

جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان المذكرة:

## الإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر (مهني)

تخصص: القانون البحري والمينائي

المشرف الأكاديمي:

أ/ مسعودان إلياس

المشرف الميداني:

بهلول عبد الجليل

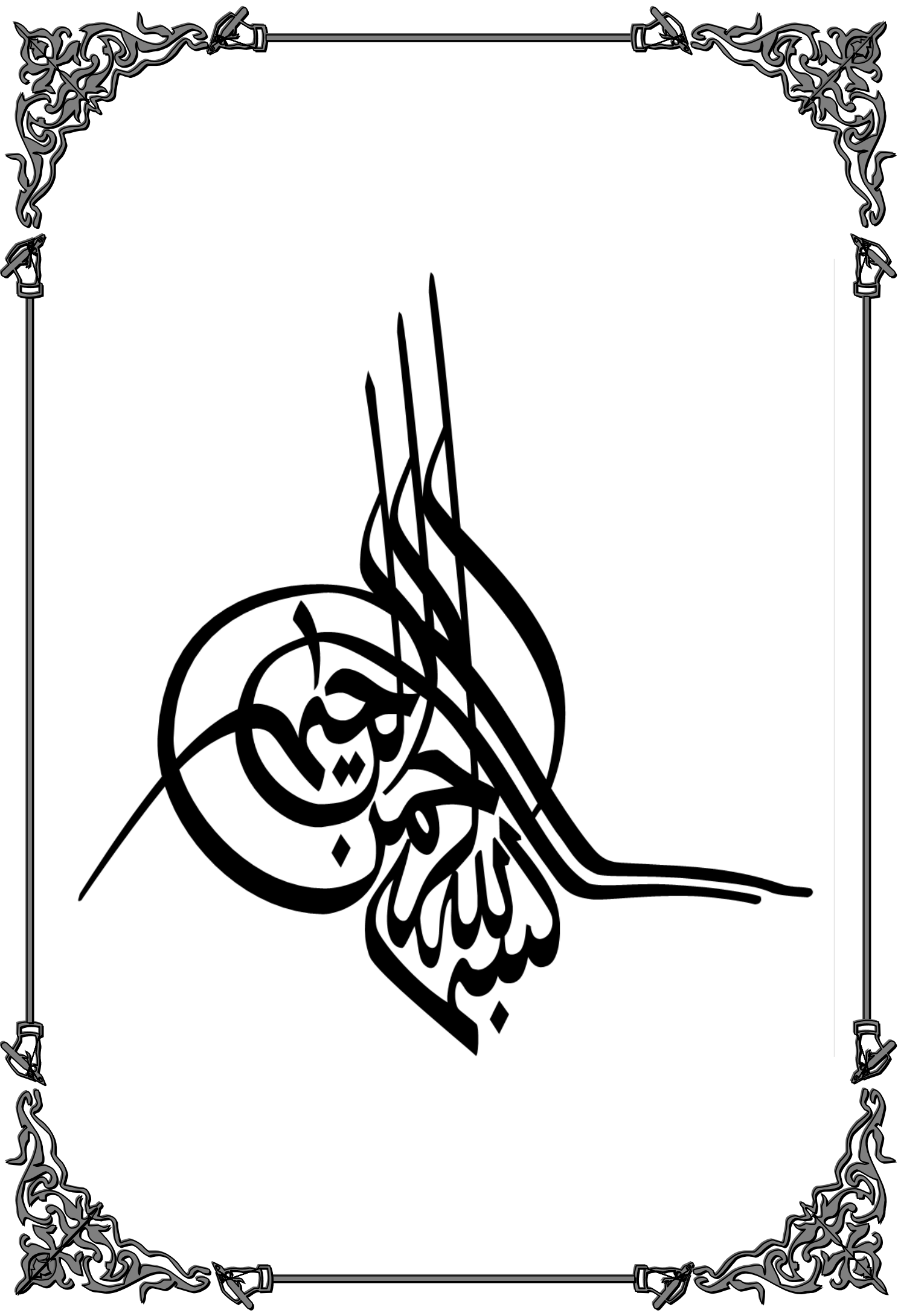
إعداد الطالبة:

شكشاك شيماء

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
حوماش حسبية	أستاذة محاضرة "ب"	جامعة محمد الصديق بن يحيى	رئيسا
مسعودان إلياس	أستاذ محاضر "ب"	جامعة محمد الصديق بن يحيى	مشرفا ومقررا
لغريب ليلي	أستاذة محاضرة "ب"	جامعة محمد الصديق بن يحيى	ممتحنا

السنة الجامعية: 2023/2022 م

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ  
وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ  
مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا﴾

{الآية 70-سورة الإسراء-}

## شكر وتقدير

الحمد لله الذي بفضلہ تتم الصالحات، فما كان لشيء أن يجري في ملكه إلا بمشيئته إنما إذا أراد شيئاً فيقول له كن فيكون، فالحمد لله الذي وفقنا على أداء هذا العمل المتواضع أما بعد:

يشرفني أن أتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى أستاذي الفاضل الدكتور "مسعودان إلياس" الذي تفضل بالإشراف على هذه المذكرة، وعلى ما قدمه لي من توجيهات عاجل بها قلة خبرتي في البحث بسعة صدر وعلى ما أبداه لي من ملاحظات فله مني كل التقدير وجزاه الله خير الجزاء، ومنعه متاع الصالحين. كما أتقدم بجزيل الشكر إلى أساتذتي الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم قراءة ومناقشة هذا البحث فلهم مني وافر الاحترام والتقدير كل باسمه.

وفي هذا المقام أتوجه بالشكر إلى موظفي المؤسسة المينائية "جن جن" وأخص بالذكر السيد "بهبول عبد الجليل" رئيس مصلحة القيادة المينائية على ما أسداه لي من خدمة، كما أخص بالذكر أيضاً السيدة "ميمون أساء" ملحقة إدارية المكلفة بتسيير تكوينات رجال البحر، على ما قدمته لي من معلومات وما أسدته لي من معروف جعله الله في ميزان حسناتها.

شكري أيضاً لكل من ساهم في انجاز هذا البحث سواء من بعيد أو قريب، بالقليل أو الكثير. لكل هؤلاء خالص شكري وجميل عرفاني وامتناني.

وما أرجوه من هذا العمل هو الإتقان وما تمّ إلا ابتغاءه، وما لصواب مراده إلا التوضيح، ملتزمة من القارئ أستاذاً أو طالبا العذر مما قد يصادف من خطأ أو هفوة أو قصور، داعية المولى عز وجل أن يجعل جهدي هذا خالصاً لوجهه، وأن يكون عملي بداية لبحوث لاحقة وتيسيراً لمن يطمح للبحث في قضايا القانون البحري.

شكشاك شفاء

# إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقني لهذا...

فلم أكن لأصل إليه لولا سعة فضله عز وجل علي، أما بعد:

أهدي ثمرة جهدي...

إلى الغالي "أبي" أطال الله في عمره...

إلى الغالية "أمي" أطال الله في عمرها...

إلى أخواتي "آمنة" و"وفاء" و"ابتسام"...

إلى أخوي "محمد الصالح" و"عبد الرؤوف"...

إلى حفيد العائلة "عبد الحي"...

إلى عائلتي جميعا...

إلى صديقتي "وسام" و"سلمى"...

إلى هؤلاء جميعا أهدي هذا العمل المتواضع.

قائمة

المختصرات

✓ ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

✓ د.س.ن: دون سنة نشر.

✓ د.ع: دون عدد.

✓ د.م: دون مجلد.

✓ ص: الصفحة.

✓ ق.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

✓ ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

✓ ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

مقدمة



القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية التي تحتوي فرضياتها على مصطلح "سفينة" أو "بحر" وغيرها من مشتقاتها<sup>1</sup>، لذلك فقواعده منذ أن نشأت وهي تدور حول وسيلة، وغاية الوسيلة هي السفينة، على أن تتم الرحلة البحرية بسلام.

وبالتالي فموضوع مذكرتنا هذه يتعلق بجانب هام من جوانب النقل، الذي يعتبر من إحدى أهم مواضيع القانون البحري، بحيث يتعلق اهتمام الدول بهذا القانون بمدى اهتمامها بحاجياتها واستغلالها للبحر، لذلك تعد السفينة العمود الفقري للملاحة البحرية والمحور الرئيسي التي تدور حوله أحكام القانون البحري<sup>2</sup>، نظرا لما تكتسبه من أهمية بالغة خاصة في مجال النقل البحري، لاعتبارها حلقة وصل بين مختلف دول العالم عن طريق تبادل السلع والخدمات، مما ساهم بشكل كبير في تعزيز هذه العلاقات بين الدول خاصة من الجانب الاقتصادي، وهذا بالنسبة للدول التي تعتمد كثيرا في اقتصادياتها، ومن بينها نجد الجزائر كونها واحدة من بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، التي أولت اهتماما بالملاحة البحرية بشكل عام والسفينة بشكل خاص، سواء على المستوى الوطني أو على الصعيد الدولي، ويتجلى ذلك من خلال إصدار المشرع للقانون البحري سنة 1976 من أجل تنظيم الشؤون البحرية، ومن ثم إخضاعه لتعديلات آخرها كان سنة 2010 بموجب القانون 10-04، من أجل مسايرة التطور الحاصل في المجال البحري.

ظهرت أنواع عديدة من السفن نتيجة للتطور الحاصل لوسائل النقل البحري، فاضطر المشرع إلى وضع مفهوم يضبط من خلاله شروط كسب المنشأة لوصف السفينة وبيان ملحقاتها، على اعتبار أن بعض المنشآت البحرية تخرج عن وصف السفينة، وعلى الرغم من اعتبار هذه الأخيرة مال، إلا أنها تتمتع بعناصر تميزها عن غيرها من السفن مشكلة في مجملها حالتها المدنية، بالإضافة إلى تمتعها بالجنسية التي تعبر عن حالتها الدولية<sup>3</sup>، هذا

<sup>1</sup>Yves Tassel, la spécificité du droit maritime , Neptunes, sans pays publication ,2000, page2.

<sup>2</sup>حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص5، ص6.

<sup>3</sup>مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري -دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص4.

ما يستوجب ضرورة تحديد طبيعتها القانونية وإخضاعها لنظام إداري من نوع خاص يتمثل في وجوب تسجيلها وفرض رقابة الدولة عليها، للتحقق من سلامتها عند قيامها بالملاحة البحرية والاطلاع على الشهادات التي تحملها<sup>1</sup>.

فضلا عما سبق، ترد على السفينة تصرفات قانونية تؤدي إلى انتقال ملكيتها، كعقد البيع أو الشراء اللذان يعتبران من أشهر طرق انتقال الملكية في عصرنا الحالي، بالرغم من وجود أسباب أخرى لكسب الملكية المنصوص عليها في القواعد العامة ما عدا حكم التملك بالتقادم أو الحيازة، كما أن هناك صور أخرى لكسب ملكية السفينة لم تعد في المتناول، نظرا للتطور الحاصل في المجال البحري عامة والملاحة البحرية خاصة، وكون سلامة الرحلة البحرية هي الهدف، لهذا تتضافر قواعد القانون البحري لتهيئة كل ما يمكن أن يوصل السفينة لشاطئ الأمان، فيغري الدائنين الذين تحتاج إليهم خلال الرحلة على التقدم لمعاونتها، وذلك بأن يقدم لهم امتيازات على السفينة، أو توقيع حق الرهن عليها الذي قد يؤدي إلى انتقال ملكيتها بسبب عدم الوفاء بالدين المثقل عليها حتى لا يعرقل القيام بهذه الرحلة البحرية، لأنه في حالة وقوع عارض أثناء الرحلة يضع السفينة في خطر قد يؤدي إلى هلاكها.

بناء على ما تقدم، تم تسليط الضوء في طيات هذه الدراسة على الإطار القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، سعيا منا للإمام بكل جوانب الموضوع والاطلاع على كل ما له علاقة به، وهذا ما تضمنته مذكرتنا المتواضعة، إلى جانب ذلك كان لا بد من الوقوف على الجانب الميداني للإطار القانوني للسفينة ودراسة تطبيقاتها على مستوى "ميناء جن جن" بولاية جيجل، من خلال الاطلاع على الجزء الخاص بشهادات السفن التي يحملها الربان على متنها، للتأكد من وجود تطابق بين النصوص القانونية المنظمة للسفينة والأنظمة واللوائح الداخلية لمؤسسة "ميناء جن جن"، والتي يتوجب أن تكون شارحة لإرادة المشرع لا متعارضة معها.

<sup>1</sup>حمدي كمال، القانون البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص31.

يمكننا أن نوجز أهمية الموضوع في النقاط التالية:

– تسليط الضوء على الإطار القانوني الذي تحظى بيه السفينة لكونها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية.

– الموقع الجغرافي الذي تتميز به الجزائر والمطل على البحر الأبيض المتوسط، وطول شواطئها وتعدد موانئها.

– تعتبر السفينة أهم عناصر الثروة البحرية والمحور الذي تركز حوله أحكام القانون البحري.

تتمثل دوافع القيام بهذه الدراسة فيما يلي:

– تدعيم المكتسبات القبلية في مجال القانون البحري الجزائري.

– محاولة الإثراء العلمي للموضوع والذي له علاقة مباشرة بالتخصص المدروس.

– تقصي الدور الذي تتميز به السفينة في مجال الملاحة البحرية.

– استكمال متطلبات درجة الماستر في الحقوق.

أما عن أهداف دراستنا لهذا الموضوع فهي تتمثل في:

– جمع المادة العلمية والمعلومات المتعلقة بالنظام القانوني للسفينة محل البحث

، وإسقاطها على القانون البحري الجزائري والأحكام التي تبناها المشرع في تنظيم هذا الموضوع.

– إسقاط الدراسة النظرية على الواقع، عن طريق دراسة الجانب المتعلق بشهادات السفن

في "المؤسسة المينائية جن جن"، لتقريب النظر إلى الموضوع وأخذ فكرة عليه.

– إثراء الرصيد المعرفي ومكتبة الكلية بالبحوث ذات المواضيع القيمة والتي لم تتم

دراستها من قبل.

– بيان الأحكام الخاصة التي انفردت بها السفينة في بعض المواضيع.

تمتلك الدولة الجزائرية عدة سفن بحرية، تعتمد عليها في التجارة البحرية الخارجية، ونظرا

لإبحار هذه السفن وتواجدها في أغلب الأحيان في مناطق بحرية لدول أجنبية، عمل المشرع

على تنظيم المسائل المتعلقة بالسفن البحرية وشؤونها المختلفة، من خلال وضع إطار قانوني خاص بها ينظمها من زوايا عدة، وهذا ما يقودنا إلى طرح الإشكالية التالية:

**ما مدى فعالية وصرامة القواعد القانونية المنظمة لأحكام السفينة في القانون البحري**

**الجزائري؟**

يجب أن تكون معالجة ودراسة الموضوع وفق منهج أو عدة مناهج حسب طبيعته، لهذا اعتمدنا في دراستنا للجانب التطبيقي على المنهج الوصفي من خلال تطرقنا لتعريف السفينة وأنواعها وكذلك طبيعتها القانونية، أما المنهج التحليلي فقد تم الاعتماد عليه انطلاقاً من تحليلنا للمواد القانونية، فهما المنهجان اللذان ارتأينا بأنهما الأنسب بهذه الدراسة، كما اعتمدنا في دراستنا للجانب التطبيقي على منهج دراسة حالة، لكونه المنهج الأنسب لهذا الجانب، من خلال إجراء مقابلات من أجل جمع المعلومات والوثائق التي تفيدنا في التوضيح.

للإجابة على هذه الإشكالية المطروحة، اعتمدنا على التقسيم الثنائي، حيث قسمنا موضوع البحث إلى فصلين؛ خصصنا الفصل الأول لدراسة ماهية السفينة، بكل ما اشتملت عليه من مفهوم وأنواع مع ذكر طبيعتها القانونية وكذلك الحديث أيضاً عن عناصرها الشخصية، إضافة إلى دراسة الجانب الإداري المتمثل في التسجيل، أما الفصل الثاني فقد تم تخصصه للحديث عن الحقوق العينية الواردة على السفينة وقد تم التطرق فيه إلى الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة، وإلى كل من أسباب كسب الملكية وصورها، وفي ختام هذا الفصل تم التطرق إلى الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة المتمثلة في الرهن والامتياز البحري.

