من البناء يقتصر فقط على المراكب الصغيرة الخاصة بالصيد أو النزهة، فهي لا تتطلب الخبرة المهنية العالية أو الثروة الكبيرة لصنعها[1].

- آثار البنـاء المباشر للسفن:

إن ملكية هاته السفينة تكون منذ بداية العمل فيها، أي أن المجهز هو المالك القانوني لهاته السفينة منذ الوهلة الأولى لبنائها فيتحمل تبعة الخسائر التي يمكن أن تحدث للمعدات المخصصة للبناء أو الإصابات التي تلحق بالعمال أثناء البناء[2].

أما في حالة إفلاسه فإن الآلات والمعدات التي يستعملها في البناء تدخل في تفليسته ويمكن الحجز عليها لضمان تحصيل الديون المستحقة، كما أن هذا العتاد يدخل في ذمته المالية الخاصة والتي يمكن أن تكون موضوع أي تصرف قانوني وصية أوارث أو هبة.

إضافة إلى أنه يحق للمالك في حالة حاجته للمال أن يرتب عليها أي تصرف قانوني كرهنها مثلا وهي في طور الانجاز، وفي حالة بيعها تنتقل السفينة مثقلة بهذا الرهن.

-البناء غير المباشر (بثمن جزافي):

في هذا النوع من البناء يبرم طالب البناء عقد مع شركات متخصصة في بناء السفن، بغرض بناء سفينته وفق المواصفات التي يريدها، مقابل ثمن معين يدفعه للشركة البانية، وهي الصورة الدولية الغالبة حاليا، ويتولى مندوبو شركات الإشراف الدولي على السفن مهمة مراقبة عملية البناء ومدى مطابقتها مع المواصفات القانونية والعالمية لذلك، حيث يوجد شركات كبرى متخصصة في هذا المجال تمتلك من الخبرة الفنية ومن الأموال ما يؤهلها لذلك نذكر:

شركة ChinShipbuildingindutryorporation وشركة
HHHyeondaeJunggongeop.juskhoesa والشركات العالمية المصرية لإصلاح وبناء

[1]- محمد فريد العريني، السيد الفقي، المرجع السابق، ص 112.

[2]- محمد فريد العريني، سيد الفقي، المرجع نفسه، ص 114.

السفن، شركة بناء السفن المتحدة، مجمع الملك سلمان العالمي للصناعات والخدمات البحرية... الخ من الشركات العالمية المختصة في هذا الميدان.

فيما يخص طبيعة عقد هذا النوع من البناء، هل هو عقد مقاولة أو عقد بيع، فقد اختلف الفقه في تسميته، حيث أن فريقا منه اعتبره عقد مقاولة لأن الشركة البانية تقوم ببناء السفينة بناءً على طلب المجهز أو طالب البناء وعلى حسابه، إلا أن هذا الرأي انتقد لأن طالب البناء في هاته الحالة لا يملك كل جزء يتم بناءه إلى غاية الانتهاء من البناء عكس ما هو موجود في عقد المقاولة[1].

فريق آخر يرى بأن العقد الخاص بهذا النوع من البناء هو عقد بيع تحت البناء أو تحت التسليم فالملكية تكون للباني طوال فترة البناء ولا تنتقل فيه ملكيتها إلى طالب البناء إلا بعد إتمام بناءها وتسليمها له، وهو الرأي الراجح في هذا الأمر وما تم الأخذ به في كثير من التشريعات ومنها التشريع الجزائري.

هذا النوع من البناء يرتب على طرفيه أي الشركة البانية وطالب البناء التزامات يجب تنفيذها، فشركة البناء تلتزم بصنع السفينة وفقا للمواصفات المطلوبة من قبل طالب البناء من هيكل المحرك، اللون ومختلف اللواحق الخاصة بالسفينة وغيرها من المواصفات التي يطلبها.

كما تلتزم بتسليم السفينة محل الطلب في الآجال المتفق عليها وهو ما جاءت به قواعد القانون العام في المادة558 ق م ج : «***عندما يتم المقاول العمل ويضعه تحت تصرف رب العمل وجب على هذا الأخير أن يبادر إلى تسليمه في أقرب وقت ممكن بحسب ما هو جار في المعاملات فادا امتنع دون سبب مشروع عن تسليم رغم دعوته إلى ذلك بإنذار رسمي اعتبر أن العمل قد سلم إليه***».

[1] – بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص160.

تلتزم أيضا بضمان العيوب الخفية حسب مادة 379 القانون المدني الجزائري[1] والتي من الممكن ظهورها بعد التسليم، فشركة البناء لا تضمن العيوب الظاهرة التي يمكن مشاهدتها بالعين المجردة وقبلها طالب البناء أثناء الاستلام، ويستمر هذا الضمان لمدة معينة[2] ابتداء من وقت التسليم، هذا ما أقره أيضا المشرع المصري من قانون تجارة البحرية على أنه يضمن متعهد للبناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسليم السفينة بعد تجريبها ودون إبداء أية تحفظات[3]،كما يمكن للغير المضرور الرجوع على البناء بالتعويض عن الضرر الذي أصابه من وجود العيب الخفي على أساس المسؤولية التقصيرية وفق قواعد القانون العام[4] أو بفسخ العقد أو إنقاص الثمن.

-أما طالب البناء يتمثل التزامه أساسا في دفع الثمن المتفق عليه سواء كان ذلك عن طريق أقساط وهو المعمول به عادة، أو أن يكون دفع الثمن على دفعة واحدة حسب المادة 559 ق م ج «***تدفع الأجرة عند تسلم العمل إلا إذا اقتضى العرف أو الاتفاق خلاف ذلك***» من القانون المدني الجزائري.

-آثار عقد البناء غير المباشر للسفينة:

بما أن ملكية السفينة تبقى للقائم بالبناء حتى انتهاءه من العملية حسب نص المادة 53من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه «***تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية إلى المشترى إلا إذا اتفق على خلاف ذلك وتتم عملية النقل بتسليم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية***».

---

[1]-المادة 379 ق م ج " ***يكون البائع ملزما بالضمان إذا لم يشتمل البيع على الصفات التي تعهد بوجودها وقت التسليم إلى المشتري أو إذا كان بالبيع عيب ينقص من قيمته أو من الانتفاع به، غير أن البائع لا يكون ضامنا للعيوب التي كان المشتري على علم بها وقت البيع*** "".

[2]- المادة 554 من القانون المدني " ***يضمن المهندس والمقاول متضامنين ما يحدث عشر سنوات من تهدم كلي أو جزئي في ما شيداه من مباني أو قامات أو منشآت.....***

[3]- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 122.

[4]-علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف بالإسكندرية جلال حزى وشركاه، الاسكندرية، مصر، بدون سنة نشر، ص 43.

أي أن ملكية السفينة تكون لمن يقوم ببناء السفينة طول فترة بناءها، وبالتالي فإن مخاطر هلاك السفينة أو المعدات الخاصة بالبناء أو أية أضرار أخرى، تقع على عاتق القائم بالبناء وليس على طالب البناء ما لم يقم بإعذار طالب البناء بتسلم السفينة[1].

– في حالة إفلاس الشركة البانية قبل تسليم السفينة فإن المعدات الخاصة بالبناء والجزء المبني يدخل ضمن ذمته المالية وبالتالي في الأموال محل تفليسته فإن من حق طالب البناء أن يطالب بحقه بوصفه دائنا عاديا وفق قسمة الغرماء بما دفعه من أقساط للبناء.

وبغرض تجنيب طالب البناء هذه النتائج الضارة، يمكن له أن يتفق مع القائم بالبناء على ترتيب رهن على السفينة وهي في طور الإنجاز وذلك مقابل المبالغ المالية التي يقوم بتسديدها في كل مرة خصوصا أن المشرع أجاز ذلك في القانون البحري.

الفرع الثاني: عن طريق الشراء.

إلى جانب اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء، هنالك طريقة أخرى وهي الشراء، أو ما يسمى بعقد بيع السفينة، وقد تطرقنا في هذا الفرع الى تعريف عقد بيع السفينة، وكذا أركانه الموضوعية والشكلية، بالإضافة إلى مختلف الآثار التي يرتبها.

أولا: تعريف عقد بيع السفينة[2]

يعد شراء السفينة أحد طرق اكتساب ملكيتها التي نص عليها المشرع في القانون البحري الجزائري في نص المادة 50 منه، لكنه لم يتطرق لأحكام خاصة به وبالتالي فإنه يخضع لأحكام القانون العام المنصوص عليها في القانون المدني لعقد البيع وهو نوعان بيع جبري يتم عن طريق المحكمة في المزاد العلني وبيع اختياري يتم برضا الطرفين بمقابل مالي وهو موضوع دراستنا.[3]

ويعد عقد بيع السفينة طبقا للمادة 02 فقرة 15 قانون تجاري جزائري عملا تجاريا بحسب الموضوع بالنسبة للبائع، حيث جاء فيها ما يلي: ***«يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه:.....كل مقاولة لصنع أو شراء أو بيع و إعادة بيع السفن***

---

[1]– علي البارودي، المرجع نفسه، ص 43.

[2]– أنظر الملحق رقم (1).

[3]–محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 127.

للملاحة البحرية،.....»، أما بالنسبة للمشترى فإذا كانت نيته تحقيق الربح فان هذا العمل تجاري أما إذا كان بغرض النزهة أو الصيد البحري للترفيه فهو من قبيل الاعمال المدنية.

ثانيا: أركان عقد بيع السفينة:

يتكون عقد بيع السفينة كباقي العقود، من أركان موضوعية وأخرى شكلية، نفصلها كالآتي:

1-الأركان الموضوعية:

فالسفينة تخضع للقواعد العامة لعقود البيع المنصوص عليها في الشريعة العامة، بالإضافة لبعض الأحكام الخاصة بالسفينة نظرا لخصائصها الذاتية والتي تشبه العقار وهو ما ركزنا عليه في دراستنا.

لابد من توافر عقد بيع السفينة على الأركان الموضوعية العامة الواردة في القانون المدني من المواد 59 إلى 98 من رضا، محل وسبب.

أ- **الرضا:** هي انصراف إرادتي كل من البائع إلى بيع السفينة بمقابل مالي، والمشتري إلى اقتنائها بنية التملك ويشترط في الرضا أن يكون صحيحا خال من عيوب الإرادة وهي التدليس، الإكراه والغلط تحت طائلة ابطال العقد وأن يكون كل من البائع والمشتري بالغين سن الرشد القانوني 19 سنة كاملة يوم ابرام العقد.

وهنا يجدر الإشارة أن الأصل في التعبير عن الإرادة يصدر عن مالكها [1]،إلا أنه وبموجب المادة 585 من القانون البحري الجزائري يمكن لربان السفينة أن يقوم ببيع السفينة إذا كان من أجل حفظ مصالح المالك ولكن بموجب وكالة خاصة تحت طائلة البطلان المطلق على الرغم من أن الربان يعد وكيلا عن المجهز[2] بقوة القانون وفقا للمادة 583 قانون بحري. وأضاف المشرع اللبناني في هذا الصدد علاوة على شرط الوكالة الخاصة للربان ثلاثة شروط أخرى، أن تكون السفينة قد أصبحت غير صالحة

[1]-مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق، ص 80.

[2]- المجهز هو حائز السفينة الذي يقوم باستثمارها لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس.

للملاحة البحرية وبالتالي يكون محل البيع حطام السفينة، أن يثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة، وأن يحرص الربان على مراعاة مصلحة المالك في البيع في المزاد العلني.

ب- **المحل:** وهو موضوع عقد البيع أي السفينة ويشترط فيه أن يكون موجودا وممكنا وقت إنعقاد البيع فلابد أن تكون السفينة سليمة وصالحة للملاحة البحرية بمفهومها الوارد في القانون البحري منشاة عائمة صالحة للملاحة البحرية حتى تخضع للأحكام الخاصة بالقانون البحري[1]، هذا ويجب الإشارة إلى أن عقد البيع يشمل السفينة ولواحقها وتوابعها طبقا للمادة 52 قانون بحري: «**تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري**» ما لم يتفق الطرفان على خلاف هذا.

ج-**السبب:** لابد أن يكون مشروعا وجائزا وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة، كاقتناء السفينة لغرض التهريب أو أية مصلحة غير مشروعة أو ممنوعة قانونا.

2-الأركان الشكلية:

فقد اشترطت المادة 49 من التقنين البحري أن يكون بيع السفينة بسند رسمي صادر عن الموثق بالإضافة إلى إلزامية قيده في سجل السفن: «**إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة 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 نقلا الملكية المتعاقبة.**

ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة.»[2]

بالتالي وبالنظر للمادة أعلاه نجد أنه إلى جانب ضرورة توافر الأركان الموضوعية لعقد بيع السفينة لابد من أركان شكلية لا يتم العقد بدونها تحت طائلة البطلان المطلق وهي:

[1]-محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 130.

[2]- انظر القانون البحري الجزائري.

أ-الرخصة المسبقة: نصت المادة 50 ق ب ج على: ***«إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه. وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة.»***

لابد أن يقدم المشتري للسلطات الإدارية البحرية المختصة لدى ميناء التسجيل تصريحا بالشراء، على إثره تمنحه رخصة مسبقة بالشراء، وفي حالة عدم موافقة هذه الأخيرة تقديم الرخصة، لا يمكنه بأي حال من الأحوال من استكمال اجراءات الشراء، وكذا اجراءات التسجيل على مستوى الميناء.

ب-المحرر الرسمي: يكون لدى الموثق أو أي موظف عمومي مخول قانونا لهذا الغرض ويتضمن البيانات التالية:

-نوع السفينة وسعتها ومداخلها ومخارجها

- أسماء مالكيها السابقين

-طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة

وغيرها من البيانات الضرورية، فعقد بيع السفينة ليس من العقود الرضائية يكفي لانعقاده تطابق إرادتين ولكن وجب إفراغه في ورقة رسمية صادرة عن الموثق وإلا عد باطلا، ويرجع اشتراط الرسمية من أجل تحقق السلطات من توفر شرط الجنسية لارتباطه بالملكية[1]، وهذا ما نص عليه أيضا المشرع الجزائري في المادة 28 قانون بحري جزائري.

وشرط الرسمية جاء ليشمل سفن الملاحة التجارية والصيد البحري والنزهة، كما أن الرسمية تنطبق على البيع الاختياري للسفن لا الجبري وبالتالي فالرسمية شرط في كل عقد موضوعه إنشاء أو نقل أو إسقاط لحق الملكية.

ج-القيد أو التسجيل في سجل السفن:

وجاءت الفقرة 2 من المادة 49 لتضيف ضرورة قيد عملية البيع في دفتر تسجيل السفن لدى السلطة المينائية حتى ترتب الكتابة أثرا بالنسبة للغير، وتأكده المادة 34 كما تضمنت المادة 35 البيانات أو القيود المدرجة في سجل السفينة ويجب إتباع نفس الإجراءات عند القيام بأي تعديل، وعملية القيد إجبارية لجميع السفن من أجل شهر جميع الحقوق العينية الواردة عليها، وهذا الشرط تختص به السفينة دون غيرها من المنقولات حتى تكون السفن التابعة للدولة

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص82-83.

تحت رقابتها وإشرافها وتحظى بحماية الدولة التي تحمل جنسيتها، وجاء المشرع الجزائري ليؤكد في الفقرة الاخيرة من نفس المادة بضرورة شطب السفينة من الميناء التي كانت مسجلة فيه من قبل أن يتم تسجيلها في الميناء الجديد، خصوصا لو كانت سفينة أجنبية [1]،أما المادة 50 اشترطت لإتمام عملية البيع تقديم المشتري تصريح إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة الذي سوف تسجل فيه السفينة وتسلم السلطة نفسها رخصة مسبقة بالشراء[2].

ومنه لا يمكن تصور عقد بيع سفينة بدون تصريح مسبق من السلطة البحرية الإدارية المختصة وقيد في سجل السفن وسند رسمي صادر عن الموثق وإلا عد باطلا بطلان مطلق ولا ينتج اثرا ولعل المشرع قد أولى اهتماما لضرورة الكتابة والشهر في بيع السفن لما لهاته الأخيرة من مكانة في الأسطول التجاري للدولة وبالتالي سيادتها.

وعموما اختلف المشرعين في مختلف دول العالم حول الكتابة كشرط لانعقاد عقد بيع السفينة، فالمشرع الفرنسي اعتبرها شرطا لانعقاده لكنه أخذ بالكتابة العرفية فقط، والمشرع المصري أوجب أن تكون الكتابة، بينما ذهب المشرع اللبناني إلى القول بأنه عقد رضائي يكفي لانعقاده تطابق إرادة الطرفين.[3]

3-آثار عقد بيع السفينة:

بعد نشوء عقد بيع السفينة تترتب مجموعة من الالتزامات على كل من البائع والمشتري وفقا للقواعد العامة للقانون المدني الجزائري، فيلتزم البائع بتسليم السفينة في المكان والزمان المحددين في العقد وعدة السفينة حسب الاتفاق ويلتزم أيضا بضمان العيوب الخفية والاستحقاق وعدم التعرض، في المقابل وجب على المشتري سداد الثمن كاملا ما لم يوجد ما يخالف ذلك في العقد وللبائع الحق في أن يحبس السفينة إلى غاية استيفائه المبلغ كاملا، وكذا له الحق في طلب فسخ البيع واسترجاع السفينة محل العقد.

---

[1]- دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 179.

[2]- انظر المادة 50 ق ب ج.

[3]-دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 178.

لا يمكن أن تنتقل ملكية السفينة الى المشتري ولا يمكن الاحتجاج بها في مواجهة الغير حتى يتم قيدها في دفتر تسجيل السفن، هذا ما يجعلنا نتأكد من الطبيعة القانونية الخاصة للسفينة والتي تشبه العقار إلى حد ما.[1]

ولعل أهم أثر ينتجه العقد هو انتقال ملكية السفينة من البائع إلى المشتري وفقا للقواعد العامة للمنقول، والاحكام الخاصة بالسفينة المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري سالفة الذكر وهما الكتابة الرسمية و القيد في دفتر تسجيل السفن.

المطلب الثاني: الطرق العامة لإكتساب ملكية السفينة.

السفينة كباقي المنقولات، يتم اكتساب ملكيتها وفقا لما جاءت به القواعد العامة المنصوص عليها في كل من القانون المدني الجزائري[2]، وقانون الأسرة الجزائري.

هذه الطرق قد تكون بإرادة منفردة، وهو ما نشرحه في الفرع الأول من هذا المطلب المتضمن طرق اكتساب ملكية السفينة عن طريق الهبة والوصية، أو يكون الاكتساب وفق ما يفرضه القانون وهو ما نتناوله في الفرع الثاني من خلال شرح اكتساب الملكية عن طرق الميراث التي نظم أحكامه وفصل فيها قانون الأسرة الجزائري.

الفرع الأول: اكتساب الملكية بطريق الهبة والوصية.

يتم فيه انتقال ملكية شيء معين، بإيجاب من قبل شخص لصالح شخص آخر دون أن يكون لقبول أو رفض هذا الأخير تأثير في انتقال الملكية إليه، ندرس في هذا الفرع كل من الهبة والوصية.

---

[1]–محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 132–134.

[2]– القانون رقم 07–05، المؤرخ في 13 ماي 2007 يعدل ويتمم الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني، ج ر العدد31، سنة 2007.

أولا: الهبـــة:

إن الهبة هي التصرف التبرعي الشائع بين الناس الذي تنتقل به الملكية بينهم، ما دفعنا إلى شرحه بالتعريف بالهبة، خصائص الهبة، شروطها، الأركان الموضوعية والشكلية لعقد الهبة، وأخيرا آثار عقد الهبة.

1- **تعريف الهبــة: اصطلاحا:** الهبة عقد تمليك بعقد على غير عوض معلوم في الحياة، أو هي التبرع بالمال في حال الحياة، وعرفها ***خليل في مختصره*** الهبة تمليك بلا عوض[1]، وهو عقد يتصرف بمقتضاه الواهب في مال له دون عوض[2].

قانونيا نظمها المشرع الجزائري في قانون الأسرة[3] في المواد من 202إلى212 حيث عرفته المادة202من قانون الأسرة الجزائري بقولها ***«الهبة تمليك بلا عوض»***، كما وضحت المادة205 من نفس القانون الهبة بقوله" ***يجوز للواهب أن يهب كل ممتلكاته، أو جزءا منها عينا، أو منفعة أو دينا لدى الغير"***، فهي من التصرفات التبرعية والتي تقوم على تقديم الالتزام من قبل شخص مجانا ، وأن يكون هذا الالتزام بنية التبرع.

2-خصائص عقــد الهبــة:

من التعريف السابق تظهر لنا خصائص عقد الهبة وهي أن عقد الهبة يبرم بين الأحياء، يتصرف فيها الواهب فيما هو مملوك ، هي تصرف بلا عوض، وأخيرا هي تصرف ينتج عنه الحيازة الفورية للموهوب له.

-الهبة عقد يبرم بين الأحياء:

---

[1]- عمار نكاع، محاضرات عقود التبرع ، جامعة منتوري قسنطينة 1، كلية الحقوق، قسنطينة، الجزائر، 2020-2021، ص 9.

2عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الهبة الشركة والقرض والدخل الدائم والصلح، الجزء الخامس، د ط، دار احياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1964، ص3.

3- القانون رقم 84-11 المؤرخ في 09 يونيو1984، المتضمن قانون الأسرة المعدل بالأمر رقم 05-02 المؤرخ في 27 فبراير 2005، ج رج ج، ع 15، سنة 2005.

بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يذكر كلمة العقد في المادة 202من ق أ ج ، إلا أننا نستنتج ذلك من نص المادة 206ق أ ج «***تنعقد الهبة بالإيجاب والقبول***»، وهو مالا يكون إلا في العقود، كما أن هذا التصرف لا يكون إلا بين شخصين على قيد الحياة، فهي تمليك لشخص حي من شخص آخر على قيد الحياة .

كما تجدر الإشارة أنه في حالة انعقاد عقد الهبة من طرف شخص مريض مرض الموت وهو الحالة التي يكون فيها المريض عاجزا وغير قادر على القيام بمصالحه وينتهي به الأمر إلى الموت، أو المرض المخيف كالطاعون أو السرطان والذي عادة ما ينتهي بالموت[1] فإن الهبة تعتبر في هذه الحالة وفي نظر القانون وصية وهو ما نصت عليه المادة 204 ق أ ج[2].

وهذا هو الفرق بين الهبة والوصية حيث أن هذه الأخيرة لا تستلزم إلا حياة الموصى إليه ولا تستلزم قبوله كما في عقد الهبة الذي ينتج آثاره بين الأحياء[3] فقط.

إلا أنه يمكن الهبة للحمل أي للجنين في بطن أمه بشرط أن يولد حيا مادة 209ق أ ج «**تصح الهبة للحمل بشرط أن يولد حيا**»[4]، فهو تصرف صحيح حيث ينوب عنه وليه الشرعي أو وصيه أو القيم عليه في استلام وحيازة الشيء الموهوب حسب المادة 81ق أ ج[5].

-تصرف الواهب فيما هو مملوك له:

لا يمكن للشخص أن يقوم بوهب شيء لا يملكه، وإلا وقع فيما يسمى بالتعامل في ملك الغير[6]، وقد بينت ذلك صراحة المادة 205 ق أج «***يجوز للواهب أن يهب كل ممتلكاته أو جزءً منها عينا أو منفعة أو دينا لدى الغير***»، المقصودة في بحثنا بكلمة "**..ممتلكاته..**" هي

1-حيث من شأن هاتين الحالتين أن يؤثرا على تمييز المريض وقدرته على التفكير بشكل سليم.

2- المادة 204ق أ ج "**الهبة في مرض الموت و الأمراض والحالات المخيفة تعتبر وصية**" فالتصرف في هاته الحالة يكون فيه الواهب فاقدا للوعي والتمييز.

3عبد الرزاق احمد السنهوري، المرجع السابق، ص 4.

