

جامعة 20 اوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الحقوق العينية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف:

- أ/ لحوالة أمال

من تقديم الطلبة:

- شيدوح رانية نسرين

- كافي هاجر

لجنة المناقشة:

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

السنة الجامعية: 2022 - 2023

شكر وتقدير

يشرفنا أن نتقدم بخالص عبارات الشكر والعرفان للأستاذة الفاضلة "لحوالة أمال " التي تفضلت بالإشراف على هذا البحث والتي أحاطتنا باهتمامها طيلة قيامنا بهذا العمل والتي لم تبخل علينا لا من وقتها ولا من مساعدتنا على تذليل الصعوبات العلمية التي واجهتنا بصدر رحب. كما نتوجه بالشكر والتقدير إلى اللجنة المناقشة على قبولها مناقشة هذا العمل.

وأيضاً لا يفوتنا ان نتقدم بالشكر الجزيل لكل الأساتذة الأفاضل الذين استفدنا من نبع علمهم طيلة سنوات تكويننا في شهادة الليسانس وكذا الماستر كما نتقدم بالشكر لكل موظفي الكلية والعاملين في المكتبة تقديراً لجهودهم الجبارة.

• شيدوح رانية نسرين

• كافي هاجر

إهداء

إلى التي منحني الحب والحنان وسهرت لأجلي أمي فوزية
إلى سندي في الحياة أمني ومصدر قوتي أبي العالي عبد الفتاح
إلى كل إخواني وأخواتي وكل عائلتي العزيزة وأحبابي
إلى من ساندني ولم يقف عائقاً أمام طموحاتي وأحلامي زوجي العزيز
وإلى كل من تصفح هذا العمل واستفاد منه

شيدوح رانية نسرین

إهداء

إلى التي وهبتني الحياة وضحت لأجلي أُمي الغالية

إلى سندي الذي لم يغب عني أبي الغالي

إلى مصدر سعادتي أخي وأختي

إلى صديقاتي ومؤنساتي

كافي هاجر

مقدمة

مقدمة:

تعتبر السفينة أداة للملاحة البحرية، فهي الأساس في تنشيط التجارة البحرية، ومحور قواعد القانون البحري، وقد تطرق المشرع الجزائري لمفهوم السفينة بموجب نص المادة 31 من القانون البحري بقوله: "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".

ومن خلال نص المادة يتبين لنا ان المشرع قد حدد السفينة كونها عمارة أو آلية بحرية تقوم بالملاحة البحرية حيث ربط مفهوم السفينة بالملاحة البحرية، فمثلا لم يعتبر القوارب الهوائية والالواح الشراعية سفينة كونهم يستخدمون للهو لا للملاحة. وبالرجوع لنص المادة 31 قانون بحري نجد أن المشرع قد حدد عناصر شخصية السفينة أو ما يسمى بالحالة المدنية للسفينة بقوله: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية." من خلال هذه المادة يتبين لنا أن لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها.

وحمولة السفينة يقصد بها سعتها الداخلية، وتختلف السفن بعضها عن بعض من حيث السعة وذلك لاختلاف أبعاد كل منها. أما بالنسبة لميناء التسجيل فهو يحدد موطن السفينة حيث يكون للمالك الحق في اختيار ميناء التسجيل. أما جنسية السفينة فتعتبر اربطة قانونية بين الشخص والدولة فنقيرر الجنسية للسفينة يبين أهميتها الاقتصادية والتجارية التي تتمتع بها.

وللسفينة ملحقات اعتبرها المشرع جزء لا يتجزأ منها وأي تصرف قانوني يقع على السفينة يشمل هذه الملحقات وهذا ما جاء في نص المادة 25 قانون بحري: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والاثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".

وتعتبر السفينة من المنقولات حسب نص المادة 25 من القانون البحري: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة..." إلا أنها تعتبر منقول من نوع خاص بحيث لا يمكن حيازتها كباقي المنقولات فهي أقرب إلى العقار من حيث إلزامية الكتابة الرسمية.

والتسجيل وهذا ما جاء في نص المادة 14 قانون بحري: "إن العقود المنشأة أو الناقلات أو المسقطات 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، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة." ومن خلال هذه المادة نرى أهمية السفينة بالنسبة للمشرع الجزائري حيث اشترط الكتابة الرسمية للإثبات صادرة من عند الموثق. وجاء في نص المادة 49 من نفس القانون: "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 السفينة.

وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة." وهنا نرى إلزامية تسجيل السفينة في ميناء التسجيل فيقدم تصريح إلى السلطة الإدارية المختصة وتقوم هذه الأخيرة بتقديم رخصة مسبقة.

فالسفينة مال منقول وبذلك يمكن أن يكون محلا للتصرفات القانونية كتملك السفينة وإن كان يصعب إنشاءها وتجهيزها نظرا لقيمتها الاقتصادية الضخمة، وتسهيلا لاستغلالها وذلك عن طريق إيجارها، أجاز القيام برهنها للحصول على الائتمان وهذا ما يولد حقوق للغير.

أما عن أسباب اختيار الموضوع فيمكن الرجوع إليها إلى:

أسباب ذاتية تتمثل في:

- الميول الشخصي لدراسة الموضوع والتعمق فيه بدراسة شاملة له.

أما الأهداف المرجوة من هذه الدراسة تكمن الأهداف المرجوة من هذا البحث معرفة الحقوق العينية التي ترد على السفينة، وتسلط الضوء على القانون البحري والاحكام العامة التي نظمت هذه الحقوق.

وقد واجهتنا صعوبات عند قيامنا بهذا البحث وهي:

- ضيق الوقت.

- قلة المراجع المختصة في هذا المجال.

وفي ضوء المعطيات التي سبق أن ذكرناها ولتحقيق الأهداف المرجوة من الدراسة يستدعي طرح الإشكالية التالية:

إن السفينة تلعب دورا كبيرا على المستوى الوطني نظرا للتطور الاقتصادي التي تجلبه للدولة. وينتج عن السفينة حقوق نظمها المشرع في القانون البحري وفي القواعد العامة.

ومن هنا نطرح الإشكالية:

فيما تتمثل الحقوق التي نظمها المشرع للسفينة؟

وللإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج الوصفي من اجل توضيح بعض المفاهيم المتعلقة بالموضوع، فضلا عن انتهاج المنهج التحليلي لتحديد طبيعة المشكلة وتبيان النصوص القانونية ذات صلة وتحليلها وقياسها مع بعضها لاستخلاص أهم الاحكام المرتبطة بالموضوع.

وبناء على ما سبق ارتأينا في دراستنا للموضوع اتباع خطة ثنائية تحتوي على فصلين وكل فصل مقسم الى مبحثين كما يلي:

الفصل الأول سنتناول فيه الحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري من خلال دراسة حق ملكية السفينة في المبحث الأول، وإيجار السفينة لاستغلالها في الملاحة البحرية في المبحث الثاني.

أما الفصل الثاني فتحت عنوان الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، سنتطرق فيه إلى الرهن البحري في المبحث الأول، والامتيازات البحرية في المبحث الثاني.

الفصل الأول:

**الحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة في
التشريع الجزائري**

الحقوق العينية الاصلية هي الحقوق التي تخول صاحبها سلطات استعمال الشيء واستغلاله والتصرف فيه، وتتمثل في حق الملكية والحقوق المتفرعة عنها.

تعتبر الملكية حق عيني أصلي وقد عرفها المشرع الجزائري في المادة 674 من القانون المدني على أنها هي: "حق التمتع والتصرف في الأشياء بشرط ألا يستعمل استعمال تحريمه القوانين والأنظمة." ومنه نستنتج أن المشرع اعتبر حق الملكية حق عيني على شيء معين يخول صاحبه استعماله واستغلاله والتصرف فيه وذلك دون مخالفة الأنظمة والقوانين.

وبما أن السفينة منقول من نوع خاص، فإن كسب ملكيتها يشابه كسب ملكية العقار أكثر من كسب ملكية المنقول إذ أن ملكية السفينة لا تكسب فقط بالطرق الناقلة أي تلقائياً من مالك سابق كما هو الحال في البيع، بل أيضاً بطرق أصلية أو منشأة مثل البناء، علاوة على ذلك تؤثر الطبيعة الخاصة للسفينة على كسب ملكيتها فعلى غرار العقارات يشترط لنقل ملكية السفينة في مواجهة الغير شهر البيع في سجل السفن.¹

ومع الاستغلال البحري والارتفاع الباهظ لقيمة السفينة ظهرت صورة جديدة لملكية السفينة وهي الملكية على الشبوع² وقد تناولها المشرع في القانون البحري الجزائري، كما يتفرع عن حق الملكية حقوق أخرى وهو حق الانتفاع بالسفينة.

وسنتناول في هذا الفصل حق ملكية السفينة في المبحث الأول، وإيجار السفينة لاستغلالها في الملاحة البحرية في المبحث الثاني.

¹ علي البارودي، محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 117.

² علي البارودي، محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 118.

المبحث الأول: حق ملكية السفينة:

تعددت أسباب ملكية السفينة فمنها ما يخضع للقواعد العامة كتملكها عن طريق الهبة والميراث، وبعضها يخضع للقانون البحري كسواء السفينة وبناءها.

فالأحكام الخاصة بملكية السفينة تراعي طبيعتها كمنشأة مخصصة للملاحة البحرية وكمنقول يتميز عن غيره من المنقولات باستجماع عناصر تعيينها تعيينا ذاتيا، وعليه فإنها تبتعد أحيانا عن أحكام المنقول لتقترب من النظام القانوني الذي يحكم العقارات، من ذلك خضوع التصرفات والحقوق العينية التي ترد عليها لنظام التسجيل والشهر ومنها ما يتعلق بملكية السفينة من حيث طرق اكتسابها أو صورها.¹

وستتناول في هذا المبحث تملك السفينة وفق القواعد الخاصة في المطلب الأول وملكية السفينة وفق القواعد العامة في المطلب الثاني وصور ملكية السفينة في المطلب الثالث.

المطلب الأول: تملك السفينة وفق القانون البحري:

جاء في نص المادة 50 من القانون البحري: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم الى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة. وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة." ومنه نرى أن المشرع قد وضع في هذه المادة طريقة امتلاك السفينة بالشراء أو البناء يجب أن يكون بتقديم تصريح إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل حيث تسجل السفينة هناك، وتقوم السلطة بتقديم رخصة مسبقة للمالك.

ولهذه الأسباب تتمتع السفينة بطبيعة خاصة من أجل ضمان استمرار استغلالها. وقد ورد بالقانون البحري الجزائري بعض الأحكام المتصلة بكسب السفينة على نحو جعل من امتلاك السفينة تتم اما عن طريق الشراء وإما عن طريق البناء، وهذا الامتلاك مشروطا بتصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل للحول على رخصة مسبقة.²

¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2009، ص 89.
² محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار النشر، الجزائر، 2010، ص 48.

وسنتناول في هذا المطلب شراء السفينة في الفرع الأول وبناء السفينة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تملك السفينة عن طريق الشراء:

من أسباب كسب ملكية السفينة شراؤها، ويتم الشراء بعد الحصول على تصريح بذلك عن السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل طبقا للمادة 50 من القانون البحري الجزائري، بموجب عقد بين مالك السفينة والمشتري الراغب في كسب ملكيتها. ويلتزم فيه الأول بنقل ملكيتها إلى الثاني مقابل ثمن نقدي.¹

أولا: طبيعة عقد شراء السفينة:

يعتبر هذا العقد بالنسبة لكل من طرفيه عملا تجاريا إذا ما توافر فيه المعيار العام للأعمال التجارية وهو استهداف للربح فالبيع والشراء على السفينة يعتبر عملا تجاريا سواء تم بيع السفينة بعد انشائها أو تم بعد شرائها بشرط أن يكون شراؤها بقصد الاستثمار. فإذا انتفى هذا المعيار لا يعد العقد عملا تجاريا. فبالنسبة للمشتري، لا يعتبر عمله عملا تجاريا إذا اشترى سفينة للنزهة. وبالنسبة للبائع لا يعتبر عمله تجاريا إذا باع سفينة تلقى ملكيتها بالميراث. فإذا باع سفينة ورثها أو اشترى شخص سفينة للنزهة لا يعتبر العقد الذي أبرمه عقد تجاري.²

ثانيا: أركان عقد شراء السفينة:

تسري على بيع السفينة في الأصل القواعد العامة في العقود والقواعد الخاصة بعقد البيع وعليه فيجب أن تتوفر الأركان الموضوعية التي تتمثل في الرضا المحل والسبب أما الأركان الشكلية فتكون فيها إلزامية الكتابة الرسمية والآثار التي تترتب عن العقد.

➤ الأركان الموضوعية:

يشترك عقد شراء السفينة مع باقي العقود في ضرورة اشتراط الرضا والمحل والسبب.

¹ بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الغرب، 2002، ص 90.
² عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 90.

والرضا حسب القواعد العامة هي تطابق إرادتين بحيث يكون الرضا سليم وخال من عيوب الإرادة، أما المحل فهو السفينة بالمعنى المحدد ويشملها كلها بملحقاتها¹ وهو شرط من الشروط الموضوعية الخاصة بعقد بيع السفينة، فمن بين هذه الشروط أن يكون وصف السفينة كما هو مبين في القانون ينطبق على وصف منشأة محل البيع، وإذا لم يصدق عليها وصف السفينة كالمنشأة العادية الأخرى فلا تخضع للأحكام الواردة في هذا القانون،² وتطبيقا للقواعد العامة يجب أن تكون السفينة موجودة وقت التعاقد صالحة للملاحة البحرية.³ أما السبب فيجب أن يكون مشروع ولا يخالف القواعد العامة.

أما بخصوص نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي فلا يتم إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة⁴ وذلك حسب المادة 51 من القانون البحري.

➤ الأركان الشكلية:

نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري على: "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 مالكيها السابقين، ويقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة." ومن خلال هذه المادة أكد المشرع على وجوب إثبات العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها بسند رسمي صادر عن الموثق.

¹ بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري، دن، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2021، ص 87
² بن حمو فتح الدين، ملكية السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2019، ص 163.
³ بوراس محمد، مرجع سابق، ص 87.
⁴ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 87.

ويرجع اشتراط الرسمية لتتحقق السلطات من توافر الجنسية في السفينة للمصلحة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيته، لا لحماية البائع ولفت نظره إلى خطورة التصرف الذي يقدم عليه.¹

الواقع أن شكلية عقد بيع السفينة يعد استثناء مصدره الأهمية الكبرى لهذا العقد، فهو يؤدي إلى انتقال ملكية السفينة من شخص إلى آخر وهو أمر لا يمكن تجاهل خطورته بالنسبة لسائر الدول التي تهتم بتجارتها البحرية، كما هو الحال بالنسبة للقانون البحري الجزائري.²

ويلاحظ أن الشكل المطلوب لانعقاد العقد مقصور على بيع المنشآت العائمة التي يصدق عليها وصف السفينة سواء كانت هذه السفينة تجارية أم غير تجارية وسواء خصصت للملاحة الساحلية أم ملاحة أعالي البحار.³

ثالثا: آثار عقد شراء السفينة:

يعتبر عقد شراء السفينة عقد ملزم لجانبين، إذ يترتب التزامات تقع على عاتق الطرفين. فيقع على عاتق البائع الالتزام بنقل الملكية ويكون من يوم تحرير العقد الرسمي وتسليم السفينة بملحقاتها وضمان الاستحقاق وضمان العيوب الخفية، ويستطيع البائع حبس السفينة كضمان لاستيفاء الثمن كما يستطيع في حالة عدم الوفاء بالثمن أن يطالب بفسخ البيع واسترداد السفينة مع التعويض.⁴

أما بالنسبة للمشتري، فلا يكفي عقد البيع في تحقيق الأثر وإنما يشترط بالإضافة إلى ذلك أن يقيد البيع في سجل السفن،⁵ فالتسجيل ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما يترتب عنه أهم أثر وهو نقل الملكية.⁶

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 82.

² بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 163.

³ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 93.

⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 83.

⁵ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 94.

⁶ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 163.

الفرع الثاني: بناء السفينة:

بناء السفينة سبب من أسباب ملكيتها وهو سبب منشئ للملكية يختلف عن شراء سفينة قائمة،¹ ولكن القانون الجزائري لم يتضمن أحكام خاصة بعقد بناء السفينة، ولذلك فإن بناء السفينة في هذه الحالة يخضع للقواعد العامة سواء عقود العمل أو عقود المقاوله.

يفرق الفقه عادة بين أسلوبين لبناء السفن، الأول يسمى البناء المباشر أو الاقتصادي أما الثاني فيسمى البناء الغير مباشر أو بئمن جزافي.²

أ. صور بناء السفينة:

يوجد صورتين لبناء السفينة وهما بناء مباشر وبناء غير مباشر.

1- البناء المباشر:

وهو البناء الذي يقوم به المجهز بنفسه بحيث يشتري كل ما يحتاج إليه لبناء السفينة ويتعاقد مع العمال من أجل ذلك،³ أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه فيتعاقد هذا الأخير مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه.⁴

وهذا النوع من البناء لا يثير أي إشكال، فالسفينة تعتبر ملكا للمجهز منذ بداية البناء حسب المادة 53 قانون بحري تبقى ملكية السفينة للقائم بإنشائها حتى تنتقل الملكية إلى المشتري. وهذه الطريقة إن اتبعت فترة من الزمن إلا أنها هجرت حاليا لوجود شركات ضخمة أصبحت تتولى هذه المهمة بشكل متخصص.⁵

¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 93.

² محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دط، دار العلوم، عنابة، 2010، ص 125.

³ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 86.

⁴ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 164.

⁵ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 93.

2- البناء الغير مباشر:

وهي الصورة الأكثر انتشارا في الوقت الحاضر بالنظر إلى وجود مصانع وترسانات متخصصة في بناء السفن، فيتعاقد طالب البناء مع هذه المصانع مقابل دفعه الثمن.¹

ويظهر في هذه الحالة إشكال حول تكييف هذا العقد، يرى اتجاه أنه عقد مقاوله ولكن في هذا العقد يتعهد المقاول بالقيام بعمل بناء على طلب رب العمل ولحسابه، وبمواد مملوكة له، كما أن عقد المقاوله يكون بتوجيه وإشراف رب العمل. ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاوله على الرغم من اطلاعه على مراحل الإنجاز وأحيانا يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة، ويترتب هنا على تكييف العقد بأنه مقاوله أن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء.²

ولهذا اعتبره فريق آخر أنه عقد بيع تحت التسليم وهو التكييف المرجح، ويترتب عنه النتائج التالية:³

- تظل السفينة ملكا للباني قبل تسليمها لطالب البناء. وهذا ما ذهب إليه المشرع في المادة 53 من القانون البحري الجزائري وبالتالي تكون الرهون التي يربتها الباني أثناء البناء عبي السفينة صحيحة وتنتقل ملكية السفينة مثقلة بهذه الديون إلى طالب البناء.⁴
- أن الباني يتحمل تبعه هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء، فينفسخ البيع ويسترد طالب البناء المبالغ التي سبق له دفعها.⁵
- يمكن لطرفي العقد الاتفاق على انتقال ملكية السفينة بشكل تدريجي إلى طالب البناء حتى إذا اكتمل بناءها أصبحت السفينة ملكا له.⁶

¹ محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 126.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2009، ص 42.

³ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 86.

⁴ الامر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، 1976، المادة 53، ص 499.

⁵ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 165.

⁶ بن حمو فتح الدين، المرجع نفسه، ص 165.

ب. طبيعة عقد بناء السفينة:

يعتبر عقد بناء السفينة عقدا تجاريا بالنسبة للباني، أما بالنسبة إلى طالب البناء فيكون العقد مدني إذا كانت السفينة ستستخدم لنزهة فقط أو يكون العقد تجاري إذا كانت السفينة ستستخدم للتجارة.¹

ج. الآثار المترتبة في عقد بناء السفينة:

يعتبر عقد بناء السفينة عقد ملزم لجانبين ولذلك فهو يرتب الالتزامات على عاتق كل من طرفيه.²

- بالنسبة إلى طالب البناء: فيقع عليه أداء ثمن السفينة المتفق عليه، الذي يؤدي على أقساط متعاقبة. والالتزام بتسلم السفينة.³
- بالنسبة إلى الباني: فبالمقابل يلتزم بالقيام بالأعمال المتعهد بها طبقا للمواصفات التي حددها طالب بناء السفينة وأهم التزام هو التسليم وضمان العيوب الخفية.⁴

المطلب الثاني: ملكية السفينة وفق القواعد العامة:

تنتقل ملكية السفينة حسب القواعد العامة بالهبة والميراث والوصية، فالميراث عموما يعد سببا لكسب وانتقال الملكية. وبما أن السفينة تصنف من الملكية فهي تنتقل بالميراث، وذلك استنادا إلى واقعة مادية وهي حادثة الوفاة.⁵

¹ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 88.

² بوكعبان العربي، المرجع نفسه، ص 88.

³ محمود شحماط، الملخص في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 127.

⁴ محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 52.

نكاح عمار، الشروط القانونية في انتقال التركة العقارية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الاخوة منتوري، العدد 44،

2015، ص 51. ⁵

أما بالنسبة للهبة فهي تعد من التصرفات الأكثر شيوعا في الحياة العملية،¹ فيمكن نقل السفينة عن طريقها، أما بالنسبة للوصية فهي من عقود التبرع، وبما أن السفينة منقول من نوع خاص أي يعامل معاملة العقار فيجب أن تتوفر عدة شروط من أهمها الكتابة الرسمية والشهر. وسنتناول في هذا المطلب كسب ملكية السفينة عن طريق الميراث في الفرع الأول وكسب ملكية السفينة عن طريق الهبة في الفرع الثاني وكسب ملكية السفينة عن طريق الوصية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: كسب ملكية السفينة عن طريق الميراث:

الميراث هو انتقال المال إثر وفاة صاحبه الى الوارث بقوة القانون. فالوارث يقوم مقام المورث ويخلفه في جميع حقوقه المالية، وعليه يعد الميراث سببا لكسب الملكية.² جاء في نص المادة 127 قنون أسرة أن: "يستحق الإرث بموت المورث حقيقة أو باعتباره ميتا بحكم القاضي."³ وبفهم من نص هذه المادة أنه ينتقل الإرث إلى الورثة إما بموت المورث حقيقة أو بحكم القاضي إذا كان الشخص مفقودا ولم يجد أثر له لمدة طويلة. كما يشترط لاستحقاق الإرث أن يكون الوارث حيا مع ثبوت سبب الإرث وعدم وجود مانع له وذلك حسب نص المادة 128 قانون أسرة.⁴ وذكر في نص المادة 135 من نفس القانون الأشخاص الذين يمنعون من الإرث حيث جاء في هذه المادة: "يمنع من الميراث الأشخاص الآتية أوصافهم:

- 1- قاتل المورث عمدا وعدوانا سواء كان القاتل فاعلا أصليا أو شريكا،
- 2- شاهد الزور الذي أدت شهادته إلى حكم بالإعدام وتنفيذه،
- 3- العالم بالقتل أو تدبيره إذا لم يخبر السلطات المعنية.⁵

جبار جميلة، قراءة في نص المادة 211 من قانون الاسرة الجزائري بين حرفية النص وحتمية التفسير، مجلة آفاق علمية، جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة، العدد 04، 2019، ص 1.337.

² علي الهادي العبيدي، الوجيز في شرح القانون المدني الحقوق العينية، الطبعة الثانية عشر، دار الثقافة، عمان، 2015، ص 107.

³ قانون رقم 84-11، المؤرخ في 09/06/1984، المتضمن قانون الاسرة، الجريدة الرسمية، العدد 31، المادة 127، ص 24.

⁴ قانون رقم 84-11، المادة 128، ص 25.

⁵ قانون رقم 84-11، المادة 135، ص 25.

ومنه فالأشخاص الذين يمنعون من الإرث إما يكون قاتل المورث عمدا سواء كان فاعل أصلي أو شريك، وإما شخص أدت شهادته إلى الحكم بالإعدام وتنفيذه وكانت شهادته شهادة زور، وإما شخص كان يعلم بالقتل أو تذييره ولم يخبر السلطات المعنية بذلك.

ومنه تنتقل ملكية السفينة عند وفاة المالك إلى ورثته. وبما أن السفينة قريبة في وصفها إلى العقار أكثر من المنقول فتتخذ عليها أحكام نقل ملكية العقار. وعليه فتشترط عدة شروط لانتقال الملكية وهي التوثيق التسجيل ثم الشهر وأضاف القانون للتصرفات والعقود التي ترد على العقار الشكلية وهو ركن آخر أضيف للأركان الأخرى حيث يبرم العقد عند الموثق.¹ وهذا ما جاء أيضا في القانون البحري في المادة 49 منه حيث اشترط الكتابة الرسمية من طرف الموثق.

الفرع الثاني: كسب ملكية السفينة عن طريق الهبة:

يعتبر عقد الهبة من طرق انتقال الملكية وفقا للقواعد العامة وهو تصرف بين الأحياء. حيث جاء في نص المادة 202 من قانون الأسرة أن: "الهبة تمليك بلا عوض: ويجوز للواهب أن يشترط على الموهوب له القيام بالتزام يتوقف تماما على إنجاز الشرط."²

ومنه فالهبة تمليك بدون مقابل، ويكن أن تقف الهبة على الالتزام بإنجاز شرط يشترطه الواهب على الموهوب له.

ونستخلص من هذه المادة أن المشرع أباح الملكية عن طريق الهبة، ومنه يمكن تملك السفينة عن طريق الهبة وذلك بتقديم الواهب للموهوب له السفينة.

وقد اشترطت المادة 203 من نفس القانون أن يكون الواهب سليم العقل، وبالغ سن التاسع عشر وأن لا يكون محجوز عليه.³

¹ نكاح عمار، مرجع سابق، ص 52.

² القانون رقم 84-11، المادة 202، ص 40.

³ القانون 84-11، المادة 203، ص 40.

كما تسري على نقل ملكية الشيء الموهوب من الواهب إلى الموهوب له القواعد العامة المتعلقة بنقل ملكية المبيع، من البائع إلى المشتري مع مراعاة القواعد الخاصة المتعلقة بالهبة. كما جاء في المادة 206 من نفس القانون أن تتعد الهبة بالإيجاب والقبول، ومراعات أحكام قانون التوثيق في العقارات والإجراءات الخاصة في المنقولات.¹ وبما أن السفينة تعامل معاملة العقار تشترط الكتابة الرسمية لنقل الملكية.

الفرع الثالث: كسب ملكية السفينة عن طريق الوصية

لقد عرف المشرع الجزائري الوصية في المادة 184 قانون أسرة بقوله: "الوصية تمليك مضاف إلى ما بعد الموت بطريق التبرع". ومنه نستنتج أن الوصية تعتبر من عقود التبرع. وقد اشترط المشرع أن تكون الوصية لا تتعدى ثلث التركة وهذا ما جاء في نص المادة 185 نفس القانون على أنه: "تكون الوصية في حدود ثلث التركة، وما زاد على الثلث تتوقف على إجازة الورثة." وعليه فقد اشترط المشرع في زيادة الوصية على الثلث إجازة الورثة. واشترط المشرع في الموصي أن يكون سليم العقل وبالغ سن 19 سنة على الأقل ونص على هذا الشرط في المادة 186 قانون أسرة. كما تصح الوصية للحمل بشرط أن يولد حيا، وإذا كان توأم يستحقونها بالتساوي ولو اختلف الجنس وذلك حسب نص المادة 187 من نفس القانون. ونص المشرع في المادة 188: "لا يستحق الوصية من قتل الموصي عمدا." حيث تسقط الوصية على الموصى له إذا قتل الموصي عمدا. كما لا وصية لو ارث إلا إذا اجازها الورثة بعد وفاة الموصي. وذلك حسب نص المادة 189 من قانون الاسرة.

وتثبت الوصية حسب نص المادة 191 من قانون الاسرة: "تثبت الوصية:

1- تصريح الموصي أمام الموثق وتحرير عقد بذلك.

¹ القانون 84-11، المادة 206، ص 41.

2- وفي حالة وجود مانع قاهر تثبت الوصية بحكم، ويؤشر به على هامش أصل الملكية.

وقد بين المشرع إثبات الوصية إما عن طريق تصريح الموصي أو عن طريق حكم.

المطلب الثالث: صور ملكية السفينة:

مع تطور قيمة السفن تطورت صور ملكية السفينة، فقد كانت هذه الأخيرة قديما بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكيتها هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذ كان للفرد القدرة على أن يملك أكثر من سفينة.¹ ومع ارتفاع قيمة السفن لم يعد تملك السفينة بمقدور كل فرد، وذلك نظرا لما يتطلبه استغلال السفن وملكيتها من أموال هائلة، فازدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يشترك عدة أفراد في تملك سفينة واحدة، ثم أصبحت الشركات هي الاقدر على شراء السفن وتملكها وبناءها،² وأصبحت هذه الصورة هي الشائعة في نطاق الاستغلال البحري منذ نهاية القرن التاسع عشر. كما قد تكون السفن ملك للدولة، حيث لم يعد يكمن نشاطها في تسيير سفن الخدمات العامة والسفن البحرية فقط، بل توسع نشاطها أيضا لأغراض الاستغلال التجاري والصيد.³

وسنتناول في هذا المطلب ملكية السفينة على الشيوع في الفرع الأول وملكية الدولة لسفينة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: ملكية السفينة على الشيوع:

الملكية الشائعة للسفينة تعني اشتراك شخصين أو أكثر في ملكيتها باعتبار أن السفينة من الأموال التي لا تقبل القسمة بطبيعتها، وبالتالي لا يمكن أن يكون لكل مالك حصة مفرزة

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 95.

² عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 97.

³ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 166.

فيها. والشروع بهذا المعنى قد ينشأ بإرادة الافراد ويسمى بالشروع الاختياري، كما لو اشترى أكثر من شخص سفينة بقصد استغلالها، وقد يكون شيوعا اجباريا، أي مفروضا على عدة اشخاص، كما إذا انتقلت إليهم ملكية السفينة بطريقة الإرث أو الهبة.¹

أ. الطبيعة القانونية للشروع البحري:

اختلف الرأي حول تحديد طبيعة الشروع البحري القانونية،² حيث ذهب كل من الفقه والقضاء الفرنسي إلى اعتبار الشروع البحري شركة تجارية،³ في حين يرفض الفقه المصري في غالبته ملكية الشروع البحري شركة في ظل غياب ركن أساسي من اركان عقد الشركة وهو عدم توفر نية الشركاء في تأسيس الشركة إضافة الى أن الشروع لا ينشأ شخص معنوي تنتقل إليه ملكية حصص الشركاء بل يبقى كل شريك محتفظا بحصصه وله كامل الحق في التصرف فيه.⁴

وقد ذهب المشرع الجزائري إلى اعتبار الشروع البحري شيوعا عاديا تطبق عليه القواعد المقررة للشروع في القانون المدني في حالة قصور النصوص الخاصة في القانون البحري فالشروع حالة سلبية لم يردها المشاعون، أما الشركة فهي تصرف إيجابي سعت إليه إرادة الشركاء.⁵

ب. إدارة الشروع البحري:

تدار السفينة بواسطة أغلبية الشركاء على الشروع، حيث يعتمد في تحديد هذه المسألة أمران:

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، دط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 148.

² بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 96.

³ محمد السيد الفقي، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 119.

⁴ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 97.

⁵ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 167.

✓ تكون الإدارة لمن يملكون أغلبية الأنصبة: فتكون لهم الإدارة مهما قل عددهم بحيث أن الأغلبية القيمة مطلوبة بالنسبة للمسائل الخاصة بالمصلحة العامة للشركاء كتأجير السفينة واستغلالها وتعيين ربانها وعزله.¹

✓ إجماع الشركاء: إن الأغلبية القيمة لا تكفي حين يتعلق الامر بتغيير تخصيص السفينة أو إنهاء استغلالها، وإما يتطلب في هذه الحالة إجماع الشركاء.²

ج. انقضاء الشيوخ البحري:

لا ينقضي الشيوخ البحري ب وفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه لأن الحصاة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشيوخ بانقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو باتفاق المشتاعين على بيعها،³ أو بإجماع الشركاء قبل انتهاء المدة المتفق عليها.⁴

الفرع الثاني: ملكية الدولة للسفينة:

تصنف السفن التي تمتلكها الدولة إلى ثلاث فئات: الفئة الأولى هي السفن الحربية التي تشكل أسطول الدولة البحري ويستعمل للدفاع عن حدود الدولة البحرية، والفئة الثانية هي المخصصة لخدمة المرافق العامة كزوارق الجمارك والتفتيش الصحي وقوارب الحراسة والأمن، أما الفئة الثالثة هي السفن التجارية التي تستغلها الدولة لأغراض تجارية.⁵

في هذه الحالة تثير ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية ترجع إلى ما تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع الحجز عليها أو مقاضاتها باعتبارها ذات سيادة وسلطان.⁶

ولقد انتهى هذا الاشكال بإبرام معاهدة بروكسل الدولية والبروتوكول المفسر لها، فبالنسبة للسفن من النوع الأول والثاني قررت المعاهدة تمتعها بالحصانة بحيث لا يجوز مقاضاة الدولة

¹ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 98.

² بوكعبان العربي، المرجع نفسه، ص 98.

³ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 186.

⁴ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 98.

⁵ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 98.

⁶ بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 168.

بشأنها أمام المحاكم الأجنبية، ومع ذلك أجازت المعاهدة لأصحاب الشأن رفع دعواهم في الحالات محددة وهي:

- ✓ القضايا الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من الحوادث البحرية.
 - ✓ القضايا الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة.
 - ✓ القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.¹
- أما بالنسبة للسفن التجارية، فتعامل الدولة بشأنها معاملة الافراد. بحيث تخضع سفنها لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تخضع لها السفن الخاصة.²

المبحث الثاني: إيجار السفينة للانتفاع بها:

إن الهدف الأساسي من استعمال السفينة هو الاستغلال البحري حيث أنه يمكن لمالكها إما استغلالها لحسابه ولنفسه في عملية النقل أو يؤجرها للغير وهم بدورهم يستغلونها في النقل البحري على وجه الاعتياد وبصفة قانونية ومشروعة، هذا الإيجار يقوم على أساس إبرام عقد إيجار السفينة حيث أن هذا العقد البحري يشبه احكامه عقد الايجار المدني فقد يقف عند بعض الاحكام بصفة خاصة لخصوصية المحل ولقد نظم المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري تحت عنوان استئجار السفن من المادة 640 إلى المادة 737، حيث أن عقد استئجار السفينة من أهم العقود المسماة، به يستطيع الملاك استغلال أملاكهم واستثمارها ويتيح في نفس الوقت لغير الملاك من الانتفاع بما يملكون لذلك من الناحية العملية يعد أكثر العقود تداولاً بأنواعه الثلاثة إيجار السفينة الغير مجهزة وإيجار السفينة المجهزة (على أساس الرحلة أو لمدة معينة) باعتباره عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر أن يضع سفينة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة مقابل أجر.³

¹ بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 100.

² عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 109.

³ أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022/2021، ص 43.

وهذا ما سنفصل فيه في هذا البحث حيث نتطرق فيه إلى ثلاث مطالب وهي مفهوم عقد إيجار السفينة في المطلب الأول وصور عقد إيجار السفينة في المطلب الثاني وانقضاء عقد إيجار السفينة في المطلب الثالث.

المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة:

لقد أقر المشرع الجزائري أحكام عقد إيجار السفينة في الفصل الأول من الباب الثاني من القانون البحري في المواد من 640 إلى 737 تحت عنوان إيجار السفن، وحتى نحدد مفهوم عقد إيجار السفينة يتوجب علينا أولاً أن نحدد تعريف عقد الإيجار كفرع أول بعدها نذكر خصائصه كفرع ثاني وفي الفرع الثالث نحدد أطراف عقد إيجار السفينة.

الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة:

إن عقد إيجار السفينة من أهم العقود المبرمة حالياً لأهميتها في تسهيل عملية الملاحة البحرية، حيث نص عليه التقنين البحري الجزائري في نصوصه الخاصة باستغلال السفن ومنه سنتطرق إلى تعريف عقد السفينة من الناحية الفقهية والقانونية.

أولاً: التعريف الفقهي لعقد إيجار السفينة:

إيجار السفينة هو كل عقد يلتزم فيه مؤجر السفينة بتأجير سفينة مقابل أي أنه عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجره أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها،¹ كما عرفه الدكتور محمود شحات بقوله: "هو كل اتفاق يحصل بين المستأجر ومالك السفينة (المؤجر) بأن يضع هذا الأخير تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل أجل في حالة

صالحة للملاحة." وأضاف يعرف الفقه عقد استئجار السفينة قد يكون الإيجار لمدة محدودة أو القيام برحلة أو يكون الإيجار لهيكل السفينة فقط.²

كما قد عرف بعض الفقهاء عقد إيجار السفينة بأنه مشاركة إيجار وهذه الكلمة استقر عليها العرف التجاري فما هي إلا شرح لكلمة انجليزية تعني الوثيقة المكتوبة، هذا لا يعني أن

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 260.

² محمود شحات، القانون البحري، مرجع سابق، ص 74.

مصطلح عقد الايجار خاطئ أو مرفوض ولكنها يجب أن تتطابق مع كلمة مشاركة الايجار التي درج العمل عليها فعقد الايجار هو نفسه مشاركة الايجار والعكس صحيح،¹ وهذا ما يتوافق مع تعريف عقد الايجار المدني في القواعد العامة، حيث عرف عقد الايجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر أن يمكن المستأجر من الانتفاع بشيء معين لمدة معينة لقاء بدل إيجار معلوم،² فبصفة عامة يقع على عقد لإيجار السفينة أحكام عقد الايجار المدني فقط، يختص عقد إيجار السفينة من جهة المحل وهو السفينة مما يغير من العمومية هنا إلى الخصوصية.

ثانيا: التعريف القانوني لعقد إيجار السفينة:

لقد عرفت المادة 640 من القانون البحري الجزائري عقد إيجار السفينة بقولها: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع السفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها." من خلال نص المادة نرى أن المشرع أعطى تعريف واضح وصريح لعقد إيجار السفينة، إذن فعقد إيجار السفينة هو عقد يتفق فيه المستأجر والمؤجر بأن يضع هذا الأخير سفينة تحت تصرف المستأجر وتكون صالحة للملاحة إما لمدة معينة أو على أساس رحلة أو بهيكلها.

الفرع الثاني: أطراف عقد إيجار السفينة:

يقوم عقد إيجار السفينة على طرفين أساسيين هما المؤجر والمستأجر ومن يمثلهم قانونا ومن يتوسط لهم وهم على النحو التالي:

أولاً: المؤجر:

مؤجر السفينة هو عبارة عن شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باعتباره مالكا لها وقد يكون غير المالك ما إذا قام المستأجر بتأجيرها من الباطن كما هو معروف في القانون التجاري، وإعداد السفينة لمباشرة الرحلة البحرية بتزويدها بالمؤونة والوقود والعدد الكافي

¹ محاجي سعاد، مشارطات إيجار السفن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 06، 2017، ص 49.
² كمال فتحي دريس، الوجيز في العقود الخاصة (عقد الايجار، الرهن الرسمي والحيازي)، دط، جزء 2، مطبعة منصور، الوادي، 2022، ص 49.

من البحارة والطاقم وحتى الخدمات وسائل السلامة وهو ما يسمى بمجهز السفينة وهو الذي يقوم بإعداد السفينة للاستغلال البحري،¹ ولقد عرف مشرع مجهز السفينة في المادة 572 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على: "يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة."

ومالك السفينة أو مجهزها مسؤول عن اعماله التي تحدث ضرر للغير ويكون مسؤول تبعاً لنوع المسؤولية فقد تكون مسؤولية تقصيرية كتقصيره في تجهيز السفينة وقد تكون مسؤولية عقدية كمسؤوليته عن الاخلال عن تنفيذ عقد النقل مثلاً.²

ثانياً: المستأجر:

مستأجر السفينة هو الذي ينتفع من وراء ابرام عقد الايجار ويضع تحت يده السفينة أو جزء منها لقاء أجر لمدة معينة أو لعدد من الرحلات، ولا يترتب على بيع السفينة عقد ايجارها حتى لا يضار المستأجر من عملية نقل الملكية إلى الغير أثناء نقل البضاعة وتسليمها إلا إذا نص عقد الايجار على غير ذلك،³ فالمستأجر هنا هو كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستئجار السفينة ويستغلها مقابل أجر لذلك.

الفرع الثالث: خصائص عقد إيجار السفينة:

يمكننا توضيح خصائص عقد إيجار السفينة في عدة نقاط أساسية نفضل فيها على النحو التالي:

- **عقد إيجار السفينة عقد رضائي:** وهذا ما جاء في الفقرة الأولى من المادة 641 ق ب ج حيث نصت على " تحدد الالتزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية " إلا أن المادة 642 من نفس القانون أكدت على إثبات عقد الاستئجار بالكتابة على كل سفينة زادت حمولتها عن 10 أطنان، وغياب

¹ أكلي ليندة، احتيال الأطراف على الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34، العدد 03، 2022، ص 219.

² بوراس محمد، مرجع سابق، ص 199

³ أكلي ليندة، احتيال الأطراف على عقد الأجرة في عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة، مرجع سابق، ص 222.

الكتابة لا يؤدي إلى بطلان عقد الاستئجار السفينة بل يبقى صحيحا ومرتباً لآثاره
فالكتابة مشروطة للإثبات وليس صحة العقد.¹

- **عقد إيجار السفينة من عقود المعاوضة:** والمقصود بالمعاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كل المتعاقدين على مقابل ما يقدمه أي عقد الإيجار يرد على منفعة شيء دون ملكيته فيأخذ كل من المؤجر والمستأجر مقابلاً لما يعطيه² فالمستأجر في عقد استئجار السفينة يحصل على الانتفاع بالسفينة واستغلالها أما المؤجر فيأخذ أجر مقابل ذلك.
- **عقد إيجار السفينة هو عقد تجاري:** وذلك حسب ما جاء في نص المادة 03 من القانون التجاري الجزائري في فقرتها الخامسة وهي كما يلي "يعد عملاً تجارياً بحسب شكله: "... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية. " وبما أن الاستغلال التجاري متعلق بالتجارة البحرية فإن عقد إيجار السفينة عقد تجاري.
- إيجار السفينة يعتبر ضمن إجارة الأشياء فمجالها يكمن في الانتفاع بالسفينة، إلا أنه يقع على السفينة وهذه الأخيرة عبارة عن شيء، ولا تعبر عن عمل رغم وجود أنواع أخرى من إيجار السفينة، وهي مزيج من إيجار الشيء وإيجار العمل.³

المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة وآثاره:

تتعد صور عقد إيجار السفينة على حساب متطلبات استغلالها فهناك من يستغلها مجهزة وهناك من يستغلها غير مجهزة بهيكلها، ولقد حدد المشرع الجزائري أشكال استئجار السفينة في الفصل الثاني والثالث والرابع من الباب الثاني من القانون البحري الجزائري شامل لكل صور استئجار السفينة وآثاره وهذا ما سنتطرق له بالتفصيل في هذا المطلب حيث نحدد في الفرع الأول صور عقد إيجار السفينة أما الفرع الثاني نحدد في آثار عقد الإيجار.

¹ كراش ليلي، مشاركة الإيجار صور لاستغلال التجاري للسفينة، حوليات الجزائر 1، مجلد 36، عدد 3، 2022، ص 147.

² أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، مرجع سابق، ص 27-28.

³ أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، المرجع نفسه، ص 30-31.

الفرع الأول: صور عقد إيجار السفينة:

يتم استئجار السفينة على عدة صور حسب ما يحتاجها المستأجر فقد يستأجر سفينة بهيكلها فقط وقد يستأجرها مجهزة ليستغلها إما لمدة من الوقت أو على أساس الرحلة بناء على عقد بينه وبين المؤجر وسنفضل في هذا الفرع كالتالي:

أولاً: إيجار السفينة غير مجهزة:

لقد عرفت المادة 724 من القانون البحري الجزائري عقد إيجار السفينة الغير مجهزة بقولها: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الايجار. " ومنه يمكن تعريف عقد إيجار السفينة الغير مجهزة على أنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر نظير أجر أن يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المؤجرة غير مجهزة بأي طاقم أو مؤن لمدة محددة بحيث يكون للمستأجر حرية كبيرة في استغلالها في الملاحة البحرية، وعادة ما يستخدم هذا النوع من الإيجار من جانب الشركات التي قد تحتاج إلى سفن لمواجهة طلبات طارئة وعاجلة دون الرغبة في شراء سفن جديدة في ظل الارتفاع الهائل في أسعارها.¹

من خلال نص المادة 724 سألقة الذكر فإن المؤجر يضع السفينة تحت تصرف المستأجر بدون أي تجهيز لا بالمؤونة ولا بالوقود وبدون طاقم ويقع على عاتق المستأجر تزويدها بكل ما سبق ذكره بالإضافة لاستغلالها لما تعاهد عليه ولقد أدرج المشرع البحري أحكام عقد إيجار السفينة الغير المجهزة في المواد من 723-737 تحت الفصل الرابع بعنوان استئجار السفينة بهيكلها وهذه المواد سنفضل في شرحها لاحقاً بالتفصيل.

وكما هو متبع في كافة العقود البحرية نجد عقد إيجار السفينة عارية يثبت بالكتابة على الرغم من أنه عقد رضائي ومن النادر أن يستعمل نموذجاً مطبوعاً وذلك خلاف ما يجري بالنسبة لمشاركة السفينة المجهزة ولعل السبب هنا اختلاف ظروف كل حالة مما يستوجب تحرير عقد خاص لكل عقد إيجار لسفينة عارية مع وضع ما يناسبها من شروط.²

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 63.

² المرجع نفسه، ص 64.

ثانيا: إيجار السفينة المجهزة:

إيجار السفينة مجهزة عقد يلزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة ويتضح من ذلك أن المؤجر هو الذي يتولى تجهيز السفينة تجهيزا كاملا¹ وهذا ما يتوافق مع نص المادة 640 ق ب ج، ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز والتي لا تنتقل إلى مستأجر السفينة وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة وبالتالي يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة أما الإدارة التجارية فالأمر يختلف² ذلك أن الإدارة التجارية تنتقل للمستأجر، وإيجار السفينة مجهزة ينقسم إلى قسمين هما تأجير السفينة بالمدة ونصت عليه المواد من 695 إلى 722 وإيجار السفينة على أساس الرحلة ونصت عليه المواد من 650 إلى 694 من القانون البحري الجزائري.

1. استئجار السفينة بالمدة:

جاءت في نص المادة 695 ق ب ج ما يلي: "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." ، يتضح من نص المادة أن استئجار السفينة بالمدة هو عقد بمقتضاه يضع المؤجر سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يتم الاتفاق عليها في العقد إضافة إلى المكان شريطة أن تكون بحالة صالحة للملاحة، وهذا ما توافق مع المادة 696 من نفس القانون والتي جاء فيها: "يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة أن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما و بحالة جيدة تسمح لها بالملاحة المجهزة مرفوقة بالوثائق المطلوبة وصالحة لممارسة العمليات المبينة في عقد استئجار السفينة."

وبالتالي يظل المستأجر حراً في استعمال السفينة واستغلالها طوال مدة الإيجار ويترتب على ذلك انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر الذي يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات

¹ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، د.ط، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ب.ن، 2008، ص 184.

² كراش ليلي، مرجع سابق، ص 150

ويلتزم الريان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة،¹ فالإيجار هنا يرد على السفينة والخدمات لا السفينة فقط لذلك العقد لا يعد إجارة أشياء فحسب بل إجارة أشياء وخدمات في نفس الوقت.²

2. استئجار السفينة على أساس الرحلة:

يعد عقد إيجار السفينة على أساس الرحلة العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مجهزة ومسلحة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة بحيث أنه لا يجوز إدراج شروط في عقد إيجار السفينة تخالف المبادئ العامة للقانون المعمول به،³ وهذا يطابق المادة 650 من القانون البحري الجزائري جاء فيها ما يلي: "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 مقابل تعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة."

ومنه فإن المؤجر ملزم بتسليم السفينة إما كاملة أو جزء منها في حالة جيدة للملاحة للمستأجر وأن هذا الأخير ملزم بدفع مقابل ذلك وفقا لعقد مبرم بينهما يحتوي على كافة المعلومات كمدة الرحلة أو الأجر المدفوع كما يحتوي على البيانات الشخصية لكل من المؤجر والمستأجر، وهذا ما نصت عليه المادة 643 ق ب ج حيث نصت على ما يلي: "يجب أن يتضمن عقد إيجار السفينة ما يلي:

أ. العناصر الفردية للسفينة

ب. اسم وعنوان المؤجر والمستأجر

ج. النسبة المؤدية للأجر الخاص باستئجار السفينة

د. مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها."

يتميز عقد تأجير السفينة بالرحلة احتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية منها والتجارية وقد تبرم المشاركة لرحلة أو رحلات معينة فضلا إلى أنه يمكن أن تبرم المشاركة بالمدة أي المادة

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 184-185.

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 264.

³ أكلي ليندة، احتيال الأطراف على الأجرة في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، حوليات الجزائر 1، د.ج.م، عدد 3، الجزائر، 2022، ص 216.

اللازمة للقيام بالرحلة وطرق احتساب الأجرة بالمدة أو بالرحلة ليس له أثر في تحديد نوع التأجير.¹

الفرع الثاني: آثار عقد إيجار السفينة:

عند إبرام عقد إيجار السفينة تنشأ العديد من الالتزامات لكلا الطرفين نوضحها في هذا الفرع حيث نحدد التزامات كل من المؤجر والمستأجر في عقد إيجار السفينة المجهزة والغير مجهزة وهي على النحو التالي:

أولاً: الالتزامات المترتبة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة:

ينشأ عن إبرام عقد الإيجار مجموعة التزامات للمؤجر والمستأجر نفضل فيها:

1. بالنسبة للمؤجر:

يتضح من المادة 476 من القانون المدني الجزائري أن المؤجر ملزم بتسليم العين المؤجرة نفسها التي تم الاتفاق عليها في العقد ولا يجوز له أن يسلم عين أخرى حتى لو كانت أفضل مما اتفق عليه الطرفين إلا إذا قبلها المستأجر،² وهذا ما يتوافق مع المادة 725 ق ب ج والتي تنص على: "يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة المتفق عليها تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليه بخالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له."

بمعنى أنه يجب على المؤجر أن يضع السفينة المنصوص عليها في العقد تحت تصرف المستأجر ويجب أن تكون هذه السفينة في حالة جيدة للإبحار ومن ناحية أخرى أن يؤدي التزامه في المكان والوقت المنصوص عليه في الميثاق.³

وأيضاً نصت المادة 479 من القانون المدني على أنه يلتزم المؤجر بصيانة وترميم العين المؤجرة لتبقى على الحالة التي كانت عليها وقت التسليم طول مدة الإيجار، ومنه يلتزم المؤجر بصيانة السفينة طبقاً لنص المادة والتي تقابلها المادة 726 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على: "يتعين على المؤجر خلال مدة العقد، القيام بجميع الإصلاحات والغيارات الخاصة

¹ محمود شحات مرجع سابق، ص 78.

² سيار عز الدين، التزام المؤجر بتسليم العين المؤجرة وفقاً للقانون 05-07 المعدل والمتمم للقانون المدني، القانونية المقارنة، مجلد 02، عدد 01، 2016، ص 251.

³ Pierre Bonassies, droit maritime, (s, édit), librairie générale de droit et du jurisprudence, paris, 2006, édition delta, Liban 2007, p 492

بالعيوب المتعلقة بالسفينة واستهلاكها العادي." يعني أنه يلتزم بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف إذا كان هذا التلف ناشئ عن قوة قاهرة، أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي،¹ ومنه فالمؤجر التزامين أساسيين هما تسليم السفينة للمستأجر في الوقت والمكان المتفق عليه، وتصليح وصيانة السفينة طول مدة العقد.

2. بالنسبة للمستأجر:

تقع على عاتق المستأجر العديد من الالتزامات أهمها: أن يقوم بصيانة السفينة والقيام بالتصليحات الخاصة بها، في حالة ما كان الضرر الذي أصاب السفينة ناتج عن خطأ من أحد تابعيه، أو في حالة سوء استغلاله لها، كما يهتم بجميع مصاريف الاستغلال كمصاريف الإرشاد والقطر، وأيضا مصاريف التأمين من المخاطر التي قد تقدر وتحدث في فترة استغلاله للسفينة، كما أنه يقوم بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، كما يجب عليه دفع الإيجار من يوم تسليم السفينة للمستأجر وحتى يوم ردها للمؤجر وتحديد قيمة الإيجار أو وقت وكيفية دفعه يتفق عليها الطرفان في العقد، وفي حالة ما إذا توقفت السفينة بسبب خطب ما خارج عن سيطرت المستأجر، يتوقف عن دفع الأجر طول مدة توقف السفينة إذا تعدت 24 ساعة، ومن التزامات المستأجر أيضا وأهمها هي رد السفينة بمجرد انتهاء العقد في المكان والتاريخ المتفق عليه، وأن تكون في الحالة التي استلمها عليها، وإن تأخر على الموعد دفع تعويض على ذلك إلا إذا كان التأخير عرضيا لا يتعدى 10/1 من مدة العقد.²

ثانيا: التزامات مترتبة عن ايجار سفينة مجهزة:

سنوضح هنا التزامات كل من المؤجر والمستأجر، بالنسبة لعقد ايجار السفينة لمدة معينة او إستاهاها لرحلة ما على التوالي:

1- أثر عقد إيجار السفينة على حسب المدة:

وهنا سنوضح التزامات كل من المؤجر والمستأجر في عقد إيجار السفينة على حسب المدة.

¹ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 287.
² أنظر المواد من 730 الى 736 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23-10-1976، صادر عن جريدة رسمية، عدد 29.

1-1- التزامات المؤجر:

بموجب عقد إيجار السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة مقابل أجرة،¹ حيث تنص المادة 696 من القانون البحري الجزائري على: "يتعين على المؤجر الذي أبرم عقد الاستئجار لمدة معينة بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الوقت والمكان المتفق عليهما، وبحالة جيدة تسمح لها بالملاحة .." أي يجب أن تتاح للمستأجر في الوقت والمكان المحدد فالالتزام المؤجر هنا صارم فيما يتعلق بالتاريخ والمكان، فقط القوة القاهرة يمكنها تبرير عدم تقديم السفينة في التاريخ المحدد ومع ذلك يكون التزامه أقل صرامة إذا كان العقد ينص على تاريخ تقديري فقط، من خلال تقدير الوقت المقرر فيه الوصول في هذه الحالة قد تتأخر السفينة شريطة أن يكون التأخير معقول.

كما يجب عليه أن يكون مسؤولاً عن كل الأضرار التي تصيب البضاعة المشحونة على متن السفينة، إذا نتجت جراء تقصيره هو دون الريان أو مندوبيه حسب ما ورد في نص المادة 698 ق ب ج، إضافة إلى ذلك يجب على المؤجر تأمين السفينة ودفع الرواتب للطاقم، وأن يقوم بتزويد السفينة بالموثونة اللازمة كما جاء في المادة 697 من نفس القانون، حيث نصت على "يتعين على المؤجر أن يبقي السفينة على الحالة المذكورة في المادة السابقة طيلة مدة العقد، وكذلك التأمين على السفينة ودفع رواتب افراد الطاقم ولواحقها، وتزويدها بالموثونة المناسبة، وكل الخدمات المطلوبة " .

كما يجب علاوة على ذلك أن يتحمل مصاريف التنظيف، وإصلاح الأعطاب، والترميم وكل التدابير التي تجعل السفينة في حالة جيدة اثناء الرحلة البحرية، وهذا ما ورد في المادة 705 ق ب ج، وإن حدث أي ضرر ناتج عن تأخير من طرف المؤجر أو ألا يقوم بتصليح السفينة فإنه يكون مسؤولاً عن هذا الضرر، إلا إذا أثبت أنه خارج عن إرادته ولا يخصه لا هو ولا الأشخاص المسؤول عنهم، وهذا ما أوضحه المشرع في نص المادة 719 ق ب ج.

1-2 - التزامات المستأجر:

يسأل المستأجر عن كل الأضرار التي قد تلحق بالسفينة، من جراء استغلاله البحري لها، ويتحمل كل النفقات الضرورية التي تحتاجها السفينة، كنفقات الوقود والزيت ورسوم الموانئ،

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 184.

هذا ما يتوافق مع نص المادة 699 ق ب ج، حيث نصت على: "يعد المستأجر مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري، باستبعاد التلف الذي يصيبها من جراء الاستغلال العادي."

كما يلتزم بدفع مبلغ ايجار السفينة على حساب المبلغ المتفق عليه وهذا ما ورد في المادة 695 ق ب ج، ويدرج المبلغ في عقد استئجار السفينة، وكيفية دفعه حسب المادة 708 ق ب ج بقولها: "يُدرج في عقد استئجار السفينة مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه." وتبدأ أجرة الحمولة منذ أن توضع السفينة تحت تصرف المستأجر حتى اليوم المعين في العقد، وإذا لم يحدد تاريخ توقف السريان الأجرة في العقد، فينتهي بانتهاء عمليات التفريغ النهائية للحمولة، هذا ما أكدته المادة 709 ق ب ج.

وأيضاً يلتزم المستأجر برد السفينة للمؤجر في الوقت والمكان المذكورين في عقد الاستئجار، ويجب ان تكون السفينة في الحالة التي سلمت بها إلى المستأجر، ويجب أن يعلم المؤجر في الوقت الذي يجب فيه رد السفينة، وذكر الميناء الذي سيقع فيه الرد، هذا حسب ما نصت عليه المادة 711 ق ب ج، كما أضافت المادة 712 من نفس القانون، أنه إذا تجاوزت المدة المتفق عليها في العقد يمدد العقد حتى وصول السفينة إلى الميناء، ثم يدفع المستأجر لقاء هذه الإضافة.

2- أثر عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة:

نوضحها من خلال تطرقنا لالتزامات كل من المؤجر والمستأجر.

2-1_التزامات المؤجر:

يلتزم المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بالكثير من الالتزامات، أولها أن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر، وأن يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، كما يلتزم بالمحافظة على السفينة خلال الرحلة حيث تكون مسلحة ومجهزة وصالحة للملاحة، وأن يقوم بجميع المساعي حتى ينفذ الرحلة المنصوص عليها في العقد، كما يجب عليه تقديم السفينة في التاريخ والمكان المحدد في الاتفاق وإن لم ينص عليه العقد، فيقدمها في المكان الذي يعينه المؤجر وإن لم يقم هذا الأخير بتعيينه فتعيينه

سلطات الميناء، وأيضا لا يجوز له ان يرفض طلب قطر السفينة مهما كانت حمولتها، ويتعين عليه اعلام المستأجر كتابيا بوصول السفينة الى مكان التحميل، وتحدد شروطه في عقد الايجار وأن يتضمنه العقد فالعمل بالعرف ونظام ميناء التحميل.¹

2-2- التزامات المستأجر:

يلتزم المستأجر في عقد الايجار بالرحلة بشحن البضائع وتفريغها، طبقا للمدد التي يحددها العقد أو العرف، وتحدد المشاركة البضاعة المطلوبة نقلها ومواصفاتها، ويجب على المستأجر ان يقوم بالشحن والتفريغ سريعا حتى لا تعطل السفينة.² إذا لم يقيم المستأجر بالشحن والتفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الاصلية، مع التزام المستأجر بدفع تعويض يحدده العرف أو العقد،³ كما يلتزم بدفع أجرة الحمولة في التاريخ والمكان المحدد في العقد، وإذا لم يتفقا في العقد على ذلك تحسب الأجرة على حساب اجرة الحمولة في مكان وتاريخ وصول السفينة، وهذا ما ورد في المادة 686 ق ب ج.

المطلب الثالث: انقضاء عقد ايجار السفينة:

حسب القواعد العامة فإن عقد الإيجار ينقضي بانقضاء الشيء المتفق عليه، وعند إتمام التزامات كلا الطرفين هذا ما ورد في المادة 469 ق م ج: "ينتهي بقوة القانون الإيجار الصادر من المنتفع بانقضاء الانتفاع." ولكن يحدث وأن ينقضي العقد دون تنفيذ محتواه لعدة أسباب منها، القوة القاهرة وإخلال أطراف العقد بالتزاماتهم، ومن هنا نحدد طرق انقضاء عقد إيجار السفينة بطرق عادية في الفرع الأول، والطرق الغير عادية لانقضاء عقد ايجار السفينة في الفرع الثاني.

¹ انظر المواد من 650 الى 659 من الامر 76-80 السالف الذكر

² مجاجي سعاد، مرجع سابق، ص 55.

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 275.

الفرع الأول: انقضاء عقد ايجار السفينة بالطرق العادية:

من المنطقي أن ينتهي عقد ايجار السفينة بانتهاء مدته، لذلك تعتبر المدة عنصر جوهري في عقد الإيجار، وهذا ما يصدق على كل من إيجار السفينة المجهزة بالمدة والغير مجهزة، أما إيجار السفينة بالرحلة فإن أساس العقد هو القيام برحلة أو رحلات محددة، من ثم فإن العقد هنا ينتهي بانتهاء الرحلة المحددة فيه، ومع ذلك فعنصر المدة عنصر جوهري حيث يؤثر في حسن تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد،¹ وهذا ما يتوافق مع نص المادة 711 ق ب ج، حيث نصت على: " يجب أن ترد السفينة في التاريخ والمكان المذكورين في عقد استئجار السفينة، وفي حالة التي سلمت بها الى المستأجر، ماعدا حالة الاستهلاك العادي." وهذا ما يترتب من انقضاء عقد ايجار السفينة، أي رد العين المؤجرة لمالكها في الوقت والمكان المتفق عليه، وأن لا يخالف المدة المحددة وإلا دفع تعويض ذلك.

أما عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة -كما ذكرنا سابقا- ينتهي بمجرد انتهاء الرحلة المنصوص عليها في العقد، والانتهاء من عمليات الشحن والتفريغ، فالأصل هنا عقد الإيجار بالرحلة ينتهي بتنفيذ الرحلة المتفق عليها وفي المقابل قيام المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها إلا أن عقد الإيجار قد ينقضي قبل تنفيذ الرحلة المتفق عليها بسبب قوة القاهرة، أو بسبب عدم قيام أحد طرفيه بتنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد،² وقد سبق بيان أثر القوة القاهرة على العقد ودين الأجرة، وبيان الحكم في حالة عدم قيام المستأجر بشحن كل البضائع المتفق عليها، وفي حالة قيام المستأجر بتفريغ البضائع أثناء السفر.³

الفرع الثاني: الانقضاء الغير عادي لعقد إيجار السفينة:

في القواعد العامة ينتهي عقد إيجار السفينة بمجرد أن يخل أحد الطرفين بالتزامات العقد وهذا ما ورد في المادة 119 من ق م ج حيث نصت على: " في العقود الملزمة لجانبين إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه، جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو

1 عباس خالد، احكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قسم قانون خاص، جامعة وهران، 2011-2012، ص 52.

2 محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 109.

3 مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 281.

فسخه، مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال ذلك"، وهذا ما ينطبق على عقد إيجار السفينة، كونه من العقود الملزمة لجانبين، حيث مثلا للمستأجر كل الحق بأن يفسخ العقد إذا وجد أن المؤجر أخل بأحد التزاماته، حيث نصت على ذلك المادة 718 ق ب ج بقولها: "يمكن للمستأجر أن يفسخ العقد في حالة تأخير وضع السفينة تحت تصرفه، إلا إذا لم يكن لهذا التأخير أهمية بالغة."

وقد نصت المادة 689 ق ب ج، على بعض حالات الفسخ التي لا دخل للأطراف فيها حيث نصت المادة على ما يلي: "يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب السفينة، وبدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف إذا تبين:

- أن السفينة فقدت أو أصبحت نتيجة حادث غير قابلة للتصليح
- أنها منعت من التجارة من طرف البلد الذي خصص له العقد
- إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا."

الفصل الثاني:

الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

الحقوق العينية التبعية هي الضمانات العينية لتأمين الدائن من مخاطر إفسار المدين، وكذا من خطر مساواة مع الدائنين العاديين في أموال الضمان العام.¹ ولقد أوضح المشرع الجزائري هذه الحقوق في الكتاب الرابع من الأمر 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 تحت عنوان الحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية وهي حق الرهن الرسمي والرهن الحيازي وحق الامتياز وحق التخصيص، وكما تطرقنا سابقا لطبيعة القانونية للسفينة وأنها تعتبر مالا منقول وتخضع في بعض الأحيان إلى احكام العقار، فما ينطبق على السفينة هنا هو حق الرهن الرسمي ويعرف في القانون البحري بالرهن البحري، وكذلك حق الامتياز الذي يعرف بحق الامتياز البحري، حيث حدد المشرع البحري هذه الحقوق في القانون البحري في المواد من 55 الى 91 منه.

وقد تكون هذه الحقوق عبارة عن ديون لمصلحة أشخاصها كالربان او البحارة، ولأشخاص آخرين قدموا لها المساعدة مثلا، أو نتيجة تعويضات استحققت عليها ناشئة عن تصادم بحري، ومثل هذه الحقوق التي تقرر للدائنين بحاجة ل ضمانات، تخول أصحابها استيفاء حقوقهم من ثمن السفينة، فمنح القانون أصحابها امتيازات تخولهم حق الأولوية في استيفاء الدين وتتبع السفينة في أي يد تكون، وهذه تسمى حقوق الامتيازات البحرية كما قد يترتب ديون على مالك السفينة يجعله بحاجة للمال، وكي يحصل عليه توجب عليه رهن السفينة كمقابل هذا ما يمنح للدائنين حقا على السفينة لاستيفاء حقهم من ثمنها.²

في هذا الفصل سنلقي في المبحث الأول الضوء على الرهن البحري من حيث المفهوم والآثار والانقضاء والامتياز البحري، وفي المبحث الثاني من حيث المفهوم وحقوق الامتياز البحري والآثار وانقضائه.

¹ بلحاج العربي، الوجيز في الحقوق العينية، ط.1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 195.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط.5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 45.

المبحث الأول: الرهن البحري:

إن السفينة بوصفها مالا منقولاً، لم يكن من الجائز رهنها رهناً رسمياً بكونه يتعلق بالعقار فقط، وكان المنطق يقتضي رهنها رهناً حيازياً يتم بموجبه تسليم الشيء المرهون، ونقل حيازته لدائن المرتهن، لكن تطبيق هذه القاعدة على السفينة يترتب عنه تعطيل الاستغلال البحري،¹ لذلك فإن الحكمة التي من أجلها المشرع منع ورود الرهن الرسمي على المنقولات، تنتفي بالنسبة للسفينة، ومنه فالقانون يوجب تسجيل السفن وشهر ما يرد عليها من رهون في سجل السفن، ومن هنا يتضح أن المشرع البحري نظم أحكام الرهن البحري بقواعد تتماثل مع قواعد الرهن الرسمي المقرر في القانون المدني، ولذا فالخصوصية في إجراءات الرهن البحري على السفينة تشبه العقار في هذا الخصوص.²

ومنه فالسفينة تخضع لأحكام الرهن الرسمي لا الحيازي، ولقد أوضح المشرع الرهن البحري في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري، وسنتناول في هذا المبحث الرهن البحري من حيث المفهوم كمطلب أول، ثم آثار الرهن البحري في مطلب ثاني، وأخيراً انقضاء الرهن البحري في المطلب الثالث.

المطلب الأول: مفهوم الرهن البحري:

لا يجوز أن ينشأ عقد الرهن البحري إلا بالاتفاق، فهو عقد يبرم بين طرفين كما أنه من التصرفات القانونية التي لا تتعقد إلا بموجب عقد رسمي، ويشترط لانعقاده أركان وشروط موضوعية وشكلية، وهذا ما نتطرق له في هذا المطلب، حيث سنحدد تعريف الرهن البحري فرع أول، ثم أطراف عقد الرهن البحري فرع ثاني، وأخيراً أركان الرهن البحري فرع ثالث.

¹ منهج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، قسم الحقوق، جامعة وهران، 2011/2012، ص 06.

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، قانون بحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، وهران، 2018/2019، ص 260.

الفرع الأول: تعريف الرهن البحري:

عرفت المادة 55 من ق ب ج، الرهن البحري بقولها: " يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة" لقد أقر المشرع الجزائري من خلال هذه المادة أن الرهن البحري اتفاق بين الدائن المرتهن والمدين الراهن، بموجبه يخول للدائن حقا عينيا على السفينة وينشأ اتفاقا عقديا على أساسه أن الرهن البحري له مصدر واحد وهو الاتفاق، عكس الرهن الرسمي في القانون المدني له ثلاث مصادر هي، العقد الرسمي، والحكم القضائي، والقانون¹ وهذا ما نصت عليه المادة 883 ق م ج، حيث نصت على: " لا ينعقد الرهن إلا بعقد رسمي أو حكم أو بمقتضى القانون."

فعقد الرهن البحري ليس من العقود الرضائية، بل هو عقد شكلي لا يتم إلا بمحرر رسمي ويشمل الرهن المرتب على السفينة كلها أو على جزء منها ما عدا الحمولة، ما لم يتفق طرفي العقد.²

ويعتبر رهن السفينة بقيمتها المالية العالية وسيلة ائتمان مهمة لدائنيها، وقد تكون محلا للرهن لحاجة مالكيها للائتمان، وعليه فمالك السفينة أو وكيله قد يقوم برهنها بالاتفاق مع المرتهن والاستفادة من مبلغ الرهن، ويوثق ذلك في ميناء المربط أو التسجيل ويكون الرهن ضمانا للدائنين الذين لهم حق التتبع والامتياز والتقدم.³

الفرع الثاني: أطراف عقد الرهن البحري:

نصت المادة 884 ق م ج على: " يجوز ان يكون الراهن هو نفسه المدين او شخص آخر يقدم رهننا لمصلحة المدين، وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الراهن مالكا للعقار المرهون وأهلا للتصرف فيه." وأيضا حسب ما جاء في المادة 55 ق ب ج، فإن طرفا العقد هما كل من المدين الراهن والدائن المرتهن، وهما على النحو التالي:

¹ بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 262.

² محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 86.

³ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل (البحري، البري، الجوي)، ط 1، دار الثقافة، عمان، 2015، ص 40.

أولاً: المدين الراهن:

هو الذي قدم مالا يملكه وفاءً لدين عليه، وأن يشرط في الراهن شرطين وهما أن يكون الراهن مالك الشيء المرهون، وأنه مؤهل للتصرف فيه وحيث أن الحيازة في المنقول هي سند الملكية،¹ ففي عقد الرهن البحري المدين الراهن هو مالك السفينة محل الرهن حسب نص المادة 57 ق ب ج.

وفي حالة ما إذا كانت السفينة مملوكة لعدة اشخاص عند إجراء الرهن على السفينة يجب على المجهز الحصول على إذن من غالبية أصحابها بشرط أن لا تقل حصصهم في السفينة عن ثلاث أرباع قيمتها، فإذا لم يكن لهم هذه النسبة عليهم أن يطلبوا أن يتم الفصل في أمر الرهن من قبل المحكمة المختصة،² هذا وما يتوافق ونص المادة 59 ق ب ج بقولها: " في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء."

ثانياً: الدائن المرتهن:

فالدائن هو من يكسب حقا عينيا على الشيء المرهون لوفاء دينه، حيث جاء في المادة 882 ق م ج ما يلي: " الرهن الرسمي عقد يكسب به الدائن حقا عينيا على عقار لوفاء دينه." من ثم يكون الدائن المرتهن مطمئنا الى استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من تعويض التأمين، دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه، وذلك عن طريق تفويض صريح لدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين.³

الفرع الثالث: أركان الرهن البحري:

يعتبر الرهن البحري عقدا وعلى ذلك لا بد أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية العامة المطلوبة في جميع العقود رضا محل وسبب وكذا الأركان الشكلية إضافة إلى أن هذا الرهن لا يسري في مواجهة الغير إلا من تاريخ شهره⁴ وتتمثل الأركان الشكلية والموضوعية فيما يلي:

¹ هبة امين سعد الدين، عقد رهن السفينة وأطرافه في العقد الإسلامي، المجلة القانونية، جامعة القاهرة، مجلد 9، عدد 16، 2021، ص 5415.

² عادل علي مقدادي، ط. 2009، مرجع سابق، ص 56.

³ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، د.ط، الدار الجامعية، بيروت، 1992، ص 86.

⁴ عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 118.

أولاً: الأركان الموضوعية:

حسب الأحكام العامة فإن الأركان الموضوعية الخاصة بأي عقد تشمل المحل والرضا والسبب وقد اوضحها المشرع الجزائري في المواد من 59 الى 98 من القانون المدني الجزائري وهي بالتفصيل كما يلي:

1 / السفينة كمحل للرهن البحري:

يشمل وعاء الرهن البحري أساساً على السفينة وملحقاتها اللازمة لملاحتها واستغلالها ولكن يجوز الاتفاق صراحة على تجديد قائمة هذه الملحقات أو استبعادها كلية وإذا صدق على المنشأة القائمة وصف السفينة أمكن رهنها أي كان وجه تخصيصها أي سواء كانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أم نزهة¹ وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 56 ق.ب.ج. كما أجاز المشرع على وجه الاستثناء رهن السفينة وهي في مرحلة البناء شريطة أن يكون قيد الرهن سابق لإقرار مكتب تسجيل السفينة الواقع بدائرتة محل رهن بناء السفينة يبين فيه طول السفينة وأبعادها وحمولتها على وجه التقريب.² كما لا يمكن أن ترهن السفينة التي تمتلكها الدولة أو الهيئات العامة وهذا ما ورد في نص المادة 56 ق ب ج حيث نصت على: " تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة وتكون قابلة للرهن. ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الانشاء ولا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف ... بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية أو مؤسسات اشتراكية."

وكذلك وحسب المادة 58 من نفس القانون يمكن أن يقع الرهن البحري على كل السفينة أو جزء منها، ويشمل رهن السفينة ملحقاتها على النحو الذي حددنا مفهومها من قبل ما لم يتفق الطرفان على استبعاد كلها أو بعضها من نطاق الرهن،³ حيث جاء في المادة 58 ق ب ج ما يلي: " يشمل الرهن البحري المرتب على السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع

¹ محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 153.

² محمود شحات، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 88.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 166.

توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف خلاف ذلك. " ففي التشريع الجزائري لا يرد الرهن على الحمولة إلا باتفاق الأطراف.

2/ الرضا في عقد الرهن البحري:

التراضي في عقد الرهن يتم بارتباط الإيجاب الصادر إما من المرتهن أو الراهن بقبول الطرف الآخر على وجه يثبت أثره في العقود عليه ولصحة التراضي يلزم تمتع الطرفين بالأهلية القانونية وسلامة الإرادة وخلوها من العيوب ويخضع التراضي عموماً للقواعد العامة،¹ كما نصت المادة 59 ق م ج: " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية. " وأيضاً المادة 56 فقرة 4 من القانون البحري: " لا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف. " ومنه لا يمكن رهن السفينة إلا باتفاق الأطراف تحقيقاً لمبدأ الرضائية.

جاء في الفقرة الأولى من المادة 57 ق ب ج أنه يجب على مالك السفينة أي الراهن أن يتمتع بالأهلية الكافية لإبرام عقد الرهن البحري غير ذلك يصبح الرهن باطلاً حيث نصت المادة على: " يجب أن يكون الرهن البحري منشأً بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن وإلا عد باطلاً "، أما بالنسبة لأهلية الدائن المرتهن تتوقف على طبيعة الرهن من حيث النفع وضرر والرهن في ذاته هو من الأعمال النافعة للمرتهن لأنه ضمان الذين الذي له بذمة المدين كما أنه لا يرتب التزاماً بذمته فيكفي لصحة الارتهان أن تتوفر في المرتهن التمييز فقط.²

3/ السبب في عقد الرهن البحري:

السبب في عقد الرهن الرسمي هو ضمان الدين فيلزم أولاً أن يكون هناك دين مضمون يبقى قائماً حتى انقضاء الرهن ويجوز أن يكون الدين المضمون بالرهن معلق على شرط أو مستقبلاً أو حتماً³ كما يجب أن يكون السبب مشروع لا يخالف القانون والآداب العامة وهذا

¹ علي هادي العبيدي، مرجع سابق، ص 324.

² علي هادي العبيدي، مرجع سابق، ص 326

³ بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 294.

ما نصت عليه المادة 98 ق م ج بقولها: " كل التزام مفترض أن له سبب مشروعاً ما لم يقدم الدليل على غير ذلك. " ويكون العقد باطلاً إذا نص على غير ذلك حسب نص مادة 97 ق م ج: " إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف لنظام العام والآداب كان العقد باطلاً. "

وبما أن عقد الرهن البحري أسس من أجل ضمان حق المرتهن في استيفاء دينه فالسبب هنا لإبرام عقد الرهن البحري هو الوفاء بالدين المضمون، علماً أن شروط الحق المضمون نفسها شروط السبب أي يكون موجوداً أو قابلاً للوجود أو مشروعاً.¹

ثانياً: الأركان الشكلية:

يشترط لإنعقاد الرهن البحري أن يكون بورقة رسمية وإلا كان باطلاً كما لا يسري رهن السفينة في مواجهة الغير ما لم يتم شهره بطريق القيد في سجل السفن² وهذه الأركان هي كالتالي:

1/ الرسمية في إبرام عقد الرهن البحري

إن الرهن البحري يكون رسمياً تحت طائلة البطلان بالرجوع لنص المادة 57 فقرة 1 ق ب ج حيث أن تخلف ركن الرسمية يقضي ببطلان العقد كما ورد في نص المادة 102 ق م ج التي تنص على: " إذا كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً جاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها ولا يزول البطلان بالإجازة، تسقط دعوى البطلان بمضي خمسة عشر سنة من وقت إبرام العقد. " حيث تنطبق على كل رهن بحري لم يتم بشكل رسمي.

فالعقد الرسمي هو عقد محرر من طرف موثق وهذا ما تأكده المادة 49 من ق ب ج بقولها: " أن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية والحقوق 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

¹ تامر جاسم محمد، آثار الرهن التأميني فيما بين الراهن والمرتهن، مجلة كلية المأمون، العراق، عدد 34، 2019، ص 222.

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 156.

وتاريخ عمليات النقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة. " وهذه البيانات المنصوص عليها في المادة هي ما يحتويه عقد الرهن وتشمل:

- نوع السفينة
- سعتها
- مداخل السفينة ومخارجها
- أسماء مالكيها السابقين
- طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية.

2/ شهر الرهن وتسجيله:

يتعين على صاحب الرهن أن يشهر عقد الرهن حتى يكون نافذا في مواجهة الغير وهذا ما نصت عليه المادة 63 ق ب ج: " يجب أن تقيد الرهن المنشأة في سجل سفينة المعينة والممسوك في دفتر تسجيل السفن. " معنى أن الشهر يكون بقيد الرهن البحري في سجل السفينة الممسوك في سجل السفن ويتفق هذا الاجراء بلا جدل مع أحكام المادة 50 من ق ب ج التي تقضي بأن التصرفات التي يكون موضوعها امتلاك السفينة عن طريق الشراء أو بواسطة البناء يجب أن يكون مثل هذه التصرفات موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل،¹ حيث جاء في المادة 50 ما يلي: " أن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي تسجل فيه السفينة. "

ويجب أن يتضمن سجل السفينة البيانات التالية:

- رقم تسلسل السجل
- تاريخ قيد السفينة
- عناصر شخصية السفينة
- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشأ
- نوع التخلي عن الحقوق في كل أو جزء من السفينة وسبب وتاريخ الشطب
- سند ملكية السفينة والتأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تحملها

¹ محمود شحات، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 88.

وهذا ما نصت عليه المادة 35 من القانون البحري الجزائري، هذا ويحتوي سجل الرهون البحري على ما يلي:

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامتهما ومهنتهما
- تاريخ العقد
- شروط خاصة بالوفاء
- ذكر مقدار الدين
- اسم السفينة المرهونة
- المحل المختار للدائن الذي يسجل فيه العقد.¹

المطلب الثاني: آثار الرهن البحري:

عقد الرهن البحري من العقود الملزمة لجانبين يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن ويترتب آثار بين طرفيه تتمثل الحقوق والامتيازات الملقاة على عاتقهما ومن جهة أخرى يرتب حقوقا خاصة للدائن المرتهن في مواجهة الغير² وسنتطرق في هذا المطلب الى تبيان أثر الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن فرع أول ثم آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن فرع ثاني وأخيرا أثر الرهن البحري بالنسبة للغير فرع ثالث.

الفرع الأول: آثار الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن:

لا يختلف الراهن في الرهن البحري عن الراهن في الرهن الرسمي حيث أنه لا يفقد حيازته لسفينة المرهونة شريطة أن يحافظ عليها من كل خطر وكما جاء في المادة 894 ق م ج أنه: "يجوز للراهن أن يتصرف في العقار المرهون على أن أي تصرف يصدر منه لا يؤثر في حق الدائن المرتهن." فلا يترتب على رهن السفينة انتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن بل تبقى الحيازة عند المدين ويعتبر هذا الحكم أهم خصوصية تسجيل بشأن الرهون البحرية عموما

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 141.

² توفيق قريب الله نمر محمد، خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010، عدد 1، مجلد 15، مجلة كلية الدراسات العليا جامعة النيلين، ص 13.

خلافا لرهن المنقولات وتبرير ذلك أن انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن فيه تعطيل لاستغلالها وهو الغرض الذي من أجله أنشئ الرهن البحري.¹ حيث أن للمدين الراهن العديد من الحقوق كما له العديد من الالتزامات فله حق التصرف في السفينة ماديا أو قانونيا كالبيع والانتفاع أما بالنسبة لالتزاماته هو ملزم بضمان سلامة السفينة من كل ما من شأنه المساس بقيمتها.

الفرع الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن:

للدائن المرتهن استيفاء الحق الذي له عند حلول أجل دينه بصفتين مهمتين صفة كونه دائنا عاديا وكذا بصفته دائنا ممتازا أي مرتهنا وهذا وفقا لمرتبة دينه بأن ينفذ على العقار المرهون وفقا لإجراءات المنصوص عليها نظاما،² حيث يترتب على عقد الرهن البحري حق عيني تبعي للدائن المرتهن على السفينة ولكن قبل أن يكون صاحب حق على السفينة هو دائن عادي لمجهزها ثم يكون له ضمانا عاما على جميع أموال المدين ويترتب عليه أن الدائن لا يستطيع التنفيذ على أموال المجهز قبل أن يفرغ من التنفيذ على السفينة فإذا لم تكتمل السفينة للوفاء بحقه كان له أن ينفذ على باقي أموال المجهز بأمر يصدر على عريضة من قاضي التنفيذ وفقا لأحكام قانون المرافعات.³

الفرع الثالث: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير:

يسري حق الرهن البحري في مواجهة الغير عند تمام إجراءات قيده فيكون للدائن المرتهن أن يستوفي حقه بالأولية أو بالأفضلية عن باقي الدائنين العاديين عن طريق حق التقدم والتتبع وهما كتالي:

أولا: حق التقدم:

إن رهن السفينة يخول للدائن حق الأولوية والتقدم في استيفاء الدين من ثمن السفينة عن باقي الدائنين سواء كانوا عاديين أم ممتازين التاليين له في المرتبة واللاحقين له في قيد رهونهم، وإذا وجد رهنان أو أكثر على نفس السفينة يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم وهذا ما نصت عليه المادة 65 ق ب ج بقولها: " وإذا أنشأ رهنان أو أكثر على نفس

¹ منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص 74.

² بالحاج العربي، مرجع سابق، ص 211.

³ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 143.

السفينة أو نفس الحصة من ملكية السفينة يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم. " فالأسبق في القيد يتقدم على غيره وذكر في المادة 73 ق ب ج بعض الديون الممتازة التي تقدم الرهون البحرية على السفينة وهي ثمانية.¹

ثانيا: حق التتبع:

نصت المادة 67 ق ب ج على: " تتبع الرهون البحرية على السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة. " بمعنى أنه يحق للدائن المرتهن تتبع السفينة المرهونة في أي يد تكون² وحتى إن انتقلت إلى حائز جديد حيث أنه مهما انتقلت الملكية وكثرت البيوع على السفينة يبقى حق الدائن يثقل السفينة وللحائز الاختيار إما تحمل إجراءات الحجز أو يحل محل الدائن المرتهن أو تطهير السفينة حسب نص المادة 68 ق ب ج في حالة البيع الجبري للسفينة.

المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري

طبقا للقواعد العامة فالرهن البحري ينقضي بنفس طرق انقضاء الرهن الرسمي على العقار فينقضي إما بصفة تبعية بصفة تبعية لانقضاء الدين أو بصورة مستقلة عن الدين المضمون وهذا ما نتطرق له في هذا المطلب حيث نحدد انقضاء الرهن بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي فرع أول ثم انقضاء الرهن البحري بصورة مستقلة عن الدين المضمون فرع ثاني.

الفرع الأول: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي:

ينقضي الرهن بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون وأسباب انقضاء الدين أي الالتزام يكون على النحو ما تعرفه القواعد العامة³ وذلك بأي سبب من أسباب انقضاء الديون كالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم فالرهن البحري هو حق تبعية ينقضي بانقضاء الحق الأصلي في الدين ومع ذلك يعود الرهن متى عاد الدين بزوال السبب الذي انقضى به،⁴ وهذا ما نصت عليه المادة 933 ق م ج بقولها: " ينقضي حق الرهن

¹ انظر المادة 73 من قانون بحري جزائري

² طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 62.

³ توفيق قريب الله نمر محمد، مرجع سابق، ص 21.

⁴ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 125.

الرسمي بانقضاء الدين المضمون ويعود معه إذا زال السبب الذي تنقضي به الدين دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية كسبها في فترة ما بين انقضاء الحق وعودته. " ويقصد بزوال السبب هنا إما أن يكون الوفاء باطلاً أو عدم توفر الأهلية.

الفرع الثاني: انقضاء الرهن البحري بصورة مستقلة عن الدين المضمون:

هناك عدة أسباب للانقضاء عدها القانون البحري إضافة إلى القواعد العامة ومن هذه الأسباب نذكر ما يلي:

1/ هلاك السفينة:

إن الرهن ينقضي بهلاك محل الرهن وهو السفينة حيث ينتقل الرهن إلى تعويضات التأمين على هيكل السفينة وحطامها وهذا ما جاء في المادة 62 ق ب ج حيث نصت على: " تحل محل السفينة وتوابعها: ... د-تعويضات التأمين على هيكل السفينة. " وعند هلاك السفينة لا يجوز مطالبة مالكةا لأن محل الرهن البحري على السفينة هي السفينة ذاتها.¹

2/ البيع الجبري للسفينة:

نصت المادة 936 ق م ج على: " إذا بيع العقار المرهون بيعاً جبرياً سواء ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس الذي سلم إليه العقار عند التخلية فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد أو بدفعه إلى الدائنين الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن. " بمعنى انه عند بيع السفينة في المزاد العلني تطهر السفينة من الرهن وينتقل حق الدائنين إلى الثمن حيث يوزع عليهم إذ كانوا مقيدين في سجل السفينة ذلك أن حق الدائنين المرتهنين ينتقل إلى ثمنها عند البيع بالمزاد وبواسطة القضاء.²

3/ تطهير السفينة:

ولمشتري السفينة أو حصة منها أن يتقي إجراءات التنفيذ و يطهر السفينة من الرهن وذلك بإبلاغ نسخة من صحيفة السفينة إلى جميع الدائنين المقيدين في الموطن المختار لكل

¹ محمود محمد عبابنة، مرجع سابق، ص 42.

² عادل علي مقدادي، ط. 2009، مرجع سابق، ص 58.

منهم، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت مستحقة الأداء أو لا في حدود الثمن الملزم به.¹

4/ عدم تجديد القيد قبل 10 سنوات من تاريخ تسجيله:

وهذا ما جاء في نص المادة 66 ق ب ج حيث نصت على: " يحفظ الرهن البحري ل 10 سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغياً. " ومنه ينقضي بقوة القانون.

5/ شطب الرهن:

يمكن شطب الرهن بناء على رضا الأطراف أو عن طريق القضاء كما ورد في المادة 69 ق ب ج: " يتم الشطب وتخفيض قيود الرهن البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي أو عن طريق القضاء. " أو تلقائياً عن السلطة البحرية حسب المادة 70 ق ب ج في حالة عدم تجديده بعد انقضاء 10 سنوات أو سقوط القيود بالبطلان إما بالتراضي وإما بالتقادم.²

المبحث الثاني: الامتيازات البحرية:

الامتياز بشكل عام، هو حق يمنحه القانون لبعض الدائنين بموجبه لهم الأولوية على الدائنين الآخرين. أما الامتياز البحري فهو حق يمنحه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الخصوص يخولهم تحصيل ديونهم من ثمن بيع السفينة بأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين.

وكان من الضروري توحيد القوانين التي تحكم الامتيازات البحرية، إذ أن اختلاف التشريعات الوطنية حول الأسس التي تقام عليها الامتيازات كان سبباً وراء حدة النزاعات بين هذه الامتيازات، ولهذا الغرض أبرمت معاهدة بروكسل في 10/04/1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية.

¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 89.

² بوراس محمد، مرجع سابق، ص 100.

وسنتناول في هذا المبحث مفهوم الامتيازات البحرية في المطلب الأول واثار الامتياز البحري وانقضاءه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم الامتيازات البحرية:

تسهيلا للانتمان البحري قرر المشرع الجزائري في المادة 72 من القانون البحري إعطاء حقوق امتياز على السفينة في أي يد تكون مثل حقوق الامتياز على العقار.¹

حيث أن الدائنون الممتازون على السفينة شأنهم شأن الدائنون الممتازون على العقار، يستفيدون من حق تتبع السفينة. فعلى الرغم من بيع هذه الاخيرة بعد عودتها من الرحلة البحرية، يمكن للدائنين الحجز عليها تحت يد المشتري ومباشرة يطبق عليها حق الامتياز خلافا لما هو مطبق في القواعد العامة بالنسبة للامتيازات التي ترد على المنقولات.²

وسنتناول في هذا المطلب تعريف الامتياز البحري في الفرع الأول الحقوق الممتازة في الفرع الثاني ومحل الامتياز في الفرع الثالث.

الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري:

يعرف المشرع حق الامتياز تطبيقا للقواعد العامة في المادة 282 من القانون المدني الجزائري أنه: "أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته، ولا يكون للدين امتيازاً إلا بمقتضى نص قانوني." بمعنى أن الامتياز حق يمنحه القانون لبعض الدائنين المستفيدين الذين يفضلون على الآخرين. وقد عرفه المشرع في المادة 72 من القانون البحري على أن: " الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه." ومنه نرى أن الامتياز يخول حق الأفضلية لدائن على دائنين آخرين وذلك لطبيعة دينه.

ونظرا لكثرة الامتياز البحرية وصعوبة تحديدها فإن القضاء استقر على ان امتيازات القانون المدني يمكن ان ترد على السفينة إلى جانب الامتيازات البحرية، كما اتجهت جهود

محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 147.¹
محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 134.²

الدول الى وضع القواعد موضوعية موحدة بحقوق الامتيازات البحرية وذلك من خلال معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية سنة 1926. مما سبق يمكن القول ان المقصود بحقوق الامتياز البحري هو ذلك الدين الممتاز والذي يراد به الأولوية لبعض الديون تقريراً لأهميتها كما ان الدين الممتاز أحد صور التأمين العيني والقانوني يمنح صاحب الحق حق استيفاء دينه على سائر الدائنين وهو الحال في حقوق الامتياز على العقار.

الفرع الثاني: محل الامتياز البحري:

من أهم معايير في تحديد محل امتياز الدين البحري هي السفينة وتشكل العنصر الأساسي وكذلك ملحقاتها، ومنه فالسفينة مع أهميتها واعتبارها عنصر أساسي إلا أنها ليست الوحيدة التي تعتبر محلاً للامتياز فيشمل ذلك حتى ملحقاتها وقد تناولها المشرع في القانون البحري الجزائري.

1- السفينة:

تعتبر السفينة التي نشأ الدين بسببها العنصر الأساسي للامتياز البحري، ويمتد ذلك أيضاً الى ملحقات السفينة اللازمة لملاحتها واستغلالها باعتبارها داخلة في مفهوم السفينة بوجه عام طبقاً لنص المادة 52 من القانون البحري.

وتطبيقاً لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين، بسبب استغلالها، بحيث تعتبر كل سفينة وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة بحقوقها والتزاماتها وهذا على خلاف القواعد العامة التي تقضي بحصر حق الامتياز، على الأموال المملوكة للمدين.¹

وبغض النظر عما إذا كان من يستعمل السفينة ويستغلها هو مالكاها أو المجهز غير المالك أو مستأجر السفينة الا إذا كان مجهز السفينة مغتصب لها بفعل غير مشروع وكان

بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 192.

الدائن سيئ النية يعلم وقت نشأة حقه أنه يتعامل مع المغتصب،¹ فالامتياز البحري لا يرتبط بشخص المدين وإنما بالثروة البحرية ذاتها حسب المواد 73 و 82 و 91 من القانون البحري.

ويستثنى من ذلك السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة للدولة بموجب معاهدة بروكسل 1926 وذلك في نص المادة 15: "لا يسري مفعول هذه الاتفاقية على السفن الحربية ولا على سفن الدولة المحصور استعمالها بالخدمة العامة".²

2- ملحقات السفينة:

نص المشرع على ترتيب الامتياز البحري على السفينة وملحقاتها فقط.

فيتكون محل الامتياز كذلك من:

- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل.
- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو خسارة أجرة النقل.
- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي قامت بها سفينته لصالح سفينة أخرى حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة لصالح الريان ولغيره من الأشخاص القائمين للخدمة في السفينة.³

كما نصت المادة 322 من القانون البحري: "يتمتع المجهز بامتياز لتسديد المساهمات الخاصة بالخسائر المشتركة والمستحقة له على البضاعة أو على الثمن الناتج عنها خلال خمسة عشرة يوماً من تسليمها وذلك في حالة تسليمها وذلك في حالة ما إذا لم تمر بأيدي الغير".⁴ ومنه أباح المشرع أن تكون البضاعة أو ثمنها محل للامتياز لتسديد المساهمات

عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 115.

الاتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض القوانين المتعلقة بالامتيازات البحرية والرهون البحرية بروكسل 1926/04/14.

عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 117.

الامر 76-80، المادة 322، ص 515.

الخاصة بالخسائر المشتركة والمستحقة له خلال 15 يوم من يوم تسليمها في حال لم تكن في يد الغير.

المطلب الثاني: حقوق الامتياز البحري:

قام المشرع الجزائري بتنظيم القواعد الخاصة بحقوق الامتياز ورتبها حسب أهميتها في نص المادة 73 من القانون البحري الجزائري حيث جاء في نص المادة 77 من نفس المادة حيث جاء فيها: "إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله، بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تنقل السفينة لحين استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات." ومنه نرى أن المشرع أكد على الترتيب الذي وضعه في المادة 73 ولا يقبل التغيير. كما ترتب حقوق الامتياز البحري حسب عدد الرحلات.

وسنتناول في هذا المطلب الحقوق الممتازة في الفرع الأول وترتيب الامتياز البحري في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الحقوق الممتازة:

تنص المادة 73 من القانون البحري على: تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:

- أ" الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على مثلها".¹ أخذ المشرع هذا الامتياز في المرتبة الأولى، وهي مرتبة تتماشى مع السياسة العامة المنتهجة في الدولة، القائمة على حماية الطبقة العاملة من خلال المحافظة على أجر العمال باعتباره مصدر الدخل الوحيد، فقوم هذا الامتياز اعتبارات

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 1، ص 1.500

إنسانية تتركز في الرأفة بحال الطاقم الذي يعتمد عليه المجهز في تسيير السفينة واستغلالها.¹

- ب" رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة الى مصاريف الارشاد".² وهي رسوم تحصل من السفينة مقابل خدمات وتسهيلات تمكنها من الرسو والقطر إذا كان اجباريا والإبحار. وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليا عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188 في حالة عدم الالتزام بالإرشاد عند الدخول والخروج من الميناء وفقا للمادة 172 من القانون البحري الجزائري.³
- ج" الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة".⁴ والامتياز المقرر في هذه الفقرة للتعويضات عن الإصابات الجسمانية أو جراء الموت التي تصيب عمال السفينة سواء في البر أو في البحر مادامت لها علاقة باستغلال السفينة المباشر.
- د" الديون الجنحة أو شبه جنحة المترتبة على المالك وغير المثبتة بعقد والناشئة على فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة".⁵ بمعنى يجب أن يستحق العنصر البشري تعويضات تدفع له نتيجة الأضرار البدنية اللاحقة به، التي تسببت في وقوع إصابات أو وفاة بعد الحادث الذي تعرض له، مما يؤدي الى مساءلة مجهز السفينة، عما ألحقه بالغير من إصابات جسمانية حدثت أثناء الرحلة البحرية.⁶
- هـ" الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة".⁷ تتمثل في الديون التي تترتب عن اعمال الاسعاف والانتقاذ، أو الخسارة المشتركة.

بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 186.

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 2، ص 500.

محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 79.

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 3، ص 500.

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 4، ص 500.

بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 188.

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 5، ص 500.

- و"ديون منشئ أو مصلح السفينة والناشئة على إنشاء وتصليح السفينة".¹ قرر المشرع الجزائري ضمان قانوني يتمثل في ممارسة حق الامتياز للمنشئ دون عمال ورشة البناء بموجب الفقرة "و" من المادة 73 قانون بحري والذي لا يوجد له نظير في اتفاقية بروكسل لعام 1926، بخلاف اتفاقية بروكسل الثانية لعام 1967.²
- ز" الديون المسحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة".³ وهي الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة، بحيث يجب أن يقوم بهذه الامتيازات من هذه الدرجة ريان السفينة لأجل ترميم السفينة وتزويدها بالوقود، والأدوات الضرورية لها.⁴
- ح" الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب".⁵ وهذه الحقوق تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها اتجاه الغير والركاب والشاحنين للبضائع.⁶

الفرع الثاني: ترتيب حقوق الامتياز البحري:

وهذا الترتيب يكون حسب عدد الرحلات، ففي حالة الرحلة الواحدة فإن الامتياز البحري يرتب وفق الترتيب الوارد في المادة 73 من القانون البحري كما نلاحظ أنه فيما يتعلق بعقد التوريد أو الإصلاح فالديون الناتجة عنها ترتب وفقا للتاريخ اللاحق، فمثلا لو قدمت مساعدة للسفينة مرتين في رحلة واحدة فتكون الأولوية لمن قدم المساعدة الأخيرة قبل الدائن الآخر. أما في حالة تعدد الرحلات فقد جاء في نص المادة 80 من القانون البحري: "إن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة. بيد أن الديون الناشئة عن عقد وحيد

الأمر 76-80، فقرة 6، ص 500.

جقبوي حمزة، احكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، قانون خاص، جامعة بن يوسف بن خدة، 2006-2007، ص 85.

الأمر 76-80، المادة 73، فقرة 3، ص 500.

بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 191.

الأمر 76-80، مادة 73، فقرة 8.

محمود شحات، الملخص في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 152.

للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات. " ومنه نرى أن المشرع الجزائري اعتبر كل رحلة قائمة بذاتها ومن ثم تكون الديون الممتازة بالرحلة الأخيرة مقدمة عن الديون الممتازة بالرحلة السابقة، ولكن فيما يخص الديون الناشئة عن عقد استخدام الملاحين فهذه الديون ترتب في المرتبة الأولى ولو كانت متعلقة برحلة سابقة.¹

المطلب الثالث: آثار الامتياز البحري وانقضاءه:

يترتب على تنفيذ عقد الامتياز مجموعة من الآثار وهي أن يتمتع الدائن الممتاز بحق التقدم في استيفاء دينه على غيره من الدائنين التاليين له في المرتبة، بحيث تمنح الامتيازات البحرية للدائن الممتاز الحق في التتبع.²

وتنقضي حقوق الامتيازات البحرية بأسباب عامة تنظمها القواعد العامة وبأسباب خاصة نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري في المادة 87 منه.

حيث ينقضي الامتياز بوصفه صفة في الدين وحق تابع بانقضاء الدين المضمون في حد ذاته بأي سبب من أسباب الانقضاء.³

وستتناول في هذا المطلب آثار الامتياز البحري في الفرع الأول وانقضاء الامتياز البحري في الفرع الثاني.

الفرع الأول: آثار الامتياز البحري:

يعطي الامتياز صاحبه سلطة التقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في الرتبة في استيفاء حقه وهذا ما يعرف بحق التقدم، كما يخول الامتياز صاحبه سلطة تتبع الشيء الوارد عليه الامتياز في يد أي يد يكون لاستيفاء حقه من المقابل النقدي لهذا الشيء، وما يعرف بحق التتبع.⁴

¹ بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 94.

² بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 196.

³ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 198.

⁴ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص 112.

1- حق التقدم (حق الأفضلية):

يخول الامتياز البحري للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه. ويتمتع أصحاب الحقوق الممتازة باستيفاء حقوقهم الممتازة بالأولوية عن سائر الدائنين العاديين، والدائنين الذين يأتون بعده في المرتبة تطبيقا للقواعد العامة.¹

وحسب المادة 73 من القانون البحري² فقد أجاز المشرع للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى استيفاء حقوقهم من ثمن السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين للسفينة. أما الدائنون الممتازون من الدرجة الثانية والدائنون الممتازون من القانون المدني فيأتي دورهم قبل الدائنين العاديين ولكن بعد الدائنين الممتازين من الدرجة الأولى والدائنين المرتهنين البحريين.³

2- حق التتبع:

حق الامتياز هو حق عيني تبعي حيث يجوز للدائن الممتاز تتبع السفينة في أي يد كانت، مثله مثل الدائن الممتاز على العقار في حين أن حقوق الامتياز حقوق الامتياز على المنقول حسب القواعد العامة يتعطل فيها حق التتبع إذا انتقل المنقول إلى حائز حسن النية.⁴ طبقا لنص المادة 82 من القانون البحري حيث جاء فيها: "مع مراعات أحكام المادة 87 الواردة بعده، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة، وذلك رغما عن كل تغيير للمكية أو التسجيل".⁵ وبناء على هذا النص نرى أن المشرع عامل السفينة معاملة العقار حيث يجوز حجزها في يد حائزها رغم أنها من المنقولات.

وجاء في المادة 8 من اتفاقية بروكسل 1926: "تتبع الديون الممتازة السفينة الى أي يد انتقلت إليها".⁶ ومنه نرى أن الاتفاقية أعطت الدائنين على السفينة تتبعها في أي يد كانت.

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 167.

² الأمر 76-80، مادة 73، ص 500.

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 102.

⁴ عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 120.

⁵ الأمر 67 80، المادة 82، ص 500.

⁶ اتفاقية بروكسل 1926.

الفرع الثاني: انقضاء الامتياز البحري:

يدور الامتياز البحري وجودا وعدما مع الالتزام المضمون ومن ثم فان الامتياز البحري ينقضي بانقضاء هذا الالتزام، ذلك ان الامتياز حق تبعية تطبيقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني، فضلا عن ذلك ينقضي الامتياز البحري بأسباب خاصة تؤدي الى انقضائه بذاته مستقلا عن الدين الذي ضمنه، وتتمثل هذه الأسباب الخاصة ببيع السفينة اختياريا، بيع السفينة جبرا وبالتقادم.¹

1- بيع السفينة اختياريا:

جاء في نص المادة 87 من القانون البحري الجزائري عن الحالات التي ينقضي فيها الامتياز البحري حيث جاء فيها: "تنقضي الامتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات:

أ. بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

ب. بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

أ. في حالة نقل اختاري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.²

ومنه نرى أن المشرع عدد حالات انقضاء الامتياز البحري، وجاء في الفقرة ج حالة البيع الاختياري وهي في مدة ثلاثة أشهر في حالة نقل اختياري لملكية السفينة.

لكن كما هو معلوم أنه لا يؤدي هذا النوع من البيع الى انقضاء حقوق الامتياز البحرية، على أساس أنها لا تخضع لأي اجراء شكلي لنفاذها في مواجهة الغير، لكنها تقر لأصحاب الحقوق الممتازة تتبع السفينة في أي يد تكون، مما يشكل خطرا على مشتري السفينة الذي تنتقل اليه ملكية السفينة مثقلة بهذه الحقوق،³ وهو لا علم له بها من قبل، الأمر الذي ينطوي على خطر لمن تنتقل اليه ملكية السفينة، والذي لا يكون قادرا على الوقوف عليها مقدما نظرا لطابعها المستتر، وعدم خضوعها للشهر، وعليه فلا تبقى حقوق الامتياز فترة زمنية طويلة،

¹ عماد حميد الخالدي، مرجع سابق، ص 105.

² الأمر 76-80، المادة 78، ص 501.

³ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 199.

حين بيع السفينة اختياريا، و لذلك وضع نظاما لتطهير هذه الحقوق المستترة أكثر سرعة من النظام الذي يخلص من انقضائها العادي.¹

2- بيع السفينة جبرا:

نصت المادة 87 من القانون البحري الجزائري الفقرة الثانية منه حالة من حالات انقضاء الامتياز البحري وهي بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية،² ومنه يرى المشرع انقضاء الامتياز البحري في حالة بيع السفينة قضائيا، فتطهر السفينة من كل الحقوق العينية التي تنقلها الى المشتري.

فضلا عن انقضاء الامتياز البحري رضاء ينقضي أيضا جبرا ببيع السفينة عن طريق القضاء فيترتب عن ذلك تطهيرها من جميع التكاليف والضمانات العينية المثقلة بها ومنها حقوق الامتياز البحرية وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع لما تحوطه من ضمانات كافية لحقوق الدائنين.³

حيث يحق لدائني السفينة الذين يتعرضون إلى خطر عدم حصولهم على الحقوق المترتبة على السفينة، الحجز عليها ضمانا للحق لهم في استيفائها، تمهيدا لأجل بيعها واستيفاء حقوقهم من ثمنها. ويترتب على البيع الجبري للسفينة ممارسة إجراءات التنفيذ الجبري عليها، وذلك ببيعها في المزاد العلني، بحيث تنتقل ملكيتها الى الراسي عليه المزاد، خالية من كل الحقوق العينية، التي تنقلها، لاسيما وأنه ينفذ البيع الجبري بإتباع إجراءات تتطلب نوع من العلانية في تنفيذها.⁴

3- التقادم:

نصت المادة 84: "تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون الا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبرا.

¹ عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 128

² الامر 76_80، المادة 87، الفقرة الثانية، ص 501.

³ عماد حميد الخالدي، مرجع سابق، ص 109.

⁴ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 155.

وينقضي مع ذلك، الامتياز البحري المذكور في الفقرة 'و' من المادة 73 عندما تنتهي حياة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعاً للحالة.¹ ومنه نرى أن الامتيازات البحرية تنقضي بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون مالم تحجز السفينة وتباع جبراً. وهو تقادم سنوي مستوحى من اتفاقية بروكسل 1926 حيث جاء في نص المادة 9 من هذه الاتفاقية انه: "يتلاشى امتياز الدين، فيما عدا الحالات التي تنص عليها الأنظمة المحلية بعد انقضاء مهلة سنة. أما بالنسبة للديون التي تترتب الاعمال المنصوص عنها في الفقرة الخامسة من المادة الثانية فلا يمكن أن تتعدى المهلة بشأنها الستة أشهر."² وذلك بأن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة تشجيعاً للاتئمان البحري ودعوة الدائنين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة.³

والجدير بالإشارة أنه يختلف تاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري وسريان مدة التقادم باختلاف نوع الدين،⁴ وذلك تطبيقاً للمادة 81 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي:

- أ. الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره يوم حصوله.
- ب. المساهمة بالخسائر المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر.
- ج. ج- الإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات.
- د. فقدان البضائع أو الحقائب أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم.
- هـ. الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين.⁵ ومنه نرى أن المشرع ميز في حالة الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرر فيبدأ من اليوم الأول، أما الخسائر المشتركة فهو يوم الحصول المولد لهذه الخسائر، أما بالنسبة للعمليات المتعلقة بالإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن فمن يوم الانتهاء، وعند فقدان البضائع أو الحقائب أو

¹ الامر 76-80، المادة 84، ص 501

² اتفاقية بروكسل 1926.

³ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 200.

⁴ بورطال أمينة، المرجع نفسه، ص 201.

⁵ الامر 76 80، المادة 81، ص 500.

ضررها فمن يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم، ومن يوم استحقاق الدين في الحالات الأخرى.

خاتمة

خاتمة:

نظم المشرع الجزائري الحقوق العينية الواردة على السفينة في القانون البحري وذلك في المواد من 49 الى 91 في الفصل الثاني من الباب الأول و هي حق الملكية و الحقوق التابعة لها و كذا بالنسبة لحق الانتفاع بالسفينة المترتب عن حق الملكية فنظمه المشرع في المواد من 650 الى 737 في الباب الثاني من الكتاب الثاني، مستتباً أحكامه من القانون المدني الجزائري كونها حقوقاً عينية حيث استمد منه كل ما يخص الحق الأصلي (الملكية) و كذا بالنسبة لحق الانتفاع المترتب عنها و المتمثل في حق إيجار السفينة أخذ أحكامه من عقد الإيجار في القانون المدني و أيضاً بالنسبة للحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة التي هي حق الرهن البحري المستمد من الرهن الرسمي و حق الامتياز البحري من حق الامتياز في القانون المدني مع طابع الخصوصية في القانون البحري، وأيضاً استتب بعض الأحكام من قانون الأسرة بخصوص تملك السفينة عن طريق الهبة والميراث.

فحق ملكية السفينة كحق عيني أصلي ينشأ إما عن طريق بناء السفينة أو عن طريق الشراء هذا حسب القانون البحري وإما يتملكها الشخص باكتسابها عن طريق الهبة أو الميراث حسب القواعد العامة وصور ملكية هذه السفينة هي عن طريق إما الشيوخ أو ملكية الدولة للسفينة.

بالنسبة لحق الانتفاع بالسفينة فمالك السفينة يمكنه الانتفاع بها بتأجيرها للغير وفق اتفاقية يقوم من خلالها المؤجر وهو المالك بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، هذا ما ينتج عنه عدة التزامات لكلا الطرفين على حسب نوع الإيجار المتفق عليه (إيجار سفينة مجهزة أو غير مجهزة) وهي مجموعة مسؤوليات محددة في العقد ووجب الالتزام بها والامتثال لها.

أما الحقوق العينية التبعية فأخص بها المشرع الرهن البحري والامتياز البحري، ففيما يخص الرهن البحري هو اتفاق به يكسب الدائن حقا على السفينة المرهونة كحق التتبع والأفضلية في استيفاء حقه منها وهذا الاتفاق يبرم بين الدائن المرتهن والمدين الراهن وينشأ من هذا الاتفاق التزامات لكل منهما ووجب التقيد بها حيث ينقضي بعدة طرق هي إما انقضاء

الدين أو هلاك وبيع السفينة أو تطهير وشطب السفينة أو عدم تجديد قيدها. والامتياز البحري فإن المشرع أورد الديون المضمونة بالامتياز وذكرها بالترتيب وحق الامتياز يعطي لصاحبه حق التقدم عن الدائنين العاديين والممتازين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه وحق تتبع السفينة في أي يد كانت وينقضي ببيع السفينة سواء بيع جبري أو اختياري.

من خلال دراستنا لهذا البحث توصلنا إلى عدة نتائج وكذا تبيان عدة توصيات وهي

كالتالي:

1/ النتائج:

- ✓ لسفينة طبيعة قانونية خاصة.
- ✓ السفينة مال منقول لكنها في أحكامها تعامل بطريقة خاصة عن باقي المنقولات وتجعلها تقترب من معاملة العقارات.
- ✓ كون السفينة مال منقول تطراً عليها عدة حقوق منها من تنقل ملكيتها كالبيع مثلا ومنها من لا تنقلها كالإيجار.
- ✓ لم ينظم عقد إيجار السفينة في أي اتفاقية دولية عكس عقد النقل البحري.
- ✓ عقد إيجار السفينة عقد اتفاقي وأحكامه هي أحكام مكملة وتوضح ذلك في تحديد الشروط وكذا الالتزامات في الاتفاق.
- ✓ ترهن السفينة بنفس طريقة رهن العقار رغم أنها مال منقول.
- ✓ رهن السفينة عقد اتفاقي بين الدائن والمدين والاتفاق مصدره الوحيد عكس الرهن الرسمي.
- ✓ تبقى السفينة المرهونة تحت حيازة الراهن ويبقى يستغلها مع المحافظة عليها من كل خطر.
- ✓ أحكام الامتياز لها تنظيم مزدوج بين التقنين البحري والاتفاقيات الدولية.
- ✓ التشريع فقط له حق تنظيم أحكام الامتياز البحري سواء من ناحية التأسيس أو الترتيب أو الانقضاء.

2/ التوصيات:

- بالنسبة لمفهوم السفينة يجب وضع تعريف أكثر دقة ومحدد في بعض الجوانب
- تبسيط المصطلحات القانونية البحرية خاصة أنه هناك بعض المواد تحتوي على مصطلحات يصعب فهمها مما يجعل الباحث يبحث في تشريعات مقارنة وهو يكتفي بالقانون الداخلي في بحثه، مثال ذلك: المادة 73 من ق.ب.ج في (فقرته د).
- تعديل بعض المواد القانونية التي لم يعاد النظر فيها منذ إصدار القانون البحري سنة 1976، مثلا المادة 65 التي لم يذكر فيها المشرع حالة نشوء رهان أو أكثر في نفس اليوم.
- إدراج ضمانات لحماية الدائنين بكثرة بالنسبة للامتيازات من الدرجة الأولى تحقيقا للائتمان.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية

الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض القوانين المتعلقة بالامتيازات البحرية والرهون البحرية بروكسل 10/04/1926 .

النصوص القانونية:

- الأمر رقم 58/75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد 29، الصادرة بتاريخ 30/09/1957.
- الأمر رقم 80/76، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29 الصادرة بتاريخ 10/04/1977.
- قانون رقم 84-11، المؤرخ في 09/06/1984، المتضمن قانون الأسرة، الجريدة الرسمية عدد 31، 14/05/2006.

الكتب:

- بلحاج العربي، الوجيز في الحقوق العينية، طبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري (مقدمة في القانون البحري، الملاحة البحري، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية) ، (د.ط) النشر الجامعي الجديد، الجزائر، 2021.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، طبعة 1، منشورات حلبي الحقوقية، (د.ب.ن)، 2002.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، (السفينة، اشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، طبعة 1، دار الثقافة لنشر و التوزيع، عمان، 2004 .

- عادل علي مقدادي، القانون البحري (السفينة ، اشخاص الملاحة ، النقل البحري ، البيوع البحرية ، التأمين البحري) ، طبعة 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان ، 2009 .
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007 .
- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) ، طبعة 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 1999.
- عبد القادر حسين العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة 1، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2009 .
- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، (د.ط) ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2001 .
- علي هادي العبيدي، الحقوق العينية (الحقوق العينية الاصلية ، الحقوق العينية التبعية) ، الطبعة 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2005 .
- عماد حميد الخالدي، تنازع القوانين في الامتيازات البحرية، طبعة 1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2013.
- كمال فتحي دريس، الوجيز في العقود الخاصة، جزء 2 (عقد الإيجار -الرهن الرسمي و الحيازي)، (د.ط) ، مطبعة منصور ، الوادي ، 2022 .
- محمد السيد الفقي، القانون البحري، طبعة 1 ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2007 .
- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، (د.ط) ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2005 ،
- محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري (السفينة ، ريان السفينة ، ملكية السفينة ، صور ايجار السفينة ، مسؤولية مالك السفينة ، رهن السفينة ، حجز السفينة) ، الجزء 1 ، طبعة 1 ، دار الهدى ، الجزائر ، 2010 ،

- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، (د.ط) ، دار العلوم ، عنابة ، 2010 .
- محمود محمد عبابنة، احكام عقد النقل (البحري ، الجوي ، البري) ، طبعة 1 ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2015 .
- مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، ايجار السفينة ، النقل البحري ، الحوادث البحرية ، التأمين البحري) ، طبعة 1 ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، 2000 .
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007 .
- مصطفى كمال طه مبادئ القانون البحري،(د.ط) ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1992 .
- هاني دويدار ، النقل البحري و الجوي ، (د.ط) ، منشورات حلبي الحقوقية ، (د.ب.ن) ، 2008 .
- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، (د.ط) ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2001 .

مذكرات :

أ - مذكرات الدكتوراه

- اكلي ليندة، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، قسم الحقوق ، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو ، 2021/09/22 .
- بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، قانون بحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2019/2018 .

ب_ مذكرات الماجستير

- جقوبي حمزة ، احكام حق الامتياز البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، كلية الحقوق ، قانون خاص ، جامعة بن يوسف بن خدة ، 2007/2006 .
- عباس خالد ، احكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير ، قسم قانون خاص ، جامعة وهران ، 2012/2011 .
- منهوج عبد القادر ، خصوصية الرهون البحرية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، قسم الحقوق ، جامعة وهران ، 2012/2011 .

المقالات:

- أربوط وسيلة ، المركز القانوني لريان السفينة ، مجلة القانون و العلوم السياسية ، المجلد 04 ، العدد 02 ، جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي ، الجزائر ، 2018 .
- أربوط وسيلة ، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة ملاحية بحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 07 ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2018 .
- اكلي ليندة ، احتيال الأطراف على الأجرة في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة ، المجلد 34 ، العدد 03 ، حوليات جامعة الجزائر ، 2022.
- بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 07 ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2021 .
- تامر جاسم محمد ، اثار الرهن التاميني فيما بين الراهن و المرتهن ، مجلة كلية المأمون ، العدد 34 ، العراق ، 2019 .
- توفيق قريب الله نمر محمد ، خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010 ، مجلة كلية الدراسات العليا ، مجلد 15 ، عدد 1 ، جامعة النيلين ، 2020 .
- جبار جميلة ، قراءة في نص المادة 211 من قانون الأسرة الجزائري بين حرفية النص و حتمية التفسير ، مجلة افاق علمية ، العدد 04 ، جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة ، 2019.

- سيار عز الدين ، إلتزام المؤجر بتسليم العين المؤجرة وفقا للقانون 07_05 المعدل و المتمم للقانون المدني ، الدراسات القانونية المقارنة ، مجلد 2 ، عدد 1 ، جامعة حسيبة بن بوعلي ، الشلف ، 2016 .
- كراش ليلي ، مشاركة الإيجار صور للإستغلال التجاري للسفينة ، حوليات الجزائر 1 مجلد 36 ، عدد 3 ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر ، 2022.
- مجاجي سعاد ، مشارطات ايجار السفن المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 6 ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2017 .
- نكاع عمار ، الشروط القانونية في إنتقال التركة العقارية ، مجلة العلوم الإنسانية ، العدد 44 ، جامعة الإخوة منتوري ، 2015 .
- هبة امين سعد الدين ، عقد رهن السفينة و أطرافه في العقد الإسلامي ، المجلة القانونية ، مجلد 9 ، عدد 16 ، جامعة القاهرة ، 2021 .

مواقع الإنترنت:

- لينا أليسا ، محاضرات في عقد الرهن البحري ، droit-dz.com ، تاريخ الاطلاع 2023/05/12 .
- http://tele.ens.univ.oeb.dz تاريخ الإطلاع 2023/04/07 .
- http://cte.univ-setif2.dz تاريخ الإطلاع 2023/05/18 .

ثانيا: باللغة الفرنسية

- Pierre Bonassies ,droit maritime ,(s .éd),libirarie général de droit et du jurisprudence ,paris 2006 , édition delta ,liban 2007

الفهرس

الفهرس

	الشكر
	الإهداء
	قائمة المختصرات
2	مقدمة
5	الفصل الأول: الحقوق العينية الاصلية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري
7	المبحث الأول: حق ملكية السفينة
7	المطلب الأول: تملك السفينة وفق القانون البحري
8	الفرع الأول: تملك السفينة عن طريق الشراء
11	الفرع الثاني: بناء السفينة
13	المطلب الثاني: ملكية السفينة وفق القواعد العامة
14	الفرع الأول: كسب ملكية السفينة عن طريق الميراث
15	الفرع الثاني: كسب ملكية السفينة عن طريق الهبة
16	الفرع الثالث: كسب ملكية السفينة عن طريق الوصية
17	المطلب الثالث: صور ملكية السفينة
17	الفرع الأول: ملكية السفينة على الشيوخ
19	الفرع الثاني: ملكية الدولة للسفينة
20	المبحث الثاني: إيجار السفينة للانتفاع بها
21	المطلب الأول: مفهوم عقد إيجار السفينة
21	الفرع الأول: تعريف عقد إيجار السفينة
22	الفرع الثاني: أطراف عقد إيجار السفينة
23	الفرع الثالث: خصائص عقد إيجار السفينة
24	المطلب الثاني: صور عقد إيجار السفينة وآثاره
25	الفرع الأول: صور عقد إيجار السفينة
28	الفرع الثاني: آثار عقد إيجار السفينة

32	المطلب الثالث: انقضاء عقد ايجار السفينة
33	الفرع الأول: انقضاء عقد ايجار السفينة بالطرق العادية
33	الفرع الثاني: الانقضاء الغير عادي لعقد ايجار السفينة
35	الفصل الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة
37	المبحث الأول: الرهن البحري
37	المطلب الأول: مفهوم الرهن البحري
38	الفرع الأول: تعريف الرهن البحري
38	الفرع الثاني: أطراف عقد الرهن البحري
39	الفرع الثالث: أركان الرهن البحري
44	المطلب الثاني: آثار الرهن البحري
44	الفرع الأول: آثار الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن
45	الفرع الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن
45	الفرع الثالث: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير
46	المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري
46	الفرع الأول: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي
47	الفرع الثاني: انقضاء الرهن البحري بصورة مستقلة عن الديون المضمونة
48	المبحث الثاني: الامتيازات البحرية
49	المطلب الأول: مفهوم الامتيازات البحرية
49	الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري
50	الفرع الثاني: محل الامتياز البحري
52	المطلب الثاني: حقوق الامتياز البحري
52	الفرع الأول: الحقوق الممتازة
54	الفرع الثاني: ترتيب حقوق الامتياز البحري
55	المطلب الثالث: آثار الامتياز البحري وانقضاءه
55	الفرع الأول: آثار الامتياز البحري

57	الفرع الثاني: انقضاء الامتياز البحري
61	خاتمة
66	قائمة المصادر والمراجع
/	الفهرس