

جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة بعنوان

الرهن البحري للسفينة وفقا للقانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

المشرف الميداني:

بريهموش سعاد

المشرف الأكاديمي:

زعرور عبد السلام

إعداد الطالبة:

بوعجل صفاء

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	اسم ولقب الأستاذ(ة)
رئيسا	أستاذ	سماح نصر الدين
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر -أ-	زعرور عبد السلام
ممتحنا	أستاذ محاضر -أ-	دفاص عدنان

السنة الجامعية: 2022/2021

جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة بعنوان

الرهن البحري للسفينة وفقا للقانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

المشرف الميداني:

بريهموش سعاد

المشرف الأكاديمي:

زعرور عبد السلام

إعداد الطالبة:

بوعجل صفاء

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	اسم ولقب الأستاذ(ة)
رئيسا	أستاذ	سماح نصر الدين
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر -أ-	زعرور عبد السلام
ممتحنا	أستاذ محاضر -أ-	دفااس عدنان

السنة الجامعية: 2022/2021

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي واجتهادي إلى التي الجنة تحت أقدامها....

إليك يا "أمي" التي كانت لي سندا في الحياة وتعبت من أجلي
وأعانتني بحبها وفضلها لك جزيل الشكر.

إلى انتمائي ومنبت هويتي والسراج الذي أنار لي دربي في
الحياة

إليك يا "أبي" الذي كنت مصدر فخري واعتزازي بنفسي
..... لك جزيل الشكر.

إلى من لا تحلو الحياة من دونهم في البيت إخوتي قرة عيني
وسندي في الحياة.

إلى صديقتي الوفيات ورفيقات دربي خاصة "سارة"
من دون أن أنسى زملاء الدفعة سنة ثانية ماستر قانون بحري
ومينائي

إليكم جميعا يا أعز الناس على قلبي

صفاء بوعجل

شكر و عرفان

الشكر لله الواحد الصمد الذي خلقنا فسوانا ومن كل خير
أعطانا وإلى طريق العلم هداانا.

نحمده أبلغ حمده على توفيقه لي في إنجاز هذا العمل.

أتقدم بالشكر الجزيل والعرفان الجميل وأطيب التقدير
للأستاذ المشرف " زعرور عبد السلام " لقبوله الإشراف
على هذا العمل والإرشادات القيمة التي قدمها لي.

كما لا يفوتني أن أشكر كل عمال المؤسسة المينائية "جن
جن" محل الدراسة على المعلومات وحسن المعاملة من
خلال التربص الذي قمت به بمؤسستهم خاصة "مفيدة
بوالنار".

وأخيرا أقدم شكري إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد
على إنجاز وتقديم هذا العمل المتواضع خاصة "عمال
المحطة البحرية الرئيسية" بجيجل و"عراضة كريم"
موظف في Badr.

قائمة المختصرات

الجريدة الرسمية الجزائرية	ج.ر.ج
القانون البحري الجزائري	ق.ب.ج
عدد	ع
طبعة	ط
القانون المدني الجزائري	ق.م.ج
مصلحة وطنية لحراسة الشواطئ	م.و.ح.ش

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
72	الحدود الجغرافية والمقرات والهياكل التنظيمية للدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية.	01
77	الهيكل التنظيمي للدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية والمحطة البحرية.	02

مقدمة

تتطلب نفقات الاستغلال البحري أموالا باهضة، ونفقات لتجهيز السفينة واستغلالها في الملاحة، فيكون المجهز في أغلب الحالات في حالة عجز عن توفير جميع هذه المتطلبات ونفقات التجهيز، فيلجأ إلى اقتراض مبالغ مالية من أجل القيام بالرحلات التجارية، واصلاح السفينة أو تموينها، شريطة أن يرجع ذلك المبلغ عند عودة السفينة مع فائدة يتفق عليها مع المقرض، وفي حالة هلاك السفينة أثناء الرحلة، فإن المقرض يفقد ذلك المبلغ الذي أقرضه، لذلك كان من اللازم انشاء نظام ائتمان يحمي ذلك الدائن من خطر عدم استرجاعه الدين، فأنشيء ما يسمى بالرهن البحري لتجنب الوقوع في مثل هذه الإشكالات، ولتعزيز ضمان الدائن باسترجاع دينه من ثمن السفينة المرهونة في حالة تعذر الوفاء بالدين أو امتناع المدين عن الوفاء.

ويرى المؤرخون بأن الرهن البحري للسفينة هو نظام قديم عرف منذ ممارسة المصريين القدماء لمختلف الأنشطة التجارية، عن طريق استخدام وسائل النقل البحري، وعلى غرار المصريين القدماء فقد عرف الرهن البحري في حضارات أخرى، كالفينيقيين والاعريق، ولكن لم يكن هناك تقنين يحكم هذه المعاملات باستثناء ما ورد في لوائح هامورابي، فقد كانت الملاحة البحرية تعتمد في العصور القديمة على التجار الأجبيين الذين يمارسون أنشطة التجارة البحرية. وقد مرت القواعد القانونية القديمة التي كانت تنظم الملاحة البحرية، خاصة منها المتعلقة بالرهن البحري بعدة مراحل وفترات عبر التاريخ، بغض النظر عن كونها تشريعات وطنية أو اتفاقيات دولية، فقد كانت في تغيير وتطور مستمر على مدى السنوات المتعاقبة، بداية من القانون الروماني مروراً بالقانون الفرنسي، إلى غاية ظهور معاهدين دوليتين في هذا الشأن، وهما معاهدة بروكسل لسنة 1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهن والامتيازات البحرية، والتي دخلت حيز التنفيذ في 02 جوان 1932، معاهدة جنيف 1967 والتي لم تدخل حيز التنفيذ، بل استخلفتها معاهدة جنيف لسنة 1993 المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية، وقد استطاعت اتفاقية

بروكسل توحيد أحكام الرهون والامتياز البحري، والتي تبنتها معظم الدول في تشريعاتها على غرار الجزائر.

وقد تميزت السفينة برهنها رهنا رسميا على الرغم من أنها مال منقول، فقد خصها المشرع بأحكام العقار، ذلك أن رهنها رهنا حيازيا يتم بموجبه تسليم الشيء محل الرهن ونقل حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن، وهذا ما يعرقل المدين الراهن من ممارسة نشاط الملاحة التجارية واستغلال السفينة، إذ أنها خرجت من حيازته.

وهنا تكمن الحكمة من تطبيق أحكام العقار عليها ورهنها رهنا رسميا، فقد أخضعها المشرع الجزائري مثل بقية التشريعات الأخرى لنظام الشهر، لكي يكون الرهن نافذا في مواجهة الغير، كما استثنى من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، لأنه يعطل حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي على العقار المرهون.

وقد أخذت مختلف التشريعات بنظام الرهن البحري ومنها المشرع الجزائري، وقد كان أول تنظيم للرهن البحري في الجزائر سنة 1976 بموجب الأمر رقم 76-80، المتعلق بالقانون البحري.

وتتلخص أهمية الموضوع محل الدراسة في أنه من أهم الطرق القانونية للائتمان، ووسيلة ضمان حديثة تحمي حق طرفي العقد، سواء كان المدين الراهن أو كان الدائن المرتهن، إضافة إلى الأثر الإيجابي للرهن البحري في القطاع الاقتصادي، وتشجيع التجار على ممارسة التجارة البحرية، فالرهن يوفر الأموال اللازمة للاستغلال البحري.

ومن الأسباب التي حثتني على اختيار هذا الموضوع، كونه حديث يواكب التجارة البحرية التي باتت لها أهمية بالغة، والتي تتطور بشكل مستمر عبر السنوات.

- نقص الدراسات في هذا الموضوع.
- الرغبة في البحث في الموضوع كونه موضوع شيق، ومحاولة شرحه واثرائه، نظرا لأهميته في مجال الاقتصاد والتجارة البحرية.
- كون الرهن البحري للسفينة من أنجع أنظمة الائتمان ووسائل الضمان.
- استكمال متطلبات درجة الماجستير في الحقوق.

أما فيما يخص الأهداف المرجوة من هذه الدراسة تتمثل في:

- جمع المادة العلمية والمعلومات المتعلقة بالموضوع محل البحث، واسقاطها على القانون الجزائري والأحكام التي تبناها المشرع الجزائري فيما يخص تنظيم هذا الموضوع.
- اثناء الرصيد المعرفي ومكتبة الكلية بالبحوث ذات المواضيع القيمة، والتي لم يتم تناولها أو دراستها من قبل.
- اسقاط هذه الدراسة النظرية على الواقع، عن طريق دراسة حالة رهن واجراءاتها مرفقة بجميع الوثائق، لتقريب النظر إلى الموضوع، وأخذ فكرة عنه.

وبناء على ما تم ذكره سابقا نطرح الإشكالية التالية:

ما مدى خصوصية الرهون البحرية؟

وقد اعتمدت في دراستي في هذا الموضوع على المنهج الوصفي، والمنهج التحليلي بتحليل مواد ونصوص قانونية من القانون البحري الجزائري، إضافة إلى المنهج المقارن على سبيل الاستئناس، متطرفة أحيانا لما تضمنته التشريعات الأخرى مثل التشريع الفرنسي والتشريع المصري، نظرا للتقارب بينها وبين التشريع الجزائري.

وفيما يخص الصعوبات والعراقيل التي واجهتها فقد كانت متمثلة في:

- صعوبات جمع المعلومات والحصول على المادة العلمية، نظرا لعدم وجود دراسات سابقة في هذا الموضوع على مستوى الكلية.
- ندرة المادة العلمية وقلة الكتب المتخصصة في القانون البحري، مما اضطرني إلى التنقل والبحث في جامعات أخرى.
- عدم وضوح النصوص القانونية التي تنظم هذا الموضوع، مما استدعى اعتمادي على كتب من تشريعات أخرى، نظرا لتقاربها مع التشريع الجزائري، إضافة إلى اعتمادي على كتب غير متخصصة.
- صعوبات في التبرص على مستوى المؤسسة المينائية "جن جن" نظرا لعدم إلمام الموظفين بالموضوع وقلة خبرتهم فيه، وعدم تعاملهم بهذا النظام الائتماني على مستوى الميناء، فسفن الدولة لا يمكن رهنها، مما اضطرني إلى التنقل إلى مصالح أخرى على غرار "المحطة البحرية الرئيسة" بجيجل المختصة بتسجيل وقيود الرهون المتعلقة بالسفن المملوكة للخواص، إضافة إلى بنك الفلاحة والتنمية الريفية الذي يمنح قروضا للخواص مقابل رهن سفنهم.
- واعتمدت في بحثي هذا على خطة بحث ثلاثية متكونة من ثلاث فصول، فصلين نظريين وثالث تطبيقي.
- فقد تناولت في الفصل الأول مفهوم الرهن البحري للسفينة مع تبيان أهم خصائصه في المبحث الأول، وفي المبحث الثاني تطرقت إلى الأركان الموضوعية والشروط الشكلية اللازمة لصحة عقد الرهن البحري للسفينة.

وفيما يخص الفصل الثاني فقد تضمن آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للمدين الرهن والدائن المرتهن والغير، أما المبحث الثاني فقد كان عبارة عن انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفته الأصلية والتبعية.

وأخيرا خصصت الفصل الثالث من أجل دراسة تطبيقية عن الرهن البحري للسفينة، فكان المبحث الأول يحتوي على لمحة عن الإدارة البحرية المسؤولة عن تسجيل الرهون، ومهامها وهيكلها التنظيمية، أما المبحث الثاني فقامت فيه بدراسة حالة رهن سفينة صيد بداية من اقتنائها إلى غاية رهنها واستيفاء الدين، ورفع يد البنك المقرض عن السفينة، أي انقضاء الرهن عن طريق الوفاء بالدين.

الفصل الأول
ماهية الرهن
البحري للسفينة

تمهيد

يعد الرهن البحري نظاما بحريا أصيلا وحديثا نسبيا، وقد أصبح من أبرز الوسائل الاتفاقية التي تعزز القرض عن طريق ضمان السفينة، فمالك السفينة لا يمكنه الحصول على الائتمان إلا عن طريق رهنها رهنا رسميا مع إبقاء حيازتها له، وهذا ما نظمه المشرع الجزائري في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري¹، وقد استتبط هاته الأحكام من اتفاقية بروكسل 10 أفريل 1926، والتي انظمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-72².

وبموجب هذه الأحكام جعل نظام قانوني خاص برهن السفينة، يتمثل في أحكام تنظيم انعقاد رهن السفينة، والتي سنتناولها في هذا الفصل في نقطتين:

- مفهوم الرهن البحري للسفينة (المبحث الأول).
- أركان عقد الرهن البحري للسفينة (المبحث الثاني).

¹ الأمر رقم 76 - 80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 - 04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج، ع 29.

² المرسوم رقم 64 - 72، المؤرخ في 02 مارس 1964، الذي يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية، المبرمة ببروكسل في أفريل 1926، ج. ر.ج، ع 27.

المبحث الأول مفهوم الرهن البحري للسفينة:

يعتبر الرهن البحري للسفينة مثل بقية الرهون الأخرى، فهو يهدف إلى ضمان دين ويعتبر وسيلة حماية و ضمان للدائن المرتهن، كما يسمح للمدين الراهن باستغلال سفينته عن طريق رهنها رهنا رسميا مع ابقاءها في حيازته من أجل استغلالها والانتفاع بها، وقد نص على ذلك المشرع الجزائري في المادة 55 من القانون البحري الجزائري، لذلك نتطرق في هذا المبحث إلى تعريف الرهن البحري للسفينة من خلال المطلب الأول، أما في المطلب الثاني فسيتم التطرق إلى خصائص الرهن البحري للسفينة.

المطلب الأول التعريف بالرهن البحري للسفينة:

هناك عدة تعريفات للرهن البحري للسفينة، سواء كانت تعريفات لغوية أو تعريفات تشريعية، ونستعرض فيما يلي التعريفات الأكثر تداولاً، بحيث سنتطرق في هذا المطلب عن طريق تقسيمه إلى فرعين:

- التعريف اللغوي (الفرع الأول)

- التعريف التشريعي (الفرع الثاني)

الفرع الأول التعريف اللغوي:

الرهن لغة يقصد به الثبوت والدوام، فيقال "ماء راهن" معناها ماء راكد، كما قيل أيضا أنه الحبس مطلقاً.

وبهذا المعنى قوله تعالى: "كل نفس بما كسبت رهينة"، والرهن شرعا هو حبس المال بحق

يمكن أخذه منه، وفيه قوله تعالى: "وإن كنتم على سفر ولم تجدوا كاتباً فرهان مقبوضة"¹

¹ حسن عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن والتأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،

كما يعرف على أنه حبس مال وتوقيفه مقابل حق يمكن استيفائه منه، بحيث يطلق على ذلك المال على أنه مال مرهون أو رهنا.¹

الفرع الثاني التعريف التشريعي:

الرهن البحري هو تأمين اتقائي لا يختلف كثيرا عن الرهن الرسمي خاصة الرهن العقاري، حيث نص المشرع الجزائري في المادة 882 من القانون المدني الجزائري بأن "الرهن الرسمي عقد يكسب به الدائن حقا عينيا على عقار لوفاء دينه، يكون له بمقتضاه أن يتقدم على الدائنين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه من ثمن ذلك العقار في أي يد كان"، كما يمكن للدائن استيفاء حقه من المال الذي يحل محله العقار (السفينة) كالتعويض أو مبلغ التأمين وغيره حسب م 907 ق. مدني جزائري²، وتقدمه على جميع الدائنين العاديين والمرتهنين التاليين له في المرتبة حسب نفس المادة، وكما يخول له حق الرهن الرسمي ميزتي التقدم والتتبع، هذا فيما يخص الرهن الرسمي على عقار في القانون المدني، أما الرهن البحري فقد عرفه المشرع الجزائري في نص المادة 55 من القانون البحري الجزائري بأنه: "يكون الرهن البحري تأمينا اتقائيا يخول للدائن حقا عينيا على السفينة".

وقد أخضع المشرع في القانون البحري رهن السفينة لأحكام الرهن الرسمي والرجوع إليه في حالة عدم وجود أحكام خاصة في القانون البحري، وبالرغم من اعتبار السفينة تخضع لأحكام الرهن الرسمي لعقار، يمكن إدراج عدة اختلافات في الكثير من المواضيع أبرزها محل الرهن (السفينة)، وفقا لخصوصيات الرهن البحري، فالسفينة في الأصل عبارة عن مال منقول على عكس الرهن³ الرسمي الذي يرد عقارات ثابتة لا تتحرك من مكان لآخر⁴، وبحسب م 55 من القانون البحري

¹ حسن عبد اللطيف حمدان، مرجع سابق، ص 61-62.

² الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج. ر. ج. ع 78، صادرة في 24 رمضان 1395، الموافق لـ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

³ زبيدة أعراب، زهيرة عكاش، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017، ص 29.

⁴ المرجع السابق، ص 29.

الجزائري¹ يمكن استنتاج أن للرهن البحري مصدر واحد هو الاتفاق عكس الرهن الرسمي في القانون المدني الذي يستمد مصادره من الاتفاق و القانون والقضاء.²

ما عدا ذلك فقد تتشابه أحكام الرهن البحري للسفينة وأحكام الرهن الرسمي في العديد من النقاط أهمها:

- الرهن الرسمي حق عيني يخول لصاحبه سلطة مباشرة على الشيء المرهون، ولكن هذه السلطة لا تشمل استعمال الشيء لأنه ليس جزءا من الملكية، ولا يكون له بمقتضى هذا الحق إلا ميزتي التقدم والتتبع.
- الرهن الرسمي حق عيني تبغي لا ينشأ مستقلا، لأنه ينشأ عن دين أصلي من أجل ضمانه، فمن أجل قيامه يجب تواجد التزام صحيح لضمان الوفاء به.
- الرهن الرسمي ينشأ عن اتفاق يبرم بين أطراف العقد (الدائن المرتهن والمدين الراهن) فهو تأمين اتفاقي لكن لا يكفي فيه التراضي بين الأطراف للانعقاد بل يشترط فيه الرسمية، لأنه من العقود الشكلية.³

الفرع الثالث أطراف عقد الرهن البحري للسفينة:

يعرف العقد بصفة عامة بأنه: "ارتباط الإيجاب الصادر من أحد المتعاقدين لقبول الآخر وتوافقهما على وجه يثبت أثرا في المعقود عليه، ويترتب عليه التزام كل واحد منهما بما وجب عليه

¹ الأمر رقم 76 - 80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 - 04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج، ع 29.

² عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2021، ص 8.

³ زبيدة أعراب، زهيرة عكاش، مرجع سابق ص 29.

للآخر¹ حيث أن عقد الرهن من العقود الملزمة لجانبين والتي تنشأ التزامات أو حقوق في ذمة طرفيه² وهما:

أولا الدائن المرتهن:

وهو كل شخص تقرر له رهن السفينة كضمان الدين أو ائتمان قدمه لمالك السفينة، حيث يجب تحديد هذا الدين المضمون مقدارا، إضافة إلى الفوائد المستحقة عليه³، مثل أن يلجأ مالك السفينة لأخذ قرض من أحد البنوك مقابل ضمان السفينة عن طريق الرهن⁴.

ثانيا المدين الراهن:

في الأصل يكون الراهن مدين للدائن المرتهن حيث يصدر منه الرهن البحري⁵ سواء من مالك السفينة أو وكيله على أن تكون وكالته خاصة⁶، إلا أنه ليس هناك ما يمنعه من رهن سفينته كضمان لدين الغير فيكون بذلك الراهن كفيلا عينيا، على أن تكون له الأهلية الكاملة للتصرف في السفينة المرهونة، باعتبار الرهن من أعمال التصرف، فالوكالة العامة غير جائزة، إنما لا بد من وكالة خاصة تفرغ في قالب رسمي طالما أن الرهن البحري للسفينة لا ينعقد إلا عن طريق عقد رسمي⁷.

¹ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، مصر، 1969، ص 138.

² فايز نعيم رضوان، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، منشورات أكاديمية شرطة دبي، 2008، ص 138.

³ كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003 ص 125.

⁴ فايز نعيم رضوان، مرجع سابق ص 138.

⁵ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 126.

⁶ زبيدة أعراب، زهيرة عكاش، مرجع سابق، ص 30.

⁷ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 126-127.

المطلب الثاني خصائص الرهن البحري للسفينة:

باعتبار الرهن البحري للسفينة تأميना اتفاقيا والذي يخول للدائن المرتهن حقا عينيا على السفينة المرهونة وكذلك فإن مصطلح الرهن يصلح للحق العيني التبعي الوارد على السفينة ومما تقدم يمكننا إدراج خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره حقا عينيا في الفرع الأول ومن جهة أخرى خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره عقد في الفرع الثاني.¹

الفرع الأول خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره حق:

يتميز عقد الرهن البحري للسفينة باعتباره حق، بأنه حق عيني، فهو سلطة مباشرة على شيء معين بالذات، حق عيني تبعي لأنه يتبع الدين الأصلي الذي يضمه، ووارد على السفينة باعتبارها منقولا، وأخيرا غير قابل للتجزئة فلا يقبل العقار محل الرهن تجزئته.

أولا الرهن البحري للسفينة حق عيني:

الحق العيني هو سلطة مباشرة لشخص معين على شيء معين بالذات حيث يخول لصاحب الحق ميزتي التقدم والتتبع، أي أنه يتقدم على بقية الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة عند تحصيل الحقوق²، وهذا ما أكدته المادة 55 التي اعتبرت الرهن حقا عينيا واردا على السفينة.³

وكذلك المادة 67 من القانون البحري الجزائري والتي أكدت على حق الدائن في تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت فتتص على: "مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية تتبع الرهون البحرية الرهون البحرية أو حصتها المرهون، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة".

¹ أولمي أمر، عقد الرهن الرسمي كوسيلة ضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون جامعة محمد مولود معمري تيزي وزو، 2017، ص 21.

² عبد المؤمن بريوة عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 09.

³ الأمر رقم 76-80 مرجع سابق.

حيث يلاحظ أن المشرع قد أقر للدائن حق تتبع السفينة في أي يد كانت مع مراعاة حالات البيع الجبري للسفينة المنصوص عليها في المادة 68 في القانون البحري الجزائري.

ثانيا الرهن البحري للسفينة حق عيني تبعي:

الرهن البحري للسفينة هو حق تبعي، يتبع الدين الأصلي الذي يضمنه، فلا يقوم حق الرهن إلا بقيام الحق في الدين الأصلي المضمون بالرهن، ويسير مع الدين وجودا وعلما فلولا الدين الأصلي الواجب الوفاء به لما ظهرت الحاجة إلى الحق العيني المتمثل في الرهن البحري، حيث يتبعه في وجوده وانقضائه وصحته وبطلانه، فزوال الحق الأصلي أو انقضائه يتبعه زوال الرهن البحري للسفينة بالتبعية له.¹

ثالثا الرهن البحري للسفينة حق عيني تبعي يرد على السفينة:

باعتبار السفينة من الأموال المنقولة يحق لمالكها رهنها (م56 ق.ب.ج)، في حالة اقتراضه ديناً من الغير لتغطية نفقات السفينة وتجهيزها، فهي تعتبر وسيلة ائتمان مهمة بالنسبة لدائني مالكها، حيث تقبل الرهن الحيازي باعتبارها مالا منقولاً غير أن حيازتها تعرقل نشاطها، إضافة إلى إدراجها كعقار بالتخصيص وتطبيق أحكام العقار عليها جاز رهنها دون ضرورة حيازتها وبذلك يكون المشرع قد أخضعها للرهن الرسمي كما هو في العقار² حسب المادة 1/57 من القانون البحري الجزائري.³

رابعا الرهن البحري للسفينة حق غير قابل للتجزئة:

يقصد بمبدأ عدم التجزئة، عدم قابلية العقار محل الرهن للتجزئة فهو يثقل العقار بأكمله لضمان الوفاء بالدين كله.⁴

¹ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص10.

² نفس المرجع، ص 10.

³ انظر المادة 57.

⁴ زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص 26.

وقد أكد المشرع الجزائري على هذا المعنى في نفس المادة¹58 من القانون البحري الجزائري على أن الرهن البحري يترتب على كل السفينة أو يمكن أن يكون على جزء منها أو على توابعها، حيث ترك الأمر فيما يتعلق بالتوابع للاتفاق بين أطراف العقد، فكل جزء من السفينة المرهونة هو ضمان لكل الدين وكل جزء من الدين المضمون بالسفينة كلها.