4- يعرف أنه ولد حيا بالصرخة الأولى بعد الولادة، أو أي علامة من علامات الحياة.

5- المادة 81 ق أ ج "***من كان فاقدا الأهلية أو ناقصها لصغر السن أو جنون أو عته أو سفه ينوب عنه ولي أو وصي أو مقدم طبقا لأحكام هذا القانون .***"

6-في هذه الحالة للمشترى حق المطالبة في ابطال البيع طبقا للمواد 397-398- 399 قانون مدني جزائري .

السفينة، فإضافة إلى الشروط العامة الواجبة في محل العقد[1] يجب أن تكون مملوكة للواهب ومستوفية كل الإجراءات القانونية الخاصة بملكيتها.

كما يمكن أن يهب حقا عينيا واقعا عليها كحق استغلال، حق امتياز عليها ... الخ بشرط أن يكون هذا الحق هو ملك للشخص الواهب في الأصل.

- تصرف دون عوض:

أي أنه تصرف يتنازل فيه الواهب إلى الموهوب له عن السفينة أو حق من الحقوق العينية الواردة عليها، بدون أن يلتزم الموهوب له بأي عوض يدفعه مقابل ذلك، هذا ما نصت عليه المادة 202 ق أ ج «**الهبة تمليك بلا عوض**»، فهو تصرف ينتج عنه افتقار من جانب الواهب وإثراء من جانب الموهوب له[2]، ولهذا يعتبر هذا العقد أيضا من عقود التبرع.

إلا أن للواهب الحق في اشتراط التزام معين يقوم به الموهوب له، يتوقف عليه إتمام عقد الهبة، نصت على ذلك المادة 202 في فقرتها الثانية من قانون الأسرة الجزائري «***ويجوز للواهب أن يشترط على الموهوب له القيام بالتزام يتوقف تمامها انجاز الشرط***»، حيث لا يكون هذا الشرط مخالفا للنظام العام والآداب العامة وإذا كان الشرط كذلك يسقط الشرط وتصح الهبة.

3-شـــروط انعقـــاد الهبـــة:

الحيـازة الفورية للشيء الموهوب وهو الشرط الذي يميز عقد الهبة عن العقود التبرعية الأخرى في القانون المدني، فهو من العقود الفورية وهو ما جاءت به المادة 206ق أ ج السالفة الذكر، حيث يجب على الواهب أن يمكن الموهوب له من حيازة الشيء الموهوب ويسلمه له في الحال، بحيث يظهر الموهوب له كصاحب حق على الشيء الموهوب[3]نص عليه المشرع

2- أحمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 12.

3- محاضرات عقود التبرع، المرجع السابق، عمار نكاع ص.20

صراحة في المادة السابقة«..... ***وتتم الحيازة...الخ»*** ففي بحثنا، تصح الهبة بتسليم السفينة الى الموهوب له وتكون الحيازة بالقبض وإتمام باقي الإجراءات التوثيقية .

كما وضحت المادة 207 من ق أج عن الحيازة في عقد الهبة أنه يعتبر الموهوب له حائزا لمحل الهبة إذا كان هدا الأخير في يده وقت انعقاد العقد، وفي حالة أن الشيء الموهوب كان في يد الغير فيجب إخطاره بذلك.

كما نصت المادة 208 ق أ ج أنه في حالة التي يكون فيها الواهب هو ولي للموهوب له أو زوجه فالإجراءات التوثيقية تكفي وتحل محل الحيازة، أما في حالة أن الموهوب له كان قاصرا فأن وكيله يحل محله في الحيازة وهو ما جاءت به المادة 210 من ق أ ج " ***يجوز الموهوب له الشيء بنفسه أو بوكيله"***.

4-أركـــــان عقـــد الهبـــة:

إن عقد الهبة كباقي العقود تجب فيه أركان موضوعية وأركان شكلية، إذا اختلت إحداها يكون العقد مشوبا بعيوب تجعله عقد غير صحيح وفي بعض الأحيان يكون باطلا، وهي كالتالي:

أ-الأركان الموضوعية:

هي الأركان الثلاثة لكل العقود المنصوص عليها في القانون العام وهي الرضى المحل والسبب، إلا أن قانون الأسرة الجزائري خصها ببعض الأحكام نوضحهم فيما يلي:

-**الرضـــى:** كما ذكرنا سابقا أن الهبة تنعقد بالإيجاب والقبول[1]، حيث يشترط أن تتوفر الأهلية القانونية للواهب حيث خصه المشرع الجزائري في قانون الأسرة بشروط في ارادته وهي أنيجب أن يتمتع بأهلية كاملة للقيام بهذا التصرف نص عليها في المادة 203ق أ ج «***يشترط في الواهب أن يكون سليم العقل بالغا 19سنة وغير محجور عليه»***.

[1]-المادة 206 من ق أ ج

أي أن يكون عاقلا غير مجنون، يبلغ عمره وقت انعقاد عقد الهبة 19سنة كاملتا، وأن لا يكون الواهب محل إجراءات قانونية تمنعه من التصرف في أمواله وهي إجراءات الحجر القضائي[1]، كما يجب أن تكون إرادته خالية من عيوب الرضى المنصوص عليها في القانون المدني وهي الغلط الإكراه التدليس والإستغلال.

أما بالنسبة للموهوب له فلم يشترط له لا أهلية الأداء ولا أهلية التميز فقط أن يكون حيا وقت انعقاد عقد الهبة فلا هبة لميت، إلا أنه يمكن الهبة لجنين كما سلف الذكر بشرط أن يولد حيا.

-**المحل:** هو ما يتم وهبه من منقول أو عقار أو حق عيني حسب نص المادة 205 ق أ ج "... ***عينا أو منفعة أو دينا لدى الغير عليها*** ..."، تجب فيه ان كون معينا أن يكون موجودا وأن يكون قابلا للتعامل به[2] وأن لا يكون مخالفا للنظام العام والآداب العامة، في بحثنا محل العقد هو السفينة سواء كانت بهيكلها ولواحقها أو حقا عينيا و والتي يجب أن تكون موجودة وقت انعقاد الهبة ومعينة[3] ومملوكة للواهب بطريقة قانونية وصحيحة.

- **السبب:** وهي نية التبرع هي السبب الرئيسي لانعقاد العقد، قد يكون من باب الهدية أو الصدقة أو المجاملة

ب) الأركــان الشكليــة لعقد الهبة:

نصت عليه المادة 206 ق أ ج في فقرتها الثانية بقولها «***....ومراعاة أحكام القانون التوثيق في العقارات والإجراءات الخاصة المنقولات، وإذا اختل احد القيود السابقة بطلت الهبة***» حيث اشترط المشرع إتباع إجراءات قيد عقود الهبة وكتابتها في الحالات التي أوجب فيها القانون ذلك سواء كان هذا في العقار أو في بعض المنقولات التي تستلزم انتقال ملكيتها

[1]- الحجر القضائي: هو الإجراء الذي يمنع به المشرع القاصر و المجنون والمعتوه والسفيه من إدارة أمواله نص عليه المشرع الجزائري في المواد 101 الى 108 من قانون الأسرة الجزائري.

[2]-أحمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 14.

[3]- التعيين يكون بكامل ودقيقا يشمل كل الصفات الشكلية و التقنية للسفينة من إسم حمولة قوة المحرك وكل المعلومات الخاصة بها.

ذلك، ويتم هذا بتحرير العقد سواء لدى موظف مؤهل أو ضابط عمومي، وإتباع باقي إجراءات القيد اللازمة.

أما بالنسبة للسفينة فإن القانون البحري الجزائري، نص على أن يكون عقد ملكية السفينة محررا رسميا ومقيدا في سجل تسجيل السفن، وهو ما جاءت به المادة 49 ق ب ج «***أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة 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 مالكين السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة***»، فتخلف أي إجراء من الإجراءات المنصوص عليها في المادة السالفة الذكر ينجر عنه بطلان عقد الهبة بقوة القانون.

5-آثار عقد الهبــة:

ينتج عقد الهبة آثاره بالنسبة للطرفين الواهب والموهوب له تتمثل في التزاماتهما بما يلي

-**بالنسبة للواهب** بمجرد أن يهب المال أو الحق محل الهبة (السفينة أو الحق العيني الوارد عليها)، وإكمال كل الإجراءات التوثيقية لذلك، تخرج السفينة من ذمته المالية ولا تصبح ملكا له، فيلتزم قانونا بتسليمه الشيء الموهوب فورا.

أما فيما يخص حقه في الرجوع عن الهبة التي قام بها فلا يمكن الرجوع عنها إلا في الحالة التي أقرها المشرع الجزائري للوالدين فقط، الذين وهبا لولدهما شيئا معينا مهما كان عمره، واستثنى من ذلك حالات معينة[1]، كما أضاف أن الهبة التي تكون للمنفعة العامة لا يمكن الرجوع عليها فتخرج من الذمة المالية للواهب نهائيا[2].

-**بالنسبة للموهوب له:** بمجرد انعقاد عقد الهبة تدخل العين الموهوبة (السفينة أو أي حق عيني عليها) في ذمته المالية فورا ويجب استلامها و حيازتها هو أو وليه القانوني وهذا

1- المادة 211 ق أج "***للأبوين فقط حق الرجوع في الهبة لولدهما مهما كانت سنه إلا في الحالات الآتية .....***"

2- المادة 212 ق أ ج "***الهبة بقصد المنفعة العامة لا رجوع فيها***"

بمقتضى القانون، وفقا للمادة 206 ق أ ج وما جاءت به القواعد العامة لانتقال المنقول[1]، في المواد 165، 230، 792من القانون المدني الجزائري التي تبين أن انتقال ملكية المنقول تكون بتمام تحرير العقد والإجراءات الملازمة له.

و بهذا تعرضنا إلى مختلف الجوانب الخاصة بعقد الهبة عندما يكون طريقة من الطرق العامة اكتساب ملكية السفينة، ونعرف فيما يلي طريقة أخرى من طرق اكتساب ملكية السفينة وفق ما تنص عليه قواعد القانون العام وهي الوصية.

ثانيا: الوصيـــة.

نص المشرع الجزائري على الوصية كتصرف ناقل للملكية في المواد من 775إلى 777من القانون المدني الجزائري، كما أحالنا بدوره في نص المادة 775إلى قانون الأحوال الشخصية (قانون الأسرة) في تطبيق أحكامها، نتعرض فيما يلي إلى تعريف الوصية ، شروط انعقادها ، خصائصها وأخيرا آثارها.

1-تعريـــف الوصيـــة:

يعرفها مجموع الفقهاء في المالكية أنها هبة شخص لشخص آخر أو لعدة أشخاص بعد موته سواء صرح بلفظ الوصية أولم يصرح، وتعرف الوصية أنها تمليك خاص مضاف إلى ما بعد الموت على سبيل التبرع[2]،وهي أيضا تمليك لما بعد الموت سواء كان عينا أو منفعة.[3]

وقد وضح أحكامها المشرع الجزائري في قانون الأسرة من المواد 184إلى 201، حيث عرفها في المادة 184من قانون الأسرة أنها «***تمليك مضاف إلى ما بعد الموت بطريق التبرع***»، كما نظمها في القانون المدني في المواد 775-776-777في باب طرق اكتساب الملكية ثم أحالها إلى قانون الأسرة في المواد السالفة الذكر.

2-شـــروط انعقـــاد الـوصيـــة.

1-المواد من 683 وما بعدها من القانون المدني الجزائري والتي تعرف المنقول وكيفية انتقال ملكيته.

2- بلحاج العربي ، الوجيز في شرح قانون الأسرة الجزائري، ج 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004 ،ص 230 .

3- بلحاج العربي، المرجع نفسه، ص 229.

نظمها المشرع الجزائري في شروط واجبة في الموصي وشروط واجبة في الموصى له، شروط واجبة في المال الموصى به و أخيرا شروط واجبة في صيغة الوصية

أ) الشروط الواجبة في المـــــوصي:

هو الشخص الذي تنازل عن ملكه أو جزءا منه لشخص آخر، إلا أنه يحتفظ بحق الحيازة والاستعمال إلى غاية وفاته، يشترط فيه أن يكون سليم العقل، بالغا من العمر 19سنة على الأقل وقت تحرير الوصية وهو ما جاءت به المادة 186قانون أسرة الجزائري.

ب)الشروط الواجبة في الموصـــى له:

هو الشخص الذي تنتقل إليه ملكية الشيء الموصى به بعد وفاة الموصى، يشترط فيه أن يكون حيا وقت تحرير الوصية فإن توفي قبل وفاة الموصي تبطل الوصية قانونا وه ما نصت عليه المادة 201 ق أ ج "***تبطل الوصية بموت الموصي له قبل الموصي...***" ، فيما يصح أن تكون الوصية لجنين في بطن أمه، على أن يولد حيا، فادا كانوا توأم تناصفها الاثنان حتى ولو كانا من جنسين مختلفين حسب المادة 187ق أ ج[1]. إضافة إلى أن لا يكون الموصى له هو قاتل الموصي ، حسب نص المادة 188«***لا يستحق الوصية من قتل الموصي عمدا***»، كما يشترط فيه أن لا يكون من الورثة ،إلا إذا أجازوا ذلك وهو ما جاء في المادة 189ق أ ج[2]

ج) الشروط الواجبة في المال الموصى به:

إضافة إلى ما ينص عليه القانون العام من شرط واجبة في محل العقد، وهي أن يكون محل العقد موجودا ومعينا ومشروعا أضاف المشرع الجزائري في قانون الأسرة، أن يكون مملوكا للموصي ويدخل ضمن ذمته المالية ومازال على ذلك إلى غاية وفاته وهو ما جاءت به المادة 190ق أ ج، يعني يجب أن تكون السفينة ملكا له إلى غاية وفاته.

كما تجدر الإشارة إلى أن تصرفات شخص في ماله لأحد ورثته مع الاحتفاظ بحق الاستعمال والانتفاع به، يجعل هذا المال موصى به ويعامل معاملة الوصية.

1- تصح الوصية للحمل بشرط أن يولد حيا وادا ولد توأم يستحقونها بالتساوي ولو اختلف في الجنس.

2-المادة 189 ق أ ج:« ***لا وصية لوارث إلا إذا اجازها الورثة بعد وفاة الموصي***»

ويشترط فيه ألا يتجاوز الثلث من الأموال التي يملكها الموصي، في دراستنا المقصود به هو السفينة التي لا يجب أن تتجاوز قيمتها هدا المقدار وما زاد عن الثلث يتوقف على إجازة الورثة فإذا لم يجيزوه لا تصح في المال الذي يزيد عن هذا المقدار.

فيما يخص نقل ملكية سفينة عن طريق وصية يتوجب بعد تحريرها لدى موثق حسب المادة 191 ق أ ج، إتمام إجراءات قيدها لدى المصالح المختصة فإن الوصية بشأنها لا يحتج بهافي مواجهة الغير إلا إذا استكملت إجراءات القيد المعمول به في القانون البحري، إلا أنها تنتج أثارها بين أطراف الوصية.[1]

د-الشروط الواجبة في صيغة الوصية: وهي العبارة اللفظية الصادرة من الموصي الدالة على إرادته في الإيصاء بشيء لشخص ما، وحسب المادة 191 من ق أ ج " تثبت الوصية بتصريح الموصي أمام الموثق، وفي حالة وجود مانع قاهر تثبت الوصية بحكم ويؤشر به على هامش أصل الملكية.." أي إيجاب من الموصي دون قبول من الموصي له، ويمكن أن يكون بالإشارة أو الكتابة في حالة عجز الموصي عن التصريح.

3-خصائص الوصية:

أن للوصية خصائص تميزها عن باقي التصرفات التبرعية وهي كالتالي:

الوصية تصرف تبرع: شأنه في ذلك شأن الهبة، أي أن الموصي يتنازل عن ملكه أو جزء منه لشخص آخر، دون أن يقدم هدا الأخير مقابلا عن دلك وهو ما ذكر صراحة في المادة 184من قانون الأسرة "...**بطريق التبرع** "، إلا أن الموصى قد يشترط على الموصى إليه شرطا فان هدا الأخير لا يستحق ما في الوصية إلا بعد تنفيذ الشرط.[2]

الوصية تصرف ناقل للملكية: فبمجرد وفاة الموصي، وكانت الوصية محررة وفق الشروط المنصوص عليها فيما سبق يتنقل ملكية الشيء الموصى به مباشرة إلى الموصى إليه.

1- بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 323.

2- يجب أن يكون الشرط صحيحا غير مخالف للقانون وإلا بطل الشرط وصحة الوصية حسب المادة 199ق أ ج.

تصرف بإرادة منفرة: فهو تصرف بإرادة الموصي فقط، ولا يلزم فيه قبول الموصي له الذي يكون في بعض الأحيان لا يعلم بمحتواها عكس ما تستوجبه باقي العقود من إيجاب وقبول من شخصين على قيد الحياة يمثلا طرفا العقد.

4-آثـــار الوصيـــة:

تنتج الوصية آثارها بانتقال ملكية الشيء الموصى به إلى الذمة المالية للموصى له بعد وفاة الموصي مصرا على وصيته، إلا أن هذا التمليك معلق على شرط واقف وهو ألا يتراجع الموصي عن وصيته وهو ما أجازته المادة 192[1] ق أ ج، وعلى شرط آخر وهو ألا يردّها الموصي له بعد وفاة الموصي، وهوما يميز الوصية عن باقي التصرفات التبرعية الناقلة للملكية.

إلا أنه تجدر الإشارة أنه لا تستحق الوصية إلا بعد سداد ديون الموصي فاذا استغرق الدين كل التركة لا يكون للموصى له الحق في تلك الوصية حسب المادة 184 ق أ ج.

الفرع الثاني: اكتساب ملكية السفينة عن طريق الميراث.

عرف الإنسان الميراث كوسيلة لاكتساب الملكية مند القدم وهو أيلولة الحق إثر وفاة صاحبه إلى الوريث بقوة القانون وهي أيضا تقسيم تركة المتوفي بما يقتضيه القانون. فالوارث يقوم مقام مورثه ويخلفه في تركته أي جميع حقوقه المالية[2].

باعتبار أن التركة هي ما يتركه الإنسان من أموال ومنافع وحقوق، نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة774 قانون مدني التي أحالتنا بدورها إلى قانون الأسرة في أحكامه من تعيين الورثة، تحديد نصيبهم في الميراث، كيفية انتقال الملكية عن طريق الميراث، وهذا في نصوص المواد من 126إلى المادة 201ق أج، نتعرف أولا على أسباب الميراث، شروط استحقاق الميراث وموانعه وآثاره وأخيرا نتعرض إلى السفينة كموضوع للتركة.

---

[1] المادة 192 ق أ ج ***يجوز الرجوع في الوصية صراحة أو ضمنا***

[2]– على هادي العبيدي، الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية، الحقوق العينية الأصلية، الحقوق العينية التبعية حق الملكية* الحقوق المتفرعة عن حق الملكية دراسة موازنة، الطبعة التاسعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012، ص 150.

أولا: أسباب الميراث.

ذكرتها المادة 126 «*أسباب الميراث: القرابة والزوجية*» *والمادة*128«***يشترط لاستحقاق الميراث.... مع ثبوت سبب الإرث...***»

-**القرابـــة** هي الصلة التي تربط بين شخصين أو أكثر بمقتضاها يمنح قانون الأسرة الحق في الإرث، فكل قريب للشخص المتوفي سواء كانت قرابة دم (بنوعيها قرابة مباشرة أو قرابة حواشي) أو قرابة مصاهرة أي الناتجة عن الزواج، يحق له الإرث طبقا لقانون الأسرة.

-**الزوجيـــة** وهي أن تثبت علاقة الزوجية بعقد قانوني موثق كما هو منصوص عليه في القانون الجزائري فإذا تبث بطلان الزواج، لا يوجد توارث بينهما[1]. كما تجدر الإشارة إلى أن الميراث يجب لأحد الزوجين بوفاة الطرف الآخر ولو قبل البناء[2]، أو كان هناك طلاق لم تتخذ بشأنه الإجراءات القانونية ولم يصدر الحكم به وهو ما نصت عليه المادة 132 ق أ ج «**إذا توفي أحد الزوجين قبل صدور الحكم بالطلاق أو كانت الوفاة في عدة الطلاق إستحق الحي منهما الإرث**».

ثانيا: شـروط استحقـاق الميـراث.

يستحق الميراث وفق الشروط المنصوص عليها في قانون الأسرة الجزائري في المواد من 127إلى134والتي تتمثل أساسا في موت المورث وحياة الوريث نوضحها فيما يلي:

مـوت المـــورث: وهو الشرط الأساسي لاستحقاق الميراث، وهو ما جاءت به المادة 127ق أ ج «***يستحق الإرث بموت المورث حقيقة أو باعتباره ميتا بحكم القاضي***»، أي موت الشخص الذي تقتسم أمواله بعد مماته، ويكون موته إما موتا حقيقيا بتوقف القلب والدورة الدموية عن العمل والرئتين و أخيرا موت الدماغ والتوقف التام عن العمل[3]،أو الموت حكما

---

[1]- المادة 131ق أ ج «إذا ***ثبت بطلان النكاح فلا توارث بين الزوجين***».

[2]-المادة 130 ق أ ج «***يوجب النكاح التوارث بين الزوجين ولو لم يقع بناء***».

3- توقف الدماغ عن العمل الدماغ هو المعيار الأساسي المعتمد للموت الحقيقي للإنسان.

وذلك بعد غياب الشخص وانقطاع أخباره لمدة أربعة سنوات والبحث عنه بكل الوسائل الممكنة، فإذا تم ذلك حكم القاضي بموته حكما[1].

حياة الوراث وقت موت مورثهم: وهوما جاءت به المادة 128ق أ ج "***يشترط لاستحقاق الإرث أن يكون الوارث حيا أو حملا وقت افتتاح التركة***» فيجب أن يكون الوارث على قيد الحياة وقت توزيع الميراث، إلا أنه في حالة إن كان الوارث مفقودا ولم يحكم القاضي بموته، يعتبر حيا أي أن حقه في الميراث قائما [2]، كما يرث الحمل أو الجنين في بطن أمه بشرط أن يولد حيا وهو مات أكدته المادة 134 "***لا يرث الحمل إلا إذا ولد حيا***".

ثالثا: موانـــع الميراث.

موانع الإرث هي أربعة جاء ذكرها صراحة في نص المادة 135ق أ ج وهي التالية

القتل العمد للمورث من قبل وريثه سواء كان هو وحده القاتل أو شريك في جريمة القتل، فيما يرث الوريث الذي قتل مورثه خطأ مع استبعاد مبلغ الدية من حقه بالتركة.

الوريث الذي شهد شهادة زور ضد مورثه، وأدت شهادته إلى إعدامه(مورثه) وتنفيذ الحكم عليه

الوريث العارف بجريمة القتل أو التدبير لها ولم يبدي أي إجراء لمنع ذلك ولم يبلغ السلطات المعنية، وأخيرا يمنع من الميراث المرتد واللعان، ففي هاته الحالة لا يرث هذا الشخص قانونا.

رابعا: آثـــار الميراث.

وهي انتقال ملكية ما كان من نصيب الوريث من أموال أو حقوق الى ذمته المالية بتاريخ الوفاة وهذا بعد أن نحذف مصارف الذفن والجنازة وبعد وصية أوصى بها صاحب التركة أو دين يكون مدينا به في حياته.

خامسا: السفينة كموضوع للميراث.

1- المادة 111 قانون أسرة:« ***على القاضي عندما يحكم بالفقد أن يحصر أموال المفقود وان يعين في حكمه مقدما من الأقارب أو غيرهم لتسيير أموال المفقود ويتسلم ما استحقه من ميراث او تبرع..*** »

2- انظر المادة 133من ق أ ج.

بعد اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لتقسيم الميراث وفي الحالة التي تكون فيها السفينة جزء من التركة، ويتفق الورثة على الاحتفاظ بها واستغلالها وإدارتها جماعة دون بيعها، نكون هنا بصدد ملكية سفينة على الشيوع أي اشتراك جميع الورثة في ملكية هاته السفينة حيث تسجل باسمهم كلهم إدارة السفينة المملوكة على الشيوع يكون من حق كل الشركاء فهناك من الشركاء الدين يتفقون على كيفية إدارتها، وفي حالة عدم الاتفاق نرجع إلى قواعد القانون العام[1]،حيث نصت المادة 715 ***ق م ج « أن إدارة المال الشائع هو من حق الشركاء مجتمعين...***»، إلا في حالة أن اتفقوا على خلاف ذلك ، كأن يعينوا من يقوم إدارة هاته السفينة ، فيكون في هاته الحالة وكيلا عنهم[2] وهذا لامتلاكه الخبرة والمعرفة لإدارة السفينة.

وبهذا نكون قد عرفنا الطرق العادية التي تكتسب بها ملكية السفينة كمال منقول وفق قواعد القانون العام، والتي وضحها كل من قانون الأسرة والقانون المدني.

المبحث الثاني: الحقوق المتفرعة عن حق الملكية الواردة على السفينة.

كما سبق وأن رأينا فإن حق الملكية هو أهم حق عيني أصلي يرد على السفينة كأداة للملاحة البحرية، فيمنح لصاحبه سلطة التصرف في السفينة، إلى جانب سلطتي الاستعمال والاستغلال ليمثلا معا حق الانتفاع كحق متفرع عن حق الملكية، لكنها لا ترد على السفينة لذلك اقتصرت دراستنا على حق الانتفاع كحق عيني أصلي يرد على السفينة في شكل عقد إيجار.

يعرف حق الانتفاع أنه حق عيني أصلي مرتبط بشخص المنتفع يخوله سلطتي استعمال واستغلال الشيء المملوك للغير دون سلطة التصرف التي تبقى في يد مالك الرقبة، كما يطلق عليه حق المنفعة، فيترتب عن تقرير حق الانتفاع تقسيم حق الملكية بين مالك الشيء الذي له حق التصرف، وبين مالك الانتفاع الذي يملك حق المنفعة وحده لمدة محددة وفقا لما يسمح به الاتفاق.[3]

---

[1]– نظمها المشرع الجزائري في المواد 715 لى 718 من لقانون المدني الجزائري.

[2]– محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 142.

[3]–بلحاج العربي، المرجع السابق، ص447 .

ويتفرع عن حق الانتفاع بدوره حق الاستعمال، فيمكن لمالك السفينة استعمالها في ما أعدت له كسفن النزهة والصيد البحري لغرض الترفيه، وحق الاستغلال للاستفادة منها في التجارة البحرية كأداة مهمة للنقل البحري للمسافرين والبضائع، الذي يتجسد في عقد إيجار السفينة بأنواعه كطريقة لاكتساب حق الانتفاع على السفينة، ويسمى المنتفع في هذه الحالة المستأجر المجهز، يرتب هذا العقد آثار على كلا الطرفين المؤجر والمستأجر كما يوقع التزامات على كل منهما، كما يعتبر حق الانتفاع حقا مؤقتا ينقضي إما بموت المنتفع أو بانتهاء مدة عقد الايجار.

المطلب الأول: طريقة اكتساب حق الانتفاع على السفينة.

بالرجوع للمادة 844 ق م ج، يكتسب حق الانتفاع إما بالوصية، أو بالشفعة، أو بالتقادم، أو بمقتضى القانون، أو بالتعاقد عن طريق عقد الإيجار[1]، الذي يعد أهم طريق لاكتساب حق الانتفاع على السفينة، وقد نظم أحكامه المشرع الجزائري في القانون البحري في بابه الثاني بعنوان استئجار السفن، مبينا صور استئجار السفينة، والآثار التي يرتبها عقد الايجار على المؤجر والمستأجر والتزامات كل منهما، كما سنتطرق إلى أسباب أو طرق انقضاء حق الانتفاع الوارد على السفينة.

الفرع الأول: مفهوم عقد ايجار السفينة.

إن عدم الاكتفاء الكمي و النوعي للأسطول البحري الجزائري، يجعل من إيجار السفن قطاعا مهما بالنسبة للنشاط الاقتصادي الجزائري، بل ويمثل عاملا أساسيا في التبادل التجاري الدولي، باعتبار الجزائر بلد يعتمد على استيراد المنتوجات الجاهزة وشبه الجاهزة.[2]

بما أن السفينة هي أداة الملاحة البحرية في التجارة الدولية، و نظرا لقيمتها المالية الباهظة، قد يتعذر اقتناؤها بالنسبة لبعض التجار حول العالم، فيلجأ هؤلاء الى استئجارها في إطار عقد ايجار السفينة أو ما يسمى بالفرنسية affrètement du navire، إما مجهزة، أو غير مجهزة.

---

[1]–علي هادي العبيدي، المرجع السابق، ص 198.

[2]–**BOUKHATMI Fatima,** "L'affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique", Revue dedroit des transport et des activités portuaires, Vol 3, N° 3, l'université d'Oran. 2016, p 180.

أولا: تعريف عقد إيجار السفينة.

المقصود بإيجار السفن هو تأجيرها للغير لغرض استغلالها في التجارة البحرية لحسابه، وقد انتشر هذا النوع في العصر الحديث على خلاف ما كان سائدا حيث كان مالك السفينة هو من يقوم باستغلالها للتجارة، فلم يكن هذا النوع من الاستغلال يثير اشكالا، على عكس النوع الأول[1]. من أجل الوقوف على التعريف الدقيق لعقد ايجار السفينة لابد من التطرق إلى التعريفين الفقهي والقانوني.

1-التعريف الفقهي:

على الرغم من تجارية عقد ايجار السفينة، يعد سند الايجار السند الذي يثبت استئجار السفينة، وعمليا يفرغ ايجار السفينة في نماذج تعدها مجتمع التجارة البحرية للمجهزين، حيث تتضمن شروط مفصلة وتسمى بالإنجليزية charter أو مشارطة الإيجار[2]، وهي ورقة يتم تحريرها لغرض اثبات عقد النقل بين المتعاقدين لبعض السفينة أو كلها، وليس لها شكل محدد، يبين فيها طبيعة العمل.[3]

في العادة يتم تأجير السفينة من مالكها إلى الشاحن، أو المجهز، أو صاحب البضاعة لغرض استغلالها في النقل البحري، يتم هذا بمقابل مالي أو أجرة، يتفق عليها الطرفان، ضمن عقد إيجار السفينة او مشارطة الإيجار، ومحل العقد هي السفينة، فيتم تأجيرها لمدة معينة وتسمى(charter party time)، أو لرحلة واحدة أو عدة رحلات وتسمى(chart party voyage)، أو غير مجهزة (bareboat charter party).

ويمكن تعريف عقد إيجار السفينة أنه عقد بين مالك السفينة أو المجهز(المؤجر)، والشاحن صاحب البضاعة (المستأجر)، يتم بموجبه وضع السفينة كلها او جزء منها تحت تصرف المستأجر، سواء لمدة محددة، لرحلة أو عدة رحلات، أو غير مجهزة.[4]

---

[1]- محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، دار البيضاء، الجزائر، 2014، ص 125.

[2]-محمود محمد عبابنه، أحكام عقد النقل(القل البحري، النقل الجوي، النقل البري)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.، ص 57.

[3]- علي البارودي، المرجع السابق، ص 141.

[4]- محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 58.

حيث يتبين لنا من خلال هذا التعريف، الفرق بينه وبين عقد النقل البحري، فعقد إيجار السفينة ينصب على السفينة بذاتها، فيلتزم المؤجر بوضعها تحت تصرف المستأجر لاستغلالها، بينما ينصب عقد النقل البحري على البضائع، لغرض نقلها من مكان إلى آخر دون تعيين السفينة التي تتم بها الرحلة.[1]

2-التعريف القانوني:

عرفه المشرع في نص المادة 640 من القانون البحري الجزائري: « ***يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر. ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.***»

يخضع عقد استئجار السفينة لحرية المتعاقدين، وفق الشروط التي تناسبهم.

ثانيا: خصائص عقد إيجار السفينة.

يتميز عقد استئجار السفينة بمجموعة من الخصائص ككل العقود التجارية، نذكرها باختصار:

1- **عقد رضائي**، لا يستلزم أية شكلية، ينعقد بمجرد تطابق إرادتي المؤجر والمستأجر، والكتابة للإثبات فقط،[2] كما أنه يبرم بمجرد التعبير عن الإرادة بالفم، والذي يمكن ان ينصب على عدة أنواع من السفن، سفن نقل الأشخاص، البضائع، الإنقاذ، كما الحرية في التعاقد ليس لها حدود، إلا تلك التي يضعها الأطراف.[3]

2-**عقد زمني**، الوقت عنصر جوهري فيه، باعتباره هو الذي يحدد المنفعة المتعاقد عليها.[4]

3-**عقد معاوضة**، ملزم لجانبين، يلتزم كل من المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة والمستأجر بدفع مقابل مالي.[1]

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 260.

[2]-مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 260.

[3]- آكلي ليندة، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية،22-09-2021، ص 27.

[4]-محمود شحماط، المرجع السابق، ص 126.

4-عقد تجاري بالنسبة للمؤجر، حسب نص المادة 3 فقرة 5 من القانون التجاري الجزائري: «***يعد عملا تجاريا بحسب شكله – كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية***»، اما بالنسبة للمستأجر فهو مدني إلا إذا كان الغرض منه الاستغلال التجاري.

ثالثا: شروط عقد استئجار السفينة.

حسب نص المادة 641، تحدد شروط عقد الاستئجار بين الأطراف بكل حرية فيما بينهما، لكن لا يمكن للمتعاقدين أن يضعوا شروطا تخالف المبادئ العامة للقانون البحري.

أما في حالة عدم الاشتراط في عقد الإيجار فإنه يخضع لأحكام هذا الباب.[2]

نذكر من بين هذه الشروط ما يلي:

1-نصت المادة 642 ق ب ج، على أنه يجب اثبات عقد الإيجار بالكتابة، ويجب ان يتضمن التزامات أطرافه، كما أن قاعدة الاثبات بالكتابة لا تطبق على السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10طن، كسفن النزهة مثلا.[3]

2-نصت المادة 643 ق ب ج، على البيانات الواجب توافرها في العقد، وهي كالآتي:

- العناصر الفردية للسفينة (الاسم، الموطن، الدرجة، الحمولة، الجنسية...الخ)
- اسم وعنوان المؤجر والمستأجر
- النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة
- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها.[4]

الفرع الثاني: أنواع ايجار السفينة.

يكون عقد إيجار السفينة في صورتين، الأولى عقد استئجار سفينة مجهزة، والذي ينقسم بدوره لصورتين، عقد استئجار سفينة على أساس الرحلة، أو لمدة معينة، وأما الثانية عقد استئجار سفينة غير مجهزة.

أولا: استئجار السفينة على أساس الرحلة:(affrètement au voyage)

---

[1]-محمود شحماط، المرجع السابق، ص 126.

[2]-انظر المادة 641 ق ب ج.

[3]-انظر المادة 642 ق ب ج.

[4]-انظر المادة 643 ق ب ج.

عرفه القانون البحري في نص المادة 650 على أنه:« ***يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة.***»[1]

وقد نصت المادة 651 ق ب ج، أن المؤجر في هذا النوع من عقد إيجار السفينة، يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري معا.[2]

ويكون أساس تحديد التزامات كل من المؤجر والمستأجر مرتبطا بسلطتي التسيير الملاحي والإداري، التي تكون في هذا النوع في يد المؤجر، ويترتب عن ذلك أيضا أن عامل الزمن يكون لصالح المستأجر، لأن محور عقد الإيجار سيكون عدد الرحلات بغض النظر عن المدة التي ستستغرقها الرحلة، فتبقى الأجرة ثابتة.[3]

كما يلتزم المؤجر في هذا النوع، بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، كلها أو جزء منها لاستقبال بضائع مملوكة للمستأجر، ويصدر سند شحن لتلك البضائع، يقوم بتفريغها عند نهاية الرحلة، هذا ما يجعل المؤجر أمام التزامات منها ما يتعلق بالرحلة، ومنها ما يتعلق بالبضائع، ومنها ما يتعلق بالسفينة.[4]

ثانيا: استئجار السفينة لمدة معينة(affrètement à temps).

الإيجار لمدة زمنية محددة يلتزم من خلاله المؤجر بوضع سفينة معينة مجهزة تحت تصرف المستأجر.

إن عقد ايجار السفينة لمدة معينة، وعقد إيجار السفينة غير مجهزة، كلاهما يرد على السفينة بأكملها، ويكون الوقت عنصر جوهري فيهما، ويختلفان في كون النوع الأول يقوم فيه المؤجر بتجهيز السفينة، بينما في النوع الثاني من الإيجار يقوم المستأجر بتجهيز السفينة

[1]–انظر ق ب ج.

[2]–انظر ق ب ج.

[3]–عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التسريع البحري الجزائري، مذكرة ماجيستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، كلية الحقوق،2011–2012، ص 63.

[4]–مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص 228.

بالطاقم وتسليحها، لهذا فإن إيجار السفينة لمدة معينة يعد إيجار أشياء وخدمات، وليس إيجار أشياء فقط.[1]

أما المشرع الجزائري فقد نظم أحكام هذا النوع من الإيجار في الفصل الثالث من الباب الثاني، تحت عنوان استئجار السفينة لمدة معينة، وعرفه من خلال نص المادة 695 على أنه: «***يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة.***»[2]

حدد المشرع من خلال نص المادتين 700 و701، المسؤول عن كل من التسيير الملاحي والإداري للسفينة، فيحتفظ المؤجر بسلطة التسيير الملاحي للسفينة، وبالتالي يكون كل من الربان والطاقم البحري خاضعين لأوامر المؤجر ويتلقون كافة التعليمات منه فيما يخص إدارة الشق الملاحي، في حين يرجع التسيير التجاري للمستأجر، ويكون الربان وأعضاء الطاقم البحري ملزمون بالتقيد بأوامره فيما يخص هذا الجانب.[3]

ثالثا: إيجار السفينة بهيكلها: (affrètement coque nue)

تعتبر الصورة الثانية لإيجار السفينة وهي إيجارها غير مجهزة أو عارية، وفي هذا النوع يقوم المؤجر بتأجير سفينة صالحة للملاحة البحرية لكنها غير مجهزة بالمؤن والوقود والطاقم.[4]

وبالرجوع لنص المادة 724 فقد عرف المشرع الجزائري في القانون البحري هذا النوع من الإيجار كما يلي:« ***يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار.***»

---

[1]–مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 264.

[2]–انظر المادة 695 ق ب ج.

[3]–انظر القانون البحري الجزائري.

[4]–محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص61.

يتميز هذا النوع من الإيجار في أن المؤجر يضح تحت إمرة المستأجر سفينة صالحة لتأدية الملاحة المخصصة لها بصفة جيدة، وذلك مقابل أجرة يتفق عليها الطرفان في المشارطة.[1]

أما بالنسبة لسلطتي التسيير الملاحي والإداري، فإنه وحسب المادة 730تنتقل للمستأجر، وي كون مسؤولا عن جميع الأعمال التي يقوم بها الربان مع الغير لخدمة السفينة في الشقين الملاحي والتجاري.[2]

وفي هذا الشأن، فإنه إن كانت السفينة مملوكة على الشيوع، فإن حق إدارتها يرجع للأغلبية المالكة للشيوع، ويندرج الإيجار ضمن الإدارة، كما لا يحق للمدير المعين لإدارة هذا الشيوع استئجار السفينة لمدة تزيد عن السنة دون الحصول على موافقة الأغلبية، أي مالكي ثلاثة أرباع الحصص على الاقل.[3]

إن ما نستخلصه من المواد المنظمة لأحكام عقد إيجار السفن أنها جاءت تتحدث عن إيجار السفينة، أي إيجار السفينة كشيء، لا كخدمة أو عمل، ويتجلى ذلك في صور الإيجار إذ أن المستأجر يستغل السفينة كلية كما يتمتع المستأجر العادي بالعين المؤجرة، غير أن في إيجار السفينة بالمدة وبهيكلها، يمزج بين إيجار الشيء والعمل لأنه يضع تحت تصرفه الطاقم والسفينة والإدارة الملاحية والتجارية.[4]

المطلب الثاني: آثار عقد استئجار السفينة على الأطراف.

كما سبق أن ذكرنا فإن عقد إيجار السفينة، ينصب على السفينة والخدمة حسب اختلاف صورة أو نوع العقد، بالرحلة أو المدة المحددة أو بالهيكل، وهذا يرتبط ارتباطا وثيقا بسلطتي التسيير الملاحي والإداري في أي يد تكون حسب كل نوع، ففي إيجار السفينة بالرحلة تكون كلا السلطتين من تسيير إداري وملاحي في يد المؤجر، أما في الإيجار بالمدة المحددة يكون

---

[1]– محمود شحماط، المرجع السابق، ص 132.

[2]–المادة 730 ق ب ج « **يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة. وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير.**»

[3]–محمود شحماط، المرجع سابق، ص 127.

[4]–محمود شحماط، المرجع نفسه، ص 133.

التسيير الملاحي في يد المؤجر بينما ينتقل التسيير التجاري إلى المستأجر، في حين ينتقل كل من التسيير الملاحي والتجاري في إيجار السفينة بهيكلها إلى المستأجر.

ومن هذا المنطلق تتحدد التزامات كل من المؤجر والمستأجر حسب كل نوع، ويرتب كل نوع على حدة آثارا بالنسبة لطرفيه (المؤجر والمستأجر).

تطرقنا في هذا المطلب إلى التزامات المؤجر في فرع أول، والتزامات المستأجر في فرع ثاني.

الفرع الأول: آثار عقد الإيجار على أساس الرحلة.

تختلف التزامات المؤجر والآثار التي ينتجها العقد بالنسبة له حسب نوع إيجار السفينة، وفي هذا النوع يحتفظ المؤجر بسلطتي التسيير الملاحي والتجاري للسفينة، فينتج ذلك التزامات لكلا الطرفين منها ما يتعلق بالبضاعة وأخرى بالسفينة، ومنها ما يتعلق بالرحلة.

أولا: التزامات المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة:

منها ما يتعلق بالسفينة، وما يتعلق بالبضاعة، وما يتعلق بالرحلة.

1-المتعلقة بالسفينة:

يلتزم المؤجر بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرف المستأجر، وكذا المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية بشكل يجعلها قادرة على اتمام الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في العقد، من خلال تزويدها بكافة التسليح والتجهيز بشكل يتناسب مع الغرض الذي أعدت لأجله.[1]

هذا ما ذهب اليه المشرع الجزائري في نص المادة 652 من القانون البحري الجزائري:

«يلتزم المؤجر بما يلي:

أ-المحافظة على السفينة خلال الرحلة لتكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة ومزودة بشكل مناسب بالتسليح والتجهيز والمؤونة وكذلك بالوثائق المطلوبة وبصورة عامة صالحة للقيام بالعمليات المذكورة في عقد إيجار السفينة على الوجه الكامل،

ب-القيام بجميع المساعي لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد إيجار السفينة.»

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 269.

على المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة في العقد بأوصافها، كما يجوز أن يعين المؤجر سفينة أخرى مطابقة للأوصاف الواردة في العقد في حالة تعدد السفن.

ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، توافرها لشروط الصلابة والمتانة والسلامة ما يجعلها قادرة على مواجهة مخاطر البحر، والصعوبات التي يمكن أن تواجهها أثناء الرحلة البحرية، كما يدخل في صلاحية السفينة للملاحة تزويدها بالتسليح والتجهيز لقيامها بالرحلة البحرية على أكمل وجه دون عقبات، كالرافعات والآلات، الخرائط، الطاقم البحري، المؤونة، العنابر وآلات التبريد والتسخين وغيرها من الأجهزة الضرورية لحفظ البضاعة.[1]

كما أن السفينة يجب أن تحوز جميع الوثائق والأوراق الإدارية الضرورية للقيام بالرحلة البحرية على أكمل وجه، خاصة ما يتعلق منها بالنظافة (certificat sanitaire) والتي تفرضها المعاهدات الدولية.[2]

– نصت المادة 654 ق ب ج على:« ***يجب على المؤجر أن يقدم السفينة المحددة في التاريخ والمكان المعينين وان يجعلها مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن والتفريغ وكذلك في آجال الشحن والتفريغ.»***[3]

يجب احترام آجال تقديم السفينة للمستأجر في الوقت والزمان المحددين بالعقد، مهيأة للشحن والتفريغ، غير أنه إذا لم يحدد مكان التحميل من طرف المستأجر كما نصت المادة 655، فإن المؤجر ملزم بتقديم السفينة في المكان الذي تحدده سلطات الميناء حسب المادة 657.[4]

–يجب على المؤجر اعلام المستأجر كتابيا بوصول السفينة لميناء التحميل وأنها جاهزة لذلك، وفق الشروط المحددة في العقد، فإن لم تذكر يتم تحديدها حسب العرف الجاري في الميناء.[5]

« **Désignation définitive d'un port : à la charte partie, l'affréteur n'aura pas la possibilité de changer cette désignation sans**

---

[1]–مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 269.

[2]–عباس خالد، المرجع السابق، ص 68.

[3]–انظر ق ب ج.

[4]– انظر المادة.

[5]–المادة 659 ق ب ج.

l'accord du fréteur. A défaut d'accord. L'affréteur risque d'être en rupture de contrat (*breach of contract*)

Si le changement intervient lorsque le navire est en voyage d'approche, le fréteur réclamera probablement en contrepartie de son accord, le règlement de frais de déviation (p.ex. des *running costs*), voire un nouveau taux de fret.»[1]

2-المتعلقة بالرحلة:

-بداية ونهاية الرحلة يكون محددا في عقد الإيجار، لذلك يجب على الربان حال انتهاء السفينة من الشحن أن يتوجه مباشرة وبدون انحراف عن الطريق إلى ميناء التفريغ، دون أن يسلك طريقا آخر من شأنه ان يؤدي إلى هلاك البضاعة، ماعدا في الحالة التي يكون لديه مبرر قوي لهذا الانحراف بسبب قوة قاهرة كسوء الاحوال الجوية، أو وجود سفينة اخرى بحاجة إلى المساعدة لدفع خطر محتوم.[2]

هذا ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 674:***«يجب على المؤجر أن يقوم بالرحلة على وجه السرعة على الطريق المبين في عقد إيجار السفينة، وفي حالة عدم وجوده بالطريق المعتاد.***

ولا يعد مخالفة لعقد إيجار السفينة كل تغيير للطريق لأي سبب معقول يستهدف إنقاذ الأشخاص والأشياء الثمينة بالبحر.»

-نصت الفقرة الثانية من المادة 660 أنه تحدد نقطة الانطلاق، وحساب مواعيد الشحن في العقد، وفي حالة عدم وجودها، فوفقا للعرف الجاري في ميناء التحميل.[3]

3-المتعلقة بالبضاعة:

-حسب نص المادة 653، يعد المؤجر مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضائع التي تشحن على ظهر السفينة وفقا لعقد الإيجار.

---

[1]-**Jean Louis DUCHARNE**, la notion de" navire arrivé" : la mise à disposition du navire à l'affréteur dans l'affrètement maritime au voyage, Droit, Université panthéon-sorbonne, paris l, 2022, P 25.

[2]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 282.

[3]-انظر المادة 660 ق ب ج.

-عند شحن البضاعة على ظهر السفينة يلتزم المؤجر أو الربان برص البضاعة وتستيفها وهو توزيعها في عنابر السفينة، باعتبار ذلك من اختصاص الربان الفني، ولما له من علاقة بتوازن السفينة، فالربان هو من يشرف عليه مباشرة[1]. المادة 673

_**المحافظة على الحمولة**، وذلك حسب نوع البضاعة واستعمالاتها أثناء الرحلة، هذا ما نص عليه المشرع من خلال المادة 675.[2]

-يجوز للمؤجر أن يقوم بإنزال البضائع، ووضعها في مكان آمن، وذلك إن لم يحضر المستأجر أو ممثله لأي سبب كان، كما يجب عليه إعلام المستأجر بذلك وفقا لنص المادة 682 ق ب ج.

ثانيا: التزامات المستأجر في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة:

-**إن الالتزام الرئيسي للمستأجر هو التزامه بدفع أجرة الإيجار**، وثمن الإيجار يختلف عن المقابل الذي يدفعه المستأجر في عقد إيجار الأشياء في القانون المدني لما لهذا الأخير من خصوصية، جعلت المشرع الجزائري ينص أحكام خاصة لعقد إيجار السفن في القانون الخاص، وتخضع الاجرة لاتفاق الأطراف.[3]

نظمت الأجرة المواد 686، 687، 688، ق ب ج، فالأجرة تخضع لاتفاق الأطراف، وفي حالة غيابه في العقد فوفقا للأحكام المطبقة على عمليات الإيجار في ميناء التحميل، في حالة وجود لبس حول أو شك في احتساب أجرة الحمولة على أساس الوزن أو العدد، فإن الحمولة المفرغة فقط التي تحتسب وليس المحمولة.

_**الالتزام بشحن وتفريغ البضاعة**، وفقا لنص المادة 673 ق ب ج يلتزم المستأجر بشحن البضاعة وتفريغها، إلا في حالة الاتفاق على غير ذلك، وبالرغم من أن المشرع اكتفى بذكر التحميل دون التفريغ في المادة السابقة، إلا أنه نص عليه في المادة 679[4].

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 271.

[2]-انظر المادة 675 ق ب ج.

[3]-عباس خالد، المرجع السابق، ص81.

[4]-انظر القانون البحري الجزائري.

وتجدر بنا الإشارة إلى أن المستأجر لا يتولى عملية الشحن والتفريغ بنفسه، وإنما يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ، وهي المؤسسة المينائية التي تعتبر اختصاصها الأصيل، وذلك لما تتطلبه العملية من آلات وخبرة حسب نوع البضاعة نظرا لخطورتها.

وفقا لنص المادتين 659، 660، فإنه يجب على المؤجر إعلام المستأجر بوصول السفينة إلى مكان التحميل كتابيا، ويتم الإعلام وفقا للشروط والوقت المتفق عليه في العقد، وفي حالة إغفال ذكره في العقد، فوفقا للعرف الجاري في الميناء، ويبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ بعد التبليغ.

تتضمن مشارطة إيجار السفينة على اساس الرحلة، بنود مفصلة لشروط الشحن والتفريغ، والسبب الرئيسي لتبيان هذه الشروط؛ أنه كلما كانت مدة توقف السفينة في الميناء أقصر، كلما خفت التكاليف المينائية، وبالتالي تكون الرحلة أسرع، ما يسمح للمؤجر باحترام مخططه في استغلال السفينة.[1]

الفرع الثاني: آثار عقد استئجار السفينة لمدة معينة.

يترتب عن هذا النوع من الإيجار احتفاظ المؤجر بسلطة التسيير الملاحي، ويحتفظ المستأجر بسلطة التسيير التجاري للسفينة، مما يرتب مجموعة من الالتزامات على عاتق الطرفين.

كما تجدر الإشارة أن هناك مشارطات زمنية نموذجية، تعرف باسم بالتايم (baltime)، تعود لسنة 1939 وضعها المؤتمر الملاحي المسمى: Baltic and International Maritime Conférence.[2]

أولا- التزامات المؤجر في عقد الإيجار لمدة معينة:

يقع على عاتق المؤجر مجموعة من الالتزامات منها ما يتعلق بالبضاعة، ومنها ما يتعلق بالرحلة، ومنها ما يتعلق بالسفينة.

---

[1]-**BOUKHATMI Fatima, ibid, p 185.**

[2]-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 265.

نصت المادة 700 على: ***«يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة، وعلى هذا الشكل يبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر ويتعين عليهم التقيد بتعليماته.»*** [1]

-يلتزم المؤجر بان يضع سفينة صالحة للملاحة ومجهزة لتسهيل القيام بالعمليات المتفق عليها في العقد، وذلك طوال مدة العقد، في الزمان والمكان المتفق عليهما بين الأطراف، ونجد هذا الالتزام أيضا في عقد إيجار السفينة غير المجهزة، بالإضافة إلى تزويد السفينة بالطاقم البحري في عقد الإيجار بالمدة.[2]

هذا ما نصت عليه المادتين 696 و697 ق ب ج، حيث يلتزم المؤجر بوضع سفينة صالحة للملاحة لمدة محددة، تحت تصرف المستأجر، مرفقة بالوثائق اللازمة، كما يقوم بالتأمين عليها، ودفع رواتب الطاقم، وتزويدها بالمؤونة وكل الخدمات اللازمة.

كما يخضع الربان والطاقم البحري لأوامر وتعليمات المؤجر أثناء مدة الإيجار، باعتباره من قبيل التسيير الملاحي للسفينة.

-نص المشرع الجزائري من خلال المادتين 698، 699 على أن المؤجر يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق البضاعة المشحونة على ظهر السفينة، بسبب تقصيره في أداء واجباته، ولا يعد مسؤولا عن الأخطاء الملاحية الشخصية للربان أو مندوبيه، وكذا يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أثناء الاستغلال التجاري لها دون التلف الناتج عن الاستغلال العادي.

-لا يلتزم المؤجر بالقيام برحلة إذا رأى أن مدتها ستزيد عن مدة عقد الإيجار، حسب المادة 713.[3]

-يمكن للمؤجر أن يرفض القيام برحلة يتوقع أنها خطيرة، أو تشكل خطرا على الطاقم، حسب المادة 714.

-كما يمكن للمؤجر أن يرفض شحن مواد قابلة للاشتعال، أو بضائع خطرة، أو أية بضاعة غير مشروعة، ما لم يتم الاتفاق على ذلك مسبقا، المادة 715.

---

[1]-انظر ق ب ج.

[2]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 265.

[3]-انظر ق ب ج.

ثانيا- التزامات المستأجر في عقد الإيجار لمدة معينة:

-تنص المادة 701 على: ***«يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة.»***[1]

-يتحمل المستأجر جميع المصاريف الناجمة عن الاستغلال التجاري للسفينة، بما فيها عنابر السفينة، حسب نص المادة 704.

-يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة المذكورة في العقد، والتي تبدأ من يوم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر،[2] وفي حالة وجود لبس بهذا الشأن فتحسب من يوم البدء بالتحميل حسب المادة 709 فقرة 2، اما في فقرتها الثالثة فقد نص المشرع الجزائري علو وجوب توقف سريان أجرة الحمولة في اليوم المحدد في العقد، وإن لم يذكر فعند انتهاء عملية التفريغ.

-يلتزم المستأجر برد السفينة للمؤجر، عند انتهاء مدة العقد، في الميناء الذي استلمها فيه إذا لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.[3]

جاء في نص المادة 711، على المستأجر رد السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد وبنفس الحالة التي استلمها بها، ماعدا الاستهلاك العادين مع وجوب اعلام المؤجر بذلك.

كما نصت المادة 712، أنه في حالة امتداد الرحلة بعد انتهاء مدة العقد، يمدد العقد حتى انتهاء الرحلة، ويدفع المستأجر اجرة مضاعفة للتي ذكرت في العقد، ماعدا حالة الزيادة الطفيفة في المدة 10/1 من العقد.

يمكن للمستأجر إيجار السفينة من الباطن، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك، ويبقى المستأجر مسؤولا عن الالتزامات الناشئة تجاه المؤجر.[4]

الفرع الثالث: آثار عقد إيجار السفينة بهيكلها(عارية)

---

[1]-انظر ق ب ج.

[2]-مصفى كمال طه، المرجع السابق، ص 266.

[3]-آكلي ليندة، المرجع السابق، ص 194.

[4]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 266.

يرتب عقد إيجار السفينة بهيكلها التزامات على عاتق المؤجر والمستأجر، باعتبار أن سلطتي التسيير الملاحي والتجاري تنتق ليد المستأجر على عكس الإيجار بالمدة.

أولا- التزامات المؤجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها أو عارية:

-تقديم سفينة معينة صالحة للملاحة البحرية، في المكان والزمان المتفق عليه بين الطرفان، بدون تسليح وتجهيز، حسب ما نصت عليه المادة 725.[1]

-يجب على المؤجر خلال مدة العقد القيام بجميع الإصلاحات اللازمة، والغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة، واستهلاكها العادي، حسب نص المادة 726.

-كما يتحمل المؤجر جميع الأضرار الناجمة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، إلا إذا لم يكون مسؤولا عن ذلك مباشرة.[2]

ثانيا- التزامات المستأجر في عقد إيجار السفينة بهيكلها أو عارية: (affrètement à coque nue)

-نصت المادة 730 ق ب ج على« ***يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة. وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير.*** »[3]

ومنه، يلتزم المستأجر حسب المادتين 728 و 729 بتزويد السفينة بالتسليح والتجهيز اللائمين لاستغلالها التجاري، وكذلك بالطاقم الحري من ربان وبحارة، ويدفع أجرتهم، والمؤونة والمصاريف الملحقة.

- يلتزم المستأجر حسب المادة 731 ق ب ج بما يلي:

صيانة السفينة والقيام بالتصليحات والتغييرات الخاصة بها، كذلك التكفل بجميع مصاريف الاستغلال التجاري لها، ومصاريف تأمينها.[4]

---

[1]-انظر ق ب ج.

[2]-انظر ق ب ج.

[3]-انظر ق ب ج.

[4]-انظر المادة 731 ق ب ج.

- يلتزم المستأجر بدفع بدل الإيجار من يوم استلام السفينة إلى غاية اليوم الذي ترد فيه إلى المؤجر، غير أنه وفي حالة توقف السفينة بسبب عيب ذاتي، أو قوة قاهرة ليس للمستأجر يد فيها، يتوقف دفع الإيجار إذا تجاوز التوقف 24 ساعة.[1]

_يلتزم المستأجر برد السفينة بانتهاء العقد، في التاريخ والمكان المحددين بالعقد بنفس الحالة التي استلمها بها، ماعدا الاستهلاك العادي، وفي حالة تأخره في ردها، استحق المؤجر ضعف بدل الإيجار، للمدة الزائدة عن العقد، وذلك بالرجوع للمادتين 735 و 736.

نستخلص من المادة 723 أن المشرع استعمل كلمة الإيجار بمفهوم القانون المدني من خلال عبارة تأجير السفينة، و location du navire في النص الفرنسي، ليوضح بأن ايجار السفينة عارية يخضع لأحكام القانون البحري الجزائري، من خلال كلمة استئجار، و affrètement في النص الفرنسي، حتى يميز بين عقد الاستئجار البحري والمدني الوارد في الأحكام المتعلقة بالانتفاع بالشيء.[2]

المطلب الثالث: انقضاء حق الانتفاع بالسفينة (عقد الاستئجار)

ينقضي عقد استئجار السفينة بحسب اختلاف صور الإيجار، فينقضي بحسب طرق الانقضاء العامة بانتهاء المدة، حيث تلعب المدة عنصرا جوهريا في عقد الإيجار، خصوصا في صور استئجار السفينة لمدة معينة وعارية، أما بخصوص الإيجار على اساس الرحلة، ينتهي بانتهاء الرحلة باعتبارها جوهر العقد، وهناك طريقة أخرى لانقضاء العقد، إذا أخل أحد الأطراف بالتزاماته العقدية، ومنه تطرقنا لطرق الانقضاء في فرعين ، انتهاء مدة العقد في الفرع الأول، فسخ العقد في فرع ثاني.

الفرع الأول: انتهاء مدة العقد.

ينقضي عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة بانتهاء الرحلة أو الرحلات المحددة في العقد، أي بتنفيذ العقد و تنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها بين الاطراف، كما قد ينتهي

[1]– انظر المادة 734 ق ب ج.

[2]–انظر الفصل الأول من الباب الثامن للقانون المدني المتضمن للعقود المتعلقة بالانتفاع بالشيء، تحت عنوان الإيجار.

عقد ايجار السفينة على اساس الرحلة قبل انتهاء مدته بسبب القوة القاهرة، أو بسبب عدم تنفيذ أحد الاطراف للالتزامات المتعاقد عليها.[1]

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، حسب المادة 694، ابتداء من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة.[2]

كما ينقضي عقد ايجار السفينة لمدة معينة بانتهاء المدة الزمنية المحددة في العقد، ورد السفينة للمؤجر في الميناء المتفق عليه، وجاءت المادة 722 ق ب ج لتنص على أن الدعاوى الناشئة عن عقد استئجار السفينة تتقادم ابتداء من انقضاء العقد، أو ايقاف تنفيذه نهائيا.[3]

الفرع الثاني: فسخ العقد.

طبقا للأحكام العامة للعقود، يفسخ العقد كطريقة لإنهائه، ويعد بمثابة جزاء للطرف الذي أخل بأحد التزاماته، ويمكن أيضا ان يقوم الطرفان بإدراج شرط فاسخ في العقد، إذا تحقق يفسخ العقد تلقائيا، غير أن المشرع من خلال القانون البحري الجزائري، قد نص على الحالات التي تؤدي إلى فسخ العقد بقوة القانون، وحالات تعطي حق المطالبة بالفسخ أمام القضاء.[4]

فنجد المشرع الجزائري قد بين من خلال نص المادة 689، الحالات التي يفسخ فيها عقد ايجار السفينة من دون تعويض للأطراف وقبل ذهاب السفينة ودون اي خطأ صادر من الطرفين إذا:

أ-فقدت السفينة أو اصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح.

ب-إذا صودرت أو أوقفت من طرف السلطات المحلية لميناء التوقف.

ج-إذا منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد.

د-إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا.[5]

هذه الحالات قد وردت على سبيل الحصر، وأكدتها المادة 690، لتضيف أن المستأجر في هذه الحالات يتحمل أجرة الحمولة للمسافة، وكذا مصاريف التفريغ.[6]

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 281.

[2]-انظر ق ب ج.

[3]-انظر ق ب ج.

[4]-عباس خالد، المرجع السابق، ص 53.

[5]-انظر ق ب ج.

[6]-انظر ق ب ج.

وأجازت المادة 692 للمستأجر بأن يفسخ عقد الإيجار على أساس الرحلة، وذلك قبل البدء في التحميل، وفي هذه الحالة يجب على المستأجر أن يدفع للمؤجر الضرر الذي لحقه، ولا يمكن أن يتجاوز التعويض أجرة الحمولة.[1]

إذا كانت الرحلة البحرية يتخللها خطر محقق يهدد سلامتها أو سلامة الأشخاص الموجودين على متنها، يمكن للمستأجر أن يطلب فسخ العقد ورد الاجرة التي لم يستحقها المؤجر.[2]

كما يمكن للمستأجر فسخ عقد ايجار السفينة لمدة معينة، إذا تأخر المؤجر في وضع السفينة تحت تصرفه، ماعدا في حالة التأخير البسيط.[3]

نصت المادة 721 ق ب ج صراحة على: «***يفسخ عقد الاستئجار لمدة معينة إذا فقدت السفينة أو غرقت أو أصبحت غير قابلة للتصليح. وفي هذه الحالة تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة وبما في ذلك اليوم. وفي حالة الفقدان تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة عن السفينة.***»[4]

[1]–انظر ق ب ج.

[2]–انظر المادة 714 ق ب ج.

[3]–انظر المادة 718 ق ب ج.

[4]–انظر ق ب ج.

خاتمة الفصل:

نستنتج مما سبق دراسته، أن السفينة كباقي المنقولات قد ترد عليها عدة تصرفات قانونية أصلية، وأهم حق هو حق الملكية الذي قد يكتسب إما عن طريق الوصية او الهبة أو الميراث، وذلك وفقا للقواعد العامة الواردة في القانون المدني، أو من خلال طرق اكتساب الملكية الواردة في القانون البحري وهي البناء بنوعيه مباشر وغير مباشر أو عن طريق الشراء (عقد بيع السفينة).

كما يمكن استغلال السفينة إما عن طريق ايجارها للاستعمال كسفن النزهة والصيد البحري، أو ايجارها من أجل استغلالها تجاريا، فينتقل حق الانتفاع إلى المنتفع أو المستأجر كحق مترفع عن حق الملكية، ويكون هذا الانتفاع في شكل عقد ايجار بصوره الثلاثة: ايجار بالرحلة، ايجار بالمدة، و ايجار بالهيكل، فينشأ عن كل نوع التزامات بين طرفي العقد تختلف باختلاف التسيير الملاحي و التجاري للسفينة محل العقد.

ولعل هذا التنوع في طرق اكتساب ملكية السفينة، والاجراءات المتبعة في ذلك بين القانون المدني والبحري، يرجع بالدرجة الاولى لطبيعتها الخاصة، ولارتباطها بسيادة الدولة والاسطول البحري للدولة.

الفصل الثاني

إن استغلال السفينة في الملاحة البحرية يتطلب نفقات باهظة و ضخمة، مما يجعل مجهزيها في احتياج دائم إلى الاقتراض من الغير من أجل صيانة السفينة وتجهيزها، وتوفير المؤونة والوقود لأفراد الطاقم البحري لضمان رحلة بحرية سليمة.

وبما أن جميع أموال المدين تكون ضامنة للدين، مع ذلك قد لا يحصل على حقه كاملا، فقد يزاحمه دائنون آخرون لذلك فالضمان العام لا يفرق بين الدائنين، زد على ذلك فقد يلجأ المدين إلى تهريب أمواله فلا يستطيع الدائن استيفاء حقه.

فلجأت معظم التشريعات إلى التأمينات العينية التبعية من أجل حفظ حقوق الدائنين، لتمكنهم من الحصول على حقهم قبل بقية الدائنين، فجاءت بالرهن البحري وحقوق الامتياز، ومن بينهم المشرع الجزائري الذي نظمها في القانون المدني تحت عنوان الحقوق العينية التبعية بصفة عامة(الرهن الرسمي، حق التخصيص، الرهن الحيازي، حقوق الامتياز)، ولكن ما يهم دراستنا ما يرد منها على السفينة وهما الرهن الرسمي و حقوق الامتياز، وفي القانون البحري في القسم الثالث من الباب الثاني، في الفقرتين الثانية تحت عنوان الرهون البحرية، والثالثة تحت عنوان الامتيازات البحرية.

بما أن السفينة ترد عليها حقوق عينية تبعية، تتمثل في الرهن البحري، والذي يقابله الرهن الرسمي في القانون المدني، والامتيازات البحرية، والتي يقابلها حقوق الامتياز في القانون المدني تطرقنا لتعريف الرهن الرسمي، والذي عرفه المشرع الجزائري في المادة 882 وحقوق الامتياز في المادة 982، حيث خصها المشرع بأحكام خاصة تختلف نوعا ما عن تلك الأحكام في القانون المدني، إلا أن هذا لا يمنع من اتباع بعض المبادئ العامة الواردة في القانون المدني فيما يخص الرهن الرسمي وحقوق الامتياز، ، وتطرقنا من خلال هذا الفصل إلى الرهن البحري الوارد على السفينة في(المبحث الأول)، و الامتيازات البحرية في(المبحث الثاني).

المبحث الأول: الرهن البحري.

تعد السفينة مال منقول، وبالتالي ترد عليها تصرفات قانونية تبعية إلى جانب التصرفات الأصلية و التي سبق التطرق لها، ومن بين هذه التصرفات الرهن البحري، وقد نظمه القانون البحري الجزائري في المواد من 55 إلى 71، والذي عرفه المشرع الجزائري على أنه تأمين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة[1].

وبما أن السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة أخضعها المشرع الجزائري لأحكام العقار في بعض المواد، ومن بينها تلك الخاصة بالرهن الرسمي للعقار الواردة في القانون المدني الجزائري في بابه الرابع من كتابه الرابع، حيث عرفه على أنه عقد يكسب به الدائن حقا عينيا على عقار لوفاء دينه[2].

ويرتب الرهن البحري كأي عقد مجموعة من الآثار بالنسبة لطرفيه، وبالنسبة للغير، أهمها حق التتبع وحق التقدم، كما أنه ينقضي إما بأحد أسباب الانقضاء الأصلية، كالتقادم والتنازل عن الرهن، وهلاك السفينة، والتطهير، أو التبعية حسب القواعد العامة وهي انقضاء الدين المضمون بالرهن، الابراء، المقاصة، والتجديد.

تطرقنا في هذا المبحث إلى دراسة مفهوم عقد الرهن البحري الوارد على السفينة من خلال تعريفه وخصائصه بالإضافة إلى انشائه في مطلب أول، ثم تطرقنا إلى الآثار المترتبة عنه في مطلب ثاني، وأخيرا إلى انقضاء الرهن البحري في مطلب ثالث.

المطلب الأول: مفهوم الرهن البحري وتكوينه.

ينشأ عقد الرهن البحري وفقا للأحكام العامة للرهن الرسمي المنصوص عليها في القانون المدني، وذلك نظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها السفينة عن باقي المنقولات والتي تجعلها تعامل معاملة العقار كم سبق و أن ذكرنا، ويكون بالاتفاق بين طرفين هما الدائن المرتهن و المدين الراهن، وبالتالي فإنه لا يختلف في تكوينه عن باقي العقود من حيث الشروط الموضوعية العامة المتمثلة في الرضا، المحل، والسبب، وكذلك من حيث الاركان الشكلية، فهو

[1]–انظر المادة 55 ق ب ج.

[2]–انظر المادة 882 ق م ج.

عقد شكلي لا يكفي لانعقاده رضا الطرفين، بل لابد من إفراغه في محرر رسمي وفقا للأحكام الخاصة في القانون البحري.

ركزنا في دراستنا في هذا المطلب على مفهوم عقد الرهن البحري من حيث التعريف والخصائص في فرع أول، وتكوينه في فرع ثاني.

الفرع الأول: مفهوم عقد الرهن البحري.

قبل التطرق إلى إنشاء الرهن البحري، من حيث أركانه وأطرافه، لابد أن نتطرق إلى تعريفه وخصائصه.

أولا- تعريف الرهن البحري:

تعرف المادة 882 من القانون المدني الجزائري الرهن الرسمي بأنه: « ***الرهن الرسمي عقد يكسب به الدائن حقا عينيا، على عقار لوفاء دينه، يكون له بمقتضاه أن يتقدم على الدائنين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه من ثمن ذلك العقار في أي يد كان.***»[1]

بينما تعرفه المادة 55 من ق ب ج على أنه « ***يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة.***»[2]

إذا أسقطنا هذا التعريف على القانون البحري لابد من اضفاء بعض التغييرات عليه بسب طبيعة السفينة باعتبارها مال منقول، غير أن هذه الطبيعة لا تغير حقيقة كون الرهن البحري تأمينا عينيا، يخضع لنفس أحكام الرهن الرسمي في القانون المدني، مع وجود بعض التغييرات بالنسبة للرهن البحري الذي يكون مصدره العقد لا غير حسب نص المادة 56 ق ب ج، في حين ان الرهن الرسمي قد يكون مصدره عقدا، قانونا أو حكما قضائيا وفقا للقواعد العامة.[3]

وعموما فإن الرهن البحري عقد يبرمه الدائن المرتهن والمدين الراهن على سفينة تجارية أو سفينة نزهة أو صيد بحري، لضمان دين ما.

---

[1]- انظر المادة 882 ق م ج.

[2]- انظر المادة 56 ق ب ج.

[3]-محمد دحماني الصغير، المرجع السابق، ص 283.

ثانيا- خصائص عقد الرهن البحري:

عقد الرهن البحري كباقي العقود يتميز بخصائص عامة وهي التجارية، وغيرها من الخصائص، بالإضافة إلى بعض الخصائص التي تميزه عن باقي العقود، وهي كالآتي:

1_الشكلية، حيث اشترط المشرع الجزائري القيد في سجل السفن حتى ينتج الرهن البحري أثره، لابد من تسجيله في دفتر تسجيل السفن لدى ميناء تسجيل السفينة، وإلا عد باطلا بطلان مطلق، ولا يتنج أثره بالنسبة للمتعاقدين والغير، هذا ما نصت عليه المادة 49 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

2-يرد الرهن البحري على السفينة كمنقول، بالرغم من كونه رهن رسمي و التي ترد على العقارات، بالرغم من كون السفينة مال منقول، لكنها لا تخضع لقاعدة الحيازة سند للملكية في المنقول، وتبقى في يد المدين الراهن، ليتصرف فيها ويستغلها للغرض الذي انشئت لأجله.

3-محل الرهن الرسمي هو السفينة فقط، وتوابعها و لواحقها، بحسب ما نصت عليه المادة 58 ق ب ج في فقرتها الأولى « ***يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها ....»***[1]

5-من حيث التقادم، بالرجوع لنص المادة 66 من القانون البحري الجزائري التي تنص على: « ***يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا.»***[2]

بعد مضي عشر سنوات على قيد الرهن، يقضي بقوة القانون، ما لم يتم تجديده.

6-مصدر الرهن البحري هو الاتفاق، كما ورد في نص المادة 55 ق ب ج.

[1]-انظر المادة 58 ق ب ج.

[2]-انظر المادة 66 ق ب ج.

الفرع الثاني: تكوين عقد الرهن البحري.

تجدر بنا الإشارة إلى أن الأركان الموضوعية العامة لعقد الرهن البحري تخضع لأحكام القانون العام للرهن الرسمي، فلا بد من توافر الرضا وأهلية المتعاقدين، والمحل والسبب، لهذا ركزنا على الشروط الموضوعية الخاصة، وكذا الشروط الشكلية المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري.[1]

أولا- الأركان الموضوعية:

يشتمل عقد الرهن البحري في أركانه الموضوعية الضرورية لانعقاده، كباقي العقود على الرضا، المحل والسبب، والتي تطرقنا اليها، بحسب خصوصية الرهن البحري، مركزين في دراستنا على ركن المحل (السفينة).

1- **الرضا:** يجب أن يصدر الرضا في عقد الرهن البحري، عن المدين الراهن والدائن المرتهن ويشترط ان يكون كل منهما لديه أهلية التعاقد لصحة الرهن، نظرا لخطورة التصرف المقدم عليه، وتخضع شروط صحة الإرادة والأهلية إلى القواعد العامة فيمل يتعلق بخلو الإرادة من العيوب سواء بالنسبة للمدين الراهن أو بالنسبة للدائن المرتهن، وهي التدليس الإكراه، الغلط والاستغلال، وإلا عد باطلا.

أ-بالنسبة للمدين الراهن:

جاء نص المادة 57 [2] من ق ب ج صريحا بخصوص الطرف الذي له سلطة إنشاء الرهن ألا وهو مالك السفينة، فالأصل هو انعقاد عقد الرهن البحري من طرف مالك السفينة، لكن يمكن لربان السفينة أن يقوم برهنها من أجل ضمان استمرار الرحلة البحرية، أو إذا كان الفعل فيه منفعة للمالك، ولكن لابد أن يكون بوكالة خاصة تخضع في أحكامها للقانون المدني في المادة 574.[3]

---

[1]-محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 178

[2]- المادة 57 من ق ب ج نصت على:« ***يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا...»***

[3]-المادة 574 من ق م ج نصت على: « ***لابد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لاسيما في البيع والرهن والتبرع والصلح والإقرار والتحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء ...»***

يمكن أيضا رهن السفينة المملوكة على الشيوع و التي تكون لعدة ملاك حسب ما جاء في نص المادة 59 ق ب ج، بموافقة أكثرية المالكين على الشيوع، و أجازت نفس المادة في فقرتها الثانية امكانية رهن كل شريك لحصته المشاعة، غير ان المشرع الجزائري لم يتطرق لشرط موافقة الأغلبية القيمية لملاك السفينة في هذه الحالة على عكس المشرع الفرنسي والمصري الذي اجاز ذلك شرط موافقة ثلاثة أرباع (4/3) الشركاء.[1]

جاء في المادة 60 من ق ب ج:«**كل رهن مرتب قبل الشياع على كامل السفينة أو جزء منها، يبقى قائما على الحصة المرهونة بعد بيع السفينة وقسمة الثمن أو حل المجموعة**»[2] معنى هذا أن كل رهن حدث على السفينة أو جزء منها قبل أن تصبح ملكية شائعة، يبقى نافذا الى ما بعد بيع السفينة وقسمة الثمن أو حل الشركة.

ب-الدائن المرتهن:

هو من تقرر الرهن لصالحه ضمانا لدين في ذمة المدين الراهن، وقد خول له القانون البحري حماية لحقه-باعتبار أن حيازة السفينة تبقى في يد المدين-مجموعة من الحقوق منها ما جاء في القانون البحري في نص المادة 71 والتي نصت على أن كل عملية تفقد السفينة جنسيتها كالبيع لأجنبي تعد باطلة ولا تنتج أي أثر، وبالتالي فإن أي تصرف قانوني يؤدي إلى فقدان الجنسية الجزائرية للسفينة فهو غير قانوني، كما منحت القواعد العامة حماية أخرى للدائن المرتهن كحق الاعتراض على الأعمال التي تضر بالسفينة وتنقص من قيمتها المالية التي تعتبر أساس الرهن، وله الحق في الاعتراض على أي عمل يصدر عن المالك وهو بصدد استغلال السفينة قد ينقص قيمة ضمانه كما يمكنه أن يطالب بضمانات إضافية أخرى.[3]

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق ،ص 107.

[2]-انظر المادة 60 ق ب ج.

[3]-أستاذ دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص ص 301-302.

2-محل عقد الرهن:

من خلال تعريف المشرع الجزائري للرهن البحري، نستنتج أن محله هو السفينة فقط، وهي كل عمارة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد سواء كانت ملاحة تجارية أو ملاحة صيد بحري أو نزهة.[1]

قد نصت المادة 58 من القانون البحري على: «**يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها ،هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الاطراف على خلاف ذلك** »ومنه فالرهن قد يرد أيضا على لواحق السفينة المتصلة والمنفصلة، التي تستعمل بمناسبة استغلالها، كالرافعات و قوارب المساعدة بموافقة طرفا العقد، واستثنى المشرع من محل الرهن البضاعة التي تكون على ظهر السفينة وقت رهنها.

تجدر الإشارة إلى أنه وعلى عكس المشرع الجزائري الذي لم يحدد حمولة معينة للسفينة قيد محل الرهن، فقد اشترطت بعض التشريعات الدولية أن تكون حمولة السفينة طنين أو أكثر حتى يسمح برهنها.[2]

كما استثنت المادة 56 فقرة 2 السفن والعمارات البحرية المملوكة للدولة والجماعات المحلية من الرهن البحري لكونها مرتبطة بالمصلحة العامة.[3]

كما تطرقنا لبعض الأحكام الخاصة بمحل الرهن البحري كالآتي:

أ-رهن السفينة قيد الإنشاء:

أجاز المشرع الجزائري في نص المادة 56 فقرة 2 إمكانية رهن السفينة قيد الإنشاء على الرغم من أن وصف السفينة لا ينطبق عليها بمفهوم القانون البحري في هذه المرحلة كونها غير صالحة للملاحة البحرية، وليكون الرهن صحيحا لابد من تسجيله لدى الإدارة البحرية التي يقع في دائرتها مقر بناء السفينة، وأن يكون من طرف المالك الذي يختلف باختلاف نوع البناء إذا

---

[1]-منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011-2012، ص 14.

[2]-منهوج عد القادر، المرجع نفسه، ص 22.

[3]-المادة 56 فقرة 5 ق ب ج نصت على: ***«... بيد أنه لا يجوز رهن السفينة والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية.»***

كان مباشرا فلا يوجد إشكال لأن الباني هو المالك، أما إذا كان غير مباشر فتبقى ملكية السفينة في يد مقاول البناء إلى حين تسليمها، وتبرز لنا أهمية هذا النوع من الرهن في كون الباني بحاجة الى ائتمان ليقترض بضمان السفينة لإكمال بنائها.[1]

يمكن لطالب البناء[2]،أن يطلب رهن السفينة وهي قيد الإنشاء لصالحه، تفاديا لخضوعه لقسمة الغرماء في حال إفلاس شركة البناء أو مقاول البناء ضمانا للمبلغ المقدم للبناء.[3]

ب-العناصر التي تحل محل السفينة: (الحلول العيني)

أقر المشرع الجزائري في نص المادة 61 من القانون البحري الجزائري حق الدائنين المرتهنين في ممارسة حقوقهم في حالة تعرض السفينة لمخاطر البحار كالتصادم والجنوح[4] وغيرها، على التعويضات والمبالغ التي تحل محل السفينة ولواحقها، ومنه يبقى حق الدائن قائما على الأموال و التعويضات التي تحل محل السفينة، ثم جاءت المادة 62 لتذكر على سبيل الحصر الأشياء التي تحل محل السفينة في التعويض وهي:

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة:

نستخلص من خلال نص المادة 62 فقرة (أ) أنه وفي حالة تعرض السفينة محل الرهن لضرر لحقها أثناء استغلالها وتسببت فيه سفينة أخرى، في هذه الحالة يجوز لمالك السفينة المرهونة مطالبة مالك السفينة المتسببة في الضرر بالتعويض عن الأضرار المادية الناجمة، ومن ثمة يمكن للدائنين المرتهنين ممارسة حقوقهم على مبلغ التعويض، وفي هذا الصدد نجد بعض التشريعات قد استبعدت هذا النوع من التعويضات عن نطاق الرهن البحري ذلك ان هاته

---

[1]-علي البارودي، المرجع السابق، ص 260.

[2]-طالب البناء: هو الشخص الذي يتعاقد مع شركة البناء وصناعة السفن لشراء سفينة جديدة، تقوم هذه الشركة بصناعتها بناء على طلبه.

[3]-محمود شحماط، المرجع السابق، ص 136.

[4]-التصادم والجنوح: نقصد بالتصادم البحري تعرض سفينة لحادث بحري مع سفينة أخرى في البحر، وينجم عن ذلك أضرار، أما الجنوح فهو ارتطام سفينة بقاع البحر مما يؤدي إلى تلف جزئها السفلي المغمور من بدنها.

المبالغ غالبا ما يستغلها المالك لجبر الضرر اللاحق به واصلاح السفينة لتعود لحالتها السابقة[1].

- المبالغ المستحقة للمالك عن اشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة:

نستخلص من خلال نص المادة 62 فقرة **(ب)** أن الخسائر البحرية المشتركة هي قيام الربان أثناء الرحلة البحرية ومن أجل درء خطر محتوم برمي جزء من البضاعة أو كسر جزء من السفينة لضمان سلامة الرحلة البحرية والطاقم البحري، ويتحمل هذه الخسارة بصفة مشتركة كل من له مصلحة من الرحلة البحرية[2]، والمقصود بالخسائر البحرية المشتركة هو ما جاء في نص المادة 300 من القانون البحري: «**تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنتها.**»، ومنه يحق لمالك السفينة في حالة تعرض سفينته لضرر وقع لإنقاذ السفينة والبضاعة الموجودة عليها أن يطالب الشاحنين بتعويض عن الضرر الذي أصابه وهذه التعويضات تكون من العناصر التي تحل محل السفينة المرهونة.

-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:

نستخلص من خلال نص المادة 62 فقرة (ج)،وبالرجوع إلى المادة 332 ق ب ج التي عرفت الإنقاذ البحري كما يلي: «**يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة**»، أن العبرة هنا بإنقاذ الأموال هو الذي يكون اختياريا و ليس إنقاذ الأرواح الذي يعد إجباري و بدون مقابل، ولابد أن يكون الإنقاذ وفقا لما نص عليه القانون حتى يتمكن الدائنين المرتهنين من المطالبة به كأن تكون السفينة تعرضت فعلا للخطر وأن تتحقق نتيجة

[1]-بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، كلية الحقوق والعلوم السياسية،2018-2019،ص ص 313-314.

[2]-بوقادة عبد الكريم، المرجع نفسه، ص 318.

الإنقاذ وأن يكون ذلك قد حدث منذ تسجيل الرهن على السفينة، و بالتالي يستحق مالك السفينة تعويضات جراء ما لحقه من ضرر أثناء عملية الإنقاذ والذي من شأنه أن ينقص قيمة السفينة المرهونة فتحل محل السفينة المرهونة ويمكن للدائنين المرتهنين المطالبة بها.[1]

- تعويضات التأمين على هيكل السفينة:

نستخلص من خلال نص المادة 62 فقرة **(د)**أنهمن الأشياء التي يمكن أن تقوم مقام السفينة كمحل للرهن وبالتالي يمكن للدائنين المرتهنين المطالبة به هي تعويضات التأمين، فمادامت السفينة تقوم بنشاطها الملاحي ويتم استغلالها فلابد من التأمين على هيكلها ضد المخاطر البحرية التي تواجهها أثناء الرحلة البحرية، وفي حالة تحقق الخطر يتحصل مالك السفينة على مبلغ التأمين لجبر الضرر اللاحق بالسفينة المرهونة، ويحق للدائنين المرتهنين المطالبة بها في مواجهة المالك الراهن، كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري ذكر التأمين على هيكل السفينة فقط دون باقي المعدات الضرورية للملاحة البحرية.[2]

3-السبب:

بما أن الرهن البحري هو تأمين عيني على السفينة، وفقا لما جاءت به المادة 55 ق ب ج، فسبب الرهن البحري هو ضمان الدين الذي يكون في ذمة المدين الراهن، كما يجب أن يكون الدين قد نشأ بطريقة صحيحة.

ثانيا- الأركان الشكلية:

بالإضافة إلى الأركان الموضوعية لعقد الرهن البحري، وحتى ينتج أثره لابد من توافر الشروط الشكلية لانعقاده.

1-الكتابةالرسمية:

يعد عقد رهن السفينة عقدا رسميا بموجب المادة 49 من ق ب ج والتي نصت على أنه وحتى تكون العقود المنشئة للحقوق العينية صحيحة لابد أن تكون بسند رسمي صادر عن الموثق تحت طائلة البطلان المطلق[3]، كما أكدت المادة 57 أنه: «***يجب أن يكون الرهن***

[1]-منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 42،43.

[2]-منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 46.

[3]-انظر المادة 49 ق ب ج.

البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب ان يكون متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا...»[1]، فالرسمية في عقد الرهن البحري هي ركن للانعقاد مثلها مثل الرهن الرسمي، ويترتب عن تخلفه البطلان المطلق للرهن، وبالتالي يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به، كما يمكن للقاضي إثارته من تلقاء نفسه، ويمكن أن يصدر عقد الرهن البحري عن الموثق أو أمام القنصل الجزائري إذا تم في دولة أجنبية .

كما تضمنت المادة 57 في فقرتها الثانية على ضرورة ذكر البيانات التي تحدد الأطراف المعنيين وعناصر شخصية السفينة اسمها، حمولتها، درجتها، وغيرها من البيانات اللازمة في عقد الرهن، ومما لا شك فيه أن الشكلية جاءت لحماية الدائن المرتهن والغير.[2]

2-القيد أو الشهر:

يتم إجراء القيد في دفتر تسجيل السفن الجزائري في ميناء تسجيل السفينة أو موطنها، كما جاء في الفقرة الرابعة المادة 56[3]، ويتم ذلك بتقديم عقد الرهن لدى مكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طالب القيد هو الدائن المرتهن، تتضمنان المعلومات الآتية:

-اسم الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.

-تاريخ العقد.

-مقدار الدين المبين في العقد.

-الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.

-اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار بناء السفينة.

-الموطن المختار للدائن في دائرة تسجيل المكتب الذي يتم فيه القيد.

كما تنص المادة 63 من التقنين البحري على أنه يجب تقييد الرهون في سجل السفينة المرهونة الممسوك في دفتر تسجيل السفن، ويعد هذا الإجراء بمثابة الشهر في مواجهة الغير لإعلامه بجميع الحقوق العينية التبعية الواردة عليها، وامكانية الاطلاع عليها بسهولة[4]، وطبقا للمادة 64

---

[1]-انظر المادة 57 ق ب ج.

[2]-دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 284.

[3]-المادة 56 فقرة الرابعة: «...***ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن...***»

[4]-شحماط محمود، المرجع السابق، ص137.

ق ب ج كل سفينة مثقلة برهن يجب أن تحمل خلال ابحارها الوثائق اللازمة التي تبين هاته القيود.[1]

هناك حالات تجعل الرهن غير منتج لآثاره فيتم شطب قيده، هذه الحالات قد تتعلق بالدين إذا كان باطلا مثلا يتم شطب الرهن، أو تتعلق بالرهن فقد يكون الدين صحيحا ولكن الرهن باطلا فيتم شطب الرهن، أو قد يتعلق ببطلان القيد فيتم شطبه كذلك.[2]

كما قد يتم الشطب تلقائيا من طرف السلطة البحرية وذلك في حالة سقوط القيد بالبطلان وعدم تجديده حسب نص المادة 70.[3]

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الرهن البحري.

يرتب عقد الرهن البحري كباقي العقود آثارا بين طرفي العقد وبالنسبة للغير، فالمدين الراهن تبقى السفينة المرهونة في حيازته لاستغلالها من جهة، ويلتزم بالمحافظة عليها من جهة أخرى ضمانا لحق الدائن المرتهن، كما يخول القانون لهذا الأخير مجموعة من الحقوق لحماية حقه منها ما جاء في القانون البحري ومنها ما تضمنته القواعد العامة، كما يضمن للدائن المرتهن حق التتبع والتقدم على الغير وهم الدائنين التاليين له في المرتبة إن وجدوا والدائنين العاديين.

تطرقنا في هذا المطلب إلى دراسة آثار الرهن بالنسبة للمتعاقدين في فرع أول، وبالنسبة للغير في فرع ثاني.

الفرع الأول: بالنسبة للمتعاقدين.

يرتب عقد الرهن البحري كباقي العقود آثارا، بالنسبة للمتعاقدين وهما الدائن المرتهن، والمدين الراهن من جهة، وبالنسبة للغير من جهة أخرى.

أولا: بالنسبة للمدين الراهن:

يترتب بالنسبة للمدين مجموعة من الآثار تناولناها كالآتي:

1-بقاء السفينة في حيازته: لا تخضع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية على الرغم من كونها مالا منقولا، فهي تخضع لأحكام العقار فيحتفظ المدين الراهن بالسفينة، ويمكنه

---

[1]- انظر المادتين 63و64 ق ب ج

[2]-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 111.

[3]-المادة 70: « ***يجوز أن يتم الشطب تلقائيا من قبل السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها*** »

استغلالها بصفة عادية شرط المحافظة عليها وسلامتها وصيانتها وابقائها على الحالة التي كانت عليها وقت انشاء الرهن حماية لحق الدائن المرتهن وفقا لما جاء في القواعد العامة للقانون المدني.[1]

احتفاظ المدين الراهن بالسفينة كما جاء في الرهن الرسمي للعقار يعد أهم أثر يرتبه الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن، كما يمكنه التصرف فيها، استغلالها أو إعادة رهنها، ولكن المشرع في المقابل أورد بعض القيود على المدين كعدم التصرف في السفينة المرهونة إلا بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن، وبطلان بيعها لأجنبي من أجل حماية حق الدائن المرتهن بالحد من حرية المدين الراهن سواء في تملكها أو بيعها، ويسري الحظر من يوم قيد الحجز في سجل السفن.

ثانيا- بالنسبة للدائن المرتهن:

كذلك يترتب مجموعة من الآثار تطرقنا لها كالآتي:

1-الحق في اتخاذ كافة التدابير للحفاظ على حقه:

يمكن للدائن المرتهن حسب القواعد العامة للقانون المدني الجزائري أن يتخذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على حقه، كالاعتراض على أي عمل أو تقصير من شأنه أن يتلف السفينة أو يؤدي الى الإنقاص من قيمتها المالية لارتباط ذلك بالدين، كما يمكنه الاعتراض على عدم قيام المدين الراهن بأعمال الصيانة إذا رأى أنها تحتاج إلى صيانة، ويتخذ التدابير التحفظية اللازمة لذلك حسب نص المادة 898 قانون مدني جزائري.[2]

نصت المادة 899 من ق م ج، أنه: «***إذا تسبب الراهن بخطئه في هلاك العقار المرهون أو تلفه كان للدائن المرتهن الخيار بين أن يطلب تأمينا كافيا أو أن يستوفي حقه فورا...».***

وهذا ينطبق على السفينة المرهونة في حالة تعرضها لخطر ما أو هلاك تسبب فيه الراهن بخطئه، جاز للدائن المرتهن أن يطلب تأمينا عينيا آخرا أو يستوفي دينه في الحال.[3]

---

[1]-علي البارودي، المرجع السابق، ص 262.

[2]- المادة 898 ق م ج: « ***يلتزم الراهن بضمن سلامة الرهن، وللدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصا كبيرا، وله في حالة الاستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية اللازمة وأن يرجع على الراهن بما ينفق في ذلك.***»

[3]-أستاذ دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 300.

تعطي المادة 902 من القانون المدني للدائن المرتهن بعد التنبيه على المدين الراهن باستيفاء الدين الحق في التنفيذ على العقار المرهون، والقيام بإجراءات البيع وفقا لقانون الإجراءات المدنية.[1]

وتطبيقا لنص المادة 903 من القانون المدني فإنه يقع باطلا كل شرط يؤدي إلى انتقال ملكية السفينة في حالة عدم الوفاء، وقد جاء المشرع بهذا الحكم لحماية الراهن من تعسف الدائن في استعمال حقه لكونه في موقف ضعيف، فهذا الشرط باطل وفقا للنظام العام، فالشرط باطل دون الرهن. في المقابل يمكن للدائن المرتهن أن يتملك السفينة بالاتفاق مع المدين الراهن ولكن بعد حلول أجل الدين بمقابل، وذلك تفاديا للإجراءات المنصوص عليها قانونا.[2]

كما يكون للدائن المرتهن حق التتبع وحق التقدم على الغير حسب تاريخ قيده للرهن.

2- حق التقدم (الأفضلية):

المقصود بحق التقدم أو الأفضلية هو أحقية الدائن المرتهن في التقدم على باقي الدائنين المرتهنين والدائنين العاديين متى كان يسبقهم في تاريخ قيد الرهن، أي أن العبرة بتاريخ القيد، فمن يقوم بقيد رهنه أولا يخوله القانون حق استيفاء دينه قبل الدائنين الآخرين والدائنين الممتازين من الدرجة الثانية.

فيكون للدائن المرتهن الأولوية في استيفاء دينه قبل الدائنين الموالين له في الرتبة، فيكون ترتيبهم حسب تاريخ القيد، من قيد اولا يتقدم على من قيد بعده، أما في حالة وجود رهنين أو أكثر على سفينة واحدة فالعبرة بالأسبق في القيد حتى ولو كانت في نفس اليوم،[3] تنص المادة 65 أنه: ***« وإذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنين حسب الترتيب الزمني لقيدهم.»***

---

[1]-المادة 902 ق م ج: ***« يمكن للدائن بعد التنبيه على المدين بالوفاء، أن ينفذ بحقه على العقار المرهون ويطالب بيعه في الآجال ووفقا للأوضاع المقررة في قانون الإجراءات المدنية.»***

[2]-محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 138-139.

[3]-علي البارودي، المرجع السابق، ص 263.

وإذا قيدت الرهون في نفس الوقت أو الساعة يتزاحم الدائنين المرتهنين فيما بينهم قسمة غرماء، كما يفقد الدائن مرتبته في حالة عدم تجديد قيده بعد مرور عشر سنوات وهي المدة المنصوص عليها في المادة 66 قانون بحري جزائري.[1]

كما يجب قيد الرهن حتى يحق للدائن المرتهن التقدم على الغير حسب المادة 904 ق م ج حيث نصت انه: «***لا يكون الرهن نافذا في حق الغير إلا إذا قيد العقد أو الحكم المثبت للرهن قبل أن يكسب هذا الغير حقا عينيا على العقار، وذلك دون إخلال بالأحكام المقررة في الإفلاس***».

وتطبيقا لهذه المادة نجد أن قيد الرهن في سجل السفن لدى ميناء التسجيل هو أساس نفاذ الرهن في مواجهة الغير بالنسبة للدائن المرتهن، وأكدته المادة 56 ق ب ج «***ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن...***»

3- حق التتبع:

لم ينظم القانون البحري حق التتبع واكتفى بالإشارة اليه في المادة 67:« ***مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية، تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة.***»، بالتالي لابد من الرجوع لأحكام القانون العام، فقد أجازت المادة السابقة للدائن المرتهن تتبع السفينة والتنفيذ عليها لأجل استيفاء دينه في أي يد كانت سواء كان مستأجر أو مالك جديد أو غيره نظرا للطبيعة الخاصة للرهن البحري الذي يقوم على الدعوى العينية التي تقوم على السفينة بعينها بدلا عن الشخص.[2]

ويعد حق التتبع وسيلة تسهل للدائن ممارسة حق الأفضلية، ويخول له امكانية الحجز على السفينة والتنفيذ عليها في أي يد تكون، ولا يستطيع الحائز أن يزيل هذا الحق إلا عن طريق التطهير كما يطهر العقار، وفقا للإجراءات المنصوص عليها في المادة 916 وما يليها ق م ج حيث حددت اجراءات التنفيذ على السفينة كما كنا قد وضحنا ذلك سابقا.

الفرع الثاني: بالنسبة للغير.

---

[1]-المادة 66 ق ب ج «**يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا**»

[2]-أستاذ دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص295.

يرتب عقد الرهن البحري أثره في مواجهة الغير كحق عيني تبعي للدائن المرتهن منذ تاريخ قيده في سجل السفن بميناء التسجيل، والغير هم الدائنين المرتهنين التاليين للدائن المرتهن في المرتبة و الدائنين العاديين فيمنح القانون للدائن المرتهن في مواجهة الغير حق التقدم على الدائنين التاليين له في المرتبة و حق التتبع، ويعد من الغير أيضا المالك الجديد في حالة بيع السفينة من طرف المدين الراهن.

كما يمكن للغير الذي انتقلت إليه ملكية السفينة، أن يختار إما تطهيرها من الديون وفك الرهن، أو التخلي عنها واسترداد الثمن من المدين الراهن.

المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري.

ينقضي الرهن البحري لنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي للعقارات، ويتم ذلك إما بصفة تبعية وفقا للقواعد العامة كالوفاء، المقاصة، التجديد والتقادم أو بصفة أصلية كتقادم القيد، التنازل عن الرهن والابقاء على الدين، هلاك السفينة محل الرهن، أو عن طريق تطهير السفينة بالبيع الجبري أو الاختياري من طرف المشتري.

قمنا في هذا المطلب بدراسة أسباب انقضاء الرهن بصفة أصلية في فرع أول، وأسباب انقضائه بصفة تبعية في فرع ثان.

الفرع الأول: انقضاء الرهن بصفة أصلية.

ينقضي الرهن الوارد على السفينة بصفة أصلية مستقلة عن الدين الأصلي وذلك بأحد أسباب الانقضاء المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، وهي كالآتي:

اولا: التنازل عن الرهن والابقاء على الدين

التنازل عن الرهن يختلف عن التنازل عن الدين، حيث أن التنازل عن الدين ينقضي معه الرهن، أما التنازل عن الرهن فإن الرهن وحده الذي ينقضي دون الدين.

يكون التنازل عن الرهن من طرف الدائن المرتهن بإرادته المنفردة دون أخذ رأي الراهن في ذلك.[1]

[1]–بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 431.

ثانيا- عدم تجديد القيد:

تنص المادة 66 من القانون البحري أنه: ***«يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لا غيا.»***[1]

أي أنه وبمرور عشر سنوات من تاريخ قيد الرهن في سجل السفن والذي يعتبر شرطا لانعقاده، وفي حالة عدم تجديد هذا القيد ينقضي الرهن بقوة القانون.

ثالثا- هلاك السفينة:

حسب نص المادة 62ق ب ج فإنه في حالة هلاك السفينة يحل محل الرهن حطام السفينة أو تعويضات التأمين، وغيرها من الأسباب التي سبق ذكرها آنفا، وبالتالي انقضاء الرهن على السفينة لينتقل إلى الأشياء التي تحل محلها، غير أن الرهن في هذه الحالة لا ينقضي فعليا وإنما يتغير محله وينتقل بالدرجة الأولى إلى حطام السفينة، على عكس في حالة ما إذا فقدت السفينة أو غرقت هنا ينقضي الرهن فعليا دون الدين وللمدين أن يفي بالدين أو يقدم ضمانا آخر.

رابعا- تطهير السفينة:

وينقضي الرهن على السفينة أيضا بالتطهير الجبري قضائيا إذا بيعت في المزاد العلني فحكم رسو المزاد يطهرها من كافة الرهون وينتقل حقوق الدائنين إلى الثمن، أو بتطهير المشتري للسفينة بدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن الشراء[2]

1-تطهير السفينة عن طريق البيع الاختياري:

يكون تطهير السفينة عن طريق البيع الاختياري من الرهون الواقعة عليها، إذا ما قام المشتري الحائز بتسديد ديون الدائنين المرتهنين في حدود قيمتها المالية او ايداع المبالغ لدى خزينة المحكمة[3]، فلم يتطرق القانون البحري الجزائري الى التطهير عن طريق لبيع الاختياري للسفينة، ولكن المادة 933 ق م ج نصت على تطهير السفينة من قبل المشتري الحائز بالنسبة

---

[1]-انظر ق ب ج.

[2]-محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 124.

[3]-حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، قسم القانون الخاص، كلية القانون، المستنصرية، العراق، ص 26-27.

للرهن الرسمي وهذا ما يجعلنا نطبق نفس الاجراءات على السفينة، لأن الرهن البحري يعد رهنا رسميا، وفي غياب النص الخاص يطبق النص العام.

2-تطهير السفينة عن طريق البيع الجبري:

ينقضي الرهن البحري إذا بيعت السفينة بيعا جبريا بالمزاد العلني عن طريق القضاء، حيث أنه يطهر السفينة من جميع الحقوق الواردة عليها.[1]

وقد نصت المادة 68 ق ب ج على البيع الجبري للسفينة :« ***في حالة البيع الجبري للسفينة، توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع***

تحدد بموجب مرسوم كيفيات البيع الاجباري للسفينة وكذلك التبليغ المسبق لكل المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وامين دفتر تسجيل السفن.»[2]

في غياب المرسوم المذكور في المادة أعلاه والذي يفترض أن يحدد لنا كيفيات البيع الإجباري للسفينة، لابد من تطبيق أحكام القانون المدني للبيع بالمزاد العلني والتي جاءت في نص المادة 936 ق م ج.[3]

خامسا- الشطب:

نصت المادة 69 ق ب ج على أنه:« ***يتم شطب و تخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضاء الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء*** »، فحسب نص المادة قد تشطب الرهون البحرية إما برضا الأطراف المؤهلين لذلك، وإما جبرا بواسطة القضاء.

لتضيف المادة 70 من نفس القانون أنه يمكن أن يتم الشطب بصورة تلقائية عن طريق السلطة البحرية المختصة إضافة إلى الصورتين السابقتين، بشرط سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها.[4]

---

[1]-د. حسن مكي مشيري، المرجع السابق، ص 26.

[2]-انظر ق ب ج.

[3]-انظر ق م ج.

[4]-انظر القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية.

ينقضي الرهن بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون بالرهن طبقا للقواعد العامة لأي سبب من أسباب الانقضاء[1]، التي جاءت في القانون المدني الجزائري، حيث تنص المادة 933 على أنه:« ***ينقضي حق الرهن الرسمي بانقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي انقضى به الدين، دون اخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن ا لنية كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق و عودته.***»[2]

ما نفهمه من هذه المادة أن الرهن لا ينفصل عن الدين، ويزول بزوال الدين المضمون وفي حالة ما إذا عاد الدين لزوال السبب الذي انقضى لأجله يعود الرهن الضامن للدين الوارد على السفينة كذلك، وفي حالة ما إذا اكتسب الغير حسن النية حقوقا أخرى في الفترة الممتدة بين زوال الحق ورجوعه، فلا يفقد هذا الأخير تلك الحقوق المكتسبة ولا يمكن الاضرار بها.

كما يمكنهم أن يحتجوا بحقوقهم في مواجهة الدائن المرتهن متى كانوا حسني النية و قاموا بشهر تلك الحقوق.[3]

وهناك بعض أسباب الانقضاء العامة التي لم يتطرق لها القانون البحري، والتي وردت في ق م ج هي كالآتي:

أولا- الوفاء والوفاء بمقابل:

إذا انقضى الدين المضمون، انقضى الرهن تبعاً له، وانقضاء الدين المضمون بالرهن عن طريق الوفاء حسب ما جاء في المادة 276 ق م ج، أو الوفاء بمقابل طبقا للمادة 285 ق م ج ويكون بمقابل مالي أو شيء آخر، فيقوم هذا الشيء مقام الوفاء، وتتبع فيه القواعد العامة المقررة في وفاء الديون.[4]

---

[1]-مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 115.

[2]-انظر القانون المدني الجزائري.

[3]-بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 429.

[4]-عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ،ج 10، في التأمينات العينية و الشخصية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص434.

ثانيا- التجديد:

وتسري القواعد العامة للتجديد هنا أيضاً بوجه عام، والتجديد عمل مركب، فهو قضاء دين قديم وإنشاء دين جديد يحل محله.[1] وقد نصت عليه المادة 287 ق م ج. ويكون بتغيير أحد أطراف الالتزام الدين، المدين أو الدائن وفقا لنفس المادة.

ثالثا- المقاصة:

وتسري هنا أيضا في شأن المقاصة القواعد العامة للقانون المدني ، والمقاصة أداة وفاء وأداة ضمان، فكونها أداة وفاء نستخلصه من انقضاء دينين متقابلين توافرت فيهما شروط معينة، أما أنها أداة ضمان فذلك يظهر أيضا من أن الدائن الذي يستوفي حقه من الدين الذي في ذمته لمدينه، إنما يختص لهذا الدين الذي في ذمته دون غيره من دائني المدين الآخرين، بالتالي يستوفي حقه منه متقدما عليهم جميعا، و من هنا تكون المقاصة من شأنها أن تقدم تأمينا، فهي من هذا الوجه تكون أداة ضمان.[2]

رابعا- اتحاد الذمة:

وتسري هنا أيضاً القواعد العامة لاتحاد الذمة، واتحاد الذمة يتحقق أكثر ما يتحقق، عن طريق الميراث. وله صورتان: (الصورة الأولى) حيث يرث المدين الدائن، ويرث المدين حق الدين، فتتحد الذمة في الدين. (الصورة الثانية) حيث يرث الدائن المدين، فتكون التركة هي المدينة للدائن، والدائن هو الوارث.[3]

نصت المادة 304 ق م ج أنه اجتماع صفتي الدائن والمدين في شخص واحد، وبالتالي يترتب انقضاء الرهن بصفة تبعية.

خامسا- الابراء:

هو تصرف تبرعي صادر من جانب واحد هو الدائن المبرئ، فينقضي الدين وبالتالي الرهن.[4]

---

[1]-عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع نفسه، ص438.

[2]-عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع نفسه، ص ص440-441.

[3]-عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع نفسه، ص 442.

[4]-عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 445.

نصت عليه المادة305 ق م ج على أنه يتم اختياريا من طرف الدائن ويشترط أن يعلم به المدين، وإذا ما رفضه عد باطلا.

المبحث الثاني: الامتيازات البحرية الواردة على السفينة.

الحقوق العينية التبعية في القانون المدني عموما تخول لصاحبها استيفاء حقه بالأولوية والأفضلية من ثمن الشيء الذي ترتب عليه هذا الحق العيني، ;أهم هاته الحقوق هو حق الامتياز الذي عرفه القانون المدني الجزائري[1] في نص المادة982بأنه "***أولوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته***"، وبعبارة أخرى هو ذلك الحق الذي يمنحه القانون لعدد من الدائنين يكون لهم بمقتضاه الأولوية على الدائنين الآخرين في تحصيل ديونهم .

أما فيما يخص الامتياز البحري فيختلف عنه في القانون المدني في أن الحق فيه يرد على السفينة وحدها ولا علاقة له بالأموال الأخرى للمدين مهما كان نوعها أو مقدارها أي دون مراعاة لصفة المدين وقدرته على تسديد الديون أو عدم قدرته على ذلك.

ولتوضيح الامتياز البحري نتناولنه بالدراسة في ثلاث مطالب الأول يتضمن مفهوم الامتياز البحري، والمطلب الثاني نتعرف فيه على ترتيب الامتيازات البحرية وأخيرا آثار الامتياز البحري وانقضاءه في مطلب ثالث.

المطلب الأول: مفهوم الامتياز البحري.

لقد حظي الامتياز البحري باهتمام كبيرمن قبل المشرع الدولي والمشرع الداخلي لكل دولة، حيث حاول كلاهما التطرق إلى مختلف الجوانب التي يتضمنها هذا الحق، وفي دراستنا له نقوم بتعريف الامتياز البحري وخصائصه في فرع أول، ثم خصائص الامتياز في فرع ثاني وأخيرا وعاء الامتياز البحري في فرع ثالث.

الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري .

عرفه القانون البحري الجزائري في نص في المادة 72 بنصه انه عبارة عن «***تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينة***»

[1]- تعرض له القانون المدني الجزائري في الباب الرابع من الكتاب الرابع بتبيان أحكامه أنواعه العامة منها والخاصة

وقد فصل في أحكامه في القسم الثالث الفقرة الثالثة من المواد 72إلى المادة 91فتعرض إلى تعريفه إضافة إلى تصنيفه وترتيبه وتاريخ نشوئه وانقضاءه.

وبالتالي فإن الامتياز البحري حق يعطيه القانون البحري لعدد من الدائنين البحريين مذكورين حصرا في نص المادة 73 ق ب ج، يخولهم استفاء ديونهم بعد بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين[1]،وهو أولوية يقررها القانون دون الحاجة إلى اتفاق أو اتخاذ أي إجراء قضائي أو الحاجة إلى سند ملكيه أو تسجيل أو إبرام عقد، وبالتالي يبقى لازما للتنفيذ حتى بعد انتقال ملكية سفينة وشراءها بحسن نية من طرف شخص آخر لا يعلم بوجود هذا الامتياز.

الفرع الثاني : خصائص الامتياز البحري.

إن التعريف السابق يسمح لنا باستخراج خصائص للامتياز البحري والتي نوضحها فيما يلي:

أولا –الامتياز البحري حق عيني يمنح صاحبه سلطة مباشرة على السفينة المعينة بالذات التي نتج عنها هذا الامتياز[2].

ثانيا– انه حق الامتياز لا يقبل التجزئة، أي أن السفينة المثقلة بهذا الامتياز تبقى على ذلك ما دام الدين لم يوفى كاملا، فكل جزء من السفينة ضامن لكل الدين.

ثالثا– إن الامتياز البحري هو حق يضمنه القانون، وهي المواد من 72 الى91 في القانون البحري الجزائري[3]، فلا يمكن أن يكون هناك عقد امتياز يتفق عليه طرفين

كل الخصائص السابقة الذكر هي خصائص مشتركة بين كل من الامتياز في القانون المدني والامتياز البحري إلا أن هذا الأخير يختلف عنه في أنه حق عيني يرد على السفينة

1 –محمد محمود عبابنة ،المرجع السابق، ص 36.

2– ما يقره أيضا القانون المدني في المادة 982 بنصه " الإمتياز أولوية يقررها القانون للدين معين مراعاة منه لصفته.."

3– يقابلها في القانون المدني الجزائري المواد من 982 إلى 1003.

المعينة بذاتها والتي نشأ بسببها الدين حتى ولو كان للمدين عدة سفن أخرى يستطيع الوفاء بها، هذا عكس الامتياز في القانون المدني الجزائري الذي تضمن كل أموال المدين دينه الممتاز[1].

الفرع الثالث: وعـــــــاء الامتيـــــاز البحـــري.

إن وعاء الامتياز البحري يقصد به محل الامتياز البحري وهو الشيء المعين بالذات الذي يقع عليه حق الامتياز البحري، والذي يمارس عليه الدائن البحري سلطته، وقد ذكره المشرع الجزائري صراحتا في المادة 73 من القانون البحري ***"تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة..."***

ما نلاحظه أن المشرع الجزائري ذكرالسفينة فقط كوعاء للامتياز وهو ما خالف به المشرع الدولي في كل من معاهدة بروكسل1926[2]ومعاهدة جنيف1993المتعلقتين بالامتيازات والرهون البحرية وبعض تشريعات الدول الأخرى، في دراستنا تطرقنا إلى السفينة كوعاء أولا، ثم ملحقات السفينة ثانيا، وثالثا حددنا الأموال المتعلقة بالسفينة لكنها مستبعدة من وعاء الامتياز البحري.

أولا- السفينة:

إن الوعاء الأساسي للامتياز البحري هو السفينة، وهي تلك العمارة البحرية أو الآلية العائمة القائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ويكون ذلك إما بوسيلتها الخاصة أو بمساعدة بسفينة أخرى[3]، وهو ما بينته صراحة المادة 73 من ق ب ج فلا يهم إذا كانت سفينة تجارية أو غير تجاريه، إلا أن المشرع الدولي استثنى السفن الحربية والسفن المخصصة للدولة أو

---

[1]- المادة 984 من القانون المدني الجزائري: ***«ترد حقوق الإمتياز العامة على جميع أموال المدين من منقول وعقار..."***

2- تعتبر معاهدة بروكسل التي انعقدت بغرض توحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات و الرهون البحرية ،و الموقعة بتاريخ 10/04/1926في بروكسل هي المرجع الأساسي في هدا المجال والتي حاولت توحيد وجهات النظر بين الدول فيما يخص الديون البحرية الممتازة والرهون البحرية ، حيث أنها أضافه إلى السفينة كوعاء للامتياز، كل من ملحقات السفينة و أجرة النقل وقد صادقت عليها الجزائر بمرسوم رقم 64-72المؤرخ في 02/03/1964جريدة رسمية عدد رقم 27لسنة 1964، إلا أنها انسحبت منها، وبالرغم من هدا فقد أخدت بهافي الكثير من موادها للتنظيم الامتياز البحري في القانون البحري الجزائري

3- المادة 13 ق ب ج.

الخدمة العامة[1]، وهو ما جاءت به أيضا المادة 15من معاهده بروكسل لعام1926 الخاصة بالامتيازات والرهون، ومختلف التشريعات الدولية الأخرى[2].

وبما أن الامتياز البحري لا يتعلق بشخص المدين وإنما يتعلق بالسفينة نفسها، فإن هذا الامتياز يسري عليها هي سواء كان المجهز مستغل لها فقط أو هو ملكها الأصلي أو مستأجرها ويسري أيضا حتى على من اشتراها بحسن نية ولا يعلم أنها مثقلة بهذا الامتياز، ويرجع هدا إلى ما يسمى بفكرة تخصيص السفينة لضمان الدين الممتاز[3]، أي أن حقوق الدائنين مستقلة عن صفة المجهز في حد ذاته .

أما في حالة فقدان حيازة السفينة بطريقة غير مشروعة، فان القانون البحري الجزائري لم ينص على مثل هاته الحالة، إلا أنه ما هو معمول به في التشريع الدولي فان الامتياز البحري لا يسري على السفينة التي يفقد مالكها حيازتها بفعل غير مشروع، كالسرقة بشرط أن يكون الدائن سيء النية، كأن يعلم وقت نشأة حقه انه يتعامل مع سارق السفينة[4].

– كما تجدر الإشارة إلى أن الامتياز متعلق بالسفينة حتى ولو فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية فينتقل الامتياز إلى ثمن حطامها[5]،هذه الحالة لم يتطرق إليها المشرع الجزائري .

ثانيـــا: ملحقــات السفينة

ملحقات السفينة هي كل ما يلزم لاستغلالها وممارسة الملاحة البحرية وقد قسمها الفقه إلى قسمين وهما ملحقات مادية وأخرى قانونية وهي من المسائل الواجب معرفتها كون هذه الملحقات أيضا تكون محل لتصرفات قانونية وحقوق ترد عليها، ومنها الامتياز البحري حيث نفصلها فيما يلي :

أ–الملحقات المادية:

1–محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012، ص 104.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 75

3–مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 98.

4- ما جاءت به المادة 13من اتفاقية بروكسل لعام 1926

5–محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، صفحه 164.

هي كل الآلات والأجهزة وما يلحق بهيكل السفينة ويساعد على استغلالها الملاحي والتجاري كالقوارب التي على ظهرها، والزلاقات والروافع وهي تتبع السفينة ولا تنفصل عنها في كل أوضاعها حيث لا يمكن للسفينة الملاحة بدونها، سواء التي تزود بها السفينة للدخول لأول مرة إلى المياه كآلات الإنارة وتسخين المياه أو الآلات التي تجهز بها السفينة بغية استغلالها كقوارب النجاة في سفن نقل الأشخاص، أو شباك الصيد الخاصة بسفن الصيد فيمكن أن تكون توابع أو ملحقات متصلة أو منفصلة، فهاته الآلات والأجهزة تدخل في الحق الممتاز للدائنين الممتازين باعتبارها جزء لا يمكن للسفينة الاستغناء عنهم إلا أنه يبقى هناك لبس كبير في تحديد اللواحق المادية للسفينة في غياب نص قانوني واضح يحدد فيه المشرع الوطني أو الدولي هاته اللواحق بالضبط.[1]

ب-الملحقات القانونية:

لم يتناولها المشرع الجزائري كمحل للامتياز وإنما جعلها محلا للرهن البحري بنص المادة 62 ق ب ج كما بيناه سابقا، هذا ما ضيق وعاء الامتياز البحري مقارنة مع وعاء الرهن البحري، إلا أن التشريعات الدولية وأهمها معاهدة بروكسل في المادة الرابعة في الفقرات 1 2 3، ذكرتها كوعاء للامتياز وهي مختلف التعويضات والحقوق المستحقة للمجهز أو المالك التي نشأت أثناء استغلال السفينة، سواء بسبب أضرار تعرضت لها أو معاملات تجارية تمت أثناء عملية استعمالها في النقل البحري، وقد وردت هاته الحقوق على سبيل الحصر في المعاهدة السالفة الذكر، وهي تعويضات الأضرار المادية التي تصيب السفينة، تعويضات الخسائر المشتركة وأخيرا تعويضات المتعلقة بعمليات الاتقاد،

الفـــرع الرابع: الأمـــوال المستبعدة من وعـــــاء الامتياز البحري.

هناك من الأموال ما يتعلق بالاستغلال البحري للسفينة إلا أنه مستبعد من وعاء الامتياز البحري بنص قانوني صريح وهي مبالغ التأمين الخاصة بالسفينة وإعانات الدولة التي تستفيد منها السفن نفصلهم فيما يلي:

أولا- مبلغ التامين الخاص بالسفينة:

[1]- اشار إليها المشرع الجزائري في المادة 52 بقول" تصبح توابع للسفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفن والآثاث و**كل الأشياء المخصصة** لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري

خصص القانون الجزائري مبلغ التأمين على هيكل السفينة إلى الدائن المرتهن لتحصيل أمواله من المدين مالك السفينة وليس للدائن الممتاز أو الدائنين العاديين، فقد نصت على ذلك المادة 62 فقرة د والمتعلقة بمحل الرهن من التقنين البحري الجزائري بقوله «***تحل محل السفينة وتوابعها .....تعويضات التامين على هيكل السفينة***»، وبالتالي استبعدهم من استيفاء ديونهم من هذه المبالغ[1] وجعلها فقط من نصيب الدائن المرتهن.

وقد نصت على ذلك أيضا عدة تشريعات داخلية للدول نذكر منها مادة 56 فقرة 2من التشريع البحري الليبي معتبرا إياها أموالا ليست من الذمة المالية البحرية فلا يمتد إليها ضمان الدائن[2].

هذا الاستثناء جاء كحماية لحق للدائن المرتهن من مزاحمة الدائنين الممتازين له في استيفاء ديونهم، إضافة إلى أن هدا الاستبعاد يجيز للمالك أن يتفق مع الدائن المرتهن على مبلغ التامين كضمان لهدا الأخير لاستيفاء دينه[3].

ثانيا- إعانات الدولــة للموانئ الوطنية التابعة لها:

إن الكثير من الدول تقدم إعانات مالية كبيرة لسفنها بغية تعزيز أسطولها البحري ودعم قوتها الدفاعية ضد أي عدوان خارجي محتمل، فهاته الإعانات مستبعدة تماما من وعاء الامتياز البحري مهما كانت صفة الدائن، وهو ما جاءت به صراحة المادة 4في الفقرة 6من اتفاقية بروكسل "***لا تعد من ملحقات السفينة و الأجرة التعويضات المستحقة لمالك بمقتضى عقد التامين او المنح أو المساعدات او غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة،*** فهذه الإعانات لا تعتبر جزءا من الذمة المالية البحرية للمجهز أو المالك أو المستأجر وبالتالي لا يمتد إليها الضمان، كما لا يهم كيفية دفع هاته الإعانات ادا كانت نقدية أو عينية ، دفعت على دفعت واحدة أو عدة دفعات، فهي إعانات تقدمها الدول بغرض تعزيز وتقوية أسطولها البحري

بالنسبة للقانون الجزائري فانه لم يأتي بنص صريح في هدا المجال إلا انه ما نستشفه من المعاملات البحرية بين الجزائر ومختلف الدول الأخرى هدا هو المتعامل به.

---

[1]- وهو ما نصت عليه أيضا معاهدة بروكسل في المادة السادسة فقرتها الرابعة التي تنص على أنه:«**لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة ،التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقد التامين** »

2-محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 253.

3-على البارودي، المرجع السابق، ص253

المطلب الثاني: ترتيب الامتيازات البحرية.

عددها القانون البحري الجزائري في مادته 73بقوله «***تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة...***»، وذكرها وفق ترتيب يجب التقيد به وإتباعه طبقا لما نصت عليه والمادة 77 ق ب ج "***ان الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله....***"

نتناولها بالشرح والترتيب هذا الأخير الذي يختلف فيما إذا كنا بصدد رحلة بحرية واحدة[1] أو في حالة عدة رحلات نوضح ذلك فيما يلي:

الفرع الأول: الامتياز البحري في حالة الرحلة الواحدة.

ذكرها المشرع بالترتيب في المادة 73من القانون البحري، حيث نص أولا على الامتيازات(06) الستة التي تسبق الرهون البحرية ،وثانيا الامتيازين(02) اللذان تأتي مرتبتهما بعد الرهون البحرية.

أولا – حقوق الامتياز من الدرجة الأولى السابقة للرهن البحري:

هي الامتيازات المذكورة في الفقرات أ –ب– ج– د– هـ– و من المادة 73من القانون البحري الجزائري ، حيث أخذ المشرع الجزائري بعض هذه الحقوق من اتفاقية بروكسل لسنة**1926** نذكرها بنفس الترتيب الذي جاءت به المادة 73 وهو المعمول به أيضا على مستوى القضاء، نفصلها فيما يأتي.

1–الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناءً على عقد استخدامهم على متنها[2].

---

[1]–وهي الرحلة التي يتفق فيها كل من مستغل السفينة والربان عن موعد الانطلاق من ميناء وتاريخ الرجوع إلى نفس الميناء

2– نصت المادة 411من ق ب ج على أن: «***يتكون الطاقم السفينة من ربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة، ويعد المرشد احد أفراد الطاقم مدة عمله على متن السفينة، وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العام***».

أي كل من أدى عملا يساعد به على انطلاق السفينة وملاحتها في البحر، واستغلالها التجاري مهما كانت صفته على متن هاته السفينة، ويكون دلك بمقتضى عقد عمل بين كل من العامل من جهة والمجهز أو المالك أو المستأجر من جهة أخرى، حيث يتفقان فيه على القيام بأعمال معينة[1]، حتى لو كانت سفينة صيد أو سفينة نزهة، ومهما كانت الخدمات التي يقوم بها العامل على هاته السفينة[2]، ومهما كانت صفته أي حتى لو قدم خدماته لاستغلال السفينة بصفة عرضية كالطبيب الذي يعاين المرضى، أو الأستاذ الذي درس البحارة ومدهم بمعلومات في مجال الملاحة واستغلال السفينة، هذه الديون لا تقتصر فقط على أجور هؤلاء إنما تمتد إلى مصاريف علاجهم وحقوق تأمينهم وغيرها من المصاريف الواجبة خلال نشاطهم على ظهر السفينة .

وقد جاء المشرع بهذا الامتياز حماية منه للطبقة الهشة العاملة على سطح السفينة منعا من تعسف المجهزين وأصحاب السفن وهذا لسهولة الاستيلاء على حقهم من قبل المجهز أو المالك أو المستأجر.

ب)رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد:

رسم الميناء هو المبلغ الذي يدفعه المجهز لإدارة الميناء مقابل رسو سفينته بها ويقدر عادة على أساس الحمولة، إن المشرع الجزائري لم يحدد الميناء الذي يستفيد من الامتياز البحري بخلاف التشريعات الدولية الأخرى[3]ومعاهدة بروكسل التي قضت بحقوق الميناء الأخير التي رست به السفينة [4]، أوتم فيه الحجز، حيث يقدر على أساس الحمولة ومدة استغلال أرصفة الميناء.

1-نصت عليها معاهدة بروكسل 1926في المادة 2الفقرة 1كما نصت عليه اتفاقية جنيف للامتيازات والرهون 1993في المادة

2-الفقرة 1"يترتب امتياز بحري على السفينة في مواجهة مالك السفينة .....أ- المطالبة بالأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم.

3-جقبوبي حمزة، أحكام حق الإمتياز البحري، مذكرة ماجيستير جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2006-2007، ص 75.

4-منها التشريع الفرنسي في المادة 31فقرة 03وما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 22/01/2002في قضية PARTNERبان الامتياز لا يشمل الا حقوق أخر ميناء دون الحقوق المستحقة للموانئ السابقة التي رست فيها.

أما بالنسبة لجميع طرق الملاحة فهي ما يقدم أيضا للسفينة من سلطات الميناء من خدمات تؤمن بها رسو السفينة وتساعدها في استغلالها التجاري أو الملاحي.

فيما يخص الإرشاد فقد عرفته المادة 171من التقين البحري الإرشاد بأنه ***"المساعدة التي تقدم إلي الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلي الموانئ و الفرض و المياه الداخلية و الخروج".***

فهي خدمات تهدف إلى ضمان ملاحة آمنة للباخرة عند دخولها الميناء وخروجها منه، ويقدر على أساس حمولة السفينة فالمرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإتباع وفي مقابل دلك الربان ملزم بدفع رسوم الإرشاد وفق ما تنص عليه المادة 180من القانون البحري الجزائري[1]، وبهذا تتمتع المصالح المينائية التي قدمت هاته الخدمات بحق ممتاز لاستيفاء دينها قبل الرهون البحرية والديون الممتازة الأخرى.

ج) الديون المستحقة على مالك السفينة بسبب الموت أو الإصابة الجسمانية الحاصلة برا او بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة[2].

هذا الامتياز يضمن كل الأضرار الناشئة مباشرة عن استغلال السفينة سواء كانت الأضرار ناشئة عن مسؤولية تقصيرية أو عقدية، والمستفيد من هذا الامتياز هو كل شخص طبيعي متضرر ولو لم يكن له صفة مسافر ولا يهم مكان وقوع الضرر، مع الإشارة أن اغلب الحوادث و أشهرها هي التي تقع للعمال أو الأشخاص المتواجدين في الميناء أو في المستودعات أثناء عمليات الشحن أو تفريغ أو تلك الأضرار التي تصيب الطاقم البحري أو المسافرين أو غيرهم الناتجة عن التصادم البحري، فأي حادث يكون ناتج عن استغلال سفينة سبب وفاة أو أضرار للغير مهما كان هدا الغير سواء من الطاقم البحري أو أجنبي على السفينة، أصبح دينه ممتاز من المرتبة الثالثة بنص القانون ويستفيد منه الورثة المتضرر في حالة الوفاة.

د)الديون الجنحية وشبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لا حق بها برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة:

1- مادة 180ق ب ج ***:"يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزما بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو لم تحصل هده السفينة على خدمات المرشد ودلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188."***

2-نصت عليها معاهدة بروكسل1967في الفقرة 3من المادة الرابعة كما نص عليها القانون الفرنسي في الفقرة 5من المادة 31من قانونه 67-05المتعلق بقانون بحري فرنسي.

وهي تلك الأضرار الناتجة عن جنوح السفينة والتي سببت أضرار بأموال الغير التي كانت على ظهر السفينة، وأشهر مثال في هدا الأضرار التي تصيب الأمتعة والطرود والأشياء الثمينة التي يودعها المسافرين عادة لدى الربان، بدون أن يكون لهم أي بيان عليها.

تجدر الإشارة إلى انه في الحالتين السابقتين نص المشرع الجزائري على عدم استفادة كل مضرور من الأحداث المذكورة في الفقرتين السابقتين من حقهم الممتاز لاستيفاء التعويض وهذا في حالة ما إذا كانت الأضرار نشأت عن مواد أو آثار إشعاعية أومن خاصية إشعاعية أو تركيب خاصية إشعاعية مع خاصية سامة أو متفجرة أو غيرها من المواد النووية وهو ما جاءت به المادة 74من ق ب ج[1].

هـ)الديون الناشئة عن الإسعاف البحري والإنقاذ البحري وحطام السفن والمساهمة في الخسائر المشتركة وكدا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداءً من تاريخ الحجز التنفيذي عليها الى غاية بيعها وتوزيع ثمنها

هذا الامتياز يضم عدة ديون ممتازة تنطرق إليها كل واحدة على حدة.

بالنسبة للإسعاف والإنقاذ البحريين، اعتبرهما المشرع الجزائري أمرا واحدا من نص المادة 348[2]، وهي العمليات الفجائية غير المتوقعة التي يقوم بها ربان السفينة أثناء الرحلة البحرية بغرض إنقاذ ما يمكن اتقاده من بسفينة تعرضت لأحداث سببت لها أضرار، ويكون ذلك في عرض البحر، وهو عمل إنساني بالدرجة الأولى يوجبه العرف الدولي، قبل أن يكون كقاعدة

[1]– المادة 74 ق ب ج " لا يمكن ان يرتب أي امتياز بحري على السفينة تأمينا للديون المدرجة في الفقرتين ج و د من المادة السابقة والناشئة من المواد والآثار الإشعاعية أو الناجمة من خاصيات إشعاعية او تركيب خاصيات إشعاعية مع خاصيات سامة متفجرة أو غيرها من الخاصيات المخطرة للمحروقات النووية" يرجع هدا ا لان تلك الأضرار ستكون بالتأكيد اكبر بكثير من ثمن السفينة لذلك يستحيل التعويض الفعلي لكل المتضررين.

[2] –المادة 348 ق ب ج " توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف والإنقاد مناصفة ، بين مالك السفينة وطاقمها.

قانونية ترتب عقوبة جزائية عن الإخلال بها[1]،هده العملية تضم كل من انقاد الأرواح البشرية أو البضائع أو السفينة والبضائع التي تحملها إن كان دلك ممكنا[2].

إضافة إلى الديون الناتجة عن سحب حطام السفن، وتكون في حالة تحطم السفينة أو غرقها، فرفع الحطام يستوجب وسائل خاصة وعمال كل هذا مقابل اموال تصبح ديون ممتازة.

المساهمة في الخسائر المشتركة ويقصد بها ما ينتج من أضرار وهلاك بضائع ونفقات استثنائية قام بها الربان بإرادته الحرة، قاصدا بذلك المنفعة المشتركة ومجابهة أخطار غير متوقعة تعرضت لها السفينة أثناء الرحلة البحرية ، أي أنها تلك الخسائر التي يضطر الربان إلى افتعالها، سواء يضحي بجزء من البضاعة المحملة على ظهر السفينة أو أعمال أخرى بغرض الوصول بأمان بالسفينة ومن عليها بسلام إلى الميناء، والخروج من هاته الرحلة بأقل خسائر ممكنة.

المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة إلى غاية بيعها، فمند إجراءات الحجز على السفينة لسبب قانوني معين، حتى بيعها بالمزاد العلني هناك مصاريف تتكبدها الدولة للحفاظ على السفينة، هاته الأخيرة وبعد تمام بيعها بالمزاد العلني تستأثر الدولة على ثمن بيعها بحق امتياز لتحصيل دينها(المبالغ التي صرفتها للحفاظ على السفينة) من ثمن السفينة المباعة ،قبل الدائنين الآخرين.

الجدير بالذكر إن كل ما سبق ذكره من امتيازات بحرية في الفقرة ه خصها المشرع الجزائري بمادة 77من ق ب ج بنصه كما يلي " ***إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف و الإنقاذ البحري ومصارف رفع الحطام السفن والمساهمة في الخسائر المشتركة وكدا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها***

[1]– المادة 485ق ب ج نص على العقوبة بالحبس من سنتين الى خمس سنوات وبغرامة من 20.000الى 200.000دج لكل ربان كان باستطاعته ان يقدم مساعدة لسفينة معرضة لخطر ولو يفعل ذلك.

[2]–اكدت على هدا الواجب المادة 4فقرة 4من معاهدة بروكسل 1926واتفاقيات دولية أخرى.

الأفضلية على جميع الإمتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات ».

إن المادة السابقة توضح أن امتيازات الفقرة هـ من المادة 73 ق ب ج يصبح ترتيبها في المرتبة الأولى قبل كل الامتيازات البحرية المذكورة في هذه المادة في حالة وجود عمليات انقاد أو رفع حطام أو خسائر مشتركة ،كما وضحت أيضا المادة 79 ق ب ج في فقرتها الثانية أن امتيازات الفقرة هـ ترتب فيما بينها حسب الترتيب العكسي لتاريخ نشوءها[1].

و) امتياز حقوق منشئ ومصلح السفينة:

نصت عليها الفقرة ومن المادة 73«...***ديون منشئ ومصلح السفينة والناشئة عن إنشاء وإصلاح السفينة...***»، بالنسبة لمنشئ السفينة هو الشخص القائم ببناء السفينة ويكون هدا غالبا بناء على عقد مسبق[2]، حيث جاء المشرع الجزائري بحقوق ممتاز لمنشأ السفينة مخالفا بذلك لمعاهدة بروكسل 1926التي لم تذكره مطلقا، ربما لرغبة للمشرع في تشجيع واستقطاب المستثمرين في هدا المجال إضافة الى ضمان وحماية لحقوقهم، وهذا بالنظر للنقص الكبير للمستثمرين جزائريين أو اجانب الذين يعملون في بناء السفن[3].

أما مصلح السفينة فهو العامل الذي يقوم بإصلاح أعطاب السفينة أو الباخرة الناتجة عن استغلالها وقد تكون هاته التصليحات دورية من فترة إلى أخرى كأعمال صيانة للحفاظ على السفن، أو فورية وقت وقوع حوادث للسفينة، إلا انه يجب التمييز بين إصلاحات السفينة من الأعطاب التي تعرضت لها بمناسبة استغلالها، والأعطاب المضمونة بعد بناءها من قبل القائم بالبناء، فالحالة الأولى هي المقصودة بهذا الامتياز، أما الحالة الثانية فتدخل ضمن الضمانات التي يقدمها الباني لصاحب السفينة أثناء بيعها وتسليمها للمشترى وهي ضمان العيب الخفي

[1]– المادة 79 الفقرة 2 " كما أن الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرة هـ من المادة 73 تأتي مرتبتها قيما بينها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذا الإمتيازات "

[2]– المقصود هنا هو البناء غير المباشر للسفن

[3]–حمزة جقبوبي، المرجع السابق، ص 83

فكل الديون السالفة الذكر يسبق دائنيها، في استيفاء أموالهم من ثمن بيع السفينة قبل أصحاب الرهون البحرية مهما كان تاريخ قيد هاته الأخيرة في استيفاء حقوقهم من ثمن السفينة.

ثانيا) حقوق الامتياز من الدرجة الثانية اللاحقة للرهن البحري :

هي الامتيازات التي لا يستوفي أصحابها أموالهم إلا بعد أن يستوفي صاحب الرهن البحري ديونهم، نصت عليهم المادة 73في فقرتيها ز والفقرة ح وهي كالتالي

أ)الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل: حيث أنه أثناء الرحلة البحرية قد تكون هناك أمور مفاجأة وأحداث لم تكن متوقعة تدفع بالربان إلى إبرام عقود خلال هاته الرحلة بغرض إكمالها بسلام سواء بإصلاح أعطاب في السفينة أو بتزويدها بالوقود أو أعمال أخرى فكل هاته الحقوق تتمتع بامتياز بحري، إلا أنها تكون مضبوطة بأربعة شروط مذكورة في نفس الفقرة و نفسها وهي :

– بأن تكون هذه الديون ناتجة عن عقود ابرمها الربان نفسه، فلا يتعد بأية عقود ابرمها أشخاص آخرون مهما كانت رتبتهم أو وظيفتهم على السفينة.

– أن تبرم هاته العقود خارج ميناء التسجيل : فكل العقود التي يبرمها الربان في ميناء التسجيل لا تتمتع بهذا الامتياز البحري لتحصيل ديونها.

– أن يكون موضوع هاته العقود يمثل حاجات أساسية لإكمال الرحلة البحرية وليس لتحقيق رفاهية أكثر أثناء الرحلة او لتحقيق الاستمتاع أكثر[1]

ب) الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان او الخسائر التي تلحق بالحمولة:

وهي كل التعويضات الناتجة عن أضرار إصابة الأمتعة المصحوبة مع المسافرين والتي كانت محل ذكر في عقد النقل البحري للمسافرين

[1]–لهذا رفضت محكمة النقض الفرنسية تقرير حق الامتياز لمزود السفينة بأجهزة الراديو أجهزة كشف ورصد وإرشاد لانتفاء العلاقة بين تركيب هاته الأجهزة و المحافظة على السفينة وهدا ما أقر به أيضا مجلس الاستئناف**DOUAI**الفرنسي في قراره الصادر بتاريخ 02ديسمبر 1960، على البارودي، المرجع السابق، ص255.

الفرع الثـــاني: في حالـــة تعدد الرحـلات.

تناولتها المادة 80 من القانون البحري الجزائري[1]، حيث انه في حال قيام السفينة بعدة رحلات تسبق الديون الممتازة المتولدة عن أخر رحلة كل الديون الناتجة عن الرحلات التي سبقتها، مهما كانت صفت الديون الناتجة عنها، وهو ما جاءت به أيضا معاهدة بروكسل في مادتها السادسة الفقرة الأولى، وبالتالي فحقوق الرحلة الأخيرة تسبق دائما حقوق الرحلة التي سبقتها، ولهدا فمن المهم جدا معرفة متى تبدأ الرحلة البحرية ومتى تنتهي، ومن المتعارف عليه عمليا والمعمول به أن الرحلة الواحدة تكون محددة مسبقا من قبل مستغل السفينة سواء كان مجهز او مستأجر أو مالك السفينة بتاريخ الانطلاق من الميناء والتاريخ المفروض الرجوع فيه إلى نفس الميناء أو ميناء آخر.

إلا أن هناك استثناء في هذه المادة التي تنص عليه فقرتها 2 بنصها التالي "***بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هده الرحلات***" [2]، والمقصود بها تلك العقود العمل البحرية المتعلقة بالربان والبحارة، التي تكون بين المجهز أو مستغل السفينة والملاحين العاملين على ظهر السفينة، أي أنه حتى لو تعددت الرحلات فان عقود العمل البحرية تأتي في المرتبة مع الديون الممتازة للرحلة الأخيرة هاته الأخيرة التي ترتب في المرتبة الأولى في تحصيل للديون الممتازة.

وبهذا نكون قد تعرضنا إلى كل الديون البحرية التي تحضي بامتياز بحري يحصل أصحابها أموالهم بأولوية سواء قبل أصحاب الدائنين العاديين أو حتى أصحاب الرهون البحرية او بعدهم.

المطلب الثالث: الآثار المترتبة عن الامتياز البحري وانقضائه.

الامتياز البحري يرتب آثار مهمة تجعله يتقدم على الدائنين الآخرين في استيفاء دينه كما يحضى بطرق انقضاء إضافية تميزه عن الامتياز في القانون المدني نتعرض في الفرع الأول

1–المادة 80ق ب ج *إن الديون الإمتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هده الرحلات.*

2- وهو ما أقرته المادة السادسة الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1926.

إلى آثار الامتياز البحري وهما كل من حق التتبع وحق الأفضلية، ثم نتطرق في الفرع الثاني إلى طرق انقضاء الامتياز البحري إما بطريقة أصلية أو بطريقة تبعية.

الفـرع الأول: الآثــار المترتبـة علـى الامتيـاز البحـري.

تتمثل آثاره في حق التتبع وحق الأفضلية على كل الدائنين حتى ولو كانوا أصحاب الرهون البحرية وفيما يلي نفصل فيهما.

أ) حق التتبع:

يمنح الامتياز البحري دون غيره من الامتيازات[1] لصاحبه حق تتبع السفينة مهما كالحائز عليها ،حتى ولو كان الحائز حسن النية أي أنه لا يعلم وقت حصوله على السفينة بوجود حق امتياز المثقلة به، هدا ما نصت عليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 82قانون بحري جزائري التي تنص على: «***مع مراعاة أحكام المادة 87الواردة بعده ، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73تابعة للسفينة، وذلك رغما عن كل تغيير للملكية أو التسجيل***»[2]،إلا أنه ما هو ملاحظ في الواقع العملي، أن هذا الحق صعب المنال، بسب عدم النص على وجوب قيد أو تسجيل الامتياز البحري[3]،وهو ما أكدته معاهدة بروكسل بنص المادة11فقرة 1 منها «***باستثناء ما هو منصوص عليه في الاتفاقية فان حقوق الامتياز المقررة بموجب الأحكام السابقة لا تخضع لأي شكلية ولا لأي شرط خاص بالإثبات***».

ب)حق الأفضلية:

حيث يتقدم الدائنون الممتازون البحرين بمقتضى القانون، على الدائنين العادين وحتى المرتهنين في استيفاء دينهم من المدين، ودلك نظرا لطبيعة دينهم وهذا ما أخد به صراحة المشرع الجزائري في المادة 73التي تعرف الامتياز البحري "***هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية ...***"، أيضا بنص المادة 75السابق ذكرها، وهو ما جاءت به أيضا معاهدة

---

[1]–عكس القانوني المدني الذي تنص فيه المادة 985من القانون المدني الجزائري على أنه "***لا يحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن النية.***"

[2]–وهو ما جاءت به ايضا معاهدة بروكسل 1926في نصها المادة 13 على تطبيق الامتياز عن السفن ولو كانت مستغلة من قبل مجهز غير المالك، وهو ما جاءت به أيضا معاهدة جنيف 1993المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية في مادتها الرابعة وما نصت عليه مختلف التشريعات الدولية نذكر مثلا قانون التجارة البحرية الأردني المادة 163، المشرع المصري في المادة 32قانون التجارة البحرية.

[3]– عكس ما هم معمول به في الرهن البحري الدي يكون فيه القيد إلزامي.

بروكسل في مادتها الثالثة الفقرة الأولى التي تنص على أسبقية امتيازات الدرجة الأولى الخمسة المذكورة على الرهون البحرية والديون العادية الأخرى مهما كان تاريخ قيدها.

الفرع الثانـــي : انقضاء الامتياز البحري.

نميز في التشريع البحري الجزائري طريقتين لانقضاء الامتياز البحري، إما أن ينقضي الامتياز البحري بطريقة أصلية نصت عليها مواد القانون البحري، وإما أن ينقضي بطريقة تبعية وفقا لما تقتضيه قواعد القانون العام.

أولا –انقضاء الامتياز البحري بطريقة أصلية:

نص عليه القانون الجزائري في مواده من81–84 –87من القانون البحري[1]، حيث ينقضي إما بالتقادم، البيع الجبري، البيع الاختياري أو بانقضاء الدين المضمون نوضح هاته النقاط فيما يلي:

1ـ انقضاء الامتياز بالتقادم:

يقصد بالتقادم المسقط أن يمر على تاريخ استحقاق الدين مدة معينة محددة قانونا، تبدأ مند أول يوم لاستحقاق الدين، وهي محددة في القانون البحري الجزائري في المادتين84[2]و 87حيث تنص المادة 84«***تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء المدة وبيعت جبريا.....*** أي أن الحق الممتاز ينقضي بمرور سنة واحدة منذ نشوئه، وفي حالة عدم المطالبة به من قبل صاحبه في هذه المدة يسقط الامتياز بمقتضى هذه المواد من القانون البحري فيصبح الدائن دائنا عاديا وليس ممتازا، والهدف من ذلك هو تطهير السفينة من الديون المثقلة بها في اقصر مدة ممكنة للقيام برحلات أخرى وهي خالية من الديون والتعامل بأكثر ثقة بين المتعاملين في ميدان التجارة البحرية.

1- تركت معاهدة بروكسل مسألة انقضاء الامتياز إلى التشريعات الداخلية للدول في نص مادتها التاسعة نصت عليها التشريعات الدولية .

2- تحدد هذه المادة تاريخ نشوء الدين البحري .

فيما يخص انقطاع هذه المدة فقد نصت على ذلك المادة 84ق ب ج حيث جاء فيها أن هاته المدة (سنة كاملة) لا يمكن أن تخضع لأي وقف أو انقطاع، إلا أنها أوردت استثناء في نفس المادة ينص على انه لا يمكن لهده المدة أن تسري في حالة وجود مانع قانوني يمنع الدائن من مباشرة إجراءات الحجز على السفينة، على أن لا يتجاوز هذا المانع مدة ثلاث سنوات .

2ـ خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح:

نصت على ذلك الفقرة الثانية من المادة 84التي تنص على أنه "***ينقضي مع دلك الامتياز المذكور في الفقرة و من المادة 73عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة***" الامتياز المقصود فيهذه الفقرة هو امتياز المنشئ أو مصلح السفينة عن أعمال البناء أو التصليح التي قام بها، فإذا خرجت عن حيازة هذا الأخير ينقضي معه حقه الممتاز إلا أن حقه في الدين باقي، فبخروج السفينة من يده يصبح دائن عادي وليس دائن ممتاز.

3 ـ مصـــادرة السفينة

وهو ما جاءت به المادة 87منق ب ج «***تنقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات أ بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة***» فبمجرد مصادرتها[1]لا يمكن لأي دائن استفاء دينه من السفينة ولو كان دائنا ممتازا، وهو ما جاءت به أصلا اتفاقية بروكسل1926في مادتها التاسعة وتشريعات دولية أخرى[2].

4 ـ البيع الجبري على إثر دعوى قضائية:

نصت على هذا الإجراء المادة 87من ق ب ج فقرة ب على أنه «***تنقضي الامتيازات البحرية ..... بالبيع الجبري للسفينة على اثر دعوى قضائية***» وهو إجراء تقوم به الدولة بعد

[1]–المصادرة هي حجز السفينة من قبل سلطات حكومية مختصة ممثلة لشخص الدولة ، واتخاذ إجراءات تمنع صاحب السفينة من حيازته لها وفي اغلب الاحيان تنتهي الإجراءات ببيعها بالمزاد العلني.

[2]–و ما جاء به أيضا القانون الفرنسي في مادته 40من قانون 67–05 المتعلق بالموانئ والسفن.

الحجز القانوني على السفينة[1] بغية تطهيرها من جميع الحقوق العينية التبعية المثقلة بها وتنتقل حقوق الدائنين إلى ثمنها[2] وهو ما جاءت به أيضا المادة 88منق ب ج[3].

5ـ البيع الاختياري للسفينة:

نصت عليها الفقرة ج من المادة 87ق ب ج «***تنقضي الامتيازات البحرية ب....ج في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل***»، فنقل ملكية السفينة اختياريا تنقضي به الحق في امتياز بحري إلا أن هدا النقل يجب أن يسجل في سجلات قيد السفن، وفي حلة عدم قيده وتسجيله يبقى الحق الممتاز قائما، إضافة إلى أنه في حالة قيده في سجل تسجيل السفن ومرور ثلاثة أشهر عن هذا القيد ، ولم يقم صاحب الامتياز البحري بأي إجراء قانوني لاستحقاق دينه ينقضي حقه الممتاز في الدين ويصبح دائنا عاديا.

ثانيا – انقضاء الامتياز بطريقة تبعية:

هي الطريقة التي أشارت إليها المادة 87 من ق ب ج في فقرتها الأولى بنصها: «***تنقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات***»، أي أن الامتياز البحري إضافة إلى انقضائه بالطرقة الأصلية، المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، فإنه ينقضي أيضا بطريقة تبعية وفق قواعد القانون العام المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري، وتتمثل في انقضاء حق الامتياز لانقضاء الالتزام الأصلي بالوفاء، وانقضاء الامتياز بما يعادل الوفاء، وأخير انقضاء الالتزام الأصلي دون الوفاء به[4]، وهي نفس الطرق التي ينقضي بها الرهن البحري والتي سبق وأن فصلنا فيها فيما الرهن البحري.

---

[1]–نصت على إجراءات الحجز القانون البحري الجزائري في المواد من 150الى 160مكرر 8 سواءً كان حجز تنفيذي أو تحفظي وهو اجراء توافق منصوص اتفاقية جنيف 1999الخاصة بالحجز وصادقت عليها الجزائر بمرسوم03–474المؤرخ في 06/12/2003ج ر رقم 77لعام 2003.

[2]– مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 80.

[3]– المادة 88ق ب ج التي تحيلنا الى المادة 68ق ب ج اتي تنص على « ***في حالة البيع الجبري للسفينة توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن...»***

[4]–حقوق الامتياز في القانون الجزائري موقع مكتبة البحوث القانونية سعيد حميدان الولوج يوم 2023/05/07على الساعة الثانية زوالا.

خاتمة الفصل:

وبهذا نكون قد تعرضنا الى الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة والتي لا تختلف عنه في القانون المدني في أنها أولوية يقررها القانون للدائن لاستحقاق دينه بالأولوية على الدائنين الأخرين وأهمهما الرهن و الامتياز إلا أنها تختلف بسبب طبيعة السفينة في حد ذاتها نذكر خصوصا من ناحية التعداد الحصري للديون البحرية الممتازة في القانون البحري وكذلك الطرق الخاصة لانقضائه والمنصوص عليها بصفة خاصة في القانون البحري، إضافة إلى الرهن البحري الذي يتميز في أنه يتم شهره في ميناء التسجيل تحت طائلة البطلان، أما من حيث المحل، فيرد على السفينة وما يحل محلها.

خاتمة

يتمثل موضوع دراستنا في الحقوق العينية الواردة على السفينة، باعتبارها أداة الملاحة البحرية الدولية، وبالتالي الوسيلة التي تتم بها التجارة العالمية، ونظرا لكونها مال منقول ذو طبيعة خاصة ترد عليها عدة تصرفات قانونية، قد تكون تصرفات ناقلة للملكية أو غير ناقلة للملكية.

هذه الحقوق العينية قد تكون أصلية أهمها حق الملكية الوارد على السفينة الذي يخول لصاحبه ثلاثة سلطات وهي الاستعمال والاستغلال والتصرف، والذي يتكسب بطريقتين، إما وفقا للقانون الخاص البحري عن طريق البناء المباشر وغير المباشر أو عن طريق الشراء، أو وفقا للقانون العام عن طريق الهبة، الوصية والميراث، إلى جانب حق الملكية، يرد على السفينة أيضا أهم حق متفرع عنه وهو حق الانتفاع، والذي يكون في شكل عقد استئجار السفن، وقد تكون حقوق عينية تبعية وهي الرهن البحري الذي يخضع للرسمية خلافا لما هو معمول به في المنقول، وذلك لخصوصية السفينة التي تخضع لأحكام العقار، أما بالنسبة لحقوق الامتياز فقد نص عليها القانون البحري حصرا وفق ترتيب ملزم.

وبناءً على هذا توصلتا إلى مجموعة من النتائج التالية:

-أن طرق اكتساب الملكية في القانون المدني لا تنطبق كلها على السفينة كالشفعة، والحيازة، وعدم خضوعها لقاعدة الحيازة سند للملكية في المنقول على الرغم من كون السفينة مال منقول.

- فيما يخص بناء السفينة، فإن المشرع في القانون البحري لم يتطرق الي أحكامه مطلقا ما عدى مجرد ذكره كطريقة لاكتساب ملكية السفينة.
- أن عقود البناء والشراء الخاصة بالسفينة في القانون البحري تخضع عامة لأحكام القانون المدني، ما عدا فيما يخص ضرورة قيدها في دفتر تسجيل السفن تحت طائلة البطلان المطلق.
- أن عقود استئجار السفن أو ما يسمى بمشارطة الإيجار خصها المشرع الجزائري في القانون البحري بأحكام خاصة تختلف حسب اختلاف نوع إيجار السفينة (إيجار على أساس الرحلة، لمدة معينة، وبهيكلها).

- أن عقد الرهن البحري يخضع لنفس أحكام الرهن الرسمي في القانون العام، ماعدا فيما يتعلق شرط الحصول على الرخصة المسبقة من الإدارة البحرية لميناء التسجيل لانعقاد الرهن البحري على السفينة، بالإضافة إلى قيده في دفتر تسجيل السفن تحت طائلة البطلان المطلق.
- أن الامتياز البحري بالرغم من تنظيم أحكامه من قبل المشرع الجزائري في القانون البحري إلا أنه قد أجحف في حق الدائنين بتضييق وعائه مقارنة بمحل الرهن البحري، إضافة إلى قصر مدة التقادم المسقط للامتياز البحري وهي سنة واحدة، مقارنة بمدة الرهن البحري المحددة بعشر سنوات. مما يفوت فرصة على الدائن الممتاز في استيفاء حقه، كما أن عدم قيد أو تسجيل الامتياز البحري في سجل السفن يصعب على الدائن الممتاز تتبع دينه.
- لقد خص المشرع الجزائري السفينة بأحكام خاصة فيما يتعلق بالتصرفات الناقلة أو المنشأة أو المسقطة للحقوق العينية نظرا لكونها جزء من الأسطول البحري الجزائري وبالتالي خضوعها لسيادة الدولة خاصة فيما يتعلق بضرورة طلب رخصة مسبقة من السلطة الادارية البحرية.

الإقتراحات:

- ضرورة تنظيم المشرع الجزائري لأحكام البناء في القانون البحري بشكل مفصل تماشيا مع التشريع الدولي، ومن أجل تشجيع الاستثمار في هذا المجال.
- فيما يخص الامتياز البحري يجب على المشرع الجزائري في القانون البحري توسيع وعاءه وأن يفرض شرط قيد الامتياز البحري في دفتر تسجيل السفن لتمكين الدائنين الممتازين من تتبع دينهم الممتاز.

قائمة المراجع

باللغة العربية:

أولا-النصوص القانونية:

1-الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون 05-02 المؤرخ في 06 فيفري 2005، ج ر رقم 11، لسنة 2005.
2-الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري،ج ر 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998،ج ر 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998،المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010،ج ر رقم 46 مؤرخة في 18 جويلية 2010.
3-القانون رقم 07-05، المؤرخ في 13 ماي 2007 يعدل ويتمم الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، والمتضمن القانون المدني، ج ر رقم 31، سنة 2007.
4-القانون رقم 84-11 المؤرخ في 09 يونيو1984، المتضمن قانون الأسرة المعدل بالأمر رقم 05-02 المؤرخ في 27 فبراير 2005، ج ر رقم 15، سنة 2005.

ثانيا -الكتب:

1-بلحاج العربي، الوجيز في شرح قانون الأسرة الجزائري، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
2-بلحاج العربي، الحقوق العينية في القانون المدني الجزائري في ضوء أحدث الاجتهادات القضائية المشهورة للمحكمة العليا، الجزء الأول، الطبعة الثانية، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،2017.
3-علي البارودي، مباديء القانون البحري، ب ط، منشأة المعارف بالاسكندرية جلال حزى وشركاه، الاسكندرية، مصر، دون سنة نشر.
4-علي هادي العبيدي، الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية، الطبعة التاسعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 2012.

5-عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني في التأمينات العينية والشخصية، ج 10، ب ط، ، دار النهضة العربية، القاهرة.

6-عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الهبة الشركة والقرض والدخل الدائم والصلح، الجزء الخامس، د ط، دار احياء التراث العربي، دون سنة النشر.

7-محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، ب ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010.

8-محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012.

9-محمد محمود عبابنه، أحكام عقد النقل(القل البحري، النقل الجوي، النقل البري)، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.

10-محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، دار البيضاء، الجزائر، 2014.

11-مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة-السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-إيجار السفينة والنفل البحري، الحوادث البحرية-التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، دون سنة نشر.

ثالثا: الرسائل والمذكرات

1)-رسائل الدكتوراه:

1-آكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة دكتوراه في العلوم تخصص قانون، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2021/09/22.

2-بوقادة عبد الكريم، الإمتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019/2018.

2)-مذكرات الماجيستير:

1-جقبوبي حمزة، أحكام حق الإمتياز البحري، مذكرة ماجيستير، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2006-2007.

2-عباس خالد، أحكام عقد إستئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجيستير في القانون الخاص، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2011-2012.

3-منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة ماجيستير في القانون الخاص، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2011-2012.

رابعا: المقالات

1-بوقادة عبد الكريم، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للإمتيازات البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ارضية الجلة العلمية الجزائرية، العدد الخامس، المجلد 4، 2017/03/01.

خامسا: المحاضرات:

1-حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة دراسة مقارنة، الجامعة المستنصرية، كلية القانون، بدون سنة.

2-روابح فريد، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة سطيف 2 محمد الأمين دباغين، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2013-2014.

3-عمار نكاع، محاضرات عقود التبرع، جامعة منتوري قسنطينة 1، كلية الحقوق، قسنطينة، الجزائر، 2020-2021.

سادسا: المواقع الالكترونية

1- دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، انظر الرابط الالكتروني https://ds.univ-oran2.dz:8443/jspui/handle/123456789/1568

باللغة الفرنسية:

I-Thèses de Doctorat :

1-**Jean Louis DUCHARNE**, la notion de“ navire arrivé” : la mise à disposition du navire à l’affréteur dans l’affrètement maritime au voyage, Droit, Université panthéon-sorbonne, paris l,
2022.

II-Articles :

1-**BOUKHATMI Fatima, ″**L’affrètement au voyage en droit Algérien et dans la pratique″, Revue dedroit des transport et des activités portuaires, Vol 3, N° 3, l’université d’Oran , 2016

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
مكتب الأستاذ / [redacted]
مكتب عمومي للتوثيق – القل

رقم :2017/1129.

=*= عقد بيع سفينة حرفي صغير =*=
==========

أمامنا نحن الأستاذ / [redacted] ، موثق عمومي بالقل ، حي شطي حميد ، الموقع أدناه . _____

/ حضر /

السيد/ [redacted] ، المولود في الواحد والعشرين ماي من سنة ألف وتسعمائة واثنين وسبعين (1972/05/21) ببلدية سكيكدة حسب شهادة الميلاد رقم [redacted]، بحري، الساكن [redacted] سكيكدة، الحامل لرخصة السياقة رقم [redacted] /21/01 الصادرة في 2008/04/03 عن دائرة سكيكدة. _____ من جنسية جزائرية.
المتمتع بكامل أهليته القانونية وحقوقه المدنية حسب تصريحه ، حيث أفصح بجلاء ووضوح بأنه باع النصف (2/1) المشاع المقدر بـ 50% من حصته في سفينة الصيد البحري من نوع حرفي صغير ذات المواصفات المبينة في : ـ التعيين ـ أدناه ، و ذلك لـ : _____
السيد/ [redacted] المولود في الثالث والعشرين جوان من سنة ألف وتسعمائة وتسعة وثمانين (1989/06/23) ببلدية القل حسب شهادة الميلاد رقم [redacted] بحري، الساكن [redacted] سكيكدة، الحامل لرخصة السياقة رقم [redacted] /21/02 الصادرة في 2012/08/21 عن دائرة القل. _____ من جنسية جزائرية.
الحاضر بنفسه لمجلس هذا العقد ، والقابل لهذا البيع و المتمثل في النصف (2/1) المشاع في :

=*= التعيين =*=

سفينة من نوع: **الصيد البحري حرفي صغير**، تسمى: [redacted] مسجلة بالمحطة البحرية الرئيسية لسكيكدة، تحت رقم: ـ س ك [redacted] تتميز بالمواصفات التالية : _____
الطول : 09.00 م، العرض : 03.00 م، الجوف: 01.30 م، الحمولة الإجمالية :05.81 طن، مادة الصنع: الألياف الزجاجية، مجهزة بمحرك من نوع : صول (SOLE)، بقوة : 150 ح ب، تاريخ ومكان البناء: سنة 1992 بايكوراب خميستي. _____
حسب ترخيص بالبيع صادر عن المحطة البحرية الرئيسية بسكيكدة، بتاريخ: 2017/10/11، تحت رقم: 2017/829/م . بح .ر. سكيكدة (الباقية نسخة منه بأصل هذا العقد). _____

=*= أصل الملكية =*=

لقد أعفى الطرفان المتعاقدان الموثق من ذكر أصل الملكية . _____

=*= الشروط والتكاليف =*=

ـ إن هذا البيع تم بالتكاليف والشروط العادية والقانونية الجاري بها العمل في مثل هذا الشأن ولقد التزم المشتري بتنفيذها وإتمامها وبالأخص ما يلي : _____
1 ـ يأخذ و يتسلم السفينة موضوع البيع الحالي بموجب هذا العقد على حالتها الراهنة من غير أن يكون له حق الرجوع على البائع لأي سبب كان . _____
2 ـ يسدد إبتداء من اليوم الذي حازا فيه العين المبيعة (السفينة) والشروع في استغلالها جميع الرسوم والضرائب والأعباء الواجبة ، إلى غير ذلك من التكاليف المحتمل أن تثقل السفينة محل البيع . _____
3 ـ وأخيرا يسدد جميع المصاريف و الحقوق ، و الرسوم التوثيقية الناشئة عن هذا العقد وتوابعه العادية و القانونية . _____

=*= الثمـــــــــــن =*=

ـ اتفقا الطرفان على تحديد ثمن البيع بمائتي ألف دينار جزائري (200.000,00دج) تسلمه البائع من المشتري الذي اعترف بذلك وأبرئت ذمة المشتري وذلك النقود القانونية المعمول بها ، بعيدا عن أعين الموثق .

=*= الملكيـــة والانتفـــاع =*=

ـ يصبح المشتري مالكا للنصف (2/1) المشاع للسفينة موضوع ذا البيع ابتداء من تاريخ هذا العقد وله الحق في استغلالها بالحيازة الفعلية و الحقيقية .

=*= الحالة المدنية وغيـــرها =*=

صرح البائع تحت طائلة العقوبات أنه من جنسية جزائرية ليس في حالة حجـــز أو إفـــلاس أو تسوية قضائية وأن المبيع خالي من كل دين أو رهن أو نزاع وعلى المشتري أن يقوم بالتأشير على هذا العقد لدى الإدارات المختصة وفقا للأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري.

=*= الموطـــن =*=

ـ لأجل تنفيذ هذا العقد وتوابعه ، اختار كل واحد من طرفي العقد محل سكناه المذكور سابقا موطنا معتادا له يمكن مخاطبته ومراسلته إليه عند الاقتضاء .

=*= إثـــبـــاتـــا لمـــا ذكـــــر =*=

ـ حرر هذا العقد بمكتبنا المبين عنوانه أعلاه بتاريخ الخامس عشر أكتوبر من سنة ألفين وسبعة عشر (2017/10/15).

الشاهد الأول : [redacted] المولود في التاسع عشر جوان من سنة ألف وتسعمائة وثمانين (1980/06/19) بسكيكدة، بحري، الساكن [redacted] سكيكدة، الحامل لرخصة السياقة رقم [redacted]/19310 الصادرة في 2013/02/14 عن دائرة سكيكدة. ـــ من جنسية جزائرية.

الشاهد الثاني : [redacted]، المولود في الثاني جانفي من سنة ألف وتسعمائة وواحد وتسعين (1991/01/02) بالقل، بحري، الساكن [redacted] سكيكدة، الحامل لرخصة سياقة رقم [redacted]/00048 الصادرة في 6/12/28 20 عن بلدية القل. من جنسية جزائرية.

ـ يحتوي هذا العقد على صفحتين (02) اثنتين دون محو أو تشطيب.

ـ *سجل بمفتشية الضرائب القل في 2017/10/16 إيصال رقم 51 117009.*

ـ *المقبوض 1500.00 دج.*

الموثـــق

[redacted]

الصفحة الثانية (02) والأخيرة.

ملحق رقم (1)

الفهرس

العنوان	الصفحة
مقدمة	4
الفصل الأول: الحقوق العينية الأصلية	
المبحث الأول: حق ملكية السفينة.....	8
المطلب الأول: الطرق الخاصة لاكتساب ملكية السفينة.....	9
الفرع الأول: اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء.....	10
الفرع الثاني: اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء.....	16
المطلب الثاني: الطرق العامة لاكتساب ملكية السفينة	21
الفرع الأول: اكتساب ملكية السفينة عن طريق الهبة والوصية.....	21
الفرع الثاني: اكتساب ملكية السفينة عن طريق الميراث.....	31
المبحث الثاني: الحقوق المتفرعة عن حق الملكية.....	34
المطلب الأول: طريقة اكتساب حق الانتفاع على السفينة.....	34
الفرع الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة	35
الفرع الثاني: أنواع إيجار السفينة.....	38
المطلب الثاني: آثار عقد استئجار السفينة على الأطراف.....	41
الفرع الأول: آثار عقد الإيجار على أساس الرحلة.....	41
الفرع الثاني: آثار عقد استئجار السفينة لمدة معينة.....	46
الفرع الثالث: آثار عقد إيجار السفينة بهيكلها	48
المطلب الثالث: انقضاء عقد إيجار السفينة.....	50
الفرع الأول: انتهاء مدة العقد.....	50
الفرع الثاني: فسخ العقد.....	50
خاتمة الفصل.....	53
الفصل الثاني: الحقوق العينية التبعية	
المبحث الأول: الرهن البحري.....	56

المطلب الأول: مفهوم الرهن البحري وتكوينه.....	56
الفرعالأول: مفهومه.....	57
الفرع الثاني: تكوين عقد الرهن البحري.....	59
المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الرهن البحري.....	66
الفرع الأول: بالنسبة للمتعاقدين.....	66
الفرع الثاني: بالنسبة للغير.....	70
المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري.....	70
الفرع الأول: بصفة أصلية	70
الفرع الثاني: بصفة تبعية.....	73
المبحث الثاني: الامتيازات البحرية	75
المطلب الأول: مفهوم الامتيازات البحرية.....	75
الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري.....	75
الفرع الثاني: خصائص الامتياز البحري.....	76
الفرع الثالث: وعاء الامتياز البحري.....	77
الفرع الرابع: الأموال المستبعدة من وعاء الامتياز البحري.....	80
المطلب الثاني: ترتيب الامتيازات البحرية	81
الفرع الأول: الامتياز البحري في حالة الرحلة الواحدة.....	81
الفرع الثاني: الامتياز البحري في حالة تعدد الرحلات.....	88
المطلب الثالث: الآثار المترتبة عن الامتيازات البحرية وانقضاؤها.....	88
الفرع الأول: الآثار المترتبة عن الامتيازات البحرية.....	89
الفرع الثاني: انقضاء الامتيازات البحرية.....	90
خاتمة الفصل.....	93
خاتمة.....	95
قائمة المراجع	98