الفصل الأول:

ماهية السفينة

تعتبر السفينة أساس النقل البحري والأداة الرئيسية للملاحة البحرية، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري بصفة عامة، ونظرا لأهميتها خاصة في الجانب الاقتصادي ، خصّها المشرع بالتنظيم في القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، وتحديدًا في الكتاب الأول من القسم الثاني المعنون بـ "السفينة"، فقد جعلتها هذه الأهمية تحظى بنظام قانوني خاص بها يميزها عن غيرها من المنقولات والعقارات كونها أداة الملاحة البحرية.

لكي يتسنى لنا التعرف على ماهية السفينة يجب ابتداء تعريفها وبيان أنواعها، ثم تحديد طبيعتها القانونية من حيث تقسيم الأموال، وطبيعتها الذاتية من جانب آخر كذلك، نظرا لتشابه السفينة إلى حد ما مع الأشخاص في بعض الخصائص (المبحث الأول)، علاوة على ذلك تخضع السفينة لنظام إداري خاص بها يتمثل في إلزامية تسجيلها في سجل السفن من طرف الجهات الإدارية البحرية المختصة، حتى تصبح مؤهلة للقيام بنشاطها على أكمل وجه في (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: مفهوم السفينة

تأتي دراسة السفينة في مقدمة الموضوعات التي ينشغل بها عادة ذهن المشرع في مختلف التقنيات البحرية، فالسفينة إن صح القول تعتبر العمود الفقري للقانون البحري بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية التي تنظمها أحكام هذا القانون<sup>1</sup>. يقتضي تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري التطرق إلى التعاريف الفقهية والقضائية وفي الاتفاقيات الدولية<sup>2</sup>، حيث تتجلى أهمية تحديد مفهوم السفينة في الوقوف على ما يعد من الأشياء سفينة بمعنى الكلمة، أي تحديد ما يندرج تحت وصف السفينة من منشآت، مع بيان ملحقاتها، وتحديد أنواعها في **(المطلب الأول)**، وينتج عن هذا التحديد خضوع السفينة لنظام قانوني أصيل أحاطها به المشرع وميزها به عن غيرها من السفن<sup>3</sup>، في **(المطلب الثاني)**، والذي تناول فيه كلاً من الحالة المدنية للسفينة من اسمها، موطنها، حمولتها، درجتها، جنسيتها التي تعبر عن حالتها الدولية في **(المطلب الثالث)**.

<sup>1</sup> لعطر فتيحة، "القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، العدد 12، تيزي وزو، 2017، ص 5، متاح على

الرابط: <https://www.asjp.cerist.dz>

<sup>2</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم، الجزائر، 2010، ص 19.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 29.

## المطلب الأول: اكتساب المنشأة لوصف السفينة

يثير مفهوم السفينة بعض الإشكالات خاصة مع ظهور منشآت بحرية أخرى عائمة، مما يفرض على المشرع وضع تعريف محدد لها ضمن الأمر رقم 76-80 المتعلق بالقانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10، من أجل معرفة القواعد القانونية التي تطبق عليها وعلى الملحقات التابعة لها لاعتبارها جزء منها كونها لازمة لاستغلالها، ولتمييزها أيضا عن غيرها من المنشآت الأخرى<sup>1</sup>، وعليه يتم التطرق بالشرح في هذا المطلب إلى بعض التعاريف الواردة في الفقه والقضاء والاتفاقيات الدولية التي تعرف السفينة، مع بيان التعريف الوارد لها في القانون البحري الجزائري وتحديد الشروط اللازمة لاعتبار المنشأة البحرية سفينة أم لا في (الفرع الأول)، ثم تحديد ملحقاتها في (الفرع الثاني)، وبيان أنواع السفن في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف السفينة

على الرغم من أن السفينة تعد موضوعا أساسيا للعديد من الاتفاقيات الدولية إلا أنه لا يوجد تعريف دولي موحد لها، وعليه تختلف هذه التعريفات من اتفاقيات إلى أخرى وفقا لطبيعتها<sup>2</sup>، ومنه يمكن تعريف السفينة وفقا لبعض الاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقية لندن المبرمة في 20 نوفمبر 1978 المتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر، التي تنص في الفقرة الثالثة من المادة الأولى على ما يلي: "يقصد بعبارة سفينة كل مركبة أو جهاز مهما كانت طبيعته، بما في ذلك المركبات بدون غطاس، والطائرات العائمة المستخدمة أو غير المستخدمة كوسيلة للنقل في الماء"، كما أوردت لجنة القانون الدولي تعريفا للسفينة ضمن تقرير لها بأنها: "كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي

<sup>1</sup> عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي المؤسسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، مستغانم، 2016/2017، ص 19.

<sup>2</sup> مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 14.



بتجهيزاتها، وطاقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية<sup>1</sup>، بالإضافة إلى ذلك عرفت المادة الثانية في فقرتها السابعة من البروتوكول 1942 السفينة كالتالي: "السفينة أي مركب أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بنائها وتكييفها للنقل باعتبارها بضاعة... وبضاعة أخرى"<sup>2</sup>.

فضلا عن ذلك نجد أن الاتفاقيات العامة وعلى رأسها اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، لم تتطرق إلى تنظيم موضوع السفينة واكتفت فقط بالإحالة الصريحة للتشريعات الداخلية لتقوم بمهمة تعريف السفينة، تبعا لما تقتضيه مصالحها واقتصادياتها<sup>3</sup>.

يمكن القول مما سبق بأنه على الرغم من الجهود الدولية المبذولة، لم يتم التوصل إلى تعريف محدد للسفينة يميزها عن غيرها من المركبات، لكون التعريفات السابقة لم تعد تفي بالغرض لاشتمالها على اعتبار كل المنشآت البحرية على أنها سفينة<sup>4</sup>، وعليه يُتصور أن تعاريف القانون الدولي للسفينة سوف تختلف تبعا للمواضيع التي يقوم هذا القانون بتنظيمها، لدرجة أنه يعترف بوصفه للسفينة على منشآت في موضوع ما ويرفض الاعتراف بها في موضوع آخر<sup>5</sup>.

أما بالنسبة للفقهاء، فلقد أورد جملة من التعريفات بهذا الخصوص، يمكن أن نسوق بعضها كالتالي:

<sup>1</sup> محمود سالم أبو الفرج، السفن ذاتية القيادة التحديات القانونية -دراسة تحليلية مقارنة-، مصر، 2020، ص19.

<sup>2</sup> بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر العاصمة، 2014/2015، ص16.

<sup>3</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة -دراسة على ضوء القانون الجزائري-، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال، قسم العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، الجزائر العاصمة، 2017/2018، ص11.

<sup>4</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة آسانيا، وهران، 2011/2012، ص15، متاح على

الرابط: <https://www.asjp.cerist.dz>

<sup>5</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، مرجع سابق، ص11.

عُرفت بأنّها: "كل منشأة تستخدم للسير في البحر"، في حين أشار البعض إلى أنّها: "عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد ويثبت لها هذا الوصف من تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية"، في حين يرى آخرون على أنّها: "منشأة تخصص للقيام بالملاحة البحرية"<sup>1</sup>.

وفي مجمل القول اتفق الفقه على أن السفينة هي: "كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"، لكن هناك من أضاف عنصر الخطر، بقوله أن: "السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر، وتستعمل خصيصا للملاحة البحرية وبصفة اعتيادية"<sup>2</sup>.

أما بخصوص التعاريف القضائية للسفينة، فقد عرفها القضاء الفرنسي بأنّها: "عبارة تتعرض للأخطار البحرية بل يجب أن تواجهها"، في حين عرفها القضاء الإيطالي بأنّها: "سفينة عائمة غرضها الملاحة لحمل الأشخاص والبضائع، يشترط فيها أن تكون قادرة على الحركة البحرية بواسطة وسائل تسييرها الذاتية"، في مقابل ذلك نجد أنّ القضاء البريطاني يعرف السفينة على أنّها: "تشمل جميع العائمات القادرة على الطفو في الماء وتستعمل كوسيلة للنقل المائي"<sup>3</sup>.

واستخلاصا لما سبق، يمكن القول بأن أغلب الفقه والقضاء مستقر على تعريف السفينة بأنّها: "المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد".

يؤخذ من هذا التعريف أنه يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بدّ من توفر شرطين؛ يتمثل الأول في تخصيص السفينة للقيام بالملاحة البحرية فيراعى في بنائها قدرتها

<sup>1</sup> زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي -دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، الجزائر، 2010/2009، ص100، ص101.

<sup>2</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018/2017، ص12.

<sup>3</sup> أعراب كميلية، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد8، الجزائر، د.س.ن، ص190، متاح على الرابط: <https://www.asjp.cerist.dz>

على عبور البحر وتحمل المخاطر البحرية، أما الشرط الثاني فيتمثل في تخصص هذه المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد<sup>1</sup>، أما بالنسبة للمشرع الجزائري، وخلافا للكثير من التعاريف الفقهية والقضائية والاتفاقيات الدولية التي تطرقت لمفهوم السفينة، كان له الفضل في وضع تعريف شامل لها<sup>2</sup>، محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة<sup>3</sup>، حيث نصّت المادة 13 من ق.ب.ج على أن: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، كما ورد تعريف آخر للسفينة في نفس القانون ضمن المادة 147/أ، التي تنص على: "سفينة تعني كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت..."<sup>4</sup>.

من خلال نص المادتين 13 و147/أ المذكورتين أعلاه، فإنه يتبين لنا أنه لا اعتبار بالمنشأة البحرية سفينة لابد من توفر شروط تتمثل في القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، والتخصص في الملاحة البحرية، بغض النظر عما إذا كانت هذه الملاحة ملاحا رئيسية أو ملاحا مساعدة أو ساحلية أو ملاحا في أعالي البحار<sup>5</sup>.

وهذه الشروط نذكرها تباعا كالاتي:

#### أولا: القيام بالملاحة البحرية

جاء في مضمون المادة 13 من ق.ب.ج ما يلي: "...أن تقوم بالملاحة البحرية، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص6، ص7.

<sup>2</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، مرجع سابق، ص7.

<sup>3</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، ص18.

<sup>4</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، مرجع سابق، ص14.

<sup>5</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص8.

<sup>6</sup> الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج، العدد 29.

يلاحظ بأن المشرع الجزائري قد فصل بين العبارتين للدلالة على أن التخصيص للملاحة البحرية يختلف عن القيام بالملاحة البحرية، بحيث يفهم من العبارة الأولى القيام بالملاحة البحرية على وجه منتظم وبصفة مستمرة، وهو ما يقابل مفهوم الاعتياد عند الفقهاء، في حين يفهم من العبارة الثانية عدم الانتظام والمداومة على هذا النشاط<sup>1</sup>.

تطرق المشرع الجزائري إلى تعريف الملاحة البحرية في الفصل الثالث، ضمن نص المادة 161 من ق.ب.ج كالتالي: "الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون"، وبالرجوع أيضا إلى نص المادة 162 من نفس القانون نجدها تنص على:

"تتضمن الملاحة البحرية ما يلي:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل الضائع والمسافرين،
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر،
- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
- ملاحة النزهة بقصد الترفيه،
- ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرس بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ".

أ- قيام المنشأة بالملاحة البحرية:

يعتبر شرط صلاحية المنشأة ركن جوهري لقيام السفينة بالملاحة البحرية، بيد أن المقصود من القيام بالملاحة البحرية يؤدي إلى استبعاد بعض المنشآت البحرية العائمة، التي تستخدم داخل الموانئ أو خارجها كالأحواض والأرصفة والرافعات العائمة، وغيرها ما

<sup>1</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، منكرة لنيل شهادة الماجستير، مرجع

لا يصلح عادة للملاحة البحرية بذاتها، وعلى ذلك لا تعتبر سفينةً العوامات أو الطائرات المائية أو الأرصفة العائمة لكونها غير مخصصة للملاحة البحرية<sup>1</sup>.

### ب- شرط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية:

تعتبر المنشأة سفينة، ولو لم تقم بالملاحة البحرية فعلا، بشرط أن يثبت تخصيصها للقيام بهذه الملاحة، فإذا ثبت ذلك صدق عليها وصف السفينة<sup>2</sup>، وتظل لها هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لأنه لا اتصال بينهما، وعلى النقيض من ذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء، فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب ولا يضي عليه صفة سفينة<sup>3</sup>، وعليه ينتفي وصف السفينة عن المنشأة في حالتين:

- إذا قامت المنشأة أو خصصت ابتداءً بالملاحة النهرية على وجه الاعتياد.
- إذا غيرت المنشأة تخصصها من الملاحة البحرية إلى الملاحة النهرية على وجه الاعتياد أو عدلت عن الملاحة نهائياً<sup>4</sup>.

### ج- شرط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية:

ما يميز السفينة بوجه خاص هو صلاحيتها للملاحة البحرية، ومعنى ذلك قدرتها على ممارسة الملاحة، كأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها، هذه الصلاحية هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونياً ونهايتها<sup>5</sup>، وعليه يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، وينتهي هذا الوصف بالنسبة لها من الوقت الذي تفقد فيه صلاحيتها أو بعدولها نهائياً عن القيام بالملاحة البحرية<sup>6</sup>، كأن تتحول إلى فندق عائم

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2003، ص31.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومه، الجزائر، 2020، ص66.

<sup>3</sup> لعطر فتيحة، مرجع سابق، ص7.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص66.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000، ص43.

<sup>6</sup> حلومي عباس، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص8.

مثلا، ففي هذه الحالة لا تطبق عليها أحكام القانون البحري إلا إذا عادت للقيام بالملاحة البحرية مرة أخرى<sup>1</sup>.

### ثانيا: القدرة المنشأة على مواجهة الأخطار

لم يهتم المشرع الجزائري بهذا العنصر لإضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية عكس الكثير من التشريعات، فبالرغم من أهمية هذا العنصر في إضفاء المصدقية والجديّة على الأسطول البحري الوطني، إلا أن المشرع استبعده من مفهوم السفينة، كما أن التعرض لمخاطر البحر لم يرد كعنصر في تعريف السفينة بصفة صريحة، على أساس أن السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة إما بوسيلتها الخاصة أو بقطرها بسفينة أخرى، ويمكن تفسير التغاضي في اشتراط هذا العنصر للإجراءات التي تفرضها القوانين الجزائرية فيما يتعلق بنوعية السفن وإجراءات السلامة والأمن المفروضة عليها<sup>2</sup>.

ساير المشرع الجزائري بذلك أغلب الآراء الفقهية المتضمنة تعريفا للسفينة.

### الفرع الثاني: ملحقات السفينة

لا يقتصر المفهوم القانوني للسفينة على هيكلها فقط، بل يمتد أيضا ليشمل مجموع العناصر اللازمة لإبحارها واستغلالها أو ما يطلق عليه "ملحقات السفينة"، وبعض هذه الملحقات يتصل من الناحية المادية بجسم السفينة مثل المرساة وأجهزة الراديو والرادار، والبعض الآخر منفصل عنها لكنه ضروري لملاحتها مثل الزوارق وقوارب النجاة<sup>3</sup>، إذ تعد منقولات مخصصة لخدمة عقار أو عنصر من عناصر السفينة الداخلة في تكوين جسمها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، مصر، د س ن ، ص 15.

<sup>2</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، ص 24.

<sup>3</sup> علي البارودي ومحمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001، ص 51.

<sup>4</sup> عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 32.

وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المادة 52 من ق.ب.ج، التي تنص على أنه: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات ومعدات السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري"، وأيضا في المادة 58 في الفقرة 1 من ق.ب.ج المتعلقة بالرهون البحرية، بقولها: "يشمل الرهن البحري المترتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة و جميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك"، فالمشرع الجزائري إذن لم يذكر ملحقات السفينة بصفة صريحة، لكن استنادا إلى نص المادتين أعلاه تعتبر ملحقات السفينة تلك المخصصة لملاحقتها واستغلالها<sup>1</sup>.

زيادة على ذلك، فإن جميع التصرفات القانونية التي ترد على السفينة، من بيع وإيجار ورهن وغيرها، تشمل هذه الملحقات أيضا دون الحاجة إلى نص خاص، ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن السفينة<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: أنواع السفن

يأخذ التعريف بالسفينة صورا وأشكالا متعددة وذلك تباعا للمعايير التي تُعتمد في ذلك السبيل، مثل حمولتها، تاريخ بنائها، مميزاتها الخارجية... إلخ، وعليه يعرف ميدان الملاحة البحرية العديد من أصناف السفن<sup>3</sup>، ومن بين هذه المعايير المعتمدة في التقسيم ما يلي:

#### أولا: السفن العامة

هي السفن التي تمتلكها الدولة وتقوم باستخدامها في خدمات عامة غير الأعمال التجارية<sup>4</sup>، وتقسم السفن العامة بدورها إلى قسمين سفن مخصصة للخدمة العمومية وسفن حربية<sup>5</sup>، فالسفن المخصصة للخدمة العمومية تستخدم للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام

<sup>1</sup> أعراب كميلى، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 191.

<sup>2</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعة، مصر، د.س.ن، ص 42.

<sup>3</sup> جمال مانع عبد الناصر، القانون الدولي العام، الجزء 2: المجال الوطني للدولة، دار العلوم، الجزائر، 2009، ص 215.

<sup>4</sup> عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 26.

<sup>5</sup> جمال مانع عبد الناصر، مرجع سابق، ص 217.

حكومي غير تجاري، مثل: السفن التابعة لمرفق الجمارك أو السفن التابعة لمرفق الأرصاد الجوية وغيرها<sup>1</sup>، بحيث تكون هذه السفن خاضعة لسلطة موظف مدني في الدولة، وذات طاقم تحت تصرف تلك الدولة أو ممثليها<sup>2</sup>، أما السفن الحربية فهي تلك السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة للدولة، وتشمل جميع أنواع السفن المخصصة لخدمة القوات البحرية العسكرية<sup>3</sup>.

### ثانياً: السفن الخاصة

هي السفن التجارية التي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو للحكومات على السواء والتي تستعمل لأغراض تجارية<sup>4</sup>، وتتمتع بحصانة محدودة هذا بالنسبة للسفن التجارية الخاصة<sup>5</sup>، أما فيما يخص السفن التجارية العامة المملوكة للدولة، فإنها لا تخضع لأي حصانة وإنما تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول ويجوز الحجز عليها<sup>6</sup>.

### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

إن تكييف السفينة من بين نظم القانون المختلفة خطوة ضرورية في سبيل تحديد القواعد القانونية التي تطبق عليها<sup>7</sup>، لذلك يقتضي إدراجها ضمن طائفة من الطوائف القانونية<sup>8</sup>. وبما أن السفينة مال يجوز تملكها وإبرام كافة التصرفات القانونية عليها، كونها من الأشياء التي تدخل في دائرة التعامل بطبيعتها وتكون محلاً للحقوق المالية المختلفة، وذلك

<sup>1</sup> أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص23.

<sup>2</sup> مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، ص15.

<sup>3</sup> بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مرجع سابق، ص20.

<sup>4</sup> جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص217.

<sup>5</sup> سهيل حسن الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6، الطبعة الأولى، دار الثقافة، الأردن، 2009، ص35-36.

<sup>6</sup> بلوط سماح، مرجع سابق، ص22.

<sup>7</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول: السفينة، مطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 1993، ص58.

<sup>8</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، مرجع سابق، ص14.



طبقا للمادة 682 من ق.م.ج<sup>1</sup>، التي نصت على: "كل شيء خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصلح أن يكون محلا للحقوق المالية"<sup>2</sup>، فقد اختلف الفقه في تحديد طبيعتها القانونية، فمنهم من قال بأنها مال منقول (الفرع الأول)، في حين يرى البعض أنها مال عقار (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى ذلك فإنها تتشابه مع الأشخاص في بعض الصفات (الفرع الثالث)<sup>3</sup>.

### الفرع الأول: السفينة مال منقول

تعد السفن من الأموال المنقولة لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها، ويصح أن تكون محلا للحقوق المالية<sup>4</sup>، وفقا للمادة 682 من ق.م.ج المذكورة سابقا، والمادة 56 من ق.ب.ج، التي نصت على: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة".

إذن السفينة من حيث تقسيم الأموال تعتبر منقول لأنها معدة للانتقال بطبيعتها من مكان إلى آخر<sup>5</sup>، هذا ما يتفق مع التعريف العام للمنقول الوارد في المادة 683 من ق.م.ج، فبالرجوع إلى أحكام المادتين 49 و 54 من ق.ب.ج، نجد أن يؤكدان على أن السفينة تعد بطبيعتها مالا منقولا<sup>6</sup>، ومما لا شك فيه أنها تعد من المنقولات المادية بالنظر لكيانها المادي المتمثل في هيكلها وجميع الأشياء الثابتة فيها<sup>7</sup>، لكن على الرغم من اعتبار السفينة من المنقولات، إلا أنها تعتبر منقول من نوع خاص لأنه لا تطبق عليها جميع أحكام

<sup>1</sup> الأمر رقم 58-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> حامي حياة، نظام التسجيل وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 15.

<sup>3</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، منكرة لنيل شهادة الماجستير، مرجع سابق، ص 32.

<sup>4</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 9.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 45.

<sup>6</sup> أربوط وسيلة، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة

أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد السابع، د.س.ن، ص 36، متاح على الرابط: <http://www.asjp.cerist.dz>.

<sup>7</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1999، ص 48.

المنقول<sup>1</sup>، وتفسيرا لذلك فالسفينة لا تخضع لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"<sup>2</sup>، ويعود السبب في استبعاد تطبيق هذه القاعدة، إلى أن مبررات تملك المنقول عموما بالحيازة لا تتوفر في السفينة على وجه الخصوص، كون هذه الأخيرة لها ذاتيتها التي تميزها عن غيرها من السفن المتمثلة في التسجيل وشهر كل ما يرد عليها من تصرفات قانونية في سجلات خاصة معدة لذلك<sup>3</sup>.

فضلا عن ذلك، لا يمكن تملك السفينة بالتقادم كما هو الحال في القواعد العامة في المنقول والعقار، فمن يقيد اسمه مالكا للسفينة في سجل التسجيل يظل مالكا لها ولو طالت حيازة غيره لها، ولا يعتبر الحائز حسن النية ولو تلقى السفينة من غير المالك ومن دون علمه، فهو يعد بذلك مخالفا للقانون، لذا يعد الإشراف الإداري الدقيق لتسجيل السفن له علاقة بتحديد جنسية السفينة التي تحدد بجنسية مالكيها<sup>4</sup>، وبالتالي فإن جميع التصرفات التي ترد على السفينة لا تكن قانونية إلا إذا تم تسجيلها في ميناء التسجيل<sup>5</sup>.

### الفرع الثاني: السفينة مال عقار

يرى بعض الفقه أن السفينة مال منقول استنادا إلى تعريف المنقول الوارد في المادة 683 من ق.م.ج، لكن هذا الرأي منتقد على أساس أن هذا التكييف ليس صحيحا<sup>6</sup>، لأن السفينة وإن كانت مالا منقولاً إلا أنها تعامل كالعقار<sup>7</sup>، من خلال تمييزها بنظام قانوني خاص بها، يتمثل في إخضاعها لنظام التسجيل حتى تصبح نافذة في مواجهة المتعاقدين والغير

<sup>1</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة، الأردن، 2007، ص30.

<sup>2</sup> شحماط محمود، الوجيز في القانون البحري، ص21.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص53.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص30.

<sup>5</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، الأردن، 2009، ص27.

<sup>6</sup> بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، مرجع سابق، ص32.

<sup>7</sup> عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية -دراسة مقارنة-، دار الثقافة، الأردن، 1999

، ص51.

شأنها في ذلك شأن العقارات<sup>1</sup>، لذلك يطلق عليها البعض بعقارات البحر، غير أنه ينظر إلى الملحقات التي تتبع السفينة في سريان آثار التصرفات الواردة عليها، على أنها عقارات بالتخصيص<sup>2</sup>.

أما فيما يخص التصرفات الواردة على السفينة، نجد أن إجراءات الحجز الواردة عليها تقترب من إجراءات الحجز على العقار، كما أن حقوق الامتياز التي تترتب على السفينة لدائنيها، تعطي لهم حق تتبعها في أي يد كانت، طبقا للمادة 82 من ق.ب.ج، وهذا الحق يشبه حقوق الامتياز التي يربتها القانون للدائنين الذين لهم الحق على العقار<sup>3</sup>.

يمكن القول استخلاصا لما سبق بأنه على الرغم من تشابه السفينة مع العقار إلا أن هذا التشابه لا يعني أصلا أن السفينة أصبحت في طبيعتها عقارا، لأن تطبيق بعض أحكام العقار على السفينة له مبرره من اعتبارات اقتصادية وسياسية، وبالتالي وجب إخضاعها لوضع قانوني خاص من خلال الإجراءات القانونية الدقيقة التي تطبق عليها<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث: تشابه السفينة مع الأشخاص

يرى بعض الفقه أن السفينة تشبه الأشخاص الطبيعيين إلى حد ما<sup>5</sup>، ويكمن هذا التشابه في كون السفينة تتمتع بالاسم، الموطن، الحمولة، الدرجة، العلامة المميزة، فضلا عن جنسيتها، مشكلة بذلك ما يعرف بالعناصر الذاتية للسفينة، التي تتميز بها عن غيرها من السفن، وبالتالي فهي تشبه الأشخاص دون أن تكون شخصا قانونيا<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 18.

<sup>2</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، دار الثقافة، الأردن، 2003، ص 31.

<sup>3</sup> هروس اعدادة وحوانتي طوس، الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: قانون المهن القانونية والقضائية، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2021/2020، ص 13.

<sup>4</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، الجزائر، 2003/2002، ص 40.

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص 41.

<sup>6</sup> أعراب كميلا، السفينة وفقا لتقنين البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 193.

أبدى المشرع الجزائري موقفه في هذا الشأن صراحة، معتبرا أن الشخصية القانونية لا تثبت إلا للشخص الطبيعي أو الشخص الاعتباري على سبيل المجاز، بحيث عدت المادة 49 من ق.م.ج، الأشخاص الاعتبارية ولم تذكر السفينة ضمن هذه الأشخاص، كما أنه لم ينص أو يشير إلى ذلك في القانون البحري.

هذا ما يؤكد لنا أنه على الرغم من تمتع السفينة ببعض صفات الأشخاص، إلا أنها لا تتمتع بالشخصية القانونية ولا تندرج ضمن طبيعتهم لافتقارها إلى ذمة مالية كونها تعتبر في حد ذاتها جزء من ذمة مالكها<sup>1</sup>، ولأنها تبقى محل موضوع قابل للتعامل فيه، إذ من الممكن أن تكون السفينة محلا للتنفيذ عليها ماديا، وعليه لا يمكن القول بإمكانية وجود سفينة كطرف في الالتزام ووجودها كمحل له في نفس الوقت، وهذا ما جعل البعض يؤكد بأن هذا التشابه خاطئ<sup>2</sup>.

#### المطلب الثالث: عناصر شخصية السفينة

تنص المادة 14 من ق.ب.ج على أنه: "تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من اسم وحمولة وميناء التسجيل والجنسية"، ومنه نستنتج أن للسفينة صفات خاصة تشكل في مجموعها ما يعرف بالحالة المدنية في (الفرع الأول)، والحالة الدولية في (الفرع الثاني)<sup>3</sup>، هذا ما نتولاه بالشرح كآتي:

#### الفرع الأول: العنصر الوطني للسفينة

تشكل السفينة كيانا حقوقيا مستقلا ومتميزا<sup>4</sup>، لذلك لم يترك المشرع الجزائري أمر تعيين ذاتيتها للأفراد لما لها من أهمية بالغة من الناحية القانونية، فأوجب توافر عناصر تعيين محددة في كل سفينة تشكل في مجملها حالتها المدنية<sup>5</sup>، وعليه نعني بالشرح على التوالي

<sup>1</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص16.

<sup>2</sup> لعطر فتيحة، مرجع سابق، ص9.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 1981/35، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2008، ص35.

<sup>4</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1999، ص52.

<sup>5</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص17.

بيان العناصر الوطنية للسفينة من اسم وحمولة وموطن ودرجة والعلامة المميزة، لكن بالرغم من أن الجنسية تدخل ضمن الحالة المدنية للسفينة، إلا أننا خصصنا لها فرع مستقل عن بقية العناصر الأخرى نظرا لأهميتها وتشعب أحكامها<sup>1</sup>.

### أولاً: اسم السفينة

تنص المادة 16 من ق ب ج في فقرتها الأولى والثانية على:  
**"يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى.  
ويختص مالك السفينة باختيار اسمها".**

وعليه تسمى كل سفينة باسم خاص بها، والمالك حر في اختيار الاسم الذي يريده، بشرط أن لا يكون هذا الاسم قد سبق تسجيله لسفينة أخرى تقوم بالملاحة البحرية<sup>2</sup>، مع وجوب موافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة في حالة تغيير الاسم، حتى لا يحدث خلط مع سفينة أخرى على الأقل في الإقليم البحري الجزائري<sup>3</sup>، وهذا ما أكدته المادة 3/16 من ق.ب.ج بقولها: "ويخضع منح اسم السفينة وتغييره موافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية".

عزز المشرع البحري هذه الضوابط والقيود من خلال القرار المؤرخ في 5 أبريل 1989<sup>4</sup>، المحدد لشروط منح الأسماء للسفن وتغييرها<sup>5</sup>، حيث جاء في مضمون المادة الثانية منه على قصر الاسم للسفن التي تساوي أو تتجاوز حمولتها 10 طن باسم يميزها

<sup>1</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، مرجع سابق، ص 19.

<sup>2</sup> عبد القادر حسين العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية -دراسة مقارنة-، دار الثقافة، الأردن، 2009، ص 52.

<sup>3</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 23.

<sup>4</sup> القرار المؤرخ في 28 شعبان عام 1409 الموافق 5 ابريل 1989، المتضمن تحديد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج.ر.ج.ج، ع 20، الصادرة في 1989.

<sup>5</sup> زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي -دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، مرجع سابق، ص 116.

عن غيرها من السفن، في حين أشار في **المادة الرابعة** إلى الجهات الإدارية المختصة التي يقدم إليها مالك السفينة تصريحه بالاسم الذي يرغب بمنحه لسفينته، وعليه يقدم التصريح للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية بالنسبة للسفن التي تساوي أو تفوق 100 طن، في حين يقدم التصريح بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 100 طن إلى الإدارة البحرية المحلية، أما **المادة 10** من نفس القرار فقد حددت مجال منح أسماء السفن التجارية وقضت بوجود أن تكون من أسماء الشهداء أو الشخصيات الكبرى في التاريخ الجزائري أو باسم الجبال أو المناجم أو الوديان أو المدن الجزائرية وكذلك الأسماك، بشرط أن يكون اسم السفينة مكتوب بلون مغاير للون السفينة ويكتب على مقدمتها ومن الجانبين وعلى مؤخرتها أيضا وبحروف عربية ولاتينية لا يقل عرضها عن 5 سم<sup>1</sup>، وفقا للمادة 17 من ق.ب.ج، وأن يكون الاسم مصحوبا برقم تسجيل وعلى مكان ظاهر من السفينة<sup>2</sup>، وهو ما أكدته المادة 15 من ق.ب.ج.