وكذلك حسب نفس المادة فإن هذا المبدأ ليس من النظام العام فيجوز لأطراف العقد الاتفاق على مخالفته.²

الفرع الثاني خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره عقد:

حيث يتميز عقد الرهن البحري للسفينة بأنه عقد مسمى وعقد رسمي، وأنه عقد ملزم لجانب واحد، وأنه عقد معارضة وهذا ما نستطرق له بالشرح.

أولا عقد الرهن البحري للسفينة عقد مسمى:

حيث أن عقد الرهن البحري للسفينة قد وضع له المشرع الجزائري اسما خاصا به، وتنظيما معينا، وذلك لشيوع هذا العقد بين الأفراد أثناء معاملاتهم³، وقد نظم المشرع الجزائري في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري.⁴

ثانيا عقد الرهن البحري للسفينة عقد رسمي:

الرهن البحري عبارة عن رهن رسمي وفقا لأحكام المادة 49 من القانون البحري الجزائري: "إن العقود المنشأة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن موثق".

¹ المادة 55 من القانون البحري الجزائري: "يشتمل الرهن البحري المترتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتم اتفاق الأطراف على خلاف ذلك".

² عبد المومن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص11.

³ أولمي عمر، مرجع سابق، ص32.

⁴ انظر المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري.

مما تقدم فإن الرهن البحري ورهن السفينة على وجه خاص لا ينعقد إلا إذا حرر من طرف موثق تابع لمصلحة الشهر العقاري، عن طريق إفراغ العقد في قالب كتابي ذو طابع رسمي، وفي حالة ما إذا كان رهن السفينة في الخارج، فتوثيق هذا الرهن لا يتم إلا أمام القنصل الجزائري المعتمد لدى الدولة الأجنبية، فالرسمية هنا ليست وسيلة إثبات إنما شرط من شروط الانعقاد وتخلف الرسمية في الرهن البحري ينتج عنه البطلان المطلق للعقد.¹

ثالثا عقد الرهن البحري للسفينة عقد ملزم لجانب واحد:

بما أن عقد الرهن البحري للسفينة لا ينشئ التزامات إلا في ذمة المدين الراهن، حيث يتميز الرهن البحري للسفينة بأن الحيازة تبقى في ذمة المدين الراهن فتبقى التزامات المحافظة على السفينة محل الرهن في ذمته بما أن الحيازة لم تنتقل إلى الدائن المرتهن، وبالتالي فهو عقد ملزم لجانب واحد، بالرغم من وجود اختلافات فقهية في هذا الشأن.²

رابعا عقد الرهن البحري للسفينة عقد معاوضة:

يعتبر الرهن عقدا ذا عوض، لأن الراهن لم يتبرع بالرهن إنما كان في مقابل ما يحصل عليه من مال أو أجل، ولأن الدائن المرتهن لا يقرض المدين الراهن أو بمنحه الأجل للوفاء إلا مقابل رهن السفينة، وهذا الأخير يبعث فيه الطمأنينة ويعتبر وسيلة ضمان أو ائتمان للوفاء بالدين³ ويبقى الرهن البحري للسفينة عقد معاوضة حتى لو كان الراهن غير المدين.⁴

¹ محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 140.

² محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني الحقوق العينية التبعية، الرهن المجرّد - الرهن الحيازي - حقوق الامتياز، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 34.

³ حسين عبد اللطيف حمدان، مرجع سابق، ص 77.

⁴ عبد المؤمن بريوة عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 12.

المبحث الثاني أركان عقد الرهن البحري للسفينة:

توضيحا لكيفية إنشاء الرهن البحري للسفينة، والذي يعد من التأمينات العينية ويوفر زيادة في ضمان الدائن لاستيفاء حقه، يمكن القول أن الرهن البحري للسفينة هو عقد يتم بين المدين الراهن والدائن والمرتهن، ولكي ينشأ هذا العقد صحيحا يجب أن تتوافر في كل من طرفيه الأهلية اللازمة لإجراء العقد المتضمن التزامات على عاتق كل منهما إضافة إلى شروط موضوعية أخرى سنتناولها في المطلب الأول كما اشترط المشرع في عقد الرهن البحري للسفينة الرسمية للانعقاد وهذا ما سنتناوله في المطلب الثاني.

المطلب الأول الأركان الموضوعية:

يشترط في تكوين عقد الرهن البحري للسفينة ما يشترط في سائر العقود من رضا ومحل وسبب وهي الأركان الموضوعية العامة التي يجب توافرها في كل عقد وهذا ما سنتطرق له بالشرح والتفصيل.

الفرع الأول التراضي:

إن رضا المتعاقدين هو الركن الأساسي لكل عقد ولكل اتفاق على وجه عام، ومنها عقد الرهن البحري للسفينة، فيشترط لصحته أن يكون عنصر التراضي موجودا وصحيحا، بحيث يكون خاليا من جميع عيوب الإرادة، وسيتم شرح ركن الرضا في العقد في هذا الفرع في فقرتين هما: وجود التراضي وصحته.

أولا وجود التراضي:

يصدر الرضا من المتعاقدين الدائن الراهن والمدين المرتهن، ويجب أن تكون إرادتهما متطابقتين كما أوجب المشرع الجزائري أن يصدر الرضا بالرهن عن مالك السفينة¹ وهذا ما أكدته المادة 57 من نفس القانون.²

ولقد أشارت المادة 59 من القانون البحري لحالة الملكية على الشيوع فإن هذا الرضا يجب أن يصدر من أغلبية الشركاء إذا تعلق الرهن بالسفينة ككل.

أما إذا اقتصر على حصة الشريك فيكفي رضا الشريك مالك هذه الحصة، وهذا وفقا للفقرة الثانية من نفس المادة السابقة الذكر.³

ثانيا صحة التراضي:

بما أن الرضا هو شرط جوهري لإنشاء العقود بشكل عام يجب أن يكون صحيحا أي خاليا من العيوب التي قد تفسد أو تشل الإرادة أي عيوب الرضا كما يجب أن يكون صادرا من ذي أهلية.⁴

1. عيوب الرضا:

ويقصد بها أن تلحق بإرادة أحد المتعاقدين أو كليهما لتفسد الرضا فلا يكون صحيحا ولا تكون الإرادة سليمة نتيجة لوهم كاذب أو جراء ضغط أو تهديد. والعيوب التي تفسد الرضا في القانون

¹ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 33.

² الأمر 76 - 80، المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

³ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 14.

⁴ أحمد سفر، التأمينات العينية-الرهن العقاري والبيع بالوفاء-التأمين العقاري-حقوق الإمتياز، لبنان، 2003، ص 41-42.

الجزائري 04 وهي: الغلط، التدليس، الإكراه، الاستغلال¹. وقد نص عليها المشرع الجزائري في المواد من 81 إلى 91 من القانون المدني.²

2. الأهلية:

ويقصد بالأهلية أن يكون الشخص مؤهلا لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات ومباشرة التصرفات القانونية، فيشترط في عقد الرهن البحري للسفينة أن يكون كل من المدين الراهن والدائن المرتهن أهلا لمباشرة عقد الرهن البحري، ولم يتعرض المشرع الجزائري لأهلية الدائن المرتهن في باب عقد الرهن فالعقد بالنسبة للدائن المرتهن هو تصرف نافع نفعاً محضاً، فالتمييز كاف ليعتبر أهلاً لإبرامه، أما بالنسبة للمدين الراهن فيجب أن تتوفر فيه أهلية التصرف.³

أ. أهلية الدائن المرتهن:

إن الرهن البحري للسفينة بالنسبة للدائن المرتهن لا يكون إلا تصرف نافع نفعاً محضاً، ولذا أهلية التصرف فيه لا تكون لازمة، إذ يجوز أن يكون بالغاً سن الرشد غير محجوراً عليه ويمكن أن يكون قاصراً مميزاً إذ تكفي فيه أهلية التعاقد طبقاً للقواعد العامة فالتمييز كاف ليعتبر الدائن المرتهن أهلاً لإبرام عقد الرهن البحري للسفينة ولو كان محجوراً عليه أو لسفه أو غفلة كما يجوز لكل من الولي أو الوصي أن يرتهن السفينة ملك الغير نيابة عن القاصر أو المحجور عليه دون الحاجة لإذن المحكمة.⁴

ب. أهلية المدين الراهن:

يعد الرهن البحري للسفينة من أعمال التصرف بالنسبة للمدين الراهن طبقاً لأحكام المادة 57 من القانون البحري الجزائري فيجب أن تكون لديه الأهلية اللازمة لإبرامه أي أهلية التصرف في

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، الجزائر، 2011، ص 161.

² أمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

³ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 34

⁴ نفس المرجع، ص 39-40.

العقار المرهون (السفينة)، ويعد الرهن تصرفا قانونيا بالنسبة له لأنه يرتب حقا عينيا على السفينة، ويشترط لذلك أن يكون الراهن بالغا سن الرشد غير محجور عليه لسفه أو غفلة أو حتى لإفلاسه، إضافة إلى تمتعه بكل قواه العقلية.¹

ج. أهلية الراهن الكفيل العيني:

فالرهن يعتبر بالنسبة له ضارا ضررا محضا، ويشترط فيه أن يكون الراهن بالغا سن الرشد حيث يبطل العقد بطلانا مطلقا إذا كان ناقص الأهلية. لأنه يعتبر متبرعا فالرهن يقدم لمصلحة المدين وليس لمصلحته وبدون مقابل لذا يلزم أن يكون أهلا للتبرع.²

الفرع الثاني المحل:

تنص المادة 55 من القانون البحري الجزائري: "يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول للدائن حقا عينيا على السفينة". فالرهن البحري وفقا لنص المادة لا يجب أن يرد إلا على السفينة، والتي حرص المشرع الجزائري على تعريفها من خلال نص المادة 13 من القانون البحري والتي جاء فيها: "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"، ويجوز رهن السفينة مهما كان نوع الملاحة التي تمارسها، سواء كانت سفن تجارية أو سفن صيد أو نزهة، ولا يهم حمولتها رغم أن بعض التشريعات تتطلب لرهن السفينة أن تصل إلى حمولة معينة، إلا أن المشرع الجزائري لم يدرج شرط الحمولة حيث يمكن رهن أي سفينة مهما كانت حمولتها³ كما تجيز المادة 56 في فقرتها الثانية من القانون البحري رهن السفينة قيد الانشاء بقولها: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الانشاء".

¹ زهية سي يوسف، المرجع السابق، ص36.

² نفس المرجع، ص38.

³ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 35.

وفقا للمادة 58 يشمل الرهن البحري للسفينة أو أي جزء منها هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء الحمولة إلا إذا تم اتفاق الأطراف على خلاف ذلك وفيما عدا السفينة وملحقاتها لا يمكن للرهن البحري أن يشمل أجرة النقل أو الإعانات المالية التي تمنحها الدولة لمالك السفينة، لكنه على العكس يمكن أن يشمل التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تصيب السفينة.¹

وقد قررت المادة 61 من القانون البحري الجزائري حق الدائنين أصحاب الرهون في حالة فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها والتي بينها المادة 62 من القانون البحري الجزائري بأنها:

- أ. التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- ب. المبالغ المستحقة للمالك عن اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- ج. التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة عن الإسعاف المقدم أو الانقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة.
- د. تعويضات التأمين على هيكل السفينة: ولنص هذه المادة أهمية بالغة بالنسبة للدائن المرتهن إذا روعي أن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين وبالتالي يكون الدائن المرتهن مطمئنا بأن يستوفي حقه في حالة هلاك السفينة أو في حالة تلفها من مبلغ التأمين دون الخوف من مزاحمة الدائنين له.

ولا يجوز رهن السفينة إلا من مالكةا، أو من وكيل عنه وكالة خاصة فالرهن من أعمال التصرف وبالتالي لا يجوز للريان رهن السفينة أثناء السفر إلا في حالة ما إذا كان مزودا بوكالة خاصة، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ لعدة أشخاص فللمجهر حق رهنها لحاجة التجهيز أو الملاحة بموجب تفويض من أكثر أصحابها المالكين لها وطبقا للمادة 59 من القانون البحري

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 177-178.

الجزائري يستطيع كل مالك رهن حصته المشاعة على السفينة¹. وحسب المادة 56 من القانون البحري فلا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية أو الهيئات العمومية أو المؤسسات الاشتراكية².

الفرع الثالث السبب:

من خصائص عقد الرهن البحري للسفينة أنه من عقود المعاوضة، فالراهن لا يقرر الرهن بنية التبرع للمرتهن، بل من أجل ضمان حق شخصي للمرتهن في ذمة الراهن فالسبب في عقد الرهن هو الوفاء بهذا الدين. وشروط السبب في عقد الرهن البحري هي نفسها المعروفة في النظرية العامة للالتزام ولا يوجد ما يختص به عقد الرهن عن غيره من العقود حيث يجب أن يتوفر على الشروط الخاصة بالسبب في القواعد العامة³ وأهمها أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام والآداب العامة وهذا ما أكدته المادة 97 من القانون المدني الجزائري⁴.

المطلب الثاني الشروط الشكلية:

القاعدة العامة في التعاقد طبقاً للقانون المدني الجزائري هي الرضائية في العقود، إلا أن هناك استثناءاً حيث يكون العقد شكلياً في حالة ما إذا كان لا ينعقد إلا بتوفر ركن الشكلية فلا يكفي التراضي بل يجب إفراغه في قالب رسمي حيث أوجب المشرع الجزائري إنشاء الرهن البحري بموجب سند رسمي، وإلا كان باطلاً بطلاناً مطلقاً، كما أوجب شهره بقيده في دفتر التسجيل. وسنتطرق في هذا المطلب إلى الكتابة في الفرع الأول والشهر في الفرع الثاني.

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة، مقارنة) السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 80-81.

² حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 36.

³ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 35.

⁴ أمر 58-75، يتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

الفرع الأول الكتابة:

نصت المادة 57 من القانون البحري على أن: "يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن وإلا يعد باطلا". كما يجب أن يحتوي هذا العقد على عدة بيانات لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة ذكرها المشرع في م 2/57 ق. البحري الجزائري.¹

حيث يفهم من نص المادة بأن عقد الرهن البحري للسفينة ليس عقدا رضائيا ينعقد بتطابق إرادتي المتعاقدين وإنما هو عقد شكلي لا يتم إلا بورقة رسمية صادرة من طرف الموثق²، أما في حالة ما إذا كان هذا الرهن في الخارج فيتم توثيقه أمام القنصل الجزائري المعتمد لدى الدولة الأجنبية، فالرسمية في عقد الرهن البحري للسفينة تعتبر شرطا للانعقاد وليس للإثبات، وتخلفها يرتب البطلان المطلق للعقد.³

كما أشار المشرع الجزائري إلى الرسمية في نص المادة 49 من القانون البحري حيث أن جميع العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على السفينة أو حصصها تثبت بسند رسمي صادر عن الموثق تحت طائلة البطلان، وقد أدرج المشرع ما يجب أن يتضمنه عقد الرهن البحري من بيانات تخص السفينة على غرار نوعها وسعتها، ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين ويمكن أن يدرج طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة إضافة إلى بيانات خاصة بأطراف العقد.⁴

¹ الامر 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

² محمد بهجة عبد الله، أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة، ط 7، مصر، 2015، ص 209.

³ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 140.

⁴ الأمر 75-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

الفرع الثاني الشهر:

يتعين شهر عقد الرهن البحري للسفينة لكي يكون نافذا في مواجهة الغير، بحيث تبقى حياة السفينة في يد الراهن وهذا الأخير يقيدتها في مكتب تسجيل السفن وإجراء قيد الرهن يعتبر في مصلحة الدائن المرتهن لأن تاريخ القيد يحدد مرتبته في الرهن إضافة إلى أنه يخوله حق التقدم على باقي الدائنين وحق تتبع السفينة في أي يد كانت وهذه تعتبر من حقوق الامتياز البحرية وذلك وفقا لما جاء في المادتين 49 و63 من القانون البحري الجزائري.¹

أولا: إجراءات القيد

نصت المادة 56 الفقرة 05 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن".

كما أوجبت المادة 63 من نفس القانون أن تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعينة والممول في دفتر تسجيل السفن². والملاحظة أن هاتين المادتين أدرجتا في نفس الفقرة المتعلقة بالرهون البحرية نظرا لحرص المشرع على جعل قيد الرهن البحري إجراء وجوبيا.

ولإجراء قيد الرهن البحري للسفينة يجب تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طرف طالب القيد تشتملان على:³

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته.

- تاريخ العقد.

- مقدار الدين المبين في العقد.

- الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 141-142.

² الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري مرجع سابق.

³ عبد القادر منهوج، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، الجزائر

2011/2012، 65-66.

- اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو بناء السفينة.
- المواطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم القيد فيه.

ثانيا: تجديد القيد

تنص المادة 66 من القانون البحري الجزائري على: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند انتهاء المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا". ويتجلى من نص المادة أن المدة المقررة لحفظ قيد الرهن البحري للسفينة هي 10 سنوات، ثم يتم بعدها تجديده بعد انتهاء هذه المدة، وفي حالة عدم تجديده يصبح لاغيا، حيث حرص المشرع على تجديده في الميعاد القانوني.

ثالثا: شطب القيد

هناك حالات تجعل من القيد غير منتج لآثاره مما يتعين إزالته ويحصل ذلك بشطب هذا القيد. وهذه الحالات منها ما يتعلق بالدين المضمون بالرهن ومنها ما يتعلق بالرهن ومنها ما يتعلق بالقيد ذاته.

فالدين المضمون بالرهن بإمكانه الزوال في حالة ما إذا كان باطلا أو قابلا للإبطال وقضي ببطلانه أو أن ينقضي الدين بسبب من أسباب انقضاء الالتزام، وفي جميع الحالات يسقط الرهن ليكون تابعا للدين الأصلي ومن تم وجب شطب هذا القيد.

وقد يكون الدين المضمون صحيحا لكن الرهن باطل أو قابل للإبطال وقضي ببطلانه فينقضي الرهن مع بقاء الدين. إضافة إلى ذلك هناك حالة ثالثة وهي أن يكون كل من الدين المضمون والرهن صحيحان إلا أن القيد غير صحيح فيجب شطبه.¹

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 70-71.

وقد نص المشرع الجزائري على شطب القيد في نص المادة 69 بقوله: "يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض أو عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء.

ويستنتج من نص المادة أن هناك طريقتين للشطب هما الشطب الاختياري والشطب القضائي بناء على حكم صادر من القضاء.

كما تجيز المادة 70 من القانون البحري الجزائري أن يتم الشطب تلقائيا من قبل السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها.¹

¹ الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

خلاصة الفصل

من خلال ما تقدم يتضح لنا ان الرهن البحري للسفينة من العقود التأمينية، بحيث ينشأ بين طرفي العقد وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن بغرض استغلال السفينة وتجهيزها للقيام بالملاحة مهما كان نوعها وفي المقابل رهنها كضمان للدين، ومن المعروف أن عقد الرهن البحري للسفينة من العقود الرسمية حيث ان السفينة ورغم انها من المنقولات إلا ان المشرع الجزائري خصها بأحكام العقار وجعلها استثناء، فاشتراط الرسمية في عقد الرهن عن طريق افراغ العقد في وثيقة رسمية و قيده في دفتر السفينة فالرسمية هنا شرط للانعقاد ولا تعتبر وسيلة اثبات دون ان ننسى الاركان الموضوعية العامة لكل عقد من رضا ومحل وسبب كما ينفرد الرهن البحري بأحكام خاصة تتعلق بمحله وهي السفينة، فقد نظم المشرع الجزائري احكامها ببعض من الحالات الخاصة كرهن السفينة المملوكة على الشيوع، وقد كان المشرع الجزائري حريصا على مصالح الدائنين، فأقر تعويضات على الاخطار التي قد تلحق بالسفينة المرهونة أثناء الرحلة البحرية، إضافة الى مبالغ تحل محل السفينة المرهونة في حالة فقدانها ويحق بذلك لأصحاب الرهن ممارسة حقوقهم عليها.

الفصل الثاني:

آثار الرهن البحري

للسفينة وانقضاؤه

تمهيد

ينعقد الرهن البحري للسفينة بين المدين الراهن والدائن المرتهن، وفي حالة ما إذا تم انعقاد بشكل صحيح بتوافر جميع أركانه وشروطه، فيترتب عدة آثار منها حقوق والتزامات على طرفي العقد، إلا أن عقد الرهن البحري للسفينة من العقود الملزمة لجانب واحد وهو الراهن، لذلك سنتناول في المبحث الأول أهم الالتزامات الواقعة عليه والحقوق التي يتمتع بها أما بالنسبة للطرف الثاني وهو الدائن المرتهن فإنه يصبح بمقتضى عقد الرهن البحري صاحب حق عيني تباعي، كما نتناول آثار عقد الرهن البحري للسفينة بالنسبة للغير.

وينقضي الرهن البحري أيضا شأنه شأن جميع الحقوق العينية التبعية الأخرى بطريقة أصلية مستقلة عن الدين الأصلي، أو بطريقة تبعية تبعا لانقضاء الدين المضمون بالرهن. وهذا ما نتناوله في المبحث الثاني من هذا الفصل تحت عنوان انقضاء الرهن البحري للسفينة.

المبحث الأول آثار الرهن البحري للسفينة:

الرهن البحري عقد ينتج عن آثاره القانونية فيما بين طرفيه من ناحية، والغير من ناحية أخرى، ولا يختلف ذلك عن أي رهن تأمين آخر، وهذه الآثار تتمثل في مجموعة من الحقوق والالتزامات التي تمنح لكل من الدائن المرتهن والمدين الراهن، وهذا ما نتعرض له في المطلب الأول، كما يصبح هذا الرهن ساريا في حق الغير، وهذا ما سنتطرق له من خلال المطلب الثاني.

المطلب الأول آثار الرهن البحري للسفينة بين المتعاقدين:

وفقا للقواعد العامة للدائن المرتهن عدة حقوق مصدرها العقد المبرم بينه وبين المدين الراهن، بحيث يمكنه الاعتراض على كل عمل أو تقصير من جانب الراهن يكون من شأنه إنقاص ضمانه، المتمثل في السفينة محل الرهن كإهماله صيانتها وإصلاحها مما قد يصيبها بالتلف ينقص من قيمتها.

فتنص المادة 894 من القانون المدني الجزائري على أنه: "يجوز للراهن أن يتصرف في العقار المرهون على أن أي تصرف يصدر منه لا يؤثر في حق الدائن المرتهن" حيث يمكن للدائن أن يطلب اتخاذ كافة الوسائل التحفظية وبصورة مستعجلة للحفاظ على المال المرهون.

ومقابل هذه الحقوق التي منحها المشرع للدائن المرتهن، فإن هناك جملة من الالتزامات الملقة على عاتق المدين الراهن، الأمر الذي يستلزم تحديدها من خلال بيان آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للمدين الراهن في الفرع الأول، وبالنسبة للدائن المرتهن في الفرع الثاني.

الفرع الأول آثار الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن:

إن من أهم ملاحظة تسجل بخصوص رهون البحرية هي أن السفينة محل الرهن تبقى في حيازة المدين الراهن، وهذا ما يتناقض مع كون السفينة من المنقولات وما تقتضيه إجراءات رهن المنقولات.

وهذا ما سيتم دراسته والتفصيل فيه في الفقرتين التاليتين:

أولا بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن:

حيث تبقى الحيازة لدى المدين الراهن، ويعتبر هذا الحكم من أهم الملاحظات المسجلة بشأن رهون البحرية خلافا لرهن المنقولات، وتبرير هذا الحكم أن انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن فيه تعطيل لاستغلالها وهذا الأخير هو المبرر والغرض من انشاء الرهن البحري للسفينة. فبقاء حيازة السفينة في يد مالكا أي المدين الراهن لا يؤدي إلى حرمانه من سلطات المالك، إذ له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات الناقلة للملكية، أو إعادة رهنها وهذا كله يعود بالفائدة على نشاط الاستغلال البحري، والملاحظ في هذا الشأن أن القانون البحري الجزائري لا يقيد هذه التصرفات بأي شرط.¹

والجدير بالإشارة أن استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها من طرف المدين الراهن ليس فيه ما يعطل حق الدائن المرتهن في التقدم والتتبع، لأن السفينة منشأة من قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، والتي تقضي بأن من حاز منقولا بسبب صحيح فإنه يصبح مالكا له توافر فيه عنصر حسن النية وقت الحيازة، ورغم كون السفينة مالا منقولا فإنها لا تسري عليها هذه القاعدة والعلة من ذلك أن قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية نشترط حسب نية الحائز في وقت الحيازة واعتقاده بتلقيه المنقول عن مالكا وهو مالا يمكن تطبيقه على السفينة²، لأن لها

¹ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 142-143.

² عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 74.

سجل خاص تدون فيه جميع التصرفات الواردة عليها، ويمكن لمشتري السفينة معرفة المالك الحقيقي للسفينة والتحقق من ملكية البائع لها بالرجوع إلى هذا السجل، وهو ما يفقده عنصر حسن النية.

إضافة إلى أن السفينة لها عناصر ذاتية تميزها عن غيرها من المنقولات، والقانون الجزائري يوجب تسجيلها وشهر جميع التصرفات الواردة عليها في سجلات خاصة وكل هذه التصرفات تنفي عن الحائز صفة حسن النية.¹

ولتوفير الحماية الكافية والاطمئنان لدى الدائن المرتهن أورد المشرع الجزائري قيودا على سلطة المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة، إذ يمنعه من بيع السفينة إلى أجنبي.² وفي هذا الشأن تنص المادة 71 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية".

والحكمة من تقرير بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي هو الخشية من إخراج مشتري السفينة محل الرهن من الجزائر فيضيع ضمان الدائن المرتهن أو يتعذر عليه الاستفادة منه، ذلك أن بيع السفينة الجزائرية لأجنبي يتبعه فقد جنسيتها الجزائرية، فيتعرض الدائن المرتهن إلى تطبيق قانون أجنبي قد لا يعترف له بهذا الحق. كما أنه إذا تغير علم السفينة فإن نفاذ الرهن التي ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهنون في سجلات الدولة التي يتبعها العلم الجديد، حتى تحتفظ هذه الرهنون بمرتبها بالنسبة إلى الرهنون الجديدة التي تنشأ في ظل العلم الجديد.³

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 74.

² نفس المرجع، ص 74.

³ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 136.

وعليه فإن ما ورد في المادة 71 من القانون البحري يعد استثناء على حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة محل الرهن، حماية للدائن المرتهن الوطني الذي يتعذر عليه ممارسة حق التتبع المخول له في حالة خروج السفينة محل الرهن من نطاق اختصاص المحاكم الوطنية.¹

ثانياً التزامات المدين الراهن:

بما أن السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن، مع حقه في استغلالها يترتب عليه في المقابل واجبات خاصة بالالتزام بسلامة الرهن.

والملاحظ أن القانون البحري الجزائري لم يتطرق لهذا الالتزام ولم يتضمن أحكاماً متعلقة به، مما يستوجب الرجوع إلى أحكام القانون المدني باعتباره الشريعة العامة وبالخصوص ما ورد في المادة 898 ق.م.ج.²

حيث تنص المادة 898 من القانون المدني الجزائري على أن: "يلتزم الراهن بضمان سلامة الرهن، وللدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه انقاصاً كبيراً وله في حالة الاستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية اللازمة وأن يرجع على الراهن بما ينفق في ذلك".

ويستخلص من هذا النص أنه إذا أحدث الراهن بخطأ منه أضرار تمس بسلامة السفينة محل الرهن، أو وقع منه ما يعرضها للهلاك أو التلف، أو ما يمكنه أن ينقص من قيمتها ففي هذه الأحوال جاز للدائن اتخاذ الوسائل التحفظية لإيقاف هذه الأعمال أو يمنع وقوع الضرر.

فعقد الرهن البحري للسفينة من عقود الضمان، مما يستوجب التزام الراهن بضمان سلامة الرهن من تعرضه الشخصي، وكذلك ضمان تعرض الغير له.

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 75.

² نفس المرجع ص 76.

فضمان التعرض الشخصي من مقتضياته الالتزام بالامتناع عن كل عمل مادي أو قانوني من شأنه أن ينقص الضمان المقرر للدائن المرتهن، ومن قبل الأعمال المادية التي يضمنها الرهن ما يصدر منه من أفعال التخريب أو هدم للسفينة محل الرهن أو تركها تتلف لعدم صيانتها، أو نزع بعض أجزائها فكل هذه الأعمال تؤدي إلى إنقاص الضمان.

أما بالنسبة لضمان تعرضه القانوني، فعليه بالامتناع عن جميع التصرفات التي من شأنها أن تؤدي إلى خروج السفينة محل الرهن أو بعض من ملحقاتها، أو تحميلها بحقوق تثقلها، كأن يرتب عليها حق قبل مباشرة الدائن قيد الرهن، يسارع الغير في شهر ذلك الحق، فهذا تعرض قانوني صادر من الرهن.¹

ولقد عبر الفقهاء عن مفهوم هذا الالتزام بعدة طرق، ومهما اختلفوا في التعبير عنه فالمعنى واحد، فمنهم من رأى بأنه التزام المدين الرهن ببقاء محل الرهن بحالته الأصلية التي كان عليها وقت إنشاء الرهن، ومنهم من اعتبره بأنه التزام المدين الرهن بأن يضمن للدائن المرتهن الحصول على المزايا التي يخولها له حق الرهن، وهناك من قال بأن يلتزم المدين للرهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي تضمن للرهن فعاليته وكفايته لسداد الدين عند حلول الأجل.²

علاوة على ذلك فإنه في حالة تسبب المدين الرهن في هلاك السفينة المرهونة بخطأ منه، فإن للدائن المرتهن الحق في اقتضاء تأمين كاف أو استيفاء حقه فوراً.³

الفرع الثاني آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن:

مما لا شك فيه أنه عند حلول أجل الدين يسعى كل دائن مرتهن للحصول على هذا الدين، فإذا ما وفى المدين ما عليه من التزامات فلا يثور أي إشكال، أما في حالة حلول أجل الوفاء

¹ زاهية سي يوسف، مرجع سابق ص 76-77.

² شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الاسلامي والقوانين الوضعية الفرنسي والمصري، دار هومة، مصر، 2009، ص 196.

³ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، 1995، ص 48.

وامتناع المدين أو عجزه عن الوفاء بالدين، كان من حق الدائن الحجز على السفينة المرهونة وبيعها قضائياً حيث يكون الدائن المرتهن في المركز الأقوى، والذي قد يدفعه إلى اجبار المدين الراهن على تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون الاجراءات التي يفرضها القانون، وتقاديا لمثل هذه الحالات أبطل المشرع كل هذه الاتفاقات¹ حيث سنتناول في الفقرة الأولى حجز السفينة المرهونة والفقرة الثانية القيود التي ترد على حق الدائن المرتهن.

أولا حجز السفينة المرهونة:

تندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكةا، وتعد واحدة من العناصر الايجابية للذمة المالية لمالكها، وبذلك يجوز للدائنين توقيع الحجز على السفن لاستيفاء الدين، والحجز على السفن نوعان تحفظي وتنفيذي.

والغاية من الحجز التحفظي منع السفينة من السفر خوفا من تهريبها، فهو إجراء وقائي لتمكين الدائن من ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء حتى يحجز المدين عن التصرف فيه بطريقة تضر الدائنين.

أما الحجز التنفيذي فيتم بناء على سند تنفيذي ووضعه تحت يد القضاء بغرض بيعه.²

وعلى هذا الأساس فإن الرهن البحري يخول للدائن المرتهن الحق في مواجهة المدين الراهن عن طريق الحجز على السفينة وبيعها في حالة امتناع أو عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين، حيث أن حق الحجز من أهم الآثار التي يترتبها عقد الرهن البحري للسفينة. فإذا كان الرهن على كامل السفينة كان للدائن الحق في حجزها جزا تنفيذيا بغرض بيعها، أما فيما يتعلق بالبيع الجبري للسفن والتبليغ المسبق لجميع المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر التسجيل فتحدد بموجب مرسوم.³

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 77.

² محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة مصر، 2005، ص 05.

³ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 77-78.

وقد نصت على ذلك المادة 2/68 من القانون البحري الجزائري بقولها: "تحدد بموجب مرسوم كفيات البيع الاجباري للسفينة، وكذلك التبليغ المسبق لكل المستقيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر تسجيل السفن".

والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يعالج مسألة حجز السفن المرهونة في المواد المتعلقة بالرهون البحرية من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري، على خلاف نظيره المصري¹ حيث ميزت المادة 52 من قانون التجارة البحرية بين فرضيتين:

الأولى إذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد عن نصف السفينة فليس للدائن هنا إلا حجز هذا الجزء وبيعه.

أما الثانية إذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة فقد أجاز المشرع المصري للمحكمة بطلب من الدائن بيع كل السفينة.²

ومما هو مؤكد أنه في حالة عجز أو امتناع المدين عن الوفاء بالدين، فالذي يهمل الدائن المرتهن هو الحجز التنفيذي وليس التحفظي، على أساس أن هذا الأخير يهدف إلى تقييد وقف إيجار السفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية لضمان الدين البحري، ومن ثم فإن له وظيفة تحفظية تقييد سلطة المدين على السفينة حماية لحق الحاجز على خلاف ذلك فالحجز التنفيذي يرمي إضافة إلى الوظيفة التحفظية مباشرة الوظيفة التنفيذية لغرض استيفاء الحاجز حقه من أموال المدين أو من ثمن السفينة بعد بيعها جبريا.³

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 78.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول السفينة، مكتبة ومطبعة الاشعاع لطباعة ونشر وتوزيع الكتب الجامعية، مصر، 1993، ص 240.

³ عبد القادر العربي شحط، طرق التنفيذ في المواد المدنية والادارية، مرجاجو للنشر، ص 125-139.

وليس هناك ما يمنع من الحجز التحفظي على السفينة المرهونة طالما أنه إجراء قضائي مؤقت للحفاظ على مال أو حق المدين عن طريق وضعه تحت يد القضاء حتى لا يقوم المدين الراهن بتهريب السفينة أو أي تصرف من شأنه أن يهدد الضمان العام للدائن.¹

خصوصاً وأن الرهن البحري للسفينة لا ينشأ إلا بسند رسمي فالمادة 600 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية قد حددت أنواع السندات التنفيذية التي لا يجوز التنفيذ إلا بمقتضاها وجاء في الفقرة 11 منها: العقود التوثيقية، لا سيما المتعلقة بالإيجارات التجارية والسكنية المحددة المدة، وعقود القرض والعارية والهبة والوقف، والبيع والرهن والوديعة.²

أما فيما يخص اجراءات هذا الحجز فإن الدائن الحاجز يمنح للمدين أجل أقصاه 20 يوماً لدفع الدين، فإذا لم يلتزم بالدفع، يرفع الحاجز دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه يجري حجز تنفيذي على السفينة المرهونة.

والملاحظ في هذا الشأن أنه فيما يخص مدة الإلزام بالدفع التي تضمنها القانون البحري في المادة 1/60 كانت متوافقة مع أحكام المادة 330 من قانون الاجراءات المدنية والإدارية والتي جاءت المادة 612 منه لتعدل الصياغة السابقة للمادة 330 معتمدة مصطلح التكليف بالوفاء بدلا من مصطلح الإلزام بالدفع وتم تغيير الأجل إلى 15 يوماً بدل 20 يوماً.³

وبعد صدور الأمر بالحجز تشترط المادة 2/160 من القانون البحري الجزائري أن يتم تبليغ نسخة منه بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الربان وكذلك السلطة الإدارية البحرية التي وقع فيها الحجز لمنع السفينة من السفر، أما عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، فتبلغ نسخة من قرار الحجز إلى الممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها.⁴

¹ محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، ع 1، 2010، ص 19.

² القانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر عام 1429 هـ الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج، ع 21، مؤرخة في 23 أبريل 2008.

³ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 79.

⁴ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

وقد ميز المشرع الجزائري فيما يخص تسجيل أمر الحجز بين ما إذا كانت السفينة حاملة للعلم الجزائري فإن أمر الحجز يسجل في دفتر تسجيل السفن، وأما إذا كانت السفينة أجنبية فيتم تسجيل هذا الأمر في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم، ومنذ تسجيل هذا الأمر فإن كل تصرف ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها يصدر عن المالك لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز.¹

ثانيا القيود الواردة على حق الدائن المرتهن:

اعمالا لنص المادة 903 من القانون المدني الجزائري: "يكون باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يمتلك العقار المرهون في نظير ثمن معلوم أيا كان، أو في أن يبيعه دون مراعاة الاجراءات التي فرضها القانون ولو كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن.

غير أنه يجوز بعد حلول أجل الدين أو قسط منه الاتفاق على أن يتنازل المدين لدائنه على العقار المرهون ووفاء دينه".

فإنه يقع باطلا شرط التملك عند عدم الوفاء، وشرط الطريق الممهد، وهذا البطلان متعلق بالنظام العام والغرض منه حماية المدين الراهن الذي يكون في مركز ضعيف.

ومقتضى الشرط الأول بطلان التملك عند عدم الوفاء² أي أنه لو اتفق الدائن المرتهن مع المدين الراهن على أنه عند حلول أجل الدين وفي حالة عدم الوفاء به يكون للدائن المرتهن الحق في تملك العقار المرهون بثمن الدين المستحق أو بثمن آخر قد يكون أكبر من الدين المستحق، فهذا الاتفاق يعد باطلا لأنه مخالف للنظام العام، والحكمة من ذلك تتجلى في أمرين:

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

² قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 18/02/1991، مجلة قضائية، ع 1، 1993، ص 23.

أ. حماية المدين الراهن من شروط قد يفرضها الدائن عليه وقد لا تكون في مصلحته أو في مصلحة الدائنين الآخرين. فقد يقبل الراهن هذا الشرط بغرض حاجته الملحة إلى المال والتي تدفعه إلى الادعاءات لإرضاء الدائن، ثم يجد نفسه عاجزا عن الوفاء في الأجل المحدد.

ب. أن مثل هذا الاتفاق يخفي في طياته فوائد ربوية، لأنه غالبا لا يكون الثمن المتفق عليه مساويا للقيمة الحقيقية للعقار (السفينة).

وينبغي الإشارة إلى أن بطلان هذا الشرط لا يبطل الرهن، ما لم يثبت الدائن المرتهن أن هذا الشرط هو الباعث والدافع لأبرام العقد، فإذا ثبت ذلك فإن بطلان الشرط يؤدي إلى بطلان الرهن (المادة 104 ق.م.ج.).¹

وقد أوردت المادة 903 ق.م.ج قيدا آخر يرد على حق الدائن المرتهن وهو بشرط البيع بلا إجراءات أو كما يسمى بشرط الطريق الممهد على أساس أنه شرط يمكن الدائن من الحصول على حقه دون سلوك اجراءات طويلة ومعقدة، وهو يعد باطلا كونه شرط جائر في حق المدين الراهن. ويقصد به قيام الدائن المرتهن عند حلول الأجل وعدم الوفاء بالدين ببيع العقار المرهون دون اتباع الإجراءات القانونية المنصوص عليها في قانون الاجراءات المدنية، فيما يخص البيوع الجبرية، كاتفاق المدين الراهن مع الدائن المرتهن على القيام بإجراءات البيع دون مزاد أو بالمزاد دون تدخل المحكمة.²

والملاحظ هنا البطلان الوارد في نص المادة 903 الفقرة 1 من القانون المدني يعد بطلانا مطلقا وذلك لتعلقه بالنظام العام، حيث يجوز لكل ذي مصلحة التمسك به، ويمكن للمحكمة كذلك أن تقضي به من تلقاء نفسها.³

¹ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص100.

² شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2009، ص254.

³ نفس المرجع، ص252.

وقياسا على الفقرة 02 من المادة 903 من القانون المدني، فإنه يجوز الاتفاق بعد حلول أجل الدين أو قسط منه، بأن يترك المدين الراهن السفينة للدائن المرتهن كوفاء للدين، أو أن يكون له الحق في بيعها دون اتباع الاجراءات التي ينص عليها القانون، في حالة عجز المدين عن الوفاء بالدين ولكن بشرط أن يحصل الاتفاق بعد حلول الدين كله أو قسط منه، وجواز هذا الاستثناء علة استيفاء شبهة استغلال المدين الراهن من طرف الدائن المرتهن.¹

المطلب الثاني آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للغير:

يمنح حق الرهن البحري للسفينة ميزتي التقدم والتتبع، ويمارس الدائن ميزة التقدم في مواجهة دائني الراهن الآخرين، ومن جهة أخرى يمارس ميزة التتبع في مواجهة من انتقلت له ملكية الشيء المرهون (السفينة) أو أي حق عيني عليه، ولهذا يمكننا تحديد المقصود بالغير بأنه كل شخص له حق يضار من وجود الرهن التأميني، وعليه فهو يشمل الغير الدائنين العاديين للراهن، وكل شخص له حق عيني على المرهون ولكن الرهن البحري يتقدم عليه، وكل شخص له حق عيني أصلي على السفينة اكتسبه بعد الرهن البحري.

وسوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين، في الفرع الأول نعالج حق التقدم، وحق التتبع في الفرع الثاني.

الفرع الأول حق التقدم:

يتقدم الدائن المرتهن على جميع الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة، كما يتقدم على الدائنين المرتهنين الذين قيدوا رهنهم بعده²، حيث سندرس في الفقرة الأولى مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحرية وفي الفقرة الثانية مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الأخرى.

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق ص 52.

² نفس المرجع، ص 83.

أولا مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحرية:

عرف المشرع الجزائري حق الامتياز في القانون البحري في المادة 72 منه والتي ذكرت بأن الامتياز تأمين عيني وقانوني، يخول من خلاله للدائن حق الأفضلية على بقية الدائنين الآخرين وذلك نظرا لطبيعة دينه¹، حيث يوجد بين كل من الرهن البحري والامتياز البحري أوجه شبه تتمثل في:

- كل منهما عبارة عن تأمين يخول للدائن حقا عينيا على السفينة.
- يحظى الامتياز بحق تشبع وأولوية على الديون الممتازة للسفينة في أي يد كانت ونفس الشيء بالنسبة للرهن البحري.
- يجيز حق الامتياز البحري توقيع حجز على السفينة إذا عجز المدين عن الوفاء وهو كذلك بالنسبة للرهن².
- ورغم التشابه الوارد بينهما إلا أنهما يختلفان فيما يلي:
- الرهن مصدره الاتفاق أما الامتياز فهو تأمين مقرر قانون.
- لا تخضع حقوق الامتياز الإجراءات الشكلية ولا تتطلب أي شروط إثبات على عكس الرهن البحري الذي يتوجب الرسمية كشرط للانعقاد.
- كما ينقضيان بطرق مختلفة، فينقادم الامتياز البحري بمرور سنة اعتبارا من نشوء الدين، أما الرهن فينقادم بعشر سنوات ابتداء من يوم تسجيله³.

ولقد عدت المادة 73 من القانون البحري الجزائري الحقوق الممتازة. ونصت المادة 75 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "تتكون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات "أ-ب-

¹ الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق.

² نزيهة لموشي، مروى عوداش، حقوق الامتياز في القانون البحري الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون الأعمال، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، 2019، ص 10-11.

³ نفس المرجع، ص 11.

ج-د-ه-و" من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا، غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز-ح من المادة المذكورة."

ويستنتج من نص هذه المادة أن هناك حالتين هما:

- الحالة التي تتقدم فيها الامتيازات البحرية على الرهون البحرية، ويتعلق الأمر هنا بالامتيازات المذكورة في الفقرات "أ-ب-ج-د-ه-و" من المادة 73 من القانون البحري.
- والحالة التي تتقدم فيها الرهون البحرية على الامتيازات البحرية والتي تسمى امتيازات الطائفة الثانية، المنصوص عليها في الفقرتين ز-ح من المادة 73 السابق ذكرها.¹

1. الامتيازات البحرية المقدمة على الرهون البحرية

طبقا لنص المادة 75 من القانون البحري الجزائري الامتيازات البحرية الواردة في الفقرات "أ-ب-ج-د-ه-و" تتقدم على الرهون البحرية المسجلة قانونا.

وهي نفس الفكرة التي تقررت في المادة الثالثة، الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926.²

وهذه الامتيازات جاءت على سبيل الحصر وهي:

أ. الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها.

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

ج. الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 84.

² Article 03 : « Les hypothèques, morts, gages sur navires prévus à l'article 1^{er}, prennent rang immédiatement après les créances privilégiées, mentionnées à l'article précédent ».

د. الديون الجنحية أو شبه جنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

هـ. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة في الخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

و. ديون المنشئ أو مصلح السفن والناجئة عن انشاء وتصليح السفينة.¹

وما تجدر الإشارة إليه أن الامتيازات البحرية لا تخضع للإجراءات الشكلية وبالتالي فلا عبء بتاريخ نشوء الحق الممتاز، سواء كان قبل قيد الرهن أو بعده فإن صاحبه يستوفيه قبل الدائن المرتهن.²

وقد تكمن الحكمة من أسبقية أصحاب حقوق الامتياز البحري من الدرجة الأولى على الرهون البحرية في عدم منافسة أو عرقلة هذه الحقوق الممتازة بأي رهن، وذلك تشجيعا على التعاون مع الربان من جهة، وتوفير الحماية للدائن الممتاز حتى لا يتفاجأ برهن متقدم عليه.

وما يجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن الدائنين الممتازين لهم الأفضلية من جهة على الدائنين المرتهنين ومن جهة أخرى بالنسبة للدائنين الممتازين بمقتضى القانون العام، ومن البديهي أن يتقدم هؤلاء الدائنين الممتازين على الدائنين العاديين.³

لذلك يمكننا القول بأنه في مثل هذه الحالة صاحب الدين الممتاز يتمتع بحق الأفضلية على أصحاب الرهون البحرية وأصحاب الامتيازات الغير بحرية.⁴

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول السفينة، مصر، 1993، ص 234.

² حمزة حقبوبي، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر-يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007/2006، ص 197.

³ Antoine vialard, droit maritime, presses universitaires de France, 1^{ère} édition, 1997 p 302.

⁴ حافظ بوعصيدة، حق التتبع في مادة الامتياز، مجلة الدراسات القانونية، العدد4، جامعة تونس، تونس، 1996، راجع الموقع الإلكتروني [https:// latrach_edition.com](https://latrach_edition.com)، ص 212.

وطالما أنه في هذه الحالة يكون الدائنون المرتهنون تاليين في المرتبة للدائنين الممتازين بحق امتياز بحري.

فإن هذا الوضع يمكنه تشكيل خطر على حقوق الدائنين المرتهنين، فالديون الممتازة في الفقرات "أ-ب-ج-د-ه-و" من المادة 73 من القانون البحري الجزائري، قد تستغرق على جميع ثمن السفينة خاصة أنها ديون لا تشترط الرسمية للانقضاء ولا تخضع لنظام التسجيل الاجباري الذي يجعل منها حقوق امتياز خفية قد يتفاجأ بها الدائن المرتهن، وهذا الأمر قد يعرض حقه للضياع مما يضع أمام الرهن البحري مخاطر لا تشجع الدائنين على اقراض المجهز بضمان الرهن الذي قد يقع على السفينة، مما يؤثر سلبا على نظام الائتمان البحري.¹

وما يلاحظ كذلك في هذا الشأن هو أن قائمة الديون الممتازة الواردة في القانون الفرنسي الصادر في 3 يناير 1967 الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى والمستوحى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهن والامتيازات البحرية طويلة نوعا ما مقارنة بالديون الممتازة الواردة في القانون الانجليزي التي تتميز بكونها أقل.²

وحرصا من المشرع الجزائري على رد اعتبار الدائن المرتهن وإعادة التوازن بينه وبين الدائن الممتاز جعل بمقتضى المادة 62 الفقرة 4 تعويضات التأمين على هيكل السفينة حقا خالصا للدائنين المرتهنين ويحل محل السفينة في حالة فقدانها أو حدوث خسائر جسيمة والتي تجعل منها سفينة غير صالحة للملاحة، ولهذا النص أهمية بالغة إذ روعي أن حقوق الامتياز لا ترد على تعويض التأمين وفي هذه الحالة يكون الدائن المرتهن مطمئنا لأنه يستوفي حقه من مبلغ التأمين دون منافسته من طرف الدائنين أصحاب الحقوق الممتازة.³

¹ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 123.

² Jean yves thomas, faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? Gazette de la chambre, printemps 2004, numéro 4, p01.

³ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 86.

2. الرهون البحرية المقدمة على الامتيازات البحرية

إن معاهدة بروكسل قسمت الامتيازات إلى فئتين: الأولى وتسمى امتيازات الدرجة الأولى والتي تأتي قبل الرهون البحرية في المرتبة وهو ما سبق التطرق إليه سابقا. والثانية يطلق عليها امتيازات بحرية من الدرجة الثانية ويترك أمر تحديدها للمشرع الوطني بشرط أن تكون تالية في المرتبة للرهون البحرية.

والملاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد اعتمد هذا التقسيم ويظهر ذلك بشكل واضح من خلال المادة 75 من القانون البحري الجزائري والتي نصت صراحة على: "... غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز-ح من المادة المذكورة".

ويفهم من نص هذه المادة أن أصحاب الرهون البحرية تكون لهم الأسبقية على أصحاب حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية وذلك فيما يتعلق بالديون الممتازة الواردة في الفقرتين ز-ح من المادة 75 من القانون البحري الجزائري وهما:¹

ز. الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة.

ح. الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسارة التي تلحق بالحمولة والحقائب.

حيث يجب التنبيه إلى ملاحظة هامة تتمثل في أن الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين

ز-ح من المادة 75 من القانون البحري الجزائري تعتبر من امتيازات الدرجة الأولى في نظر اتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي تتقدم فيها على الرهون البحرية المسجلة قانونا.²

وفي ظل هذا الوضع تكون وضعية الدائن المرتهن وفق تنظيم مزدوج: تنظيم دولي تحتمه

اتفاقية بروكسل 1926 ويكون بمقتضاه الدائن المرتهن تاليا في المرتبة لصاحب حق الامتياز

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 87.

² معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية، المبرمة في بروكسل، 10 أفريل 1926، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-72، المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر.ج، ع 27.

الوارد في الفقرتين ز-ح، وتنظيم داخلي يحكمه القانون البحري الجزائري، والذي يجعل الرهن البحري متقدم في المرتبة على الحقوق الواردة في الفقرتين ز-ح.¹

ثانياً: مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الأخرى:

يتم ترتيب الدائنين المرتهنين فيما بينهم وفقاً للقاعدة التي مؤدها أن الأسبق في القيد هو الأسبق في الوفاء، وهذا ما تؤكدته المادة 65 من القانون البحري الجزائري بقولها: "وإذا أنشئ رهان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم".

فالعبارة هي بتاريخ القيد وليس بتاريخ عقد الرهن فالرهن ذو القيد السابق يتقدم على الرهن ذو القيد اللاحق، كما أن هذا الرهن الأخير يكون متقدماً على الرهن الذي قيد بتاريخ لاحق له.² والملاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري لم يبين المقصود من عبارة الترتيب الزمني للقيد الواردة في نص المادة 65 السابق ذكرها، إضافة إلى ذلك أنه لم يعالج حالة الرهون البحرية المقيدة في نفس اليوم، وكيف يرتب هؤلاء الدائنين المرتهنين.³

بخلاف المادة 907 ق.م.ج. التي تنص: "يستوفي الدائنون المرتهنون حقوقهم ... بحسب مرتبة كل منهم ولو كانوا أجروا القيد في يوم واحد".

ويفهم من هذه المادة أنه قد يتقدم صاحب حق على آخر رغم قيدهما في نفس اليوم، إذا بادر أحدهما بالقيد في وقت سابق، فإنه يتقدم على الدائن الآخر حتى لو تم القيد في نفس اليوم.

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 87.

² كمال حمدي، مرجع سابق، ص 133.

³ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 88.

وهذا على عكس المادتين 50 من التقنين البحري المصري و 51 من القانون الفرنسي لعام 1967 اللتين تتصان على أن الرهون المقيدة في نفس اليوم اعتبرها المشرع في مرتبة واحدة بغض النظر عن ساعة القيد، حيث تتزاحم كلها في نفس المرتبة.¹

الفرع الثاني حق التتبع:

يخول الرهن للدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد كانت للتنفيذ عليها، ويحق له الحجز عليها وبيعها لاستيفاء حقه من ثمنها، ففي حالة تصرف المدين الراهن في السفينة محل الرهن إلى الغير جاز للدائن المرتهن تتبعها في أي يد كانت والتنفيذ عليها تحت يد الحائز واستيفاء دينه من ثمن بيعها، وفي حالة ما إذا كان الرهن واقعا على جزء من السفينة فقط فلا يحق للدائن إلا تتبع تلك الحصة المرهونة في أي يد كانت²، حيث سيتم دراسة إجراءات مباشرة حق التتبع في الفقرة الأولى، وكيفية حماية هذا الحق في الفقرة الثانية.

أولا مباشرة حق التتبع:

تقضي المادة 67 من القانون البحري الجزائري على أنه مع مراعاة المادة 68 من نفس القانون تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة.

وعليه فإن الدائن المرتهن يمكنه مباشرة حق التتبع المخول له بغض النظر عن الشخص الذي آلت إليه ملكية السفينة بعد قيد الرهن، طالما أن مشتري السفينة المرهونة على علم بأن السفينة مثقلة بالرهن بعد اطلاعه على سجلها.³

¹ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 192.

² نفس المرجع، ص 192.

³ عبد الرحمان ملازي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة بن عكنون، كلية الحقوق: أقيمت على الطلبة سنة 2008/2007، ص 71.

بالإضافة إلى ذلك فإن الدائن المرتهن له الحق في تتبع السفينة في أي يد كانت، ولا يمكن لحائزها التمسك بمبدأ حسن النية في مواجهة الدائن المرتهن فلا مجال لتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية¹.

وعلى العموم فإن الحائز هو ذلك الشخص الذي يمارس حق التتبع في مواجهته، وإعمالاً لحكم المادة 911 الفقرة 02 من القانون المدني الجزائري، فإن حائز السفينة يعتبر كل من انتقلت إليه ملكيتها والدائن المرتهن لا يتبع السفينة المرهونة وإنما ينفذ عليها في يد مالكيها وهو المدين الرهن، كما أن الوارث لا يعتبر حائزاً للسفينة المرهونة.

والجدير بالذكر أن حق التتبع المخول للدائن المرتهن يختلف عن حق التتبع المخول للدائن الممتاز نظراً لأن حق التتبع المقرر للرهن البحري أطول منه في الامتياز البحري فالدائن المرتهن له الحق في تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت مهما تعاقبت البيوع، وبقي دينه المضمون بالرهن دون وفاء، والعلة من ذلك أن الرهن البحري يتم شهره عن طريق القيد، وبالتالي لا يتعرض الحائز لأي مفاجأة، وعلى عكس ذلك يتميز حق التتبع المقرر للدائن الممتاز بأنه ينقضي بسرعة بسبب عدم خضوعه لنظام الشهر².

ثانياً: حماية حق التتبع

إن عقد الرهن البحري قد يبرم لضمان دين على السفينة يجمع بين طرفي العقد الدائن والمدين، وهذا الأخير قد يكون أجنبياً أو وطنياً، فإذا كان المدين جزائرياً فليست هناك صعوبة في تتبعه وملاحظته أما في حالة ما إذا كان أجنبياً يتعرض الدائن المرتهن لخروج ضمانه من يده، ولحل هذا الإشكال قضت المادة 12 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بصحة الرهونات الواقعة³ على السفينة في جميع البلدان الموقعة على الاتفاقية، بشرط أن يكون الرهن قد تم بشكل قانوني،

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 89.

² نفس المرجع، ص 89-90.

³ عبد القادر العطير، باسم ملحم، مرجع سابق، ص 122.

ومن ثم جاز للدائنين المرتهنين الحق في تتبع المدين الراهن في بلده طالما كانت موقعة على اتفاقية بروكسل، أما في حالة إذا جرى بيع السفينة في بلد غير موقعة على اتفاقية بروكسل، ولم تعترف سلطات هذا البلد بالرهن الواقع على السفينة في بلد أجنبي، وحرصا من المشرع الوطني على حماية هذا الحق المخول للدائن المرتهن، وبموجب عهد الرهن البحري فقد قرر بطلان هذا البيع لأجنبي¹، إذ تقضي المادة 71 من القانون البحري على ما يلي: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر حل عملية تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية".

ويتضح لنا من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري يهدف إلى حماية الدائن المرتهن، لأنه يصعب عليه تتبع السفينة محل الرهن إذا خرجت من نطاق دائرة اختصاص القضاء الجزائري. أما فيما يخص البطلان الذي نص عليه المشرع في نص المادة 71 سابقة الذكر فإنه متعلق بحالة بيع السفينة المرهونة الجزائرية إلى شخص أجنبي، أما في حالة بيعها إلى جزائري فلا يبطل هذا البيع وهو كذلك بالنسبة إلى حالة بيعها في المزاد ورسى المزاد على أجنبي². ومن جهة أخرى، فإن أحكام المادة 71 لا تمنع من بيع السفينة المرهونة بالخارج إذا تم هذا البيع في ظل شروط معينة مثل: أن يتم تعويض الدائن المرتهن من قبل المشتري، أو أن ينقل هذا الرهن إلى السجل الأجنبي بموافقة من الدائن³.

وما ينبغي الإشارة إليه أن المشرع الجزائري قد قرر جزاء البطلان على السفينة المرهونة الفاقدة لجنسيتها الجزائرية، دون أن يقرر عقوبة جزائية، على غرار المشرع الفرنسي والمصري، فمن الأفضل لو أضاف فقرة ثانية للمادة 71 تتضمن عقوبة الحبس و/أو غرامة للمدين الراهن الذي يتصرف في السفينة المرهونة ويتسبب في فقدانها جنسيتها الجزائرية وهذا من شأنه تقييد

¹ عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 122-123.

² عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 90-91.

³ Mohamed Mankour neffous, le nouveau code maritime Algerien, centre de droit maritime et des transports, 2000, p28.

المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة، كما أنه يضمن الحماية الفعالة لحق التتبع المقرر للدائن المرتهن.

فإذا كان الرهن البحري يخول للدائن المرتهن حق التتبع في مواجهة حائز السفينة، أي الشخص الذي انتقلت له ملكية السفينة المرهونة أو أي حق عيني آخر عليها قابل للرهن، فإنه يشترط في ذلك أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت إلى الحائز قبل قيد محضر الحجز في سجل السفينة من طرف الدائن المرتهن.

وهو ما قرره المشرع المصري في المادة 51 في قانون التجارة البحرية التي تقضي بـ: "الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أي يد كانت، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة يعد قيد محضر الحجز في سجل السفن".

إن الغاية من عدم جواز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز عليها هي حماية الدائن المرتهن عن طريق الحد من حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة، و الملاحظ في هذا الشأن بأن المشرع الجزائري لم ينص على هذا الحظر في الفقرة المتعلقة بالرهن البحري من القانون البحري الجزائري، فلا توجد أي مادة تنص بشكل صريح على هذا المنع، ولكن برجعنا إلى الأحكام الخاصة بالحجز التنفيذي على السفن الواردة في القانون البحري نجد المادة 160-5 المعدلة بالمادة 17 من القانون رقم 98-05 تنص: "كل تصرف ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز، لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز".¹

والمفهوم من هذه المادة أن جميع التصرفات العينية الناقلة لملكية السفينة المرهونة المبرمة بعد قيد الحجز على هذه السفينة تعتبر باطلة، فالمشرع الجزائري أخذ بهذه القاعدة في الواد المتعلقة بالحجز التنفيذي على السفينة.

¹ عبد القادر منهوج، مرجع سابق، ص 91.

المبحث الثاني: انقضاء الرهن البحري للسفينة

ينقضي الرهن البحري للسفينة بذات الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي، حيث أنه ينقضي بطريقتين إما بصفة تبعية تبعا للدين المضمون بالرهن، أو بصفة أصلية مستقلة عن الدين المضمون، وفي جميع الأحوال يؤدي هذا الانقضاء إلى فقدان الدائن المرتهن حقه في التقدم والتتبع، أي زوال حق الرهن بصفة كلية وعلى هذا الأساس كان من الأنسب تقسيم هذا المبحث إلى أسباب انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة أصلية في المطلب الأول، وأسباب انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة تبعية في المطلب الثاني.

المطلب الأول انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة أصلية:

حيث يقصد بهذا النوع من الانقضاء أن ينقضي الرهن بصفة مستقلة عن الدين الأصلي، أي أن الدين المضمون يبقى قائما في ذمة المدين، فالدائن بعدما كان دائنا مرتهنا يتحول إلى دائن عادي وأهم طرق انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة أصلية هي البيع الجبري (الفرع الأول)، التطهير (الفرع الثاني)، نزول المرتهن عن الرهن (الفرع الثالث)، وهلاك السفينة (الفرع الرابع).

الفرع الأول البيع الجبري للسفينة:

إن السفينة من الأموال المنقولة وبالتالي تخضع لنظام متميز يتبن من خلال إخضاعها لبعض أحكام العقار، مثل رهن بعقد رسمي مشهر وخاضع للقيد في سجل السفن، وبالاستعانة بهذا العقد يمكن انتقال ملكيتها عن طريق بيعها في المزاد العلني.¹

وفقا للقواعد العامة نصت المادة 936 من القانون المدني الجزائري: "إذا بيع العقار المرهون بيعا جبريا بالمزاد العلني سواء كان ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس الذي يسلم

¹ شعبان شعبانة، حمزة بن سخري، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018، ص 64.

إليه العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنتضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد، أو بدفعه إلى الدائنين المقيدون الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن".
حيث نستنتج من نص المادة أن الرهن ينقضي بالبيع الجبري بصورة أصلية، سواء تم هذا البيع في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس.

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان ثمن العقار المرهون كافياً للوفاء بالدين المضمون، وتم الوفاء به فعلاً، فهنا نكون أمام حالة انقضاء للدين المضمون والرهن معاً، حيث ينقضي الرهن هنا تبعاً لانقضاء الدين المضمون، وفي حالة العكس ولم يكن ثمن العقار المرهون كافياً لوفاء كل الدين المضمون، فالرهن ينقضي بصورة أصلية وهذا استثناء من قاعدة عدم جواز تجزئة الرهن.¹

ووفقاً لما ورد في المادة 68 من القانون البحري الجزائري²، يمكن استخلاص أن بيع السفينة جبرياً عن طريق المزاد العلني يترتب عليه تطهيرها من جميع الحقوق التي تحملها فتنتقل إلى من رسي عليه المزاد خالية من كل حق إلى الغير.

فإذا تم هذا البيع الجبري للسفينة بالمزاد العلني فإن الرهن ينقضي عند قيام الراسي عليه المزاد بدفع الثمن، أما إلى خزينة المحكمة أو على الدائنين المرتهنين الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء دينهم.

والجدير بالذكر أن البيع الجبري للسفينة في المزاد العلني قد يكون في مواجهة المالك في حالة عدم تصرفه في السفينة، وقد يكون في مواجهة الحائز، وقد يكون في مواجهة الحارس، وذلك في حالة ما إذا لجأ الحائز إلى التخلية، وينقضي الرهن البحري إذا ما تمت إجراءات البيع³

¹ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 180.

² تنص المادة 68: "في حالة البيع الجبري للسفينة... تحدد بموجب مرسوم كيفيات البيع الاجباري للسفينة، كذلك التبليغ المسبق لكل المستفيدين من الرهن والامتيازات البحرية وأمين دفتر تسجيل السفن"

³ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 39.

بشكل صحيح وثم إيداع الثمن أو توزيعه، بغض النظر عن الشخص الذي تم البيع في مواجهته سواء كان مالكا أو حائزا أو حارسا.¹

الفرع الثاني: التطهير

يقصد بتطهير السفينة قيام الحائز بعرض مبلغ من المال يساوي قيمة السفينة المرهونة على الدائنين المقيدة حقوقهم عليها، وذلك قبل تسجيل سند انتقال الملكية إليه والهدف من ذلك أن يحرر السفينة من جميع الرهون التي تثقلها.²

ولقد أشار المشرع الجزائري إلى التطهير في المادة 65 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على: "في حالة البيع الجبري للسفينة توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ما عدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن، شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع..."

كما نصت على التطهير أيضا المادة 934 من القانون المدني الجزائري بقولها: "إذا تمت إجراءات التطهير انقضى حق الرهن الرسمي نهائيا ولو زالت بأي سبب من الأسباب ملكية الحائز الذي طهر العقار.

ومقتضى هذا النص أن الرهن ينقضي بصفة أصلية بالتطهير كغيرها من الأسباب المذكورة، حتى لو استوفى الدائن المرتهن بعض من حقه فقط، وحتى ولو لم يستوف منه شيئا، وكذلك حتى لو فسخت ملكية الحائز بعد التطهير أو بيع العقار أو في حالة رسو المزاد على غير الحائز.³ والتطهير نوعان: إجباري أو اختياري، ويكون التطهير اجباري بقوة القانون في حالة ما إذا تم بيع السفينة بيعا جبريا نظرا لعدم وفاء المدين الراهن بالدين في الأجل المستحق، ويترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون المنقلة بها، وعليه تنتقل جميع حقوق الدائنين

¹ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 39-40.

² نفس المرجع، ص 38-39.

³ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 182.

إلى الثمن الذي تنتج عن بيع السفينة ويستوفي كل دائن حقه من ثمن البيع الجبري للسفينة حسب مرتبته.¹

أما فيما يخص التطهير الاختياري فهو التطهير الذي يتم وفقا لإرادة الحائز على السفينة، والذي يحق له طلب التطهير من تلك الرهون المترتبة على السفينة.²

الفرع الثالث التنازل عن الرهن:

طبقا للقواعد العامة، إذا كان للدائن الحق في التنازل عن الدين، فمن باب أولى له أيضا الحق في النزول عن ضمان الدين.

فالرهن ينقضي بصفة أصلية عن طريق التنازل عنه، وقد يكون التنازل عن هذا الحق صريحا أو ضمنيا، ولم يشترط القانون شكلا معينا في التنازل الصريح، فقد يكون مكتوبا، كما يمكن أن يكون شفهيًا³، في حين أن النزول الضمني يستفاد من كل ما يدل على اتجاه إرادة الدائن المرتهن إلى النزول عن حقه في الرهن، حيث يستنتج ضمنا من الظروف، كأن يقوم بالاشتراك في بيع المال المرهون، وما يجب التأكد منه هو نية الدائن الحقيقية في النزول عن الرهن، فالنزول عن الحق غير مفترض بل يجب اثباته، وهو من المسائل الموضوعية التي يرجع تقديرها لقاضي الموضوع.⁴

وعلى اعتبار أن النزول عن هذا الحق يتم بالإرادة المنفردة للدائن المرتهن، ولا يحتاج إلى قبول الراهن أو الحائز، ولصحة النزول عن الحق يلزم توافر شرط الأهلية اللازمة للتبرع، لأن التنازل عن الرهن هو نوع من الإيواء.⁵

¹ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 39.

² محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، القاهرة، 1993، ص 151.

³ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 178.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 649.

⁵ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 178.

وقد نصت المادة 69 من القانون البحري على أنه: "يتم شطب وتخفيض قيود الرهن البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء". والذي يفهم من خلال نص المادة هو جواز انقضاء الرهن الواقع على السفينة عن طريق التنازل عنه من قبل الدائن المرتهن، فإذا قام هذا الأخير بالتنازل عن حق الرهن دون تنازله عن الدين المضمون، ينقضي الرهن ويبقى الدين المضمون قائماً، ونتيجة لذلك يتحول الدائن المرتهن إلى دائن عادي¹. ومما يستلزم تقديم طلب إلى الجهة المختصة بسجل السفن لشطب قيد الرهن بتوقيع من الدائن المرتهن، ولا يؤثر هذا التنازل على حق الدائن المرتهن في الدين المضمون، إذ يبقى في ذمة المدين الراهن، لأن التنازل في الرهن ميزة ايجابية بالنسبة لبقية الدائنين لكونهم سيتمكنون من الاستيفاء حقوقهم ولو كان ذلك بشكل جزئي فقط.²

وتجدر الإشارة أن الرهن البحري ينقضي بالتقادم وذلك تبعاً لانقضاء الدين المضمون به بالتقادم كذلك، على عكس حقوق الامتياز وتنقضي بالتقادم، دون الدين المضمون بها، إذ يتحول إلى دين عادي.³

الفرع الرابع هلاك السفينة:

طبقاً للقواعد العامة فإن الرهن ينقضي بهلاك محله (السفينة)، حيث يعد المحل ركن أساسي من الأركان الموضوعية لعقد الرهن البحري ويتخلفه ينتفي وجود الحق، ويشترط في الهلاك أن يكون كلياً، أما إذا كان الهلاك على جزء من السفينة فقط، فإن الرهن يبقى قائماً على الجزء المتبقي منها، والذي لم يتعرض للهلاك، وفي حالة ما إذا حل مبلغ التأمين أو التعويضات محل

¹ شوقي بناسي، مرجع سابق، ص 47.

² زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 178.

³ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، المرجع السابق، ص 41.

السفينة الهالكة، فإن الدائن المرتهن يستوفي دينه المضمون من هذا المال الذي يحل محل السفينة.¹

ولم يشر المشرع الجزائري ضمن القانون البحري إلى موضوع هلاك السفينة المحملة بالرهن، ضمن أسباب انقضاء الرهن البحري بشكل صريح، إلا أنه يفهم ضمناً من المادتين 61 و62 من نفس القانون، ويفهم من هذين النصين أنه باعتبار السفينة محلاً للرهن البحري، وهلك هلاكاً كلياً كالفرق أو الاحتراق الكامل لها بحيث لم تعد صالحة للملاحة، فإن الرهن البحري ينقضي معها بصفة أصلية، ولكن الدين الأصلي، المضمون بالرهن يبقى قائماً، أما إذا ملك جزء منها فقط يبقى ضامناً للدين كله حسب مبدأ عدم تجزأة الرهن.²

وتجدر الإشارة بأنه وفقاً للقواعد العامة يمكن للهالك أن يكون مادياً، كما يمكن له أن يكون قانونياً مثل حالات نزع ملكية محل الرهن للمصلحة العامة، أو في حالة ما إذا كان محل الرهن عبارة عن حق انتفاع وانقضى هذا الحق بانتهاء مدته فإن الرهن ينقضي كذلك محله.³

المطلب الثاني انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة تبعية:

بما أن حق الرهن تابع للالتزام المضمون، فإنه ينقضي بانقضائه تطبيقاً لمبدأ تبعية الرهن للدين المضمون بالرهن، وهذا الأخير ينقضي بصفة تبعية أي كانت طريقة انقضاء الدين، وهذا ما نصت عليه المادة 933 من القانون المدني الجزائري كالتالي: "ينقضي حق الرهن الرسمي بانقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي انقضى به الدين...".

¹ علي هادي العبيدي، الوجيز في شرح القانون المدني-الحقوق العينية الأصلية-الحقوق العينية التبعية-حق الملكية-الحقوق المنقردة عن حق الملكية-دراسة موازنة، ط7، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص297.

² عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص40-41.

³ نفس المرجع، ص40-41.

وما يجدر بنا فهمه في هذا المجال، هو أن انقضاء الرهن الرسمي يكون بانقضاء الدين كله، لأنه في حالة ما إذا انقضى جزء فقط من الدين، لا يترتب عليه انقضاء الرهن طبقاً لمبدأ عدم تجزئة الرهن.

وهذه الأسباب العامة لانقضاء الرهن بصفة تبعية، تتمثل في الوفاء (الفرع الأول) والوفاء بمقابل (الفرع الثاني)، إضافة إلى ذلك المقاصة (الفرع الثالث) والإبراء (الفرع الرابع).

الفرع الأول الوفاء :

والمقصود به أن ينفذ المدين التزامه أي الوفاء بالدين المضمون¹، وقد نصت عليه المواد من 258 إلى 284 من القانون المدني الجزائري² ويشترط لانقضاء الدين عن طريق الوفاء، أن يكون صادراً من المدين أو ما يقوم مقام الوفاء من أسباب الانقضاء كاتحاد الذمة، والإبراء، واستحالة التنفيذ والتقدم المسقط للدين.

وقد يكون الدين المضمون بالرهن قد وفاه شخص حل محل الدائن، حلولاً قانونياً أو اتفاقياً، وبالتالي ينتقل إلى الموفي جميع التأمينات التي تكفل هذا الحق ومنها الرهن، وثم يرجع الموفي على المدين الراهن³، ففي هذه الحالة لا ينقضي الدين بالنسبة للمدين وإن كان الدائن قد وفى حقه.⁴

ويلاحظ أن الرهن البحري ينقضي بانقضاء الدين المضمون بصفة تبعية، ولكن يمكن للدين المضمون أن ينقضي ثم يرجع للوجود مثل إذا انقضى بالوفاء وكان ذلك⁵ الوفاء باطلاً كأن يشوب

¹ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 42.

² الأمر 58-75، المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

³ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء العاشر والأخير في التأمينات العينية والشخصية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011، ص 618.

⁴ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 175.

⁵ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص 617.

إرادة الموفي أحد عيوب الرضا أو بسبب نقص في أهليته، أو أن يتم الوفاء بشيء غير مملوك له¹، فيبطل الوفاء، ويعود الدين إلى الوجود ومن تم يعود معه الرهن بصفة تبعية.

ومثل ذلك أيضا إذا انقضى الدين المضمون باتحاد الذمة، وزال اتحاد الذمة، فإن الدين المضمون يعود الوجود ويعود معه الرهن.

وإذا عاد الرهن، ولم يكسب أحد حقا عينيا تبعا على السفينة، فإن هذا الرهن يعود بمرتبه الأصلية وكأنه لم ينقض.

أما إذا كسب أحد حقا عينيا تبعا على السفينة كإبرام عقد رهن بحري كان في الفترة بين انقضاء الرهن الأول وعودته، فإننا نميز بين حالتين:

أن يكون صاحب الرهن الثاني على دراية أن الرهن الأول قد يعود للوجود بسبب زوال انقضاء الدين، فإن الرهن الأول يتقدم عليه، والحالة الثانية أن يكون صاحب الرهن الثاني يعتمد بحسن نية أن الرهن الأول قد زال وانقضى وأنه لن يعود فإن الرهن الثاني يتقدم في المرتبة على الرهن الأول بعد عودته.²

الفرع الثاني الوفاء بمقابل:

الوفاء بمقابل عبارة عن عمل مركب فهو تجديد ووفاء عن طريق نقل الملكية، فهو تجديد نظرا لتغيير محل الدين، ومتى تغير محل الدين كان على المدين الوفاء بالمحل الجديد.

وإذا استحق المقابل في يد الدائن، رجع على المدين ولكن ليس بالدين الأصلي لأنه انقضى بالتجديد، وانقضت تأميناته معها ومنها الرهن، فلا يعود ولا تعود تلك التأمينات ولكن يمكن له أن يرجع على المدين بضمان الاستحقاق، ولا شك أن رجوع الدائن بضمان الاستحقاق أرجح من رجوعه بالدين الأصلي الذي انقضى وانقضت معه التأمينات كالرهن فلا يكفل ضمان الاستحقاق.³

¹ زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 175.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص 617-618.

³ نفس المرجع، ص 622.

وطبقا لنص المادة 285 من القانون المدني الجزائري¹ فإن الوفاء بمقابل يمكن اعتباره سببا من أسباب انقضاء الالتزام وفقا للشروط الآتية:

1. أن يحصل اتفاق بين الدائن والمدين أو يقضي بنقل ملكية الشيء الآخر إلى الدائن ليقوم مقام الوفاء الأصلي ويستعويض عنه.

2. أن يتم فعلا نقل ملكية الشيء الذي حل محل الالتزام الأول إلى الدائن، حيث لا تبرأ ذمة المدين إلا بتمام نقل ملكية ذلك الشيء.²

بحيث تسري على الوفاء بمقابل جميع أحكام الوفاء، فعن طريقه ينقضي الدين والتأمينات معا بصفة تبعية.³

الفرع الثالث المقاصة:

تسري في شأنها القواعد المقررة في المواد 297 إلى 303 من القانون المدني الجزائري⁴، فعن طريق المقاصة يتم قضاء الدينين معا مرة واحدة دون الحاجة إلى تجسيد الوفاء في صورته العادية برفع المدين لدائنه أي شيء ويستوفي بدوره منه شيء آخر، إلا إذا كان محل إلتزامه أكبر فيقوم بدفع ما فاق به هذا الدين على الدين الآخر للدائن⁵ وذلك طبقا لأحكام المادة 300 من القانون المدني الجزائري.⁶

أما الفقه فيعرفها بأنها وسيلة سلبية لتسوية الديون المتقابلة بين ذمتين كل منها دائنة للأخرى ومدينة لها معا وذلك بمقدار الأقل.

¹ الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

² عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص43.

³ زاهي سي يوسف، مرجع سابق، ص175.

⁴ الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، مرجع سابق.

⁵ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص43.

⁶ الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني الجزائري، مرجع سابق.

وتعتبر كذلك وسيلة انقضاء دينين في وقت واحد بقدر الأقل منهما، فالمقاصة عبارة عن أداتين فهي تعتبر أداة وفاء من جهة فعن طريقها ينقضي الدينين معا في آن واحد، بحيث ينقضي الدين الأصغر تماما والدين الأكبر جزئيا.

ومن جهة أخرى، تعد أداة ضمان لأنه عن طريقها يوفي الدائن حقه بنفسه مما عليه من حق لغريمه.

وبالتالي يستوفي دينه متقدما على غيره من الدائنين بغض النظر عن كونه دائنا عاديا، متقاديا بذلك تزامم الدائنين وقسمة الغرماء.

وتجدر الإشارة أنه للمقاصة ثلاثة أنواع هي: مقاصة قانونية، وتقع بقوة القانون متى توافرت شروطها وإضافة إلى ذلك هناك نوع أخير وهو المقاصة القضائية والتي تتم عن طريق حكم قضائي صادر عن المحكمة.¹

ويشترط في المقاصة شروط معينة والمنصوص عليها في المادة 297 من القانون

المدني وهي:

1. أن يكون هناك تقابل ما بين الدينين بأن يكون طرفي المقاصة مدينا للآخر وفي نفس الوقت دائنا له.
2. أن يكون محل كل من الدينين مال مثلي نقودا كان أو أي شيء آخر غير النقود متحد النوع والجودة.
3. أن يكون كل من الدينين خاليا من النزاع ويكون كذلك متى كان محققا وثابتا في ذمة المدين ومعلوم المقدار، وعلى ذلك فلا يجوز إجراء المقاصة بالديون الاحتمالية.
4. أن يكون كل من الدينين مستحق الأداء.

¹ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص44.

5. أن يكون كل من الدينين صالحا للمطالبة به قضاء وبذلك تخرج الالتزامات الطبيعية.¹
 فبتوفر هذه الشروط، فالمقاصة تقع بتمسك كل من له مصلحة فيها، ويترتب عليها انقضاء الدين، فإذا كان أحد الدينين مضمونا برهن ينقضي ذلك الدين بالمقاصة وينقضي الرهن الضامن له بالتبعية.
 أما في حالة وفاء المدين بدينه رغم وجود حق له مضمون يرهن في ذمة الدائن ولم يلجأ إلى المقاصة فإننا نميز بين حالتين:

- أن المدين جامل لوجود حق يمكن أن يقاص به الدين، ولا يمكننا القول بأنه نزل عن حقه.
 - أما إذا كان يعلم بوجود ذلك الحق، فإن وفاءه يبرء الدائن من الدين الذي في ذمته.²
- وبإسقاط الأحكام السابقة على الرهن البحري للسفينة يمكننا القول أنه في حال توفر شروط المقاصة أيا كان نوعها، عند انقضاء الدينين إما بتساويهما أو بقدر الأقل منهما ينقضي الرهن البحري وتحرر السفينة محل الرهن من الحق العيني التبعي الذي يتقلها.³

الفرع الرابع الإبراء:

يعرف الإبراء بأنه تصرف تبرعي صادر من جانب واحد وهو الدائن المبرئ، بحيث ينقضي به الدين المضمون بالرهن، وبانقضائه فإنه ينقضي ما كان يكفله من تأمينات ومنها الرهن.⁴
 ومتى توفرت شروطه ينقضي الدين وتبرأ ذمة المدين وذلك ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 305 من القانون المدني إذ جاء فيها: "ينقضي الالتزام إذا أبرأ الدائن مدينه اختياريا ويتم الإبراء متى وصل إلى علم المدين ولكن يصبح باطلا إذا رفضه المدين".

¹ الأمر 75-58، المتضمن القانون المدني، مرجع سابق.

² زاهية سي يوسف، مرجع سابق، ص 176.

³ عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 45.

⁴ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص 631-632.

ومن خلال هذا النص يمكننا أن نستنتج أن الإبراء يقع بالإرادة المنفردة للدائن، فإذا وصل إلى علم المدين، ولم يرد في المجلس الذي علم فيه، ولم يستطع رده أو رفضه بعد ذلك، ولم يعترض عليه فإن الإبراء يكون صحيحا، أما إذا لم يرده في المجلس الذي علم فيه، ولم يستطع أن يرده بعد ذلك، أي رفضه له فإنه يصبح باطلا ويبقى الدين في ذمة المدين بجميع تأميناته ومنها الرهن البحري الذي يثقل السفينة.¹

مما تقدم يمكن ملاحظة أن الإبراء يعد من أعمال التبرع، حيث يجب توافر شروط أهلية التبرع في الدائن، ونفس الأمر بالنسبة للمدين في حالة قبوله للإبراء، كون هذا التصرف من التصرفات التي تؤدي إلى افتقار المدين في حال وقوعه.²

ومن شروط الإبراء توافر الشروط الموضوعية للتبرعات، طبقا للمادة 306 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على أنه: "يسري على الإبراء الأحكام الموضوعية التي تسري على كل تبرع، ومن ثم فالإبراء لا بد فيه من صدور إرادة الدائن وليس من اللازم أن تكون في شكل خاص".

ومن نص المادة نلاحظ أن أي تعبير عن إرادة المتبرع يكفي لنفاذه، بغض النظر إذا كان صريحا أو ضمنيا، فإذا كان صريحا لا يوجد أي إشكال، وإذا كان ضمنيا يجب التحقق من نيته في الإبراء لأن الإبراء غير مفترض لأنه نزول عن الحق. وبالتالي في حالة وقوع الشك لا تفسر إرادة الدائن على قصد الإبراء.

وبإسقاط هذه الأحكام على الرهن البحري، فإنه طبقا للقواعد العامة يتم انقضاء الرهن البحري تبعا لانقضاء الدين المضمون به عن طريق إبراء المدين.

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مرجع سابق، ص 632.

² عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مرجع سابق، ص 45.

خلاصة الفصل

يتضح جليا من خلال هذا الفصل أن الرهن البحري للسفينة يرتب آثار تتفرع إلى آثار بين المتعاقدين، وأخرى بالنسبة للغير. فيما يخص المتعاقدين فإن السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن، فلا يمنعه الرهن البحري من استغلالها، وفي المقابل تقع عليه التزامات بهدف المحافظة على السفينة المرهونة، أما فيما يخص الدائن المرتهن فيمكن له حجز السفينة والتنفيذ عليها في حالة عدم وفاء المدين الراهن بالدين، أما بالنسبة للغير فتتمثل آثار الرهن في حق التقدم والتتبع، فالدائن المرتهن يتقدم على جميع الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة مع ملاحظة المستفيدين من حقوق الامتياز من الدرجة الأولى يتقدمون عليه، أما حق التتبع فيخول للدائن تتبع السفينة والحجز عليها في أي يد كانت.

وبالنسبة لانقضاء الرهن البحري فإنه ينقضي بطريقتين: إما بصفة أصلية مستقلة عن الدين أو بصفة تبعية، تبعا لانقضاء الدين.

الفصل الثالث:

دراسة حالة حول

إجراءات الرهن البحري

للسفينة أمام الإدارة

البحرية

تمهيد

إن القاعدة العامة في التعاقد طبقا للقانون المدني الجزائري هي الرضائية إلا أنه ترد استثناءات من هذا الأصل ويكون عقد الرهن البحري للسفينة شكلي. فلا يعقد إلا بتوافر هذا الركن، فلا يكفي التراضي لانعقاده بل يجب إفراغ هذا العقد في وثيقة رسمية محررة من طرف الموثق، فالرسمية هنا هي ركن لانعقاد وليست أداة للإثبات فتخلف الرسمية يترتب عليه بطلان الرهن بطلانا مطلقا.

كما يتعين شهره وقيده على مستوى المحطة البحرية والتي تعتبر مصلحة إدارية مسؤول عن جميع الشؤون البحرية على غرار مهام مسك سجل السفن وترقيمها وقيده جميع الحقوق العينية الواردة عليها في دفتر السفينة كالرهن الرسمي، ويتم تقديم لمحة عن الإدارة البحرية ومختلف هيكلها التنظيمية (المبحث الأول) أما في المبحث الثاني من الفصل فسننترق بالشرح لأهم مراحل رهن السفينة واجراءات قيدها أمام المحطة البحرية.

المبحث الأول الإدارة البحرية:

نص عليها المشرع الجزائري في الأمر 76 - 80 المتضمن القانون البحري الجزائري في المواد من 1 إلى 6 حيث أنها عبارة عن جهاز إداري مسير لجميع أعمال الإدارة البحرية على الصعيد الساحلي وذلك من قبل الإدارات البحرية المحلية أما عن الصعيد الدولي فإن المهام الإدارية البحرية في الخارج تتبع لاختصاص السلطات القنصلية الجزائرية وتوضع الإدارة البحرية تحت تصرف الوزير الكلف بالبحرية التجارية ويحدد تنظيمها وصلاحيات الإدارة المحلية البحرية عن طريق التنظيم كما يحدد أيضا عدد وحداتها الإدارية وحدودها الإقليمية ومقراتها عن طريق تنظيم خاص وهذا ما سنتطرق له بالشرح خلال هذا المبحث في نقطتين أساسيتين هما: الإطار المفاهيمي للإدارة البحرية في المبحث الأول والإطار التنظيمي والهيكل التنظيمية للإدارة البحرية في المبحث الثاني .

المطلب الأول الإطار المفاهيمي للإدارة البحرية:

خص المشرع الجزائري للإدارة البحرية بعدة تنظيمات ومراسيم تنفيذية ومراسيم رئاسية تحدد مهام الإدارة البحرية ومختلف اختصاصاتها في مجال إدارة وتسيير الشؤون البحرية المختلفة على المستوى المحلي حيث أنها حديثة النشأة نسبيا فقد وجدت هذه المراسيم الخاصة بها بعد سنة 1969 والتي أسقطت عليها تنظيم إداري حديث يتمتع بمختلف الميزات والصلاحيات الإدارية وهذا مسيتم التفصيل فيه من خلال هذا المطلب في الفروع الآتية والتي ستتضمن تعاريف الإدارة كتبلي وهذا ما سيتم التفاصيل فيه خلال هذا المطلب والذي سيتضمن تعريف الإدارة البحرية في الفرع الاول ومهامها في الفرع الثاني.

الفرع الاول تعريف بالإدارة البحرية:

هو مصطلح يطلق على جهاز الإدارة المسيرة لشؤون رجال البحر والسفن في الجزائر وهي تابعة للمصلحة الوطنية لحرس السواحل وقد أنشئ هذا الجهاز سنة 1996 بموجب المرسوم

التنفيذي رقم 96 - 350 مؤرخ في 19 أكتوبر 1966 والمتعلق بالإدارة البحرية ويتم تسير هذا الجهاز حسب القوانين التنظيمية المطبقة على مستخدمي الإدارة البحرية بالمرسوم الرئاسي 96 . 436 المؤرخ في 1 ديسمبر 1996 والذي من خلاله تم إنشاء ثلاث هيئات منفصلة متكونة من مستخدمي المصلحة الوطنية لحرس السواحل وهي:

- سلك التأطير

- سلك من أجل مراقبة الملاحة

- سلك أعوان حرس السواحل ومهامهم تطبيق القوانين والنظم

وتظم ثلاث دوائر بحرية و 13 محطة بحرية رئيسة و 21 محطة بحرية مقرها الرئيسي هو الجزائر العاصمة وتشمل مناطق العمليات على مستوى البحر الأبيض المتوسط ولها موقع رسمي خاص بها والمتمثل في موقع القوات البحرية إضافة إلى علم بحري.

أما الإطار القانوني لهذا الجهاز فقد تم تنظيمه:

- بمقتضى الأمر 76 - 80 الصادر ب 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، معدل ومتمم.

- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 96 - 350، المؤرخ في 19 أكتوبر 1996، المتعلق بالإدارة البحرية.

- بمقتضى القرار الوزاري المؤرخ في 3 أبريل 2009، الذي يرسم حدود هياكل وتنظيم الدوائر البحرية الخاصة بالمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية.

الفرع الثاني مهام الإدارة البحرية:

تتكفل الوحدات الإدارية البحرية المتمثلة في الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية، المحطات البحرية بمجمل المهام الإدارية البحرية المحلية والمحددة في القوانين والأنظمة البحرية

لاسيما المهام المنصوص عليها في المادة 3 من مرسوم تنفيذي رقم 21-215 المتعلق بتنظيم الإدارة البحرية.

- إدارة وتسيير رجال البحر والسفن.
 - مسك سجل تجاري لترقيم السفن.
 - إصدار شهادات الملاحة وشهادات السلامة لكل السفن أو وثيقة أخرى تتعلق بتسيير رجال البحر أو السفن.
 - القيام على متن أي سفينة بالزيارات والتفتيشات النظامية.
 - المشاركة في المحافظة على الأملاك العمومية البحرية، والبيئة البحرية.
 - المشاركة في تنفيذ القواعد المتعلقة بالأمن البحري والمينائي.
 - السهر على احترام قواعد المحافظة على الحياة البشرية في البحر، وعلى سلامة الملاحة والعمل البحري، وكذا التسهيلات البحرية.
 - المشاركة في الموافقة على مخططات بناء السفن والسهر على احترام المعايير المتعلقة بها.
 - القيام بالتحقيقات الإدارية والتقنية تبعا للأحداث أو الحوادث في البحر، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.
 - تسيير المحطات البحرية بالتنسيق مع القطاعات المعنية.¹
- بحيث تحدد صلاحيات الدائرة البحرية والمحطات البحرية الرئيسية، والمحطة البحرية، وتنظيمها الداخلي بموجب قرارات وزير الدفاع الوطني.
- مما تقدم وحسب المعارف المكتسبة من خلال الدراسة الميدانية، يمكننا أيضا تلخيص مهام الإدارة البحرية المحلية في نقطتين جوهريتين هما:

¹ المرسوم التنفيذي رقم 21-215، المؤرخ في 8 شوال عام 1442، الموافق لـ 20 مايو سنة 2015، يتضمن تنظيم الإدارة البحرية المحلية.

. إدارة رجال لبحر والسفن، ومختلف نشاطات الشرطة البحرية، الذي سيتم التفصيل فيهما في الفقرتين الآتيتين:

أولاً: رجال البحر والسفن: وتتخلص هذه المهمة في نقطتين هما:

1. إدارة رجال البحر:

إن إدارة رجال البحر تعد من أهم المهام التي تضطلع بها الإدارة البحرية المحلية، بحيث تشمل الأدوات الأساسية لمراقبة ممارسة المهنة من خلال مسك السجل الوطني لرجال البحر، إصدار دفاتر الملاحة البحرية ومختلف الشهادات والكشوف والتراخيص المتعلقة بممارسة المهنة.

2. إدارة السفن:

تسهر الإدارة البحرية المحلية على تسيير الأسطول البحري التجاري، الصيد البحري، الخدمات والترفيهي على حد سواء من خلال إصدار شهادات الجنسية الجزائرية، مسك السجل الوطني لترقيم السفن وكذا إصدار مختلف الشهادات المتعلقة بأمن الملاحة.

ثانياً مختلف نشاطات الشرطة البحرية:

الشرطة البحرية الممارسة من قبل المصلحة الوطنية لحرس السواحل تركز في البحث، معاينة ومتابعة مرتكبي مخالفات القوانين والتنظيمات المرتكبة في المناطق البحرية.

1. شرطة الملاحة البحرية:

تسهر المصلحة الوطنية لحرس السواحل على احترام قواعد الملاحة الموجودة في النصوص القانونية الوطنية المتوافقة مع المعاهدات الدولية (قواعد متعلقة بالمرور في البحر، شهادات الملاحة للسفن، شهادات الكفاءة لرجال البحر).

2. شرطة الأمن البحري:

تضمن المصلحة الوطنية لحرس السواحل احترام معايير الأمن البحري المتعلقة بحالة السفن صلاحيتها للملاحة تجهيزاتها وطاقمها.

3. شرطة الصيد البحري:

يسهر أفراد المصلحة الوطنية لحرس السواحل يبحثون يعاينون المخالفات المتعلقة بالتنظيمات الخاصة بالصيد يسهرون أيضا على احترام القواعد المتعلقة باستغلال الموارد المائية آلية كيفان، فترات ومناطق الصيد، حجم وصحة منتوجات الصيد.

4. شرطة التلوث البحري:

المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، تبحث تعين كل المخالفات للتنظيمات، النصوص القانونية الوطنية الموافقة للمعاهدات الدولية المتعلقة بحماية الوسط والمحيط البحري، مكلة ايضا لمكافحة ضد التلوث البحري من السفن، التجهيزات في الأملاك العمومية البحرية.

5. شرطة الأملاك العمومية البحرية:

تسهر المصلحة الوطنية لحرس السواحل على احترام القواعد التشريعية والتنظيمات المتعلقة بالمحافظة واستغلال الأملاك العمومية البحرية.

6. شرطة الجمارك:

أفراد المصلحة الوطنية لحرس السواحل يقومون ببحث ومعاينة مخالفات القوانين والتنظيمات الجمركية يمكنهم حجز المواد المصادرة توقيف الأشخاص في حالة تلبس، والمواد المحجوزة تسلم لإدارة الجمارك.

7. الشرطة الخاصة:

إضافة الى أنواع الشرطة المذكورة، المعالم كوابل تحت بحرية، الأنابيب المغمورة، العمل على متن السفن.

8. الشرطة الجزائرية في البحر:

في إطار حدود مجال الاختصاص الإقليمي، أفراد المصلحة الوطنية لحرس السواحل يقومون ببحث ومعاينة مخالفات القانون الجزائري الجزائري، المرتكبة من طرف رجال البحر أو السافرين على متن السفن يمارسون اختصاصهم في الشرطة الجزائرية تحت مراقبة السلطات القضائية وبالتعاون مع السلطات الأخرى (الشرطة القضائية ومصالح الامن).

9. الشرطة العامة:

تمارس المصلحة الوطنية لحرس السواحل شرطة الامن العام وشرطة الحدود البحرية طبقا للنصوص التشريعية والتنظيمية.

أفراد م.و.ح.ش يسهرون على احترام التنظيمات والنصوص القانونية المتعلقة بالامن والسلامة، الهدوء العام في البحر، يضمنون احترام التنظيمات المتعلقة بخروج ودخول الأشخاص إلى التراب الوطني عن طريق البحر.

10. التحقيقات البحرية:

إلى جانب ممارسة الشرطة البحرية المبنية سابقا، المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، تقوم بإجراء تحقيقات إثر وقوع حوادث في البحر، تسببت في إلحاق أضرار بالأشخاص أو بالسفن أو المحيط البحري قصد تحديد وجود أخطاء أو مخالفات تكون مصدر لتلك الحوادث.

المطلب الثاني الإطار التنظيمي للإدارة البحرية:

تشكل الدائر البحرية، المحطات البحرية الرئيسية، والمحطات البحرية، وحدات إدارية بحرية محلية تتكلف بمجموع الوظائف الإدارية البحرية المحلية التي حددتها القوانين والتنظيمات المتعلقة بالملاحة والصيد البحري خصوصا:

- إدارة رجال البحر.
- مسك السجل التجاري لترقيم السفن.
- تسليم شهادات الملاحة وشهادات إثبات أمن السفن.

- مسك السجل التجاري لترقيم السفن.
 - القيام بزيارات تفقد وتفتيشات أمنية على متن السفن.
 - حماية الأملاك الوطنية العمومية البحرية والوسط البحري.
- ويدير الهياكل المنصوص عليها أعلاه متصرفو الشؤون البحرية الخاضعون للنظام العسكري وذلك في إطار التنظيم المعمول به.¹
- وسنتطرق في هذا المطلب إلى الحدود الجغرافية للإدارة البحرية (الفرع الأول) والهياكل التنظيمية للإدارة البحرية (الفرع الثاني)
- الفرع الأول: الحدود الجغرافية للإدارة البحرية**

تتبع الدوائر البحرية تنظيماً قسم الشؤون البحرية بالمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ أي تطبق عليها كل سلطات التنسيق والتسيير والمراقبة، وتوضع المحطات البحرية الرئيسية، والمحطات البحرية تحت سلطة الدوائر البحرية.²

بحيث تضم الإدارة البحرية الجزائرية 03 دوائر بحرية 13 محطة بحرية رئيسية و 21 محطة بحرية، بحيث تحدد الحدود الجغرافية له ومقراتها بقرار وزاري مشترك بين وزير الدفاع الوطني، والوزير المكلف بالنقل بالصيد البحري، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

الجدول رقم (1): يحدد الحدود الجغرافية والمقرات والهياكل التنظيمية للدوائر البحرية

والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية.

الهياكل	المقرات	الحدود الجغرافية	الولايات أو البلديات البحرية المعنية
الدوائر البحرية لوهراڤ	وهراڤ	من وادي قيس إلى الحدود الشرقية لولاية مستغانم	ولايات تلمسان . عين تيمونشت . وهران ومستغانم

¹ المادتين 2 و3 من المرسوم التنفيذي 96-350، مؤرخ في 19 أكتوبر 1996، يتعلق بالإدارة المحلية البحرية.

² نفس المرجع، المواد 4، 5، 6.

مرسى بن مهدي، مسيردا، فوقا، سوق الثلاثة	من وادي قيس إلى وادي كوردة	مرسى بن مهدي	المحطة البحرية مرسى بني مهدي
سواحلية . الغزوات . دار ياغموراسن	من وادي كوردة إلى رأس شنيرة	الغزوات	المحطة البحرية الرئيسية الغزوات
حنين . بني راشد	من رأس شنيرة إلى جزيرة روند	حنين	المحطة البحرية حنين
ولهاسا الغرابا . بني صاف . سيدي الصافي . سيدي بن عدة . أولاد كيجال . ترقا	من جزيرة روند إلى إلى رأس المالح	بني صاف	المحطة البحرية بني صافي
أولاد بوجمعة . المسايدي . بوزجار	من وتجي مالح إلى وادي مداغ	بوزجار	المحطة البحرية بوزجار
عين الكرمة . العنصر . بوسفر . عين الترك . مرسى الكبير . وهرتن . بير الحير . قديل	من وادي مداغ إلى رأس إيقوي	وهران	المحطة البحرية الرئيسية وهران
أرزيو . بطيوية . مرسى الحاج	من رأس إيقوي إلى وادي المقطع	أرزيو	المحطة البحرية الرئيسية أرزيو
ستيدية . مزگران . عبد المالك . رمضان . الحاج	من وادي المقطع إلى رأس ويليس	مستغانم	المحطة البحرية الرئيسية مستغانم
الحجاج . سيدي لخضر . خضرة . عشاشة . أولاد بوغالم	من رأس ويليس إلى الحدود الشرقية لولاية مستغانم	سيدي لخضر	المحطة البحرية سيدي لخضر
ولايات الشلف . تيبازة . الجزائر . بومرداس . تيزي وزو	من الحدود الغربية لولاية الشلف إلى الحدود الشرقية لولاية تيزي وزو	الجزائر	الدائرة البحرية للجزائر
ظهرة . المرسى	من الحدود الغربية لولاية الشلف إلى وادي تقزوت	المرسى	المحطة البحرية المرسى
سيدي عبد الرحمان	من وادي تقزوت إلى كاف الرند	تنس	المحطة البحرية الرئيسية تنس

المحطة البحرية بني حوة	بني حوة	من كاف الرند إلى وادي دموس	وادي قوسين . بني حوة
المحطة البحرية قوراية	قوراية	من وادي دموس إلى حجرة النوس	داموس . لرهاط . قورايا . مسلمون
المحطة البحرية الرئيسية شرشال	شرشال	من حجرة النوس إلى شمال قبر الرومية	حجرة النوس . سيدي غيلاس . شرشال . تيبازة
المحطة البحرية بوهارون	بوهارون	من شمال قبر الرومية إلى وادي مزفران	عين تاقرويت . بوهارون . خميستي . بوسماعيل . فوكا . دواودة
المحطة البحرية سيدي فرج	سيدي فرج	من وادي مزفران إلى رأس أقرط	زرالدة . سطاولي . الشراقة
المحطة البحرية الجميلة	الجميلة	من رأس أقرط إلى كاف رايس حميدو	عين البنيان . الحمامات . رايس حميدو
المحطة البحرية الرئيسية الجزائر	الجزائر	من كاف رايس حميدو إلى وادي الحمير	بولوغين، باب الوادي، القصبة، الجزائر الوسطى، سيدي امحمد، الحامة العناصر، حسين داي، المحمدية، برج الكيفان
المحطة البحرية تمنقوست	تمنقوست	من وادي الحمير إلى وادي رغاية	برج البحري، المرسى، عين طاية، هراوة، الرغاية
المحطة البحرية زموري البحري	زموري البحري	من وادي رغاية إلى وادي يسر	بودواو البحري، قورصو، بومرداس، ثنية، زموري، لقاطة
المحطة البحرية كاب جنات	كاب جنات	من وادي يسر إلى وادي الاربعاء	كاب جنات
المحطة البحرية الرئيسية دلس	دلس	من وادي الاربعاء إلى وادي تزيبت	سيدي داوود، دلس، عفير
المحطة البحرية تيقزرت	تيقزرت	من وادي تزيبت إلى كاف آيت رونة	ميزرانا، تيقزرت، إفليس

المحطة البحرية آزفون	آزفون	من كاف آيت رونة إلى الحدود الشرقية لولاية تيزي وزو	آزفون، آيت شفا
المحطة البحرية لعنابة	عنابة	من الحدود الغربية لولاية بجاية إلى برج الخضراء	ولايات بجاية، جيجل، سكيكدة، عنابة والطارف
المحطة البحرية تالة يلف	ميناء تالة يلف، قرية ساكت	من كاف كسيلة إلى رأس كربون	بني كسيلة، توجا، بجاية
المحطة البحرية الرئيسية بجاية	بجاية	من رأس كربون إلى كاف زيامة	بجاية، بوخليفة، تيشي، أوقاس، سوق الاثنين، مالبو
المحطة البحرية زيامة منصورية	زيامة منصورية	من كاف زيامة إلى وادي كسير	زيامة منصورية، العوانة
المحطة البحرية الرئيسية جيجل	جيجل	من وادي كسير إلى وادي الزهور	جيجل، الأمير عبد القادر، طاهير، القنار، سيدي عبد العزيز، وادي عجول، الميلية
المحطة البحرية القل	القل	وادي الزهور إلى رأس قلعة	خنق ميوم، أولاد عطية، كانوة، شراية، القل، كركرا، تمالوس
المحطة البحرية الرئيسية سكيكدة	سكيكدة	من رأس قلعة إلى رأس فلفلة	عين الزويت، سكيكدة، فلفلة
المحطة البحرية المرسى	المرسى	من رأس فلفلة إلى رأس عكاش	جندل سعادي محمد، بن عزوز، المرسى
المحطة البحرية شطايبى	شطايبى	رأس عكاش إلى خبز سكر	شطايبى، وادي العناب، سرايدي
المحطة البحرية الرئيسية عنابة	عنابة	من خبز سكر إلى وادي مفرغ	عنابة، البوني، الشط، بن مهيدي
المحطة البحرية الرئيسية القالة	القالة	من وادي مفرغ إلى برج الخضراء	القالة، بريحال، سوارخ

المصدر: من إعداد الطالبة حسب الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 42

بحيث توضع الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية، المحطات البحرية الموضحة

في الجدول أعلاه تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

الفرع الثاني الهياكل التنظيمية للإدارة البحرية:

يدير الهياكل المنصوص عليها، متصرفو الشؤون البحرية الخاضعون للنظام العسكري وذلك في إطار التنظيم المعمول به.

تم تحديد القوانين التنظيمية المطبقة على مستخدمي الإدارة البحرية المحلية بالمرسوم الرئاسي رقم 96 - 437 المؤرخ في 1 ديسمبر 1996، ج.ر.ج، عدد 75، والذي من خلاله تم إنشاء ثلاث هيئات منفصلة متكونة من مستخدمين في المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ وهي:

- سلك التأطير: تتكون من المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية المكلفين بإدارة هيئات الشؤون البحرية (دوائر بحرية، محطات بحرية رئيسية ومحطات بحرية) وتطبيق النظم والقوانين البحرية.

- سلك من أجل مراقبة الشروط الأمنية للملاحة، تتكون من مفتشي الملاحة والعمل البحري.
- سلك أعوان حراس الشواطئ: مهمتها تطبيق القوانين والنظم، تحت السلطة المباشرة للمتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية.

بحيث يتولى المتصرفون الإداريون في الشؤون البحرية وظائف الإدارة البحرية، ويشتمل السلم الإداري لسلك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية على الرتب الإدارية الآتية:

الضباط الأعوان:

- متصرف إداري من الدرجة 3.
- متصرف إداري من الدرجة 2.
- متصرف إداري من الدرجة 1.

الضباط السامون:

- متصرف إداري رئيسي.
- متصرف إداري رئيس من الدرجة 2.

- متصرف إداري رئيس من الدرجة 1.

ويعين متصرفين إداريين للشؤون البحرية تبعا وفي إحدى الرتبتين الإداريتين الآتيتين:

- ضباط القوات البحرية: حاملو شهادة التسيير وإدارة الشؤون البحرية، أو شهادة جامعية معترف بمعادلتها.

- المستخدمون المدنيون الشبيهون بالعسكريين: حاملو شهادة التسيير والإدارة أو شهادة جامعية معترف بمعادلتها.¹

ويحدد الهيكل التنظيمي للدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية، المحطة البحرية كما يأتي:

الجدول رقم (2): يوضح الهيكل التنظيمي للدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية والمحطة البحرية.

الصف	التعداد	الهيكل
متصرف إداري رئيسي من الدرجة الأولى أو الثانية	1	الدائرة البحرية: رئيس الدائرة البحرية
مفتش رئيسي من الدرجة الأولى أو الثانية	1	نائب رئيس الدائرة البحرية
متصرف إداري رئيسي من الدرجة الأولى	1	• المكلف بالعلاقات البحرية • المكلف بالأمانة
عون حراسة الشواطئ	3	
متصرف إداري رئيسي أو من الدرجة الأولى	1	مكتب الشؤون البحرية: رئيس مكتب الشؤون البحرية
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	رئيس فصيلة رجال البحر رئيس فصيلة الملاحة البحرية
عون حراسة الشواطئ	3	
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	

¹ . المادتين 2 و3، مرسوم رئاسي رقم 96 -437، مؤرخ في 20 رجب 1417، الموافق 1 ديسمبر 1996، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعاون حراسة الشواطئ.

عون حراسة الشواطئ	3	
مفتش رئيسي من الدرجة الأولى	1	مكتب أمن الملاحة البحرية والعمل البحري: رئيس مكتب أمن الملاحة والعمل البحري رئيس فصيلة معايير الأمن والعمل البحري رئيس فصيلة متابعة المراقبة
مفتش من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	2	
مفتش من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	2	
متصرف إداري رئيسي أو من الدرجة الأولى	1	مكتب الشرطة البحرية: رئيس مكتب الشرطة البحرية رئيس فصيلة شرطة الملاحة والصيد البحري رئيس فصيلة الشرطة القضائية
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	3	
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	4	
متصرف إداري رئيسي أو من الدرجة الأولى	1	مكتب التوثيق والإحصائيات: رئيس مكتب التوثيق والإحصائيات رئيس فصيلة التوثيق رئيس فصيلة الإحصائيات
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	1	
متصرف إداري من الدرجة الأولى أو الثانية	1	
عون حراسة الشواطئ	1	
متصرف إداري رئيسي أو من الدرجة الأولى	1	المحطة البحرية الرئيسية: رئيس المحطة البحرية الرئيسية نائب رئيس المحطة البحرية الرئيسية مكلف بالأمانة
مفتش رئيسي أو من الدرجة الأولى	1	
عون حراسة الشواطئ	3	

مكتب الشؤون البحرية:	1	متصرف إداري من الدرجة الأولى
رئيس مكتب الشؤون البحرية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
رئيس فصيلة رجال البحر	4	عون حراسة الشواطئ
رئيس فصيلة الملاحة البحرية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
	4	عون حراسة الشواطئ
مكتب التفتيش:	1	مفتش من الدرجة الأولى
رئيس مكتب التفتيش	2	مفتش من الدرجة الأولى
	2	مفتش من الدرجة الثانية
	2	مفتش من الدرجة الثالثة
	4	عون حراسة الشواطئ
مكتب الشرطة البحرية:	1	متصرف إداري من الدرجة الأولى
رئيس مكتب الشرطة البحرية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
رئيس فصيلة شرطة الملاحة البحرية والصيد البحري	15	عون حراسة الشواطئ
رئيس فصيلة الشرطة القضائية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
	15	عون حراسة الشواطئ
فرقة التدخل الساحلي:	3	عريف
رئيس فرقة التدخل الساحلي	3	عون البحث
	24	عون مساعد
المحطة البحرية:	1	متصرف إداري رئيسي أو من الدرجة الأولى
رئيس المحطة البحرية	1	مفتش رئيسي أو من الدرجة الثانية
نائب رئيس المحطة البحرية مكلف بالأمانة	2	عون حراسة الشواطئ

مكتب الشؤون البحرية:	1	متصرف إداري من الدرجة الأولى
رئيس مكتب الشؤون البحرية	3	عون حراسة الشواطئ
رئيس فصيلة رجال البحر	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
رئيس فصيلة الملاحة البحرية	3	عون حراسة الشواطئ
	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
	3	عون حراسة الشواطئ
مكتب التفتيش:	1	مفتش من الدرجة الأولى
رئيس مكتب التفتيش	1	عون حراسة الشواطئ
	2	مفتش من الدرجة الثانية
	1	مفتش من الدرجة الثالثة
	3	عون حراسة الشواطئ
مكتب الشرطة البحرية:	1	متصرف إداري من الدرجة الأولى
رئيس مكتب الشرطة البحرية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
رئيس فصيلة شرطة الملاحة والصيد البحري	10	عون حراسة الشواطئ
رئيس فصيلة الشرطة القضائية	1	متصرف إداري من الدرجة الثانية أو الثالثة
	10	عون حراسة الشواطئ
فرقة التدخل الساحلي:	3	عريف
رؤساء فرق التدخل الساحلي	3	عون البحث
	24	عون مساعد

المصدر: من إعداد الطالبة حسب الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 42

المبحث الثاني إجراءات قيد الرهن البحري للسفينة:

يتم الرهن البحري للسفينة بعدة مراحل ابتداء من شراء السفينة وتسجيلها الى غاية الاستقادة من قرض بنكي وإبرام اتفاقية رهن السفينة وعقد الرهن بين الزبون والبنك كضمان للدين، بحيث

تتم هذه العملية وفق إجراءات شكلية محددة منصوص عليها في القانون، وهذا ما سنتطرق له بالشرح والتفصيل عن طريق تقسيم المبحث الى مرحلتين هما: المرحلة السابقة للرهن البحري للسفينة (المطلب الأول)، ومرحلة إبرام عقد الرهن البحري للسفينة (المطلب الثاني)

المطلب الأول المرحلة السابقة للرهن البحري للسفينة:

طبقا للقواعد العامة فان أي عقد يتطلب توافر الأركان الموضوعية للعقد إضافة إلى الشروط الشكلية على غرار عقد الرهن البحري للسفينة، ومن أحد شروطه الموضوعية أن يكون محل الرهن موجودا، معينا ومشروعا، ومحل عقد الرهن البحري هو السفينة المرهونة، وعلى هذا الأساس هناك مراحل سابقة لإبرام عقد الرهن البحري للسفينة وهي مرحلة طلب ترخيص بشراء السفينة (الفرع الأول)، إضافة إلى مرحلة تسجيل السفينة على مستوى المصالح الإدارية المختصة بذلك (الفرع الثاني)

الفرع الأول: طلب ترخيص باقتناء السفينة

في البداية يتوجه مالك السفينة بطلب ترخيص أمام المحطة البحرية الرئيسية لجيجل باقتناء سفينة مصنوعة بالجزائر، بحيث يتضمن هذا الطلب على الوثائق الآتية

- مخططات السفينة plan
- فاتورة شكلية facture proforma
- بطاقة تقنية fiche technique
- شهادة الحمولة certificat de jauge
- الملف الاداري (شهادة الميلاد، الجنسية، الإقامة، السوابق العدلية...)
- ترخيص من مديرية الصيد البحري
- شهادة البناء certificat de construction

بناء على طلب المعني وبعد دراسة الملف، يرخص رئيس المحطة البحرية الرئيسية بجيجل له باقتناء سفينة من نوع صيد السردين، ذات طول 14 م وعرض 4.20 م، وجوف 1.5 م، وحمولة اجمالية مقدرة ب 19.85 طن، والمجهزة بمحرك من نوع فولفو بقوة 240 ح.ب. وذلك لإتمام الاجراءات القانونية اللازمة وتسجيل السفينة، ويكون هذا الترخيص صالحا لمدة 365 يوما من تاريخ توقيعه

الفرع الثاني تسجيل السفينة:

بعد الحصول على ترخيص باقتناء السفينة، يقوم الزبون بإتمام عملية الشراء من الورشة المصنعة للسفن، فيتم تسليمه فاتورة نهائية من قبل ورشة البناء، بحيث يتقدم مجددا أمام المحطة البحرية الرئيسية لجيجل بغرض تسمية السفينة، فيتقدم بطلب يتضمن بعض الوثائق الآتية:

- فاتورة نهائية مسلمة من ورشة البناء
- وصل بالتسليم
- طلب تسمية وترقيم السفينة

بعدها يتم اصدار شهادة تسمية وترقيم السفينة attestation de matriculation مسلمة من طرف المحطة البحرية لجيجل، وموقع عليها من طرف رئيس المحطة، وقد تم تسمية السفينة قيد الدراسة بالعقيد حسين، تحت رقم JJ1069، بتاريخ 2007_11_06

المطلب الثاني مرحلة ابرام عقد الرهن البحري للسفينة وتعديله:

بعد تسليم مالك السفينة شهادة التسمية و الترقيم يتوجه بها الى البنك من أجل الاستفادة من مساعدة مالية لتجهيز السفينة فيقوم البنك بابرام اتفاقية الرهن وكتابة عقد الرهن امام الموثق، ثم قيده على مستوى المحطة البحرية الرئيسية وهذا ما سيتم دراسته في الفرع الأول، ومن المعروف مسبقا وحسب القواعد العامة أن العقد شريعة المتعاقدين يمكنهم التعديل فيه عن طريق اضافة او انقاص شروط او تمديد الاجل بشرط عدم مخالفة النظام العام والآداب العامة، وسيتم التطرق الى

تعديل عقد الرهن في الحالة قيد الدراسة ضمن الفرع الثاني، أما بعد انتهاء انقضاء الدين المضمون بالرهن بالوفاء به أو بأي سبب من أسباب الانقضاء المدروسة سابقا، فإنه يتم شطب الرهن المقيد على مستوى المحطة البحرية الرئيسية وهذا ما سنفصل فيه في الفرع الثالث.

الفرع الأول إبرام عقد الرهن البحري للسفينة:

يتم طلب القرض أمام بنك الفلاحة والتنمية الريفية، وللعلم أن هذه الأخيرة مؤسسة مالية موزعة على مستوى ربوع الوطن، بالإضافة إلى اشتراكها مع بقية البنوك الأخرى بالقيام بجميع المعاملات البنكية، تنفرد أيضا بتمويل جميع المشاريع الاقتصادية ذات الطابع الفلاحي، وكل ما هو متعلق بنشاط الصيد البحري وتربية المائيات، وكل نشاط ذو علاقة وطيدة بهاتين الخاصيتين. فيما يخص المجمع الجهوي بجيجل (018) لبنك الفلاحة والتنمية الريفية، تنظم اليه 06 وكالات موزعة على مختلف تراب الولاية وهي:

- وكالة الميلية 674.
- وكالة الطاهير 675.
- وكالة جيجل 676.
- وكالة تاكسانة 677.
- وكالة العوانة 678.
- واخيرا وكالة العنصر 679، الحديثة النشأة والتي كان الغرض من انشائها، فك الخناق على كل من وكالة الطاهير ووكالة الميلية، والتقرب أكثر فأكثر من المواطنين بتحسين وتقديم خدمات جد راقية.

ولهذا على كل مواطن أو زبون بحاجة الى الاستفادة من خدمات هذه الوكالات، ما عليه

سوى التقرب على مستواها شريطة احترام التنظيمات الداخلية وقوانين الجمهورية.

بالنسبة لدراسة الحالة التي بين أيدينا، يتعلق الأمر بالزبون مالك سفينة العقيد حسين، وهذا الأخير الذي ومن خلال طبيعة نشاطه وخبرته في ميدان قطاع الصيد البحري، ارتأى الى بلورة فكرته الراسخة من خلال تقديم طلب الاستقادة من قرض بنكي على مستوى بنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة العوانة، بحكم مقر اقامته الكائن على بمنطقة زيامة منصورية، وذلك لغرض انجاز مشروعه الاستثماري والمتمثل في تجهيز سفينة صيد السردين.

والطلب هنا يقدم على مستوى وكالة العوانة 678 رفقة طلب خطي مع تشكيل ملف إداري يتضمن جميع الوثائق الضرورية المطلوبة للاستقادة من قرض بنكي استثماري والتي تتمثل فيما يلي:

- طلب خطي.
- نسخة من الدراسة تقنية اقتصادية.
- الشهادات الضريبية وشبه الضريبة.
- نسخة من الفواتير الشكلية للسفينة والعتاد.
- نسخة من الفاتورة الشكلية لعقد التأمين.
- نسخة من شهادة ممارسة النشاط البحري Role D'equipage.
- مختلف الوثائق الإدارية، شهادة الميلاد، بطاقة الإقامة، نسخة من بطاقة الهوية.
- تراخيص صادرة عن القطاعات المعنية لاقتناء السفينة Poste acquis.

بعدها يقوم المكلف بالزبائن على مستوى الوكالة باستقبال الملف وتقصه مبدئياً ومن

حيث الشكل قبل التأكيد على ضرورة إرساله إلى جهة المجمع

يرسل الملف للدراسة الموضوعية إلى المجمع الجهوي (018) مديرية الاستغلال والقروض

هذه الأخيرة التي تقوم بتفحص ودراسة الملف دراسة معمقة ودقيقة ليتم عرض الملف في النهاية

على لجنة القرض المتواجدة على مستوى المجمع لاتخاذ القرار النهائي والتي تتكون من 4 أعضاء دائمين وهم:

- مدير المجمع كرئيس اللجنة

- نائب مدير الاستغلال (عضو)

- نائب مدير مكلف بالمالية والموارد البشرية (عضو)

من خلال الدراسة والاستشارات المتبادلة يتخذ القرار النهائي الذي قد يكون إما بالموافقة الصريحة أو بالموافقة مع بعض التحفظات.

وأخيراً قد يكون القرار النهائي سلبي وهو الرفض، وهنا ما على الزبون سوى معرفة الأسباب والتقدم بطعن إداري في آجال قانونية.

في حالة ما إذا كان قرار لجنة القرض بالموافقة النهائية بالتمويل يحزر محضر بالموافقة مع إمضاء جميع أعضاء لجنة القرض بحسب أصواتهم.

مع ملاحظة أنه في حالة تساوي أصوات الأعضاء المكونين للجنة القرض يرجح صوت الرئيس، وهو قرار المدير الجهوي.

بعد تحرير المحضر تقوم مصلحة القروض على مستوى المجمع بتحرير ما يعرف وثيقة الترخيص بالاقتراض هذه الأخيرة التي تعتبر بمثابة هوية الزبون والتي يدون فيها جميع خصوصيات القرض المتمثلة في:

- اسم ولقب الزبون

- نوع القرض

- طبيعة النشاط

- مبلغ القرض

- مدة القرض

- مدة التأجيل
- الضمانات المشروطة كتغطية لقيمة القرض والتي قد تكون حاصره إجبارية قبل الاستفاداة من القرض وامتيازاته.
- وقد تكون غير حاصره يتم مطالبتها بعد التأكد من الإنجاز الكلي للمشروع ونسخة مرفقة من هذه الوثيقة والتي توضح أن الزبون استفاد من قرض متوسط المدى مبلغه 7.507.500 دج.
- تسدد قيمته طيلة فترة 5 سنوات.
- مع مدة تأجيل التسديد نصل إلى سنة واحدة.
- كما انه ومن بين الضمانات الحاضرة المطلوبة نجد:
- تعهد موثق برهن وتأمين السفينة.
- تسديد مبلغ الاشتراك أو المساهمة الشخصية المقدرة ب 1.507.500 دج.
- دفع مبلغ مساهمة ودعم الدولة الصادرة عن وزارة الصيد البحري ب 6 000 000 دج.
- اشتراط تأسيس شركة تجارية.
- الكفالة الشخصية للأعضاء والشركاء.
- وكالة تجديد التأمين.
- إمضاء اتفاقية القرض بين الطرفين.
- أما بالنسبة للضمانات غير الحاضرة فتمثلت فيما يلي:
- عقد رهن بحري للسفينة من نوع صيد السردين ذات طول 13.5 م.
- دفع مبلغ المساهمة الشخصية المقدرة ب 182.433 دج.
- عقد تأمين السفينة مع العتاد أو ملحقاتها.
- كل هذه الاحتياطات والضمانات تكون مطلوبة ومشروطة حتى يستطيع الزبون من الاستفاداة من قيمة القرض.

يقوم المجمع بإخطار وكالة العوانة بقرار لجنة القرض بالموافقة بالتمويل لتقوم هذه الأخيرة بمراسلة الزبون وتمكينه من المعلومة النهائية وبضرورة تشكيل ملف الضمانات ترسل على مستوى المجمع الخلية القانونية لأجل المصادقة عليها. وبعد ذلك في يخول الملف إلى وكالة العوانة حتى يستطيع الزبون من الاستفادة الحقيقية من مبلغ القرض على أن يكون في شكل شيكات تحرر باسم صانع أو مورد العتاد والسفينة.

يقوم الزبون بإمضاء نسخة من جدول الإهلاك أو جدول الأقساط حتى يلتزم هذا الأخير بضرورة معرفة واحترام آجال ومواعيد التسديد في أوقاتها القانونية.

وتجدر الإشارة إلى أن عقد رهن سفينة العقيد حسين قد حررت أمام الأستاذة فريال، موثقة بمكتب توثيق بجيجل والموقعة في أدنى العقد بتاريخ 19 أكتوبر 2011، بحضور شاهدين. فقد خصصت السفينة المرهونة بهذا العقد لضمان تسديد القرض الذي تحصل عليها الراهن والفوائد المتغيرة الناتجة عنه والمقدر بستة ملايين ومائة وسبعة وستون ألفا وتسعمائة وأربعة وخمسون دينار جزائريا وستة سنتيمات (6.167.954.06 دج) وذلك لمدة 5 سنوات.

وإعادة هيكله الفوائد البالغة مليون ومئتان وستة وخمسون ألفا ومائة وستة عشر دينار جزائري وتسعة وسبعون سنتيم (1.256.116.79 دج)، وذلك لمدة أربعة وعشرون شهرا.

حسب ما هو ثابت في اتفاقية القرض المحررة في شكل عرفي بين بنك الفلاحة والتنمية الريفية (BADR)، وكالة العوانة 678، والراهن في 3 أوت 2011، المسجلة في مفتشية التسجيل والطابع بجيجل في 9 أوت 2011، وأن هذا القرض قد تحصل عليه الراهن من أجل تمويل السفينة المرهونة.

وقد صرح تحت طائلة العقوبات أنه من جنسية جزائرية ويتمتع بجميع حقوقه المدنية، وأنه ليس في حالة حجر أو إفلاس أو تسوية قضائية أو توقف عن الأداء، وأنه ليس محل متابعة

قضائية يترتب عنها الحجز الجزئي أو الكلي لأملكه، وأن السفينة المرهونة رهنت وهي صافية ومحرة من كل دين وتبعية، وأنها لا تدخل ضمن الأموال للدولة.

ولتنفيذ هذا العقد وتوابعه القانونية اختار الرهن محل سكناه المبين سابقا. وقد صرح هذا الأخير، بأن هذا العقد يخصص للرهن رهنا رسميا من الدرجة الأولى طبقا لأحكام القانون المدني والقانون البحري وتنفيذا للشرط الوارد في اتفاقية القرض.

وقد تعيين محل الرهن سفينة صيد من نوع سرديني (SARDINIER) المسماة العقيد حسين، حمولتها 19,85 طن، بنيت بزموري (ولاية بومرداس)، سنة 2006.

وقد تم تسجيل هذا العقد تحت رقم: 001 / م. ب. ر، يوم 26 أكتوبر 2011 بالمحطة البحرية الرئيسية بجيجل.

الفرع الثاني تعديل عقد الرهن:

كما تم التطرق سابقا، فإن الزبون يقوم بإمضاء نسخة من جدول الأقساط لغرض التزامه باحترام آجال ومواعيد التسديد في أوقاتها القانونية.

غير أن الزبون المستفيد من هذا القرض لم يلتزم ولو يحترم جدول تسديد الأقساط وأخل بالتزاماته العقدية حيث تعذر عليه تسديد أقساط الدين في أوقاتها مما جعله يوضع في وضعية مدينة طيلة فترة زمنية معينة.

ومن خلال تدخل الدولة على إثر اعتماد برنامج جديد يتمثل في صدور تعليمات وزارية سنة 2011 مفادها إعادة النظر في ديون هذه الشركات العسرة والمتوقفة عن التسديد أين تم خلالها إعادة جدولة ديون الزبون المعني. حيث قامت بمسح جميع الفوائد والغرامات التأخيرية الناتجة عن عدم التسديد وعدم احترام جدول الأقساط مع الإبقاء فقط على أصل الدين. وهو الإجراء الذي من خلاله تمكن الزبون من النهوض مجددا وإعادة بعث مؤسسة المتعثرة شريطة احترام الآجال الجديدة للتسديد مع تجديد جميع الضمانات والوثائق والتحفظات المطلوبة بعدما تم تمديد

آجال التسديد، وتحديد قيمة ومبلغ القرض بعد مسح قيمة الفوائد والتأخيرات والغرامات التي تتحملها خزينة الدولة.

وهنا بادر البنك بإصدار وثيقة ترخيص باقتراض جديدة وتم كذلك تعديل عقد الرهن البحري الواقع على السفينة موضوع التمويل مع ملحقاتها.

حيث قدر مبلغ الرهن المعاد جدولته بـ 06. 167. 945 6 سنة 2011.

- المدة 5 سنوات

- مدة التأجيل

- الضمانات المطلوبة

- عقد رهن السفينة تعديلي

- اتفاقية القرض الجديدة

ومن هنا استطاع هذا الأخير من احترام المدة القانونية الإضافية لتسديد ما تبقى من قيمة الدين إلى غاية تاريخ 04-03-2020 والتي استطاع من خلالها من تسديد جميع مستحقات البنك المالية.

الفرع الثالث شطب الرهن:

عند تمكن المدين الراهن من تسديد جميع مستحقات البنك المالية في الآجال المحددة، تقدم بطلب خطي لرفع اليد على السفينة المرهونة حتى يتسنى له شطبه على مستوى المحطة البحرية الرئيسية بجيجل، وقد تم قبول طلبه برفع اليد عن السفينة محل الرهن، وتمت جميع إجراءات الشطب باتفاق الأطراف، بحيث تم عقد إبرام الذمة أمام نفس الموثقة مع رفع اليد على محل عقد الرهن وشطب الرهن بتاريخ 18-03-2011، وتقدم المدين الراهن بذلك العقد على مستوى المحطة البحرية الرئيسية بجيجل لكي يتم شطب الرهن بطريقة رسمية، ورفع اليد عن سفينته بعد انقضاء عقد الرهن البحري للسفينة.

فقد انقضى عقد الرهن البحري للسفينة في هذه الحالة عن طريق الوفاء بالدين، وقد تم التطرق لهذا النوع من الانقضاء في القسم النظري من المذكرة، فيما يتعلق بأحكام الانقضاء.

خلاصة الفصل

في ختامنا لهذا الفصل، اكتسبنا خلفية عن الإدارة البحرية ومختلف مهامها وهيكلها (دوائر بحرية، محطات بحرية رئيسية ومحطات بحرية)، كما تم التطرق إلى الإطار التنظيمي والمراسيم التي تحكم هذا المرفق العام، إلى حدودها الجغرافية المقسمة على مختلف ربوع الوطن. وهذه الإدارة هي المسؤولة عن مسك سجل السفن، ويتم على مستواها تسجيل السفينة وتسميتها وترقيمها، إضافة إلى تسجيل جميع الرهون الواردة عليها، ففي حالة عرض السفينة للبيع يتوجه المشتري إلى المحطة البحرية للاطلاع على دفتر السفينة محل البيع، والتأكد من أنها غير مشتلة برهون وهنا تتجلى أهمية الرسمية وإجراءات القيد في الرهون البحرية.

الخاتمة

نظم المشرع الجزائري أحكام الرهن البحري للسفينة لتسهيل منح القرض للمجهز من جهة، وتأمين حماية كافية للدائنين من جهة أخرى، وذلك في المواد من 51 إلى 71 من نفس القانون، مستمدا أحكامه من الأحكام المطبقة على الرهن الرسمي باعتباره حق عيني تبعي في القانون المدني، فهذا الأخير يمثل الشريعة العامة فمن المنطقي أن يستمد المشرع بعضا من أحكامه في القانون البحري، ومنها ما يتعلق بالضمانات المقررة لصالح الدائنين.

كما استنبط المشرع أحكامه في تنظيم الرهن البحري من الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض الأحكام المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة في بروكسل في 10 أبريل 1926، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64_72 المؤرخ في 02 مارس 1964.

حيث يستخلص من خلال هذه الدراسة أن للرهن البحري للسفينة تنظيم مزدوج، تنظيم وطني المتمثل في القانون البحري وتنظيم دولي متمثل في الاتفاقيات الدولية، والهادف الى توحيد أحكام القانون البحري بهدف التقليل من أشكال تنازع القوانين، وبث الثقة في المعاملات البحرية خاصة الائتمان البحري موضوع الدراسة.

ومن خلال دراستي لهذا الموضوع توصلت إلى بعض النتائج والتوصيات أهمها:

أولا: النتائج

1. الرهن البحري للسفينة عقد اتفاقي يتم بين أطرافه الدائن المرتهن، والمدين الراهن بتوافر الأركان الموضوعية للعقد، إضافة إلى الشكلية لينعقد انعقادا صحيحا.
2. خص المشرع السفينة بأحكام العقار، رغم أنها منقول فيتم رهنها بالطريقة التي يرهن بها العقار.
3. الرهن البحري يجعل من صاحبه دائن ممتاز، مما يسمح له بالتقدم على بقية الدائنين العاديين، كما يعطيه خاصية تتبع السفينة والتنفيذ عليها.

4. للرهن البحري للسفينة مصدر واحد هو الاتفاق على عكس الرهن في القانون المدني الذي له ثلاثة مصادر هي العقد، القانون والقضاء فلا يمكن تصور رهن قانوني أو رهن قضائي في القانون البحري.

5. بما أن السفينة المرهونة تبقى في حيازة الراهن، مع استمراره في استغلالها فإنها قد تتعرض لمخاطر البحر، مما ينتج عنه إصابتها بخسائر جسيمة أو تعرضها للتلف مما يجعلها غير صالحة للملاحة وبالتالي يضعف الضمان، ولكن المشرع أقر تعويضات على ذلك ومبالغ تحل محل السفينة وتوابعها.

ثانياً: التوصيات

1. يجب على المشرع الجزائري إعطاء الاهتمام الكافي للرهن البحري، مثل ما فعل بالنسبة للرهن الرسمي في القانون المدني، بحيث يلاحظ نقص كبير في المواد المتعلقة بالرهن في القانون البحري، فالمشرع لم يتطرق للالتزامات المدين الراهن في القانون البحري، مما يستوجب الرجوع دائماً إلى أحكام القانون المدني في هذا الشأن، إضافة إلى ذلك فإن المشرع قد قرر جزاء البطلان فقط على السفينة الفاقدة لجنسيتها دون تقرير عقوبة في المادة 71 من نفس القانون، فمن الأفضل لو أضاف فقرة ثانية للمادة تتضمن عقوبة حبس و/أو غرامة لضمان الحماية الفعالة لحق التتبع.

2. كما يوصى بضبط المصطلحات القانونية في المواد لأنها غير دقيقة نوعاً ما، فقد يصعب على الباحث فهم الموضوع، كالمادة 73 والتي استعمل فيها المشرع بعض المصطلحات الصعبة والتي يصعب فهمها، خاصة الفقرة "د" منها، فلو استعمل مصطلحات بسيطة كان أحسن لكي يسهل على الباحثين من جميع الدرجات العلمية فهمها.

3. إيجاد ضمانات كافية لحماية الدائنين المرتهنين، نظراً لتقدم الامتيازات من الدرجة الأولى على الرهون البحرية في استيفاء الدين، مما قد يضعف نظام الائتمان.

4. إعادة النظر في المواد المتعلقة بالرهن البحري والتي لم تحض بالتعديل منذ إصدار القانون البحري سنة 1976، كالمادة 65 والتي لم يذكر فيها المشرع حالة نشوء رهنان أو أكثر في نفس اليوم، فلم يحدد كيفية ترتيبهم على غرار نظيره المشرع المصري الذي تطرق لهاته النقطة، ولذلك يجب إعادة النظر في المادة وتعديلها.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

1. الكتب:

- أحمد سفر، التأمينات العينية، الرهن العقاري والبيع بالوفاء - التأمين العقاري - حقوق الامتياز، لبنان 2003.
- حسن عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن والتأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2007.
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، دار الأمل للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2006.
- شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دار هومة، الجزائر.
- شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الاسلامي والقوانين الوضعية + الفرنسي والمصري، دار هومة، مصر، 2009.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، 1995.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء العاشر والأخير في التأمينات العينية والشخصية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، مصر، 1969.
- عبد القادر العربي شحط، طرق التنفيذ في المواد المدنية والادارية، مرجاجو للنشر.
- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.

- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.
- علي هادي العبيدي، الوجيز في شرح القانون المدني-الحقوق العينية-الحقوق العينية الأصلية-الحقوق العينية التبعية-حق الملكية-الحقوق المتنوعة عن حق الملكية-دراسة موازنة-الطبعة السابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
- فايز نعيم رضوان، القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، منشورات أكاديمية شرطة دبي، 2008.
- كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003.
- محمد بهجة عبد الله، أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة، ط7، مصر، 2015.
- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، دراسة مقارنة في القوانين العربية، دار الهدى، الجزائر، 2011.
- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة مصر، 2005.
- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
- محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني الحقوق العينية التبعية، الرهن المجرد - الرهن الحيازي - حقوق الامتياز، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.

- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، القاهرة، 1993.
 - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة، مقارنة) السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول السفينة، مكتبة ومطبعة الاشعاع للطباعة والنشر وتوزيع الكتب الجامعية، مصر 1993.
- 2. المذكرات:**
- أ. مذكرات الماجستير.**
- أولمي أعمار، عقد الرهن الرسمي كوسيلة ضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون جامعة محمد مولود معمري تيزي وزو، 2017.
 - حمزة حقوبوي، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر - يوسف بن خدة، كلية الحقوق، 2007.
- ب. مذكرات الماستر.**
- زبيدة أعراب، زهيرة عكاش، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017.
 - شعبان شعبانة، حمزة بن سخري، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص القانون العام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018.
 - عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، جامعة 20 اوت 1955، سكيكدة.

- نزيهة لموشي، مروى عوداش، حقوق الامتياز في القانون البحري الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون الأعمال، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، 2019.

3. المقالات:

- حافظ بوعصيدة، حق التتبع في مادة الامتياز، مجلة الدراسات القانونية، العدد 4، جامعة تونس، تونس، 1996، راجع الموقع الالكتروني [https:// latrach_edition.com](https://latrach_edition.com)

- محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، ع 1، 2010.

- قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 18/02/1991، مجلة قضائية، ع 1، 1993.

4. المحاضرات:

- عبد الرحمان ملزي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، جامعة بن عكنون، كلية الحقوق: أقيمت على الطلبة سنة 2008/2007.

5. المعاهدات:

- معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية، المبرمة في بروكسل، 16 أفريل 1926، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-72، المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر.ج، ع 27.

6. التشريع:

- الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج، ع 78، صادرة في 24 رمضان 1395، الموافق لـ 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

- القانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر عام 1429 هـ الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008، يتضمن قانون الاجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج، ع 21، مؤرخة في 23 أفريل 2008.

- الأمر رقم 76 - 80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 - 04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج، ع 29.

- المرسوم رقم 64 - 72، المؤرخ في 02 مارس 1964، الذي يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية، المبرمة ببروكسل في أبريل 1926، ج. ر.ج، ع27.
- مرسوم رئاسي رقم 96-437، مؤرخ في 20 رجب 1417، الموافق 1 ديسمبر 1996، يتضمن إحداث أسلاك المتصرفين الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعوان حراسة الشواطئ.
- المرسوم التنفيذي 96-350، مؤرخ في 19 أكتوبر 1996، يتعلق بالإدارة المحلية البحرية.
- المرسوم التنفيذي رقم 21-215، المؤرخ في 8 شوال عام 1442، الموافق لـ 20 مايو سنة 2015، يتضمن تنظيم الإدارة البحرية المحلية.

ثانيا المراجع باللغة الفرنسية

- Mohamed Mankour neffous, le nouveau code maritime Algerien, centre de droit maritime et des transports, 2000.
- Antoine vialard, droit maritime, presses universitaires de France, 1ère édition, 1997.
- Jean yves thomas, faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? Gazette de la chambre, printemps 2004, numéro 4.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	الإهداء
	الشكر
	قائمة المختصرات
	قائمة الجداول
2	مقدمة
	الفصل الأول: ماهية الرهن البحري للسفينة
8	تمهيد
9	المبحث الأول: مفهوم الرهن البحري للسفينة
9	المطلب الأول: التعريف بالرهن البحري للسفينة
9	الفرع الأول: التعريف اللغوي
10	الفرع الثاني: التعريف التشريعي
11	الفرع الثالث: أطراف عقد الرهن البحري للسفينة
12	المطلب الثاني: خصائص الرهن البحري للسفينة
12	الفرع الأول: خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره حق
15	الفرع الثاني: خصائص الرهن البحري للسفينة باعتباره عقد
17	المبحث الثاني: أركان عقد الرهن البحري للسفينة
17	المطلب الأول: الأركان الموضوعية

17	الفرع الأول: التراضي
20	الفرع الثاني: المحل
22	الفرع الثالث: السبب
22	المطلب الثاني: الشروط الشكلية
23	الفرع الأول: الكتابة
24	الفرع الثاني: الشهر
27	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: آثار الرهن البحري للسفينة وانقضاؤه
29	تمهيد
30	المبحث الأول: آثار الرهن البحري للسفينة
30	المطلب الأول: آثار الرهن البحري للسفينة بين المتعاقدين
31	الفرع الأول: آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للمدين الراهن
34	الفرع الثاني: آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للدائن المرتهن
40	المطلب الثاني: آثار الرهن البحري للسفينة بالنسبة للغير
40	الفرع الأول: حق التقدم
47	الفرع الثاني: حق التتبع
51	المبحث الثاني: انقضاء الرهن البحري للسفينة
51	المطلب الأول: انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة أصلية
51	الفرع الأول: البيع الجبري للسفينة

53	الفرع الثاني: التطهير
54	الفرع الثالث: التنازل عن الرهن
55	الفرع الرابع: هلاك السفينة
56	المطلب الثاني: انقضاء الرهن البحري للسفينة بصفة تبعية
57	الفرع الأول: الوفاء
58	الفرع الثاني: الوفاء بمقابل
59	الفرع الثالث: المقاصة
61	الفرع الرابع: الإبراء
63	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: دراسة حالة حول إجراءات الرهن البحري للسفينة أمام الإدارة البحرية
65	تمهيد
66	المبحث الأول: الإدارة البحرية
66	المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للإدارة البحرية
66	الفرع الأول: تعريف بالإدارة البحرية
67	الفرع الثاني: مهام الإدارة البحرية
71	المطلب الثاني: الإطار التنظيمي للإدارة البحرية
72	الفرع الأول: الحدود الجغرافية للإدارة البحرية
75	الفرع الثاني: الهياكل التنظيمية للإدارة البحرية

80	المبحث الثاني: اجراءات قيد الرهن البحري للسفينة
81	المطلب الأول: المرحلة السابقة للرهن البحري للسفينة
81	الفرع الأول: طلب ترخيص باقتناء السفينة
82	الفرع الثاني: تسجيل السفينة
82	المطلب الثاني: مرحلة إبرام عقد الرهن البحري للسفينة وتعديله
83	الفرع الأول: إبرام عقد الرهن البحري للسفينة
88	الفرع الثاني: تعديل عقد الرهن البحري للسفينة
89	الفرع الثالث: شطب الرهن
90	خلاصة الفصل
92	الخاتمة
96	المراجع
	الملاحق
	الملخص

الملاحق

CORENAV CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE

RC N° 01 B 0723293 IF N° 000135110039657 Art N° 3511 0994608 A/APP N° 1790/DMM

ECHANTILLONNAGE :

L'échantillonnage de la coque sera basé sur le règlement pour la construction des navires de pêche en bois.

Les pièces maîtresses, éléments de structures et bordés seront échantillonnés sur la base de ce règlement, les membres seront doubles.

ESSENCES DE BOIS :

Pièces maîtresses :

Les hiloires renversées, Plat bord (gouttière de pont) et bauquière /contre bauquière /serre bauquière, seront traitées et débitées dans du bois d'essence de forte densité.

Les membrures doubles, barrots de pont seront en frêne.

Les serres d'empature, seront en bois rouge.

Les bordés de coque et pont, seront en bois résineux premier choix ou iroko.

Cloisons seront en bois résineux.

Les galbords, ribords, bouchains et préceintes seront en iroko

Bâti moteur en iroko.

Les liaisons des pièces et éléments de construction :

L'assemblage des pièces maîtresses doit être réalisé par des tiges filetées en inox.

Les différents clous seront galvanisés à chaud.

Calfatage :

Une étoupe goudronnée de premier choix sera utilisée pour le calfatage des virures de bordé de coque.

Rue du Port Zemmouri El Bahri W/BOUMERDES
TEL 020 79 03 56 FAX 024 81 78 80 E-MAIL corenav2000@yahoo.fr

RENFORT METALLIQUE :

Les ferrures de coque extérieures seront posées aux endroits adéquats

EQUIPEMENTS DE BORD :

La puissance de l'installation propulsive sera adaptée au type de pêche et au déplacement du bateau.

Les appareils hydrauliques de pêche seront livrés en fonction du type de pêche. L'installation électrique sera réalisée pour une alimentation de 24 Volts, Ses composants seront de qualité et conformes au bilan énergétique du bord.

APPAREILLAGE RADIO NAVIGATION :

Un sondeur couleur de portée suffisante.

Une radio VHF.

Un compas magnétique.

Un radar.

Un GPS.

Matériels de sécurité :

L'inventaire complet de tout le matériel de survie en mer et de lutte anti-incendie sera fourni conformément à la réglementation en vigueur.

CORENAV Sarl Construction & Réparation Navale
RC N° 01B 0723299-IF N° 000135110039657-CB N° BADR 0030600615923000 66

Zemmouri, le 22/11/2006

CERTIFICAT DE CONSTRUCTION

Nous soussignés, Sarl CORENAV Construction et réparation navales sise au port de pêche de Zemmouri El Bahri W/Boumerdes, certifions avoir construit un bateau de pêche de type sardinier d'une longueur 14 mètres pour le compte de monsieur DERBOUCHI FAROUK, Demeurant à ZIAMA MANSOURIA Wilaya de JJEL.

Les caractéristiques du bateau sont comme suite :

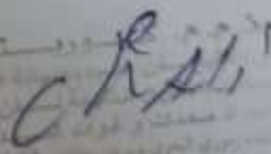
Coque : en bois
Longueur : 14 mètres
Largeur : 04.20 mètres
Creux : 01.50 mètres

Puissance moteur : VOLVO 240 CV
Année de construction : 2006

Nous lui délivrons le présent certificat pour servir et valoir ce que de droit.

SARL CORENAV

LE GERANT


شركة كورناب
التي تم تأسيسها في
الولاية رقم 024 81 78 80
بموجب قرار من المجلس
الوطني رقم 024 81 78 80

Rue du Port Zemmouri El-Bahri 35260 W.BOUWERDES
Tél : 020 79 56 03 Tél/Fax N° 024 81 78 80
E-mail-corenav2000@yahoo.fr

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية -

المصلحة الوطنية لحراسة السواحل
والدائرة الشؤون البحرية
الدائرة البحرية / عنابة
المحطة البحرية الرئيسية بجيجل
رقم: 2006/1176/م. ب. ج. ر. ج.

ترخيص باقتناء سفينة

- بمقتضى الأمر رقم: 76/30 المؤرخ في: 29 شوال 1396 الموافق لـ: 23 أكتوبر 1976 المعدل و المتمم المتضمن القانون البحري، لا سيما المواد 49، 50 و 54 ؛
- بمقتضى القانون رقم: 01-11 المؤرخ في 11 ربيع الثاني 1422 الموافق لـ: 03 جويلية 2001 المتضمن القانون المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات؛
- بمقتضى المنشور الوزاري رقم 303 المؤرخ في 02 ماي 1995 الذي يوضح الشروط و الكيفيات المتعلقة باقتناء، بيع، استيراد أو تحويل ملكية سفن الصيد البحري؛
- بناء على طلب المعني بالأمر بتحويل الملكية المؤرخ في:

يرخص رئيس المحطة البحرية الرئيسية بجيجل للسيد (للسادة):

الاسم و اللقب:

المولود في: 1975/01/01 بـ: زيامة منصورية / جيجل / الجزائر

الحامل رخصة السياقة رقم: 2731742 الصادرة عن: زيامة منصورية في: 2003/07/13
مسجل بحري ب:

الجنسية: جزائرية

العنوان: شارع خام الله اعمر زيامة منصورية ولاية جيجل / الجزائر

باقتناء سفينة من نوع: صيد السردين

مواصفات السفينة:

- الاسم: العقيد حسين

- المسجلة بـ: جيجل تحت رقم: ج ج 1069

- الطول: 14.00 م، العرض: 04.20 م، الجوف: 01.50 م

- الحمولة الإجمالية: 19.85 طن، الحمولة الصافية:/..... طن

- المجهزة بمحرك من نوع: فولفو بقوة: 240 ح ب

- تاريخ و مكان البناء: 2006 زموري البحري

- المسجلة لدى مصالح الجمارك:/..... تحت الحساب المفتوح رقم:

سلم هذا الترخيص للمعني بالأمر لإتمام الإجراءات القانونية اللازمة و التسجيل القانوني لدى الموثق.
هذا الترخيص شخصي و غير قابل للتنازل و صالح لمدة 365 يوم ابتداء من تاريخ توقيعه.

حرر بـ: جيجل / الجزائر في: 04 ديسمبر 2006

- رئيس المحطة البحرية الرئيسية بجيجل

انصرف الإداري في الشؤون البحرية

بوشطيط مساعد



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية جيجل

مديرية الصيد البحري والموارد الصيدية

مصلحة مراقبة النشاطات

الرقم 3367 م.م.ن/ م.ص.ب.م.ص. / و.ج. / 2006

04 DEC 2006 جيجل في:

قرار اقتناء سفينة صيد

إن مدير الصيد البحري والموارد الصيدية:

- نظرا للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل والمتمم، المتضمن للقانون البحري.
- نظرا للقانون رقم 01-11 المؤرخ في 03 جويلية 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات.
- نظرا للمرسوم التنفيذي رقم 123/ 2000 المؤرخ في 10/07/2000 والمحدد لصلاحيات وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية.
- نظرا للمرسوم التنفيذي رقم 01-135 المؤرخ في 2001/05/22 والمتضمن إنشاء مديريات الصيد البحري والموارد الصيدية للولايات ويحدد تنظيمها وسيرها.
- نظرا للمنشور رقم 147 ليوم 92/02/23، يحدد شروط بناء، اكتساب وتحويل ملكية سفن الصيد البحري بواسطة الأشخاص الطبيعيين.
- نظرا للطلب المقدم من طرف السيد: دربوشي فاروق، مسير شركة التضامن العقيد الحسين للصيد البحري

يقرر

المادة الأولى: يرخص للسيد: [REDACTED] مسير شركة التضامن العقيد الحسين للصيد البحري.

اقتناء سفينة صيد من نوع: سردين، الطول: 14,00 متر، العرض: 4,20 متر، الحمولة: 19,85 طن،

القوة: 240 ح عن طريق: الشراء ضمن برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي.

المادة الثانية: ميناء رسو السفينة: زيامة المنصورية.

المادة الثالثة: هذا القرار صالح لمدة 365 يوم ابتداء من تاريخ توقيعه.

المادة الرابعة: هذا القرار فردي ولا يمكن التنازل عنه لشخص آخر.

مدير الصيد البحري والموارد الصيدية

ولاية جيجل

زواوي



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**SERVICE NATIONAL DES GARDES COTES
DEPARTEMENT DES AFFAIRES MARITIME
CIRCONSCRIPTION MARITIME ANNABA
STATION MARITIME PRINCIPALE DE JJEL
N° : /2007/SMP-JJEL**

ATTESTATION D'IMMATRICULATION

LE CHEF STATION MARITIME PRINCIPALE DE JJEL ATTESTE QUE :

LE NAVIRE : DE PECHE DENOME : EL - AKID - HOCINE

IMMATRICULE A : JJEL .SOUS LE NUMERO : JJ 1069

PROPRIETAIRE : DIT BUCCHER ABEN NE LE : 01/01/1975 A: ZIAMA MANSOURIA / JJEL

PAR : DECISION D'AQUISITION DELIVRE LE : 04/12/2006

PAR : MINISTERE DE LA PECHE ET DES RESSOURCES HALIEUTIQUES

**LA PRESENTE ATTESTATION EST DELIVREE A L'INTERESSE SUR SA DEMANDE POUR SERVIR ET VALOIR
CE QUE DE DROIT.**

FAIT A : JJEL LE : 06/11/2007

CHEF STATION MARITIME PRINCIPALE DE JJEL



CERTIFICAT DE JAUGE

Je soussigné **O. DERBOUCHI**, ingénieur en construction navale, expert maritime judiciaire assermenté près la cour d'Alger,

Agréé près les tribunaux et l'union Algérienne et l'union des sociétés d'assurance et de réassurance (UAR), pour les spécialités maritimes et le risque industriel

Agréé par la caisse nationale de mutualité agricole (CNMA),

Expert consultant du ministère de la pêche et de la Direction de la Marine Marchande,

Expert consultant en sécurité maritime pour les navires de pêche.

Certifions avoir procédé au calcul de la capacité de la coque de l'embarcation répondant aux caractéristiques déclarées sur le certificat de construction du chantier, et ci — après décrites

Longueur HT	14,00 m
Largeur au bau	4,20 m
Puissance installée	240 CV
Coque	en bois
Année et lieu de construction	CORENAV/ ZEMMOURI 2006

Déclarons, que la capacité de la coque de ce bateau de pêche type SARDINIER, appartenant à Monsieur DERBOUCHI Farouk, résident à Jijel, est égale à une jauge brute de 19,85 tonneaux.

L'expert maritime judiciaire,

fait à Alger le 23/11/06

BUREAU D'EXPERTISE MARITIME
ET D'INGENIERIE NAVALE
Belouizdad 20 Rue Ahmed Tetah
ALGER Tél: (02) 66 81 66-41 61 54

M. Derbouchi

Comité GRE JIJEL 018
« Procès-verbal de délivrance de main-levée »
N° : 08 du 11/03/2020

CLIENT :
Crédit : Rééchelonnement de la dette « Pêche »
ALE : EL AOUANA « 678 »

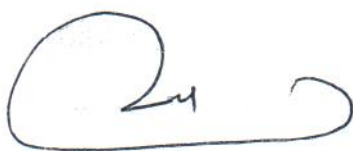
Suite au remboursement de l'impayé rééchelonné de la relation sus citée, et en référence à votre lettre n° 317 du 05/03/2020, nous vous informons que le comité du GRE à émis un avis favorable pour la délivrance de la main levée sur **hypothèque maritime du bateau** hypothéqué à notre faveur.

NB : Avant la délivrance de la main levée nous vous recommandons de réserver les droits de la banque pour ce qui est des « frais de justice, commissions, agios etc.... »


Le Directeur du Group
Régional d'Exploitation
S. AIT QUAMAR








La J. Directrice
BENK ABILA

وثيقة الترخيص بالاقتران للقرض (1)

بنك الفلاحة والتنمية الريفية

سجل المصارف رقم 33.000.000.000 دج م.ت.ر.ق. 00 ب 0011640 حصر مؤسسة
مقرها الرئيسي بالجواز 17 شارع العقيد عيسويش



AUTORISATION D'ENGAGEMENT

(ANNEXE 2 MANUEL DE GESTION DES CREDITS)

ORGANE DE DECISION : D.F.P.M.E "117".....

GROUPE D'EXPLOITATION REGIONAL : JIJEL, agence : jjel

EMPRUNTEUR : M. ~~DERBOUCHI FAROUK~~ et MOUSSOUNI RABAH (عبد الله بن محمد)

N° DE COMPTE : A OUVRIR.....

Type de prêt ou de crédit	Montant DA	Validité "1"	Limite utilisat "2"	Durée amort "2"	Différé Partiel "3"	Différé Total "3"	Taux ou marge "3"	Taux commission Engagt.
CMT	7.507.500	5ans			Dont un an de différé			Selon Taux En Vigueur

ce ticket annule et remplace celui du 07.12.03

Montant concours définitif:..... Pourcentage subvention :.....

GARANTIES ET RESERVES BLOQUANTES :

- Engagement d'hypothéquer le sardinier de 13,5 m
- Versement de l'apport du promoteur de 1.507.500 DA représentant le reste des équipements à acquérir
- Versement de la quote-part FNDPA de 6.000.000 DA
- Création d'une société
- LCAC+ CSL des associés dans le cas d'une SARL
- Procuration de renouvellement de la DPAMR
- Compléter le dossier par les documents nécessaires conformément à la décision réglementaire régissant ce type de crédit
- Convention de prêt + Billets à ordre

GARANTIES ET RESERVES NON BLOQUANTES :

- Hypothèque du sardinier de 13,5 m
- versement de l'apport du promoteur de 182.433 DA représentant le fond de roulement dès réception des équipements.
- DPAMR à actualiser.

OBSERVATIONS : La mise en place de nos concours est subordonnée au recueil des garanties ci-dessus.

"1" A servir pour les crédits à court terme, à l'exception des crédits de compagnie.

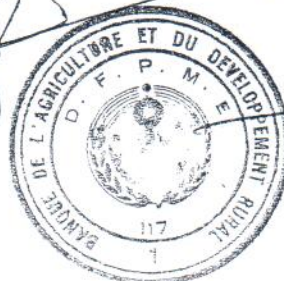
Réf. AUTO.1

"2" A servir pour les crédits de compagnie et les crédits d'investissement.

"3" A servir pour les crédits d'investissement.

SIGNATURE (S) HABILITEE (S) :

Fait à Alger, le 16.10.04



القرض خصص بالاقتران من للمعا للقرض
تجدد اعادة الحوالة

FAPA

FAX NO. : 021698515

27 Jun. 2011 10:11 AM P3

بنك الفلاحة والتنمية الريفية

شركة مساهمة ذات رأسمال قدره 33.000.000.000 د. ج ب ب ت رقم 00 ب 0011640 الجزائر العاصمة

مقرها الرئيسي بالجزائر : 17 شارع العقيد عمرش

BANQUE DE L'AGRICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL "AUTORISATION D'ENGAGEMENT"

(ANNEXE 5 DU MANUEL DE GESTION DES CREDITS)

27 Date N°... 073...
27 JUN 2011

Organe de décision (1): D.F.A.P.A

Structure émettrice (2): D.F.A.P.A

N° Compte: 678-700-539-300

Agence domiciliataire: AL AOUANA-678-

Groupe d'appartenance: Néant

Date du Comité : 23-06-2011

Emprunteur : Mr ~~DERBOUCH~~

Activité : Pêche

GRE de rattachement : JIJEL

CRE : Néant



Type de prêt ou de crédit	Montant "4"	Validité "5"	Limite Utilisati on "6"	Durée Amort "6"	Diffé ré Parti el "7"	Différé Total "7"	Taux ou marge "7"	Taux Comm. Engagt.
Restructuration du Capital	6 167 954.06 DA			05 ans				Selon Taux en vigueur
Restructuration des intérêts	1 256 116.79 DA			24 mois				

Cette autorisation annule et remplace les précédentes

Garanties bloquantes

- Hypothèque maritime du bateau du bateau ;

Réserves bloquantes

- DPAMR avec subrogation au profit de la BADR ;
- Convention de prêt +billets à ordre ;

Garanties non bloquantes

- Néant

Réserves non bloquantes

Néant

Observations :

- Prendre en considération le montant réel du jour de la saisie (intérêts de retard)

"1" Indiquer le comité ayant pris la décision.

"2" Indiquer la structure ayant émis l'autorisation.

"3" Indiquer le nom du groupe auquel appartient le client, au sens de l'instruction 74/04 de la Banque d'Algérie, et indiquer au verso l'engagement total du groupe.

"4" Lorsque le crédit doit servir à l'importation d'équipements, le montant en Dinars est donné à titre indicatif, lors de la réalisation prendre en considération le cours du jour.

"5" A servir pour les crédits à court terme, à l'exception des crédits de campagne.

"6" A servir pour les crédits de campagne et les crédits d'investissement seulement, la durée d'amortissement comprend la durée du prêt moins la durée du différé.

"7" A servir pour les crédits d'investissement.

Réf. AUT.1

Signature (s) Habilitée (s)



بنك الفلاحة والتنمية الريفية

الاتفاقية الخاصة بإعادة هيكلة الديون

ملحق للمنشور الدوري رقم 11.03 بتاريخ 17.07.2011

المتعلق بمعالجة ديون الشركات المعسرة

تعديل

بين الموقعين أسفله

- بنك الفلاحة و التنمية الريفية (بدر) شركة مساهمة برأسمال قدره ثلاثة و ثلاثون مليار دينار جزائري (33.000.000.000.000 دج) المسجلة بالسجل التجاري للجزائر العاصمة تحت رقم 00/11640، الكائن مقرها الاجتماعي بالجزائر العاصمة 17 شارع عميروش، و الممثلة من طرف السيد:

منصيع رياض مدير الوكالة المحلية للاستغلال العوانة -678-

- المعين فيما يلي:

"البنك"

من جهة

و ~~بنك الفلاحة و التنمية الريفية~~ (الاسم، اللقب أو الاسم التجاري للشركة، الشكل القانوني للشركة و ذلك حسب الحالة)، ذات رأس مال قدره:.....دينار، و الواقع مقرها الاجتماعي ب: ميناء زيامة منصورية الممثلة من طرف السيد: دربوشي فاروق، بصفته: مدير المعين فيما يلي ب" المدين"، له كافة الصلاحيات بموجب هذه الاتفاقية.

من جهة أخرى

و تعديلا لاتفاقية القرض الأصلية المسجلة تحت رقم: ع ع / 2012/1954 بتاريخ: 15 ماي 2012 اتفقا و أقرا الطرفان على ما يلي:

موضوع التعديل

تعديل المادة الأولى: موضوع الاتفاقية البند -1-: الشروط الخاصة لإعادة الجدولة الضمانات و التحفظات الموقوفة:

- عقد رهن بحري لسفينة الصيد 13,50 متر،
- تجديد عقد التأمين ضد كل الأخطار لصالح بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة العوانة *8
- الاتفاقية القرض الخاصة لإعادة جدولة الديون باللغة العربية،
- توقيع مجموعة سندات لأمر في حدود مبلغ إعادة الجدولة.

انتهى التعديل

في العوانة بتاريخ: 25 أكتوبر 2012

25 أكتوبر 2012

012R513 المدين (1)

2012/3148

SARDINIER EL AKID HOCINE
DERBOUCHI Farouk
J.J 1069
Ziama Mansouriah w.JIJEL

ع / البنك
مدير الوكالة

منصيع رياض

المجلس الأعلى للتوثيق

الضمــــــــــــــــان

خصصت السفينة المرهونة بهذا العقد لضمان تسديد القرض الذي تحصل عليه
الراهن السيد: دربوشي فاروق والفوائد المتغيرة الناتجة عنه البالغ: _____
- قرض متوسط الأجل (إعادة هيكله المبلغ الأصلي) البالغ ستة ملايين ومائة وسبعة
وستون ألفا وتسعمائة و أربعة وخمسون دينارا جزائريا وستة سنتيمات
(6.167.954,06 دج)، وذلك لمدة خمس (05) سنوات. _____
- وقرض متوسط الأجل (إعادة هيكله الفوائد) البالغ مليون ومائتان وستة وخمسون
ألفا ومائة وستة عشر دينارا جزائريا وتسعة وسبعون سنتيما (1.256.116,79 دج)، وذلك
لمدة أربعة و عشرون (24) شهرا. _____
حسبما هو ثابت في اتفاقية القرض المحررة في شكل عرفي بين بنك الفلاحة
والتنمية الريفية (BADR)، وكالة العونة 678، والراهن في الثالث أوت عام ألفين
وإحدى عشر (2011.08.03)، المسجلة بمفتشية التسجيل والطابع بجيجل في 2011.08.09
حقوق: 500,00 دج، وصل رقم: 01108778 والمحفوظة صورة منها بأصل هذا العقد.
وأن القرض المبين أعلاه تحصل عليه الراهن السيد: دربوشي فاروق من أجل
تمويل السفينة المرهونة.

الحالة المدنية

صرح الراهن تحت طائلة العقوبات القانونية أنه من الجنسية الجزائرية ويتمتع بجميع
حقوقه المدنية، وأنه ليس في حالة حجر أو إفلاس أو تسوية قضائية أو توقف عن الأداء، وأنه
ليس محل متابعة قضائية يترتب عنها الحجر الكلي أو الجزئي لأملكه، وأن السفينة المرهونة
رهنت وهي صافية ومحررة من كل دين وتبعية، وأنها لا تدخل ضمن الأموال العامة للدولة.

الموطن

لتنفيذ هذا العقد وتوابعه القانونية، اختار الراهن محل سكنه المبين أعلاه موطنه قانونيا له

حقوق التسجيل

طبقا لأحكام قانون التسجيل المعدل فإن هذا العقد سيسجل بمفتشية التسجيل والطابع
بجيجل برسم ثابت.

إبرام العقد

و إثباتا لما سبق حرر و تم هذا العقد بجيجل، بمكتب الموثقة الموقعة أدناه.
يوم: التاسع عشر أكتوبر عام ألفين وإحدى عشر (2011.10.19).
بحضور الشاهدين:

السيد: كريبع محمد بن صالح، التاجر، الساكن بزيامة منصورية، حي سونلغاز. _____
المولود بحسين داي، ولاية الجزائر في العاشر ماي عام ألف و تسعمائة وواحد
وسبعين، حسب رخصة سياقة السيارات رقم: 18/01706، المسلمة له من دائرة زيامة
منصورية في 2007.05.20.

والسيد: بن بغيظ نصر الدين بن خضير، الموظف، الساكن بزيامة منصورية، شارع
بوفلاح السعدي. المولود بالشقفة، ولاية جيجل في الثامن أكتوبر عام ألف و تسعمائة وأربعة
وستين، حسب بطاقة تعريفه الوطنية رقم: م 2006/122622، الصادرة عن دائرة
زيامة منصورية في 2006.05.28.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

تخصيص للرهن

مفترض: 2011/903.

في: 2011.10.19

أمام الأستاذة: فريال نيبوشة، الموثقة بمكتب التوثيق بجيجل، شارع محمد بوبزاري، رقم: 05 س، الموقع: أدناه.

حضر

السيد: دربوشي فاروق بن حسين، مجهز سفينة، الساكن بزيامة منصورية، شارع خام الله اعمر، ولاية جيجل. المولود بزيامة منصورية، ولاية جيجل في الفاتح جانفي عام ألف وتسعمائة وخمسة وسبعين، حسب شهادة ميلاده رقم: 01 ورخصة سياقة السيارات رقم: 18/00991، المسلمة له من دائرة زيامة منصورية في 2003.07.13.

الراشد الجزائري الجنسية. الذي صرح بهذا العقد أنه يخصص للرهن رهنا رسميا من الدرجة الأولى - طبقا لأحكام القانون المدني والقانون البحري - وتنفيذا للشرط الوارد في اتفاقية القرض المبينة أدناه لصالح: بنك الفلاحة والتنمية الريفية (BADR)، وكالة العوامة 678، شركة مساهمة ذات رأسمال قدره 33.000.000.000,00 دج السجل التجاري رقم: 00 ب 0011640، الكائن مقره بالجزائر العاصمة شارع العقيد عميروش، رقم: 17. السفينة الآتي تعيينها:

التعيين

سفينة صيد من نوع سرديني (SARDINIER)، المسماة "العقيد حسين"، حمولتها: 19,85 طن. بنيت بزموري (ولاية بومرداس) في سنة ألفين وستة (2006). مجهزة بمحرك من نوع فولفو (VOLVO)، قوته: 240 حصان.

المسجلة بزيامة منصورية، ولاية جيجل، تحت رقم: زم 144 جهزت بتاريخ 2010.03.14.

أصل الملكية

السفينة المرهونة بهذا العقد والمعينة أعلاه ملك للراهن، آلت إليه بالشراء من الشركة ذات المسؤولية المحدودة "كوريناف" CORENAV"، الكائن مقرها بميناء زموري البحري، ولاية بومرداس حسبما هو ثابت في الفاتورة رقم: 2007/14، المؤرخة في 2007.02.26، المؤشر على صورة منها والمحفوظة بملف هذا العقد. وحسبما هو ثابت من شهادة عدم الرهن المسلمة له من المحطة البحرية الرئيسية بجيجل، تحت رقم: 2011/477/م.بح.ر.ج، المؤرخة في 2011.10.16، المؤشر على صورة منها والمحفوظة بملف هذا العقد.

- الورقة الأولى -

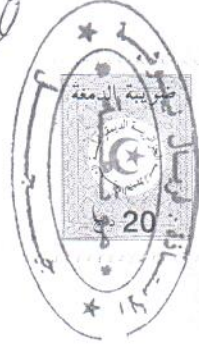


20

وبعد تلاوة نصه وشرحه على الحاضرين، وقعوه مع الموثقة. _____
انتهى ما وجد بأصله وبأثره إمضاء من ذكروا أعلاه وملاحظات التسجيل التالية:
سجل بمفتشية التسجيل والطابع بجيجل في 2011.10.25، وصل رقم: 01111726.

محتوى النسخة
ورقتان (02)
بلا إحالات
وبدون تشطيب.

ع



تم تسجيل هذا الخبر تحت رقم ر 001/01
يوم 26 أكتوبر 2011
المجلة البحرية الرئيسية بجيجل

مل عليه
وسبعة
جات
مسون
اوذلك
حقة
الفين
201
قد.
أجل
بجميع
وأنه
هونة
رلة.
باله
لابع
ماه.
ع
ة
ة

الملخص:

اعتبر المشرع الجزائري عقد الرهن البحري للسفينة تأمينا اتفاقيا ينشأ بين المدين الراهن، والدائن المرتهن مع توافر الأركان الموضوعية الواجب توافرها في أي عقد، شريطة أن يفرغ هذا العقد في قالب رسمي ويقيد على مستوى المحطة البحرية في دفتر السفينة، فقد خص المشرع السفينة بالأحكام المطبقة على رهن العقار، وذلك لتقوية ضمان الدائن المرتهن ومنع المدين الراهن من التصرف في السفينة.

ومتى انعقد عقد الرهن البحري للسفينة صحيحا، فإنه يرتب جميع اثاره القانونية سواء بالنسبة لطرفي العقد أو بالنسبة للغير، وأهمها ميزتي التقدم والتتبع، وينقضي عقد الرهن البحري للسفينة سواءا بصفة أصلية، كما قد ينقضي بصفة تبعية.

The Algerian legislator has considered the marine mortgage contract for the ship as a consensual insurance which is created between the current debtor, and the mortgagee creditor with the availability of the objective elements which must be present in every contract, on the condition that this contract is written in an official form and recorded at the marine station in the ship's book, and the legislator has singled out the ship with the provisions applicable on the mortgage of real estate, in order to reassure the mortgagee and strengthening his guarantee and preventing the current debtor from disposing of the ship .

And when the marine mortgage ship contract has been valid, it arranges all legal effects for both parties to the contract or for others, and the most important effects are the progress and tracking features.

The marine mortgage contract of the ship shall expire whether in an original form, It is also extinguished as an accessory.