### ثانيا: موطن السفينة

موطن السفينة هو ميناء التسجيل التي تسجل فيه، وهذا حسب المادة 17 الفقرة 2 من ق.ب.ج، وموطن السفينة يختلف عن الميناء الذي تباشر فيه نشاطها، إذ لا يشترط أن يجري استغلال السفينة في ميناء تسجيلها، كأن تسجل السفينة مثلا في ميناء وهران وتباشر نشاطها في ميناء الجزائر<sup>3</sup>، إذ لا يجوز للسفينة اتخاذ أكثر من موطن، وإن كل ما يتعلق بتسجيلها يجب أن يكون في موطن واحد<sup>4</sup>، كما يجوز لمالك السفينة طلب تغيير موطن سفينته بشرط أن يراعي في ذلك الإجراءات القانونية الخاصة بهذا الشأن، وفي هذه الحالة

<sup>1</sup> Arnaud montas, droit maritime, 2 édition, sans pays de publication 2014, p49.

<sup>2</sup> شحات محمود، مرجع سابق، ص 23.

<sup>3</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 11.

<sup>4</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 33.

تقوم الجهة الإدارية المختصة بنقل كافة الأوراق والمستندات التي تسمح بالتعرف على الحالة المدنية للسفينة في ميناء التسجيل الجديد<sup>1</sup>.

### ثالثاً: حمولة السفينة

نصت المادة 18 من ق.ب.ج على التالي: "إن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصراً من شخصيتها"، ومنه تعد حمولة السفينة من بين العناصر الأساسية التي تتميز بها عن غيرها من السفن<sup>2</sup>، والتي يقصد بها سعتها بالطن الحجمي، وهو مقياس إنجليزي يعادل 2.83 متر مكعب أو مائة قدم مكعب<sup>3</sup>.

للحمولة ثلاثة أنواع نسوقها كالآتي:

#### أ- الحمولة الإجمالية الكلية:

تشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على السطح<sup>4</sup>، أي أنها تعبر عن الأبعاد الحقيقية للسفينة<sup>5</sup>.

#### ب- الحمولة الإجمالية:

تقتض خضم المساحة التي تحتلها الآلات والماكينات وكذلك حجم المنشآت القائمة على السطح والتي لا تستغل في نقل البضائع<sup>6</sup>، أي أنها تعتبر أساس قيام لتقدير الرسوم المختلفة على السفينة<sup>7</sup>، وتحديد مسؤولية مالكها عن الأضرار البدنية<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 60.

<sup>2</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 24.

<sup>3</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 11.

<sup>4</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 25.

<sup>5</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 65.

<sup>6</sup> حلومي عباس، مرجع سابق، ص 9.

<sup>7</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 65.

<sup>8</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 25.

## ج- الحمولة الصافية:

ويقصد بها مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع والأشخاص فيخرج من الحمولة الصافية إذن كل فراغ في السفينة لا يخصص للنقل<sup>1</sup>.

## رابعا: درجة السفينة

تعطى للسفينة درجة متعارف عليها في التجارة البحرية، كأن تكون درجة أولى أو ثانية أو الثالثة...إلخ، وتحسب هذه الدرجة وفقا لمتانة السفينة وقدمها ونوع الوقود المستخدم في تشغيلها<sup>2</sup>، وطريقة بنائها ومواصفاتها الفنية، ويترتب على ذلك أن تختلف القيم الاقتصادية للسفن فيما بينها<sup>3</sup>، حيث تتولى مؤسسات عالمية تحديد درجات السفن، إذ توجد في المملكة المتحدة مؤسسة "اللويترز" وفي فرنسا مؤسسة "فريتاس"<sup>4</sup>.

تعد هذه الشهادات التي تصدرها هيئات التصنيف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول<sup>5</sup>، كما أن هذه الشهادات تقوم على قرينة قانونية بصلاحية السفينة للملاحة البحرية بنفس الدرجة الممنوحة لها، غير أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس<sup>6</sup>، لأنه يمكن أن تخطئ شركات التصنيف أحيانا في الدقة على التقدير، فتكون بذلك مسئولة عن الضرر المترتب عن خطئها<sup>7</sup>.

## خامسا: العلامة المميزة

من دون شك إن معرفة هوية السفينة تهم الدولة و الأفراد<sup>8</sup>، لذلك أوجب المشرع الجزائري في مضمون المادة 24 من ق.ب.ج ما يلي: "كل سفينة ملزمة بحمل علامة

<sup>1</sup> حلبي عباس، مرجع سابق، ص 9.

<sup>2</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص 37.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 66.

<sup>4</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ص 37.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 37، ص 38.

<sup>6</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 26.

<sup>7</sup> علي البارودي وهاني دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 47.

<sup>8</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 24.



مميزة تمكن من معرفتها"، وأضاف في المادة 25 من نفس القانون أنه: "وينبغي فضلا عن ذلك رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية"، في حين أضافت المادة 26 أنه: "تحدد بمرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن ورايتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية".

### الفرع الثاني: العنصر الدولي للسفينة

السفينة بلا جنسية تعتبر سفينة سائبة يحق لأي دولة الاستيلاء عليها، لذا تضع كل دولة شروط ومعايير خاصة لاكتساب السفينة جنسيتها، من بين هذه الشروط المتعارف عليها أن تكون السفينة مبنية في الدولة (شرط البناء الوطني)، أو تكون كلها أو بعضها مملوكة لوطنيين (شرط الملكية الوطنية)، أو أن يكون أفراد طاقمها كلهم أو بعضهم مواطنين (شرط الطاقم الوطني)<sup>1</sup>.

وبالتالي فإن اكتساب السفينة لجنسية دولة ما يرتب عليها آثار من وجوه متعددة، لذلك سوف نخص فيما يلي بالشرح شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية، ثم طرق إثباتها والآثار المترتبة عنها.

### أولا: شروط منح الجنسية الوطنية

تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية وفقا للشروط الواردة في المادة 28 من ق ب ج.

#### أ- شرط البناء الوطني:

من الواضح أن هذا الشرط لا تستلزمه إلا التشريعات التي نهضت فيها صناعة السفن<sup>2</sup>، فالمشرع الجزائري لم يشترط أن تكون السفينة مبنية في الجمهورية الجزائرية حتى تكتسب الجنسية الجزائرية<sup>3</sup>، لأنه لا تتوفر في الجزائر مصانع كافية لبناء السفن<sup>4</sup>، وعليه

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 42.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 42.

<sup>3</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 17.

<sup>4</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 367.

وبموجب أحكام القانون البحري ولاسيما المادة 28 منه، استبعد المشرع صراحة البناء الوطني كشرط من شروط اكتساب السفينة الجنسية الجزائرية<sup>1</sup>.

#### ب- شرط الملكية الوطنية:

مفاد هذا الشرط أن الدولة لكي تمنح جنسيتها لسفينة ما لا بد أن تكون مملوكة كلها أو بعضها لمواطنيها، قصد مد الحماية لها في عرض البحر، وتخصيصها بمزايا مالية بغية تدعيم أسطولها التجاري<sup>2</sup>، لذلك نصت المادة 28 من ق.ب.ج على أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري".

وتطبيقا لأحكام هذه المادة لا تمنح الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكا جزائري<sup>3</sup>، هذا بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، أما فيما يخص الأشخاص الاعتبارية فقد استطردت المادة 28 المذكورة أعلاه، اشتراطها لملكية السفينة بصورة كاملة من قبل الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري، وبين بشأن ذلك الأشخاص الطبيعيين المكونين للأشخاص المعنوية الذين يجب عليهم التمتع بالجنسية الجزائرية<sup>4</sup>، وأن الأشخاص الاعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري يجب عليهم في هذه الحالة أن يكونوا من ذوي الجنسية الجزائرية كالتالي:

- بالنسبة لشركات الأشخاص: الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
- بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.

<sup>1</sup> زعرور عبد السلام، "الأحكام القانونية لمنح الجنسية للسفينة وفقا للقانون البحري الجزائري"، مجلة أبحاث قانونية ودراسية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، د م، د ع، جيجل، 2021، ص 26.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 15.

<sup>3</sup> شحات محمود، مرجع سابق، ص 28.

<sup>4</sup> زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي -دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، مرجع سابق، ص 147.

- بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال،

- بالنسبة للجمعيات: المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.

وبالتالي فالمشرع أخذ بعين الاعتبار الشركات التي لم يكن منصوص عليها سابقا قبل التعديل الأخير<sup>1</sup>، كما أوضح أيضا في ذات الشأن حالة السفينة إذا كانت مملوكة على الشيوع لعدة أشخاص، حيث اشترط بأن يكون جميع الملاك على الشيوع متمتعين بالجنسية الجزائرية<sup>2</sup>.

### ج- شرط الطاقم الوطني:

يتضمن هذا الشرط وجوب تمتع أفراد الطاقم كلهم بجنسية السفينة<sup>3</sup>، ووجود هذا الشرط أساسا هو ما ورد في الفقرة السادسة من المادة 28 السالف ذكرها، التي تتضمن الإحالة إلى المادة 413 من ق.ب.ج<sup>4</sup>، والتي تتضمن أن يكون الطاقم جزائري الجنسية حتى تتمكن السفينة من الحصول على الجنسية الجزائرية كأصل عام، إلا أن هذا الأصل يرد عليه استثناء يتمثل في إمكانية الترخيص لبحارة أجانب أو تحديد نسبة منهم لتشكيل الطاقم من أجل خدمة سفينة جزائرية، والتي يقوم بها الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>5</sup>.

### ثانيا: إثبات الجنسية

يدل العلم الذي ترفعه السفينة على جنسيتها<sup>6</sup>، وهذا ما تضمنته المادة 27 من ق.ب.ج بقولها: "إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية

<sup>1</sup> بوخميس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية، صادرة عن المركز الجامعي لتامنغست، العدد 1، الجزائر، 2012، ص 78.

<sup>2</sup> أعراب كميلى، السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 199.

<sup>3</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 48.

<sup>4</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 29.

<sup>5</sup> زعرور عبد السلام، مرجع سابق، ص 267.

<sup>6</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 51.

الجزائرية"، وعليه يعد العلم الذي ترفعه السفينة فوق ساريتها دليل مادي ظاهر على تبعية السفينة لدولة العلم، كونه يعد قرينة قانونية على جنسية السفينة، إلا أن هذه القرينة غير قاطعة في إثبات الجنسية<sup>1</sup>، لاعتبار أن السفينة قد ترفع علما دون وجه حق في رفعه، وهذا ما يتطلب إلزامية تفتيشها<sup>2</sup>، ويترتب على إثر ذلك توقيع العقوبات المقررة في قانون الدولة التي ينتمي إليها الربان فعلا<sup>3</sup>.

تثبت جنسية السفينة بواسطة السند الذي تصدره السلطات البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها السفينة بجنسيتها بعد تسجيلها في السفن الوطنية<sup>4</sup>، وسند التسجيل يتمثل في شهادة التسجيل طبقا لنص المادة 46 من ق.ب.ج، الذي يتميز بقوة الإثبات اتجاه الغير، والصادر عن مصلحة الموانئ التي تمنحه بعد التحقق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون الجزائري لاكتساب الجنسية<sup>5</sup>، وسنتطرق لهذا العنصر المتعلق بشهادة التسجيل عند دراستنا للنظام الإداري للسفن في المبحث الموالي.

### ثالثا: آثار اكتساب الجنسية

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية معينة آثار من وجوه متعددة، نذكرها كالاتي:

#### أ- رقابة الدولة على السفن الوطنية:

تخضع السفن الجزائرية لرقابة الدولة وإشرافها، سواء من حيث صلاحيتها للملاحة البحرية أو من حيث السلامة وتنظيم العمل على متنها<sup>6</sup>، ويصاحب ذلك عادة قيام بعض

<sup>1</sup> عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 64، ص 65.

<sup>2</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 40.

<sup>3</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 81.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 59.

<sup>5</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 29، ص 30.

<sup>6</sup> المرجع نفسه، ص 21.

موظفي الدولة المختصين بإجراء عمليات تفتيش على تلك السفن<sup>1</sup>، من أجل ضمان سلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة<sup>2</sup>.

انتهج المشرع الجزائري نهج التشريعات البحرية الأخرى، وأوجب حصول السفينة على الوثائق اللازمة لإثبات صلاحيتها وسلامتها، في المادة 189 من ق.ب.ج، التي نصت على أن: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحصل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية المختصة"، فضلا عن ذلك تمارس الدولة على سفنها الرقابة الصحية<sup>3</sup>، كما أن عملية الرقابة والإشراف التي تقوم بها الدولة تمتد إلى السفن الأجنبية أثناء وجودها في المياه الإقليمية، إلا أن هذه الرقابة والإشراف يقتصران على الأمور التي لها صلة بتأمين سلامة الملاحة أثناء وجودها في المياه الإقليمية للدولة<sup>4</sup>.

#### ب- المزايا الممنوحة للسفن الوطنية:

تمنح الدولة للسفن التي تحمل علمها بعض المزايا التي تكفل لبحريتها النمو والبقاء، من أجل تدعيم أسطولها التجاري، نظرا لأهميته البالغة في الاقتصاد القومي والدفاع الوطني<sup>5</sup>، لذلك تلجأ الدول لمنح سفنها الوطنية مميزات على عكس السفن الأجنبية، كأن تخص السفن الوطنية بالملاحة الساحلية وملاحة الصيد في مياهها الإقليمية<sup>6</sup>، إذ يعد هذان النوعان من الملاحة من أبرز المزايا التي تحصل عليها السفن الوطنية، بمعنى تخصيص النقل البحري بين الموانئ الوطنية والصيد في المياه الإقليمية على السفن الوطنية فقط وذلك وفقا لماء جاء في مضمون المادة 166 من ق.ب.ج<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 272.

<sup>2</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 369.

<sup>3</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 30.

<sup>4</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 23.

<sup>5</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 46.

<sup>6</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 82.

<sup>7</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 20، ص 21.

تقوم الدولة زيادة على ذلك بتقديم إعانات أو إعفاءات مختلفة<sup>1</sup>، لسفنها الوطنية مثل منحها تسهيلات للحصول على الانتماء البحري بغية تشجيعها حتى تتمكن من الاستمرار في تأدية نشاطها الذي يساعد في نمو تجارتها الخارجية<sup>2</sup>.

### ج- من حيث تنازع القوانين:

يعتد في هذه الحالة بالجنسية كضابط للإسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تقع على ظهر السفينة، ونظرا لأهمية الجنسية في هذا المجال، نتولى بالشرح تباعا مع التفريق بين سفن الملاحة العامة والملاحة الخاصة:

1. **سفن الملاحة العامة:** تمثل هذه السفن سيادة الدولة التي تتبعها، لذلك تنطبق بقانون الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها أي قانون علم السفينة فيطبق هذا القانون، وعليه تختص محكمة دولة العلم بالفصل في كل ما يقع على ظهرها من تصرفات وعلى ما يرتكب من جرائم في عرض البحر أو في ميناء أجنبي أو في مياه الإقليمية لدولة أجنبية<sup>3</sup>.
2. **سفن الملاحة الخاصة:** هنا يجب التمييز بين ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في الموانئ والمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت في عرض البحر.

### - في المواد الجنائية:

من المسلم به عندما توجد سفينة في أعالي البحار فليس ثمة قانون إقليمي يحكمها سوى قانون العلم الذي ترفعه، لذا يطبق هذا القانون على كافة التصرفات القانونية التي تحدث على ظهرها<sup>4</sup>، ولهذا يفرق بين السفن الحربية أو السفن العامة والسفن الخاصة، فتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 82.

<sup>2</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 368.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومه، الجزائر، 2020، ص 90.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 106.

<sup>5</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 23.

• **السفن الحربية أو العامة:** إن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها ولاختصاص محاكمها الجنائية في أي مكان كانت، لأن هذه السفن تمثل سيادة الدولة التي تتبعها.

• **السفن الخاصة:** يجب التمييز بين ما إذا ارتكبت هذه الجريمة في الموانئ والمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت في أعالي البحار<sup>1</sup>.

#### – في المواد المدنية:

إذا وجدت سفينة في عرض البحر فلا شك في تطبيق قانون علم السفينة على الوقائع والتصرفات القانونية التي تحصل على ظهرها<sup>2</sup>، أما إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي أو في المياه الإقليمية الأجنبية فإنه يثور بصدد القانون الذي يطبق على الوقائع والتصرفات التي تقع على متن السفينة، وما إذا كان هو قانون العلم أو القانون الإقليمي<sup>3</sup>.

يتوقف حل هذا التنازع في الواقع بفحص كل حالة على حدة وتحديد صفة القانون الواجب التطبيق والغرض منه، وفي ذلك تفصيل تدخل دراسته في نطاق القانون الدولي الخاص، بيد أنه يمكن القول بوجه عام بوجوب تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري الذي يبرم في ميناء أجنبي بغض النظر عن جنسية الملاح، وعلى الرهن البحري المرتب على السفينة، وعلى المنازعات المتعلقة مباشرة بحقوق الامتياز البحرية وانقضائها، وقانون العلم هو القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق باكتساب ملكية السفينة وكيفية شهرها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 65، ص 66.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 24.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، مرجع سابق، ص 58.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 67، ص 68.

## المبحث الثاني: النظام الإداري للسفينة

تخضع السفينة لنظام إداري يهدف إلى إحكام رقابة الدولة عليها، لأن سلامة السفينة أمر مهم بالنسبة للدولة<sup>1</sup>، لذلك يتمثل الإشراف الإداري على السفن في تسجيلها لدى السلطات البحرية المختصة وفقا لنظام التسجيل العيني المقرر قانونا الذي يكسب السفينة الجنسية الجزائرية، من ثم يعطي الإدارة سلطات واسعة فيما يتعلق بنوع آخر من الإشراف يتمثل في رقابة الدولة على سلامة السفن والاطلاع على أوراقها<sup>2</sup>.

لذلك يشمل النظام الإداري للسفينة تسجيل السفن، ورقابة الدولة عليها من خلال الاطلاع على أوراقها<sup>3</sup>، لكن نخص بالدراسة في هذا المبحث تسجيل السفن في (المطلب الأول)، وأوراق السفينة فقط في (المطلب الثاني)، لأن عنصر رقابة الدولة على السفن تطرقنا إليه سابقا في المبحث الأول ضمن آثار اكتساب الجنسية.

وما تجدر الإشارة إليه أن المطلب الثاني المتعلق بشهادات السفينة (أوراق ومستندات) ستم دراسته دراسة تطبيقية بالمؤسسة المينائية "جن جن" لولاية جيجل، للوقوف على أهم الشهادات والوثائق التي تلتزم السفينة بحملها أثناء قيامها بالملاحة البحرية، سواء كان ذلك في المياه الإقليمية الجزائرية أو في المناطق الإقليمية لدول أجنبية أو في عرض البحر.

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 60.

<sup>2</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 62.

<sup>3</sup> شحات محمد، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 32.



## المطلب الأول: تسجيل السفن

على الرغم من أن السفينة مال منقول، إلا أن التشريعات البحرية العامة وفي مجالات عدة تعاملها معاملة العقار، ويبدو ذلك جليا من خلال إخضاعها للتسجيل في سجلات خاصة، وإيجاب شهر ما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن بمكتب التسجيل المختص<sup>1</sup>، وقد تناول المشرع البحري الجزائري نظام تسجيل السفن في الباب الأول من الفصل الثاني في القسم الثاني والمعنون بـ "دفتر تسجيل السفن" في المواد من 34 إلى 48 منه، لذلك نخص بالدراسة في هذا المطلب على التوالي بيان المقصود بنظام تسجيل

السفن وأهميته (الفرع الأول)، ثم التطرق إلى السفن التي تخضع للتسجيل (الفرع الثاني)

، وأخيرا لإجراءات التسجيل وآثاره (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف نظام تسجيل السفن وأهميته

نتولى تباعا في دراسة هذا الفرع على وجه من التوضيح، تعريف نظام تسجيل السفن

، تم التطرق إلى أهميته كما يلي:

أولا: تعريف نظام التسجيل

يقصد بنظام التسجيل، تدوين البيانات الخاصة بالسفينة وكل ما يرد عليها من تصرفات في سجل السفن الذي تخصصه الدولة لهذا الغرض<sup>2</sup>، لذا يعتبر التسجيل من الإجراءات اللازمة التي تقوم بها السلطات الإدارية البحرية، كونه نظام إداري لا يدخل في عناصر السفينة أو شخصيتها<sup>3</sup>، فقد نصت المادة 34 على ذلك بقولها: "يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة".

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 60.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 92.

<sup>3</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 396.

## ثانيا: أهمية نظام التسجيل

يعتبر نظام تسجيل السفن ذو أهمية بالغة<sup>1</sup>، كونه يؤدي وظيفة قانونية تتمثل في ترتيب شهر البيانات الواردة في السجل الذي يسمح لأصحاب الحقوق عليها من أن يكونوا على دراية تامة بمختلف التصرفات الواردة على السفينة، كنتيجة للتسجيل والتي ينتج عنها آثار قانونية متمثلة في اعتبار قيد التصرفات التي ترد على السفينة في السجل شرطا لازما لنفاذها في مواجهة الغير<sup>2</sup>، كما يؤدي أيضا وظيفة إدارية تعد وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة والإشراف على جنسية السفينة وعلى استيفائها الشروط التي تتطلبها وخضوعها لما تفرضه من التزامات<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني: السفن الخاضعة للتسجيل

اشتراط المشرع البحري الجزائري تسجيل السفن لدى الجهات البحرية المختصة بذلك، وعليه نعني بوجه من التفصيل بيان السفن الواجب تسجيلها، إضافة إلى السفن المعفاة من التسجيل وأخيرا الجزاءات المترتبة على عدم تسجيل هذه السفن كالتالي:

## أولا: السفن الواجب تسجيلها

أوجبت المادة 34 المذكورة سالفا وبعبارة صريحة تسجيل جميع السفن الجزائرية، ومنه يستفاد أن التسجيل واجب على السفن الجزائرية أيا كانت حمولتها ونوعها، وسواء كانت تمارس الملاحة الساحلية أو الملاحة بعيدة المدى، وكذلك بغض النظر عما إذا كانت هذه السفن تجارية أم سفن صيد أو نزهة<sup>4</sup>، ومنه يتبين لنا أن تسجيل السفن إجراء إجباري يتوجب اتخاذه قبل تسيير السفينة تحت العلم الجزائري بصرف النظر عن طبيعة الملاحة التي تقوم

<sup>1</sup> مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مرجع سابق، ص30.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص87 .

<sup>3</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص84.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص49.

بها السفينة<sup>1</sup>، وأن عملية تسجيل السفن تقتصر على السفن الجزائرية فقط دون السفن الأجنبية<sup>2</sup>.

أما إذا كان تسجيل السفينة في الخارج، فيتم لدى القنصلية الجزائرية، إذا توفرت في السفينة الشروط القانونية المطلوبة للتسجيل، وعلى إثر ذلك تمنح شهادة جنسية مؤقتة للسفينة صالحة لحين وصولها إلى ميناء جزائري، بشرط ألا تتجاوز صلاحية هذه الشهادة مدة سنة، وعليه يستفاد بأن تسجيل السفن لدى القنصل الجزائري في دولة أجنبية، تسجيل مؤقت يضمن تمتع السفينة بالمزايا التي تترتب عن اكتساب الجنسية الجزائرية لحين وصولها إلى إحدى الموانئ الجزائرية، أين يتم تسجيلها في دفتر تسجيل السفن الجزائري وشطبها من السجل الممسوك لدى القنصل الجزائري بالخارج<sup>3</sup>.

### ثانيا: السفن المعفاة من التسجيل

لم ينص المشرع الجزائري صراحة على إعفاء وحدات بحرية معينة من التسجيل، ولكن هناك منشآت عائمة تعمل داخل الميناء مثل: القوارب والصنادل والزوارق وغيرها، لا تعتبر من قبيل السفن بالمعنى الوارد في المادة 13 من ق.ب.ج، لأن قيمتها الاقتصادية محدودة ومن العنت والإرهاق إلزام أصحابها بتسجيلها، لكن ليس هناك ما يمنع من تسجيلها إذا طلب مالكوها ذلك<sup>4</sup>، وفيما عدا هذه الحالة يبقى التسجيل واجب على مالك السفينة<sup>5</sup>، ولتوضيح ذلك، فإن الحكمة المتوخاة من إعفاء القوارب والزوارق الملحقة بالسفن المجزأة من التسجيل، هو أن هذه القوارب تعتبر من الملحقات ويسري عليها ما يسري على السفينة

<sup>1</sup> شحات محمد، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص33.

<sup>2</sup> مخلوف سامية، مرجع سابق، ص33.

<sup>3</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص64.

هذا ما أكدته المادة 32 من ق.ب.ج، التي تنص على: "تمنح السلطة القنصلية الجزائرية عن السفينة المملوكة في الخارج لحساب شخص طبيعي من جنسية جزائرية وشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، شهادة جنسية مؤقتة صالحة حتى وصول السفينة إلى ميناء جزائري على ألا تتجاوز هذه المدة سنة واحدة".

<sup>4</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص26.

<sup>5</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص93.

الملحقة بها، أما بالنسبة للزوارق والقوارب التي نقل حمولتها أو تساوي 6 أطنان فإنها لا تكتسب الوصف القانوني للسفينة، كونها لا تتمتع بخصائص السفينة، لأنها تعتبر من قبيل المنقولات العادية<sup>1</sup>.

### ثالثا: جزاء عدم التسجيل

في سبيل تحقيق إلزامية تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن متى توافرت الشروط اللازمة أو شطبها منه متى اختلفت شروط تسجيلها<sup>2</sup>، نصّ المشرع في الفصل الثالث المتعلق بـ "النظام التأديبي لرجال البحر" في القسم الثالث المتضمن "أحكام جزائية" في الفقرة الثانية المتعلقة بـ "الجنح والجنايات البحرية"، ضمن الجزء الخاص بـ "المساس بنظام الملاحة البحرية" في المادة 511 من ق.ب.ج، التي تنص على: "يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى 50.000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسهى بوجه خاص على ما يأتي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها،
- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم،
- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في ملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها".

يستفاد من هذا المنطلق بأن المشرع البحري الجزائري قد جعل من تسجيل السفينة إجراء وجوبي يترتب على مخالفته تطبيق عقوبات في حق المخالف، وفقا للمادة المذكورة أعلاه<sup>3</sup>.  
تنقسم الجزاءات المترتبة على عدم تسجيل السفن إلى نوعين، وهما كالآتي:

<sup>1</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص50.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص73.

<sup>3</sup> المرجع نفسه.

**أ. الجزاءات الموضوعية:**

لا يرتب العقد قبل تسجيله في الميناء نقل ملكية السفينة، كما أنه لا يرتب أيضا أي أثر بين الطرفين وكل ما يرتبه القانون من أثر في هذه الحالة هو إلزام الطرفين بإبرام العقد عن طريق القضاء، أو المطالبة بالتعويض<sup>1</sup>.

**ب. الجزاءات الجنائية:**

تضمن المشرع البحري هذه الجزاءات المترتبة على عدم تسجيل السفن في الجزء الخاص بالمسار بنظام الملاحة البحرية من ق.ب.ج، ومن بين هذه الجزاءات مثلا تحرير عقوبة لكل من يرفع علما جزائريا فوق سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري للترقيم<sup>2</sup>، وهذا ما أكدته المادة 503 من ق.ب.ج.

**الفرع الثاني: إجراءات تسجيل السفن وآثاره**

السفينة التي تتوفر فيها الشروط اللازمة للتسجيل، تلزم مالکها بأن يبادر إلى تسجيلها في سجل السفن الجزائري، وفي حالة تغيير أو تعديل إحدى البيانات الواردة في شهادة التسجيل الذي يخص وضعيتها القانونية، يجب إبلاغ جهة الإدارة المختصة بالتسجيل<sup>3</sup>. تمر عملية التسجيل بمراحل معينة، كما تترتب عليها آثار نتعرض لها على وجه من التوضيح تباعا<sup>4</sup>.

**أولاً: إجراءات تسجيل السفن**

تمر عملية تسجيل السفن بعدة مراحل أساسية، تتمثل في:

<sup>1</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 46.

<sup>2</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 32 .

<sup>3</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص 62.

<sup>4</sup> مخلوف سامية، مرجع سابق، ص 32.

## أ- الجهة المختصة بالتسجيل:

انطلاقاً من نص المادة 34 من ق.ب.ج المذكورة سابقاً، تعد السلطة الإدارية البحرية الجهة المختصة بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية<sup>1</sup>، أما إذا كانت السفينة المراد تسجيلها موجودة في الخارج، فتختص السلطات القنصلية الجزائرية بتسجيلها، حيث يقوم القنصل بتسجيل السفينة التي تتوافر فيها شروط التسجيل وفقاً للقانون الجزائري، ومنحها شهادة جنسية مؤقتة صالحة لحين الوصول إلى ميناء جزائري، على أن لا تتجاوز مدة صلاحيتها سنة واحدة طبقاً للمادة 34 من ق.ب.ج<sup>2</sup>.

## ب- طلب التسجيل:

يتوجب على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته أن يقدم طلب إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية<sup>3</sup>، مرفقاً معه جميع الوثائق والمستندات التي تثبت ملكيته للسفينة<sup>4</sup>، وذلك تطبيقاً لنص المادة 44 من ق.ب.ج، التي نصت على: "يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استناداً إلى تصريحه والوثائق المقدمة،..."، إلا أن طلب القيد يشتمل على بيانات عديدة<sup>5</sup>، نصت عليها المادة 35 من ق.ب.ج، بقولها:

"يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

أ- تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة،

ب- عناصر شخصية السفينة،

ج- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ،

<sup>1</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 31.

<sup>2</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 64.

<sup>3</sup> مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مرجع سابق، ص 32.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 91.

<sup>5</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 88.

د- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة،

هـ- سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها،

و- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة،

ز- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها،

ح- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل".

يضاف إلى ذلك شرط الجنسية الجزائرية لمالك السفينة المراد تسجيلها تطبيقاً لأحكام المادة 28 من ق.ب.ج.<sup>1</sup>، أما إذا آلت السفينة للمالك بموجب عقد شراء في الخارج، يجب إرفاق طلبه بشهادة رسمية تثبت شطب السفينة من السجل الأجنبي<sup>2</sup>، الذي كانت تابعة له هذا ما نصت عليه المادة 46 من ق.ب.ج.: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه"، أما المادة 47 من نفس القانون فتتص على: "لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن"، وعليه تحتفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة في الموانئ بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 35.

<sup>2</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص 65.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 57.

## ج- كيفية التسجيل:

يتم تسجيل السفن من طرف الجهات الإدارية البحرية المختصة، عن طريق تدوين جميع البيانات المذكورة سابقا في المادة 35 من ق.ب.ج، في سجل خاص بكل سفينة في دفتر التسجيل، الذي يتكون من صفحة أو أكثر يدرج فيه أيضا رقم تسلسل السجل وتاريخ القيد<sup>1</sup>، إضافة إلى ذلك يعتبر كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله، كما أن دفتر تسجيل السفن عام يمكن لأي شخص طلب شهادات مشتملة على البيانات الواردة فيه<sup>2</sup>، هذا ما تأكده المادة 43 من ق.ب.ج، بقولها: "يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور ويستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة"، هذا ما يعني أن نظام تسجيل السفن نظام عيني مناطه السفينة ذاتها محل التسجيل<sup>3</sup>.

## د- شهادة التسجيل:

بعد إتمام عملية التسجيل يتسلم مالك السفينة شهادة ملكية تحتوي على جميع البيانات الدالة على حالة السفينة<sup>4</sup>، لأنها تعد بمثابة دليل قاطع على تمتع السفينة بجنسية دولة العلم الذي ترفعه<sup>5</sup>، لذلك ينبغي الاحتفاظ بهذه الشهادة على متن السفينة خلال قيامها بنشاطها وتقديمها للجهات التي تطلبها<sup>6</sup>، أما في حالة فقدانها أو تلفها يمكن لصاحب السفينة أن يحصل على شهادة أخرى بعد استيفاء إجراءات معينة<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 95.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 27.

<sup>3</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 33.

<sup>4</sup> لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 46.

<sup>5</sup> هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 258.

<sup>6</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 67.

<sup>7</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 52.



## هـ - تغيير بيانات التسجيل:

حتى يكون سجل السفينة مطابقا لحالتها أوجب المشرع البحري على مالك السفينة أو تجهزها أو ربانها أن يبادر إلى إبلاغ مصلحة الموانئ أو مكتب التسجيل فورا بالكتابة بأي تغيير في البيانات الواردة في سجل السفن<sup>1</sup>، ويؤشر بهذا التغيير في السجل وكذلك شهادة التسجيل التي يجب على المالك أو مجهز أو الربان تقديمها فوار إذا كانت السفينة راسية في ميناء به مكتب التسجيل أو بمجرد وصولها إلى إحدى الموانئ، ليتولى المكتب الذي قام بالتأشير، إذا لم يكن هو المكتب الذي تم التسجيل فيه، أن يبلغ بهذا التغيير من أجل إثباته في سجل السفن<sup>2</sup>.

## و - إلغاء التسجيل:

كما يجب على مالك السفينة بأن يقدم طلب تسجيل سفينته التي اكتسبها متى توافرت فيها الشروط المحددة قانونا، فمن واجبه أيضا القيام بكل الإجراءات اللازمة لشطبها من سجل تسجيل السفن الجزائري لقيد السفن عن طريق إبلاغ إدارة التسجيل بكل التغييرات التي من شأنها حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية كبيعها لشخص أجنبي أو استولى عليه العدو مثلا، لذلك يجب شطبها من سجل قيد السفن وإلغاء وثيقة عقد الجنسية، وحالات الشطب في القانون البحري الجزائري هي ما نصت عليها المادة 37 في ق.ب.ج، بقولها:

"تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

أ\_ إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت،

ب\_ إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة،

ج\_ إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح،

د\_ إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة،

هـ\_ إذا فقدت خاصية سفينة،

و\_ إذا بيعت للخارج".

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 59.

<sup>2</sup> شحمات محمود، مرجع سابق، ص 34.

ولم يجعل القانون الجزائري حالة حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية بمثابة السبب الوحيد لشطبها من سجل قيد السفن بل عدد حالات أخرى معتبرا إياها أسبابا لشطب السفينة<sup>1</sup>، وعليه يظل التسجيل مرتبا لكافة آثاره القانونية إلى أن يتم شطبه. أما المواد من 38 إلى 42 من نفس القانون، جاءت بصفة تفصيلية للحالات التي تضمنتها المادة 37 أعلاه<sup>2</sup>.

### ثانيا: آثار التسجيل

متى سجلت السفينة، فإنه تسلم لمالكها كما تقدم شهادة تسجيل تشتمل على جميع البيانات المدونة في صحيفة السفينة بدفتر التسجيل<sup>3</sup>، وعليه تحقق شهادة التسجيل أغراض عدة أهمها ما يلي:

أ. تعد سندا رسميا على ملكية السفينة بحسبان أن الدولة لا تعطي شهادة التسجيل إلا بعد التأكد من الوثائق ومستندات الملكية التي يقدمها طلب التسجيل، لكونها لا تعد قرينة قاطعة في هذا الخصوص وإنما هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس<sup>4</sup>.

ب. يمكن تسجيل السفينة من السير في البحر تحت علم الدولة التي سجلت فيها، والتمتع أيضا بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية<sup>5</sup>.

ج. تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية لما تحتويه من بيانات تسمح بتعيينها تعيينا كافيا.

د. لتسجيل السفينة دور هام، وذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات وما يرد عليها من رهون، كما أنه يلعب دورا هاما في نقل الملكية، فبوجه عام كل عمل غايته إنشاء أم إفراغ

<sup>1</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 70.

<sup>2</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 74.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 55.

<sup>4</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 60.

<sup>5</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 96.

أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مرتب على السفينة المسجلة ، لا يكون له مفعول حتى بين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل<sup>1</sup>.

**المطلب الثاني: دراسة تطبيقية حول شهادات السفن التجارية في المؤسسة المينائية "جن جن"**

إن دراسة موضوع الإطار القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، لا يتوقف على الدراسة النظرية فحسب، بل تستلزم الوقوف عليها أيضا من الناحية التطبيقية، ومن هنا كان واقع ملامسة "ميناء جن جن" كنموذج عملي لدراسة موضوعنا، والتحقق من مدى توافق الجانب النظري مع ما هو معمول به في الواقع بخصوص الجانب المتعلق بشهادات السفن التجارية.

حتى تصبح السفينة أهلا للقيام بالملاحة البحرية في المياه الإقليمية لدولة العلم أو المياه الإقليمية لدولة أجنبية، لا بد أن تتوفر في السفينة جملة من الشروط اللازمة لقيامها بهذه الملاحة ، فبالإضافة إلى الشروط السالف ذكرها يجب أيضا أن يحمل على ظهر السفينة عدد معين من الأوراق والمستندات الرسمية أينما ذهبت من أجل إثبات هويتها، فبعض هذه الأوراق تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها، والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة تتعلق بنظام الملاحة والتجارة البحرية، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، تناول المشرع هذه الشهادات في الفصل الثالث المتعلق بالنظام والأمن الملاحة البحرية ضمن الفقرة الرابعة تحت عنوان "شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها" من المادة 189 إلى المادة 209.

يستلزم القانون الوطني أن يحتفظ ربان السفينة معه أثناء الرحلة بمجموعة من الشهادات الخاصة بالسفينة<sup>2</sup>، هذه الشهادات يقصد بها؛ الدفاتر والتراخيص وكافة المستندات التي يتعين أن تحملها السفينة على متنها خلال قيامها بنشاط بحري ساحلي أو في أعالي

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص372.

<sup>2</sup> عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص22.

البحار، لاعتبار هذه الوثائق هامة و ضرورية على متن السفينة دائما وأبدا قبل وأثناء إبحارها أو عند تواجدها في ميناء القيام أو الوصول<sup>1</sup>، هذا ما أكده المشرع البحري في الفقرة الأولى من المادة 189 التي تنص على: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية"، وتقرعا عن ذلك، يشترط القانون الوطني على ربان السفينة تقديم هذه الوثائق والشهادات عند كل طلب من السلطات البحرية المختصة لإثبات جنسية السفينة من جهة، وقيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين والأنظمة من جهة أخرى<sup>2</sup>.

وعليه نخص بالدراسة في هذا المطلب تباعا، بيان الشهادات الصادرة عن الدولة في (الفرع الأول)، في حين نتناول في (الفرع الثاني)، دراسة الشهادات الصادرة عن هيئات ومنظمات التأمين

#### الفرع الأول: الشهادات الصادرة عن الدولة

نخص في هذا الفرع بوجه من التوضيح بيان الشهادات الصادرة عن سلطة العلم، والشهادات الصادرة عن هيئات وشركات خاصة تابعة لدولة العلم، هذه الشهادات تضمنها المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 الذي يتضمن التصديق على البرتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر سنة 1974.

#### أولا: الشهادات الصادرة عن سلطة العلم

بموجب المادة 245 من ق.ب.ج الواردة في الفقرة الثالثة المتعلقة بلجان سلامة السفن من الفصل الثاني المتعلق بسلامة الملاحة البحرية، التي تنص على: "تسلم شهادات السلامة، على أثر القيام بتفتيش السفن، من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة بعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش".

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص 69.

<sup>2</sup> حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 12، ص 13.

وتوضيحا لذلك تلزم كل سفينة أينما كانت أن يحمل الربان على متنها شهادات تفرضها أو تشترطها الدولة على سفنها الوطنية، لكن هذه الشهادات تختلف من سفينة إلى أخرى باختلاف نوع السفن ونوع الملاحة الممارسة التي تقوم بها (ملاحة ساحلية أو ملاحة صيد أو نزهة)، وذلك عملا بالفقرة الثانية من المادة 189 من ق.ب.ج، التي تنص على: "وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

أ\_ شهادة الجنسية،

ب\_ دفتر البحارة،

ج\_ رخصة أو بطاقة المرور".

ضف إلى ذلك هناك وثائق أخرى يتم حملها على ظهر السفينة، والتي تضمنتها المادة 200 من ق.ب.ج، التي تنص على أنه: "يتعين على السفن التي تحمل على متنها، بالإضافة للوثائق المذكورة في المواد السابقة، الوثائق التالية:

أ- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة،

ب- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا،

ج- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة،

د- دفتر السفينة،

هـ- يوميات الماكينة والراديو،

و- الوثائق الجمركية والصحية،

ز- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة".

وعليه نتولى فيما يلي بوجه من التوضيح بيان الشهادات الصادرة عن دولة العلم.

أ. شهادة التسجيل:

إن تسجيل السفينة يمكن من ضبط هوية السفن، وتتبع كل حركاتها ونشاطها وكل تغيير في حالتها العينية أو المدنية، على اعتبار أن شهادة تسجيل السفن تحتوي على مجموعة من

البيانات المتعلقة بالسفينة<sup>1</sup>، وعليه يمكن القول أن شهادة تسجيل السفينة تكفي بذاتها لتحديد الحالة المدنية للسفينة إذ أنها تتضمن جميع البيانات المتعلقة بالسفينة<sup>2</sup>.

### ب. شهادة الجنسية:

يشترط في المالك أن يكون جزائري الجنسية طبقا لأحكام المادة 28 من ق.ب.ج، السالف ذكرها والمادة 29 من نفس القانون التي تنص على: "تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطات الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة".

تمنح شهادة الجنسية بعد إتمام عملية الشراء، إذ يتقدم مالك السفينة إلى الجهات الإدارية البحرية المختصة (الوزير المكلف بالملاحة بالبحرية، التابع لوزارة الأشغال العمومية والنقل) ، من أجل منحه عقد الجنسية الجزائرية للسفينة الذي بموجبه تتمكن هذه الأخيرة من رفع العلم الجزائري، وتتمتع بالحقوق والامتيازات الذي يحددها القانون الوطني، بحيث يتضمن هذا العقد على جميع البيانات التي تخص السفينة وميناء التسجيل<sup>3</sup>، طبقا للمادة 30 من ق.ب.ج، التي تنص على: "يُدْرَج على شهادة الجنسية اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها وكذلك جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة والمذكورة في المادة 35 الواردة بعده".

واستنادا لما سبق، تبقى السفينة محتفظة بشهادة الجنسية، ما دام أن السفينة لازالت تتوفر على الشروط المكسبة للجنسية الجزائرية، أما في حالة سقوط شرط من هذه الشروط تفقد السفينة عقد الجنسية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة: ميمون أسماء، ملحق إدارية مكلفة بتسيير تكوينات رجال البحر، على مستوى القيادة المينائية لميناء جن جن، بتاريخ: 2023/05/08، على الساعة: 10:00.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 39.

<sup>3</sup> عقد الجنسية للسفينة، انظر الملحق رقم 1.

<sup>4</sup> مقابلة مع السيد: بهلول عبد الجليل، رئيس مصلحة المساعدة على الإبحار، على مستوى القيادة المينائية لميناء جن جن، بتاريخ: 2023/05/08، على الساعة: 10:00.

إلا أنه إذا طرأ أي تغيير أو تعديل على البيانات الواردة في شهادة الجنسية، لا بد من تجديد هذه الأخيرة وإخطار الجهات الإدارية المختصة بذلك<sup>1</sup>، طبقاً للمادة 31 من ق.ب.ج ، التي تنص على أنه: "تجدد شهادة الجنسية في حالة تبديل أحد البيانات المذكورة في المادة السابقة".

### ج. شهادة الملكية للسفينة:

هذه الشهادة تثبت أن ملكية السفينة تعود لملكها، وأن هذا الأخير حصل على هذه السفينة وفقاً لما يسمح به القانون.

### د. شهادة الامتثال لنظام السلامة للشركة:

تصدر وثيقة الامتثال لكل شركة تستوفي متطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة، ويجب الاحتفاظ بنسخة من هذه الوثيقة على متن السفينة<sup>2</sup>.

### هـ. شهادة الحد الأدنى للتطبيق:

توضح في هذه الشهادة معلومات عن طاقم السفينة بصفة عامة، والحد الأدنى المسموح به من أفراد الطاقم الذين يشغلون المراتب والوظائف الرئيسية على السفينة بصفة خاصة<sup>3</sup> ، لذا جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، ليحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، حيث تنص المادة 2 منه على: "العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها هو ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن التي تسلمها الإدارة البحرية المختصة"، ولا يجب أن ينقص أفراد الطاقم عن الحد المسموح به ولكن يسمح بزيادة عدد الطاقم عما هو مسموح به تبعاً لرأي المالك، ففي هذا الصدد تنص المادة 6 من نفس

<sup>1</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 83.

<sup>2</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والبروتوكول المفسر لها 1988، ملحق كانون الأول/ ديسمبر

2016، الطبعة السادسة، الطبعة الجامعة، لندن، 2014، ص 515.

<sup>3</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

المرسوم على أنه: "يمكن أن يعدل العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها المحدد في الملحق الأول من هذا المرسوم بطلب من مجهز السفينة في حالة تغيير منطقة الملاحة أو درجة تالية السفينة أو تطبيق قواعد دولية جديدة".

كما أنه صدرت شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل وفقا للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، وفقا لأحكام اللائحة 13 (من الباب السابع) في صيغتها المعدلة، بحيث تتضمن هذه الشهادة معلومات تفصيلية عن السفينة كما هو مبين في الملحق الثاني من المرسوم التنفيذي 02-02 السالف ذكره، كما توضح أيضا المؤهلات التي يجب على كل شاغل وظيفة من أفراد الطاقم أن يتمتع بها بحسب ما تضمنته الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW)<sup>1</sup>.

فضلا عن ذلك يجب الاحتفاظ بهذه الشهادة الممنوحة من طرف السلطات البحرية المختصة بشكل دائم على متن السفن، تسلم هذه الشهادة لمدة أقصاها سنة واحدة (01) قابلة للتجديد طبقا للمادتين 7 و 8 من المرسوم التنفيذي رقم 02-02<sup>2</sup>.

و. شهادة صلاحية السفينة للملاحة:

تسلم هذه الرخصة لجميع السفن التي تمارس الملاحة البحرية، من طرف دائرة الشؤون البحرية، التابعة لدائرة الساحل الوطني للخدمات البحرية، بعد تقديم مالك السفينة طلب لهذه الجهات المختصة من أجل حصوله على رخصة الملاحة للسفينة حتى يتمكن من مالكتها من ممارسة نشاط الملاحة البحرية في المياه الإقليمية الوطنية أو في مناطق إقليمية لدولة أخرى<sup>3</sup>، حيث جاءت المادة 190 من ق.ب.ج، مؤكدة ذلك والتي تنص على: "لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة".

<sup>1</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنه، ج.ر.ج.ج.، العدد 1، الصادرة في 6 يناير 2002.

<sup>3</sup> شهادة صلاحية السفينة للملاحة، أنظر الملحق رقم 02.



## ز. الشهادات الدولية لأمن السفينة:

تسمى أيضا الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة، تصدر الإدارة أو الهيئة تعتمدها الإدارة الدولية لأمن السفن لكل سفينة، وذلك لتحقيق من أن السفينة تستوفي أحكام الأمن البحري التي ينص عليها الفصل 61-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار السالف ذكرها، ضمن الجزء ألف من المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية<sup>1</sup>.

## ح. شهادة محطة الراديو:

تمكن هذه الشهادة من بيان معدات أجهزة الراديو المتوفرة على متن السفن، وعملها طبقا لقاعدة الاتصالات الراديوية من الاتفاقية الدولية للاتصالات، كما تتضمن أيضا جدول بكل الأجهزة الراديوية ونوعها واستطاعتها ومداهما الترددي، حيث تمنح هذه الشهادة لمدة استعمال لا تتجاوز السنة، وبعد التحقق الفعلي من أن جميع معدات الراديو على السفينة صالحة للاستعمال لا ينتابها أي خلل أو عطب<sup>2</sup>، ووفقا لللائحة 16 من الجزء جيم المتعلق بالمتطلبات على متن السفن ضمن الفقرة الأولى، يجب أن تحمل كل سفينة عمالا مؤهلين لأغراض الاتصالات الراديوية للاستغاثة والسلامة، وذلك بما يرضي الإدارة، شرط أن يكون هؤلاء العمال من حملة الإجازات المنصوص عليها في لوائح الراديو حسب الاقتضاء، وأن تلقى على عاتق أحدهم المسؤولية الرئيسية للاتصالات العامة أثناء أحوال الاستغاثة.

زيادة على ذلك جاء في اللائحة 15 من الفصل 17 المتعلق بالاتصالات الراديوية، في الفقرة 9 من نفس اللائحة، يجب إخضاع المنارات الراديوية الساتلية لتحديد الموقع في حالات الطوارئ لما يلي:

- يجب إخضاعها سنويا لاختبار لجميع الجوانب الفعالية التشغيلية، مع التركيز بشكل خاص على اختبار البث على الترددات العاملة والترميز والتسجيل وذلك على فترات زمنية فاصلة بالنسبة لسفن البضائع، خلال 3 أشهر قبل تاريخ انتهاء صلاحية شهادة

<sup>1</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

<sup>2</sup> بهلول عبد الجليل، مرجع سابق.

السلامة الراديوية لهذه السفن، أو خلال 3 أشهر قبل تاريخ الذكرى السنوية لهذه الشهادة أو بعده، إذ يمكن إجراء الاختبار على متن السفينة أو في محطة معتمدة للاختبارات.

- يجب إخضاعها للصيانة على فترات زمنية فاصلة لا تتجاوز خمس سنوات، على أن تتم هذه الصيانة في مرفق معتمد للصيانة على اليابسة<sup>1</sup>، بمعنى على مستوى مؤسسة الإصلاح البحري، الكائن مقرها في الجزائر العاصمة.

### خ. شهادة إدارة نظام السلامة للسفينة:

تصدر الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة شهادة إدارة السلامة لكل سفينة، ويجب على الإدارة أو الهيئة التي تعتمدها الإدارة أن تقوم، قبل إصدار شهادة إدارة السفينة، بالتحقق من أن الشركة والإدارة على متن السفينة تعملان بموجب نظام إدارة السلامة المعتمد<sup>2</sup>.

إضافة إلى ذلك نميز في هذا النوع من الشهادات بين الشهادات المؤقتة والدائمة.

الشهادات المؤقتة؛ التي أشارت إليها الفقرة 4-14 من المدونة الدولية لإدارة السلامة، والفصل 9 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والمرسوم الرئاسي 449-2000، الذي يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في أول نوفمبر سنة 1974، في اللائحة 12 المتعلقة بإصدار الشهادات، أما الشهادات الدائمة؛ تضمنها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ضمن الفصل 18، كذلك المرسوم رقم 499-2000 أعلاه، وهي شهادات تصدر للسفينة وتفيد بأن تشغيل الشركة وذات السفينة يتفقان مع نظام إدارة السلامة المعتمدة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق.

<sup>2</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق، ص 516.

<sup>3</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

## ذ. شهادة الوقاية من التلوث البحري:

صدرت هذه الشهادة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973، التي تم تعديلها بموجب بروتوكول عام سنة 1978، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-344 مؤرخ في 22 يناير سنة 1963.

وقبل منح هذه الشهادة لمالك السفينة لا بد على هذه الأخيرة أن تخضع للمسح أو لفحص دقيق وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 6 من الملحق الأول لهذه الاتفاقية، ليتبين بعدها أن الهيكل والأنظمة والتجهيزات سواء كانت معدات أو المواد الموجودة على السفينة، أن حالتها مرضية من جميع النواحي وأن السفينة امتثلت للمتطلبات المطلوبة في الملحق الأول من الاتفاقية<sup>1</sup>، زيادة على ذلك لا بد أن يكون طن السفينة أكثر أو يساوي 400 طن حجري.

إضافة إلى ذلك تمنح هذه الشهادة لمالك السفينة من طرف المديرية البحرية التجارية بالموانئ (فريتال) التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل، ولمدة صلاحية لا تتجاوز الخمس سنوات (05)، والتي تجدد بطلب من مالك السفينة وبنفس الإجراءات التي منحت بها أول مرة بعد انتهاء المدة المحددة لها<sup>2</sup>.

## ثانيا: الشهادات الصادرة عن هيئات وشركات خاصة

يقصد بها الشهادات التي تصدر عن المؤسسات أو الشركات الخاصة للدولة، يمكن الهدف منها في مراقبة مدى صلاحية الأجهزة والمعدات الموجودة على متن السفن، ومدى مطابقتها مع التدابير الأمنية المفروضة دوليا<sup>3</sup>، حيث جاء في المرسوم التنفيذي 02-01 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، إذ تنص المادة 98 في فقرتها الثالثة الواردة في الفصل الرابع المتعلق بالوقاية من الكوارث ومكافحتها على: "يقوم الأعوان المؤهلون التابعون للسلطة المينائية

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق، ص 517.

<sup>2</sup> بهلول عبد الجليل، مرجع سابق.

<sup>3</sup> المرجع نفسه.

بمعاينات دورية لحالة الأجهزة مرة في السنة على الأقل ويمكن مساعدتهم من قبل المصالح الأخرى المؤهلة التابعة للدولة".

#### أ. شهادات خاصة بمعدات مكافحة الحريق والاختناق:

حتى تمنح هذه الشهادة لا بد من التأكد من مدى مطابقة هذه المعدات مع معايير السلامة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والشركات المعتمدة في الدولة، تمنح هذه الشهادة لمدة صلاحية تقدر بسنة واحدة (01)، بعد إجراء عملية المعاينة الفعلية لهذه المطفآت من قبل المختصين بذلك<sup>1</sup>، وهذه الشهادات هي:

– شهادة الكشف عن مطفآت الحريق المتنقلة.

– شهادة الكشف عن معدات الإطفاء الثابتة.

– شهادة أقمعة التنفس للطوارئ: في جميع السفن، يجب أن توضع أجهزة تنفس للنجاة في حالات الطوارئ جاهزة للاستخدام الفوري في مواضيع يسهل رؤيتها والوصول إليها بسرعة في أي وقت في حالة نشوب حريق.

يجب أن تستوفي أجهزة التنفس للنجاة في حالات الطوارئ مدونة نظم السلامة من الحرائق<sup>2</sup>.

– شهادة أجهزة التنفس.

– شهادة الكشف عن بدلات اقتحام الحريق.

– شهادة الكشف عن سترات الإنقاذ وشهادة بدلات الغمر.

– شهادة الكشف عن البدلات الكيماوية.

#### ب. شهادات خاصة بمعدات وأجهزة الإنقاذ:

هذه الشهادات تضمنتها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 والبرتوكول المفسر لها لعام 1988 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وأكد عليها المشرع في القانون البحري بالنص عليها في اللائحة 8 من المرسوم الرئاسي رقم

<sup>1</sup> بهلول عبد الجليل، المرجع السابق.

<sup>2</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق، ص228.

2000-449، القسم الثالث المتعلق بنظام السلامة ضمن الفقرة الأولى الخاصة بشهادات السلامة في المادة 246 من ق.ب.ج، التي تنص على: "يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق ب:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين،

- بناء السفن،

- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة".

وتتمثل هذه الشهادات أساسا فيما يلي:

- شهادة الكشف عن قوارب النجاة وعددهم.

- شهادة الكشف عن رمائد النجاة وعددهم.

مدة صلاحية هذه الشهادة سنة واحدة، مع التجديد سنويا قبل انتهاء مدة صلاحيتها بثلاث أشهر (03) بطلب من المالك، يحتوي تقرير المراقبة على اسم المالك وجميع معلومات السفينة، لتأكد من أن طوق النجاة القابل للنفخ قد تم فحصه.

تضمنها الفصل 111 المتعلق بأجهزة الإنقاذ وترتيباته ضمن اللائحة 32 المتعلقة بأجهزة الإنقاذ الفردية.

(1) شهادة الكشف عن قارب الإنقاذ:

تمنح هذه الشهادة من قبل شركة وطنية للتصنيف التابعة لفرع من هيبروك للنقل البحري التابعة لمؤسسة سوناطراك، يطلق عليها تسمية "نجدة مغرب" صالحة لمدة سنة، وبعدها تجدد بعد المراقبة الفعلية الحقيقية من وجود هذه القوارب على متن السفينة، ومدى صلاحيتها، وفي بعض الأحيان تتم تجربتها فعليا من أجل التأكد من سلامتها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> بهلول عبد الجليل، مرجع سابق.

(2) شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ عبر الأقمار الصناعية:

(3) شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ الراداري:

(4) شهادة الكشف عن أطواق النجاة:

(5) شهادة الكشف عن الجهاز الدخاني لأطواق النجاة:

ثالثا: شهادات خاصة بأجهزة الاتصال

تمنح هذه الشهادات لمدة صلاحية لا تتجاوز السنة (01)، و تتمثل هذه الشهادات فيما يلي:

أ. شهادة جهاز الاتصال عبر الأقمار الصناعية.

ب. شهادة معايرة البوصلة المغناطسية.

رابعا: شهادات خاصة أخرى تتعلق بالنظافة والأمن

تتمثل هذه الشهادات أساسا فيما يلي:

أ. الشهادة الطبية: يجب على ربان السفينة وطاقمها، أن يحمل معه بالإضافة إلى

الشهادات المذكورة سابقا، شهادة طبية خاصة بالسفينة تتضمن سلامة السفينة من

وجود أي أوبئة على متنها من أجل سلامة الطاقم الذي على متنها، إذ تسلم هذه

الشهادة بعد إجراء الخبراء المختصين في هذا المجال بمراقبة وفحص كل السفينة

للتأكد من سلامتها الصحية، وبعدهم وجود أي مرض.

ب. شهادة مكافحة الفئران والميكروبات (الأمراض المعدية وغير المعدية).

ج. شهادة الكشف عن سلم المرشد: تمنح هذه الشهادة بعد مراقبة السلم الذي يستعمله

المرشد البحري عند صعوده للسفينة، لضمان سلامة المرشد من أي خطر يهدد

سلامته<sup>1</sup>.

الفرع الثاني: الشهادات الصادرة عن منظمات وهيئات التأمين

نتولى في دراسة هذا الفرع بيان الشهادات الصادرة عن منظمات التصنيف:

<sup>1</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

## أولاً: الشهادات الصادرة عن منظمات التصنيف

تصدر منظمات التصنيف نوعين من الشهادات المتعلقة بالسفن التجارية وهما كالاتي:

## أ. شهادات التصنيف المفروضة على كل السفن:

تمنح هذه الشهادات من ممثل شركة التصنيف، حيث تكون مدة صلاحية هذه الشهادة خمس سنوات مع ضرورة القيام بالمراقبة الدورية كل سنة، وأي تأخير أو إهمال من طرف مالك السفينة أو تجهزها يؤدي إلى إصدار عقوبات قد تنتهي بوقف السفينة.

هذه الشهادات تضمنها المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المتعلق بتحديد قواعد تفتيش السفن، وعليه نعني بالشرح في هذا العنصر بيان الشهادات المفروضة على السفن<sup>1</sup>، وهي كما يلي:

## أ. شهادة التصنيف (الهيكل والمحركات فقط):

هناك شركات عالمية عديدة متخصصة في مجال تصنيف السفن، من بينها شركة التصنيف "فريتاس"، التي تعتبر إحدى الشركات المعتمد عليها في المؤسسة "المينائية جن جن" لتصنيف السفن، بمعنى أن هذه الشهادات يتم إصدارها ضمن نطاق الشروط العامة لمكتب "فريتاس"، هذه الشركة تتولى إجراء عمليات المراقبة التامة على السفينة.

بمعنى أن المراقبة في هذه الحالة تكون دقيقة وشاملة لجميع أجزاء ومعدات السفينة ، وفي هذا الشأن تنص المادة 244 من ق.ب.ج على: "يمكن لشركات تصنيف السفن المعتمدة المشاركة في معاينات السلامة التي تقوم بها اللجان المحلية للتفتيش وذلك في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والخص بالاعتراف بهذه الشركات".

وبعد الانتهاء الخبراء من عمليات المراقبة، تقوم بإعداد تقرير إيجابي عن السفينة، ويسلم هذا التقرير إلى مجهز السفينة يقضي بمنح هذه الأخيرة لشهادة التصنيف.

<sup>1</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

أما في حال أعد الخبير المكلف بالمراقبة تقرير سلبي، و الذي يكون في حالة عدم صلاحية بعض المعدات على متن السفينة أو انتهت مدة صلاحيتها، في هذه الحالة تطبق على مجهزة السفينة أو مالكيها عقوبات ترجع عملية تقديرها إلى شركة التصنيف، إذ يمكن أن يطبق في حق المجهزة عقوبة تعليق هذه الشهادة لمدة معينة، كتعليقها مثلا لمدة 3 أشهر من خلالها يتولى المجهزة رفع التحفظات التي من شأنها علقت الشهادة (شهادة الملاحة) ، فإذا انقضت هذه المدة ولم يرقم المجهزة أو المالك برفعها تزيد مدة التعليق أو تسحب نهائيا، فإذا تم سحب هذه الشهادة من المالك لا يستطيع القيام بالملاحة البحرية، هذا ما يجبره على التقدم إلى شركة التصنيف المعتمدة من طرف الميناء والقيام بجميع الإجراءات اللازمة عند طلب هذه الشهادة لأول مرة من أجل منحها له<sup>1</sup>، طبقا للمادة 250 من ق.ب.ج، التي تنص على: "تجدد شهادة السلامة عند انتهاء مدة صلاحيتها، بنفس الشروط التي سلمت فيها".

فضلا عن ذلك، تمنح هذه الشهادة لمدة صلاحية قدرها خمس (05) سنوات (شهادة التصنيف)، وبعد انقضاء هذه المدة يطلب مالك السفينة من شركات التصنيف إعادة تجديدها، وتتم بنفس الكيفية التي تمت بها المرة الأولى حتى يتم تجديد هذه الشهادة لخمس سنوات أخرى، هذا ما نص عليه المشرع في المادة 250 من ق.ب.ج، المذكورة أعلاه. أما في حالة انتهاء مدة صلاحية هذه الشهادة ولم يطلب المالك بتجديدها، في هذه الحالة لدى شركة التصنيف بإبلاغ مالك السفينة عن طريق خبراءها.

تنص المادة 230 من ق.ب.ج، على: "يجب أن يجري التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة المذكورة في المادة التالية وذلك للتحقق من أن السفينة تستجيب دائما لمتطلبات الأمن النظامية، ويجب أن يشمل هذا التفتيش أيضا معاينة غاطسها في الحوض الجاف"، ومنه يمكن القول أن عملية مراقبة السفينة لمدى تطابقها مع التصنيف الممنوح لها من قبل الشركة المختصة بذلك كما يلي:

<sup>1</sup> بهلول عبد الجليل، مرجع سابق.



- المراقبة السنوية: نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المذكور أعلاه

، ضمن الفصل الأول المتعلق بتفتيش السفن بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم، إذ توجد مراقبة دورية للسفينة تتم كل سنة للتأكد من سلامة السفينة والمراقبة هنا تكون سطحية غير دقيقة للسفينة، هذا ما أكدته المادة 5 من المرسوم رقم 02-149 المذكور أعلاه<sup>1</sup>، يتم على مستوى الميناء التسجيل، تجرى من طرف خبراء معتمدين في ذلك يبعثون من قبل شركة التصنيف، المتواجد مقرها بفروعها الثلاث في الجزائر العاصمة، وهران وبجاية<sup>2</sup>.

- إجراء المراقبة كل سنتين ونصف: تجرى أيضا رقابة أخرى للسفينة تتم كل سنتين ونصف، لكن هذه الرقابة تقتصر على هيكلها فقط و تكون بسبب توقف تقني للسفينة، هذه المراقبة تتم على مستوى ورشة مؤسسة الإصلاح البحري المتواجد مقرها في الجزائر العاصمة، وهران، بجاية، وهو ما تضمنته المادة 6 من المرسوم رقم 02-149 السالف ذكره.

أما المادة 7 من نفس المرسوم فقد نصت أيضا على المراقبة الدورية، التي تشمل مراقبة مع إمكانية إجراء تجارب على معدات التجهيز إذا اقتضت الضرورة ذلك، من أجل التأكد من الشهادات والمختلف المعدات الموجودة على متن السفينة<sup>3</sup>.

- المراقبة الخاصة: يقصد بهذا النوع من المراقبة، المراقبة التجديدية المنصوص عليها في المادة 8 من نفس المرسوم التنفيذي أعلاه، إذ يقوم الخبراء المكلفين في هذا الشأن بإجراء فحص دقيق وشامل لكل أجزاء السفينة وتجهيزاتها من الهيكل إلى الماكينات، التي تكون بموجب توقف تقني للسفينة، والذي يتم أيضا على مستوى ورشات مؤسسات الإصلاح البحري، والتي تمنح بصدها الشهادة لمدة صلاحية لا تتجاوز (05) سنوات.

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-149، مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 9 مايو سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش

السفن، ج.ر.ج.ج، العدد 33، الصادر في 12 مايو سنة 2002.

<sup>2</sup> بهلول عبد الجليل، مرجع سابق.

<sup>3</sup> المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، مرجع سابق.

طبقا للمادة 11 من المرسوم رقم 02-149، تتم المعاينات المنصوص عليها في المواد 5 و7 و8 من طرف الهيئات الإدارية البحرية المختصة، وفقا للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر في هذا الشأن.

#### ب. شهادة خطوط التحميل الدولية:

صادقت الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 5 أبريل سنة 1966<sup>1</sup>، إذ تنص المادة 19 المتعلقة بمدة صحة الشهادات من المرسوم أعلاه على أنه تمنح الشهادة الدولية لخطوط التحميل لمدة تحددها الإدارة ولا تتجاوز خمس سنوات(05)، إذا تجدد هذه الشهادة قبل تاريخ انقضائها بثلاث أشهر (03)، أما إذا كانت انقضت مدة هذه الشهادة وكانت السفينة في رحلة بحرية، جاز للإدارة تمديد فترة صلاحية هذه الشهادة من أجل استكمال السفينة لرحلتها، لكن شرط أن لا يتجاوز هذا التمديد لأكثر من ثلاث أشهر (03)، وبعد وصول السفينة إلى الميناء الذي ستعاين فيه، لابد من حصولها على شهادة جديدة بعد إتمام عملية المعاينة المطلوبة تكون صالحة لمدة خمس سنوات ابتداء من تاريخ التجديد، مدة صلاحية هذه الشهادة خمس(05) سنوات، هذه الشهادة تتماشى بشكل كبير مع شهادة التصنيف على متن السفينة.

تصدر شهادة دولية لخطوط التحميل بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 لكل سفينة أخضعت للمعاينة ووسمت بموجب اتفاقية خطوط التحميل أو الاتفاقية في صيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1988 للاتفاقية خطوط التحميل حسب الاقتضاء<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> المرسوم الرئاسي رقم 2000-448، مؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 5 أبريل سنة 1966، ج.ر.ج.ج، ع 03، الصادرة في 10 يناير سنة 2001.

<sup>2</sup> شهادة خطوط التحميل الدولية، أنظر الملحق رقم 03.

## ج. الشهادة الدولية لمكافحة تلوث الهواء :

تصدر هذه الشهادة للسفن المبنية قبل تاريخ دخول بروتوكول عام 1997 حيز التنفيذ شهادة دولية لمنع تلوث الهواء، ويتم إصدار هذه الشهادة لأي سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر وتقوم برحلات إلى الموانئ أو محطات بحرية تخضع لولاية دول أخرى، وللمنصات وأبراج الحفر التي تقوم برحلات في مياه تخضع لسيادة أو ولاية أطراف أخرى في بروتوكول عام 1997<sup>1</sup>.

## د. الشهادة الدولية لمكافحة التلوث بالزيت :

تصدر هذه الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي بعد إجراء المعاينة بموجب اللائحة 6 من المرفق 1 لاتفاقية ماربول، وذلك لأي ناقلة زيت ولأي سفينة أخرى ذات حمولة إجمالية تبلغ 400 طن فأكثر، تقوم برحلات إلى الموانئ أو محطات بحرية تخضع لسيادة أطراف أخرى في اتفاقية ماربول.

## هـ. الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفائات للسفينة:

يجب على كل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن حجمالي فأكثر وكل سفينة مخول لها أن تحمل على متنها خطة لمعالجة القمامة يتعين على أفراد الطاقم أخرى في الاتفاقية ، اللائحة 10 من المرفق 7 لاتفاقية ماربول<sup>2</sup>.

## و. شهادات التصنيف المفروضة على بعض السفن:

وينطبق عليها كل ما ينطبق على شهادات التصنيف المفروضة على كل السفن، وتتمثل أهمها فيما يلي:

## 1) شهادة سلامة إنشاءات سفن الشحن.

2) شهادات معدات السلامة لسفن الشحن: بعد المعاينة لكل سفينة بضائع تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن، فأكثر وتستوفي المتطلبات ذات الصلة، وأي متطلبات أخرى ذات

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق، ص 517.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 515.

الصلة بذلك ترد في اتفاقية سولاس لعام 1974، ويرفق بهذه الشهادة على الدوام سجل معدات السلامة في سفينة البضائع.

(3) شهادة السلامة للراديو لسفن الشحن: تصدر هذه الشهادة بعد إجراء المعاينة للسفينة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر، مجهزة بمنشأة راديوية، بما في ذلك ما يستخدم منها في أجهزة الإنقاذ، تستوفي متطلبات الفصل 17، وأي متطلبات أخرى ذات الصلة بمتطلبات اتفاقية سولاس لعام 1974، ويرفق بهذه الشهادة على الدوام سجل المعدات لشهادة السلامة الرديوية في سفينة البضائع أو الشحن<sup>1</sup>.

(4) شهادة منع التحشف.

(5) شهادة بشائع الصب.

(6) شهادة بضائع الصب الخطيرة .

(7) شهادة نقل بضائع الحبوب.

(8) شهادة روافع الشحن.

(9) شهادة الرفع الآمن لروافع الشحن.

ثانياً: الشهادات الصادرة عن منظمات التأمين

تتمثل هذه الشهادات أساساً فيما يلي:

أ. شهادة تأمين السفينة.

ب. شهادة نادي الحماية للسفينة.

ج. شهادة التأمين عن الأضرار الناجمة عن التزود بالوقود<sup>2</sup>.

وفي الأخير واستناداً لما سبق يكمن الهدف في منح السلطات الإدارية البحرية لهذه

الشهادات للسفن بحسب ما هو وارد في المادة 195 من ق.ب.ج:

– السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة

لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعنية لها.

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، مرجع سابق، ص 520.

<sup>2</sup> ميمون أسماء، مرجع سابق.

- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة، وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه.
- التحقق من نوع ومدى الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية، وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة الثبوت أمام القاضي.

## خلاصة الفصل الأول

يتضح لنا مما سبق دراسته في هذا الفصل، أنه حتى يطلق وصف سفينة على منشأة بحرية لا بد من توافر عدة شروط أساسية اشترطها تضمنتها المادة 13 من ق.ب.ج، وهي أن تكون السفينة صالحة ومخصصة للملاحة البحرية بصفة اعتيادية وأن تكون عائمة لها القدرة على مواجهة الأخطار في البحر، لأن الصلاحية هي معيار الجوهرية في اعتبار المنشأة السفينة فمتى فقدت هذه الصلاحية سقط عنها وصف السفينة.

ضف إلى ذلك أن وصف السفينة يمتد إلى جميع ملحقاتها اللازمة لاستغلالها لكونها جزء منها سواء من الناحية التقنية أو من الناحية القانونية.

وتقرعا عن ذلك، فالسفينة تتشابه مع الأشخاص الطبيعيين لما لها من صفات تشكل في مجملها حالتها المدنية خاصة، تتميز بها عن غيرها من سائر الأموال المنقولة، فضلا عن تمتعها بالجنسية التي تعبر عن حالتها الدولية خاصة في أعالي البحار، والآثار المترتبة عليها.

كما أن السفينة تخضع لطبيعة قانونية من نوع خاص، تتميز بمميزات المنقولات والعقارات معا، إلا أن المشرع اعتبرها منقولا صراحة في نص المادة 56 من ق.ب.ج، فضلا عن تشابهها في بعض الصفات مع الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، إلا أنها لا تتمتع بالشخصية القانونية، كما سبق توضيحه.

إلا أن اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية يرتب عليها آثار، هذه الأخيرة لا تترتب إلا بعد خضوع السفينة لإجراءات معينة يفرضها المشرع البحري، والمتمثلة في وجوب تسجيل السفينة لدى الجهات الإدارية المختصة في الميناء، إلا أن هذا التسجيل يلزم صاحب السفينة، بحمل وثائق وشهادات لازمة على متنها، لما لهذه الشهادات من أهمية في إثبات هويتها أينما تواجدت.

## الفصل الثاني:

الحقوق العينية الواردة على السفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وبالتالي فإن غالبية أحكام القانون البحري تدور حولها، كونها عنصرا من عناصر الثروة البحرية.

لذلك أحاطها المشرع البحري بنظام خاص، فبالرغم من أنها تندرج من حيث طبيعتها في عداد الأموال المنقولة، كما ذكرناه سابقا، مما يستوجب تطبيق عليها قواعد القانون المدني بوجه عام، إلا أن طبيعتها الخاصة تجعلها تختلف عن غيرها من الأموال المنقولة، لذلك أورد المشرع عليها تصرفات قانونية منشأة للحقوق تسهила لاستغلالها، ومن بين هذه الحقوق نجد في مقدمتها حق الملكية الذي يعتبر حقا عينيا أصليا، والسفينة كمحل للملكية فإنه يمكن اكتساب ملكيتها بطرق مختلفة تشبه بعض طرق كسب ملكية العقار، إذ يمكن كسبها من خلال إبرام عقد بيعها أو عن طريق اقتنائها بعقد شراء، وهذين العقدين متكاملين، كما يعتبران من أشهر طرق كسب الملكية في القانون البحري.

إلا أن صور هذه الملكية تختلف عما هو مقرر في القواعد العامة، هذا من جهة، ومن جهة أخرى هناك حقوق عينية أخرى تبعية ترد على السفينة أيضا، تعتبر ذات أهمية خاصة من الجانب العملي، فتشجعا للاتئمان البحري الذي يسمح للمجهز بإنجاز رحلة بحرية، عرف القانون البحري نظام للامتيازات البحرية التي تخول للدائن حق تتبع السفينة واستيفاء حقه بالأولوية، كما أقر أيضا الرهن البحري الذي يخول للدائن حق عيني على السفينة.

ومما سبق ذكره سنتولى بالدراسة في هذا الفصل على وجه من التوضيح، بيان الحقوق العينية الأصلية التي ترد على السفينة وما يندرج ضمنها من أسباب لكسب ملكيتها وصورها (المبحث الأول)، ثم نتطرق للحقوق العينية التبعية المتمثلة في الامتيازات والرهن البحرية (المبحث الثاني).



## المبحث الأول: الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة

السفينة مال منقول كما سبق ذكره، من ثم فإنها تطبق عليها ملكية المنقولات بوجه عام عدا حكم تملكها بالحيازة، وثمة أسباب لكسب ملكية السفينة منها ما يغاير بعض الوجوه تلك الخاصة بكسب المنقول حتى يكاد يشبه في أحكامه كسب ملكية العقار<sup>1</sup>، لذا يمكن كسب ملكية السفينة عن طريق عقد الهبة وهو تصرف بين الأحياء بمقتضاه يتبرع الشخص لآخر عن كل أمواله أو بعضها دون مقابل، كما يمكن أن تكتسب أيضا عن طريق الوصية وهي تصرف مضاف إلى ما بعد الموت و انتقال الملكية من الموصي إلى الموصى له<sup>2</sup>.

وبالإضافة إلى الأحكام المقررة في القواعد العامة، توجد أسباب أخرى خاصة لاكتساب ملكية السفينة في القانون البحري، من بينها التخلي عن السفينة للمؤمنين في حالة التأمين البحري و الاغتنام البحري و هو ضبط سفن العدو و السفن المحايدة التي تخرج عن قواعد الحياد و مصادرتها لحساب الدولة<sup>3</sup>.

وعليه لا ننوي دراسة جميع أسباب كسب الملكية، لأن بعضها تختلف فيه السفينة عما هو مقرر في القواعد العامة، وإنما تقتصر دراستنا على بعض أسباب التي تختص فيها السفينة بقواعد خاصة أو يثور فيها خلاف<sup>4</sup>، وهما كسب الملكية عن طريق الشراء أو بواسطة البناء<sup>5</sup>، في (المطلب الأول).

فضلا عن أسباب كسب ملكية السفينة هناك أكثر من صورة يتم بموجبها امتلاك السفينة فقد تكون جارية لملكية شخص واحد أو تكون مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع، كما يمكن أن تكون جارية لملكية شخص اعتباري سواء كان من الحقوق الخاصة المتمثلة في الشركات أو من الحقوق العامة المتمثلة في ملكية الدولة<sup>6</sup>، نتناولها بالشرح في (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 82.

<sup>2</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 59.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 69.

<sup>4</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص 50.

<sup>5</sup> محمد شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 124.

<sup>6</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 36.

## المطلب الأول: ملكية السفينة

السفينة مال منقول استنادا لما سبق دراسته<sup>1</sup>، يجوز تملكها شأنها في ذلك شأن غيرها من الأموال<sup>2</sup>، والسفينة كمحل للملكية يمكن اكتساب ملكيتها وفقا للقواعد العامة في اكتساب ملكية المنقولات، فيمكن اكتسابها عن طريق الهبة أو الوصية أو الإرث، باستثناء حكم التملك عن طريق الحيازة والتقدم، نظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها السفينة<sup>3</sup>. زيادة إلى ذلك يمكن كسب ملكية السفينة بواسطة الأخذ بالطرق التي عددها المشرع البحري من خلال نص المادة 50 من ق.ب.ج المتمثلة في البناء والشراء<sup>4</sup>، وعليه نعني بالدراسة عقد البناء في (الفرع الأول)، كونه من العقود الهامة التي تثير مسائل قانونية على المستوى النظري أو حتى العملي، و عقد الشراء في (الفرع الثاني)، الذي تختص فيه السفينة بأحكام خاصة<sup>5</sup>.

## الفرع الأول: اكتساب ملكية السفينة بالشراء (البيع)

من أهم أسباب كسب الملكية السفينة نجد عقد الشراء<sup>6</sup>، الذي يعرف في القانون المدني بعقد البيع، إلا أنه و في واقع الأمر وبما أن موضوعنا يدور حول أسباب كسب ملكية السفينة، فإن التعبير الأصح هو عقد الشراء وليس عقد البيع لأن هذا الأخير يفقد الملكية أما الشراء يكسب ملكية السفينة<sup>7</sup>.

وعليه نتطرق أولا بالشرح تباعا إلى تعريف عقد الشراء ثم أركانه وأخير إلى الآثار التي يترتبها هذا العقد على الطرفين.

<sup>1</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 124.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 80.

<sup>3</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة -دراسة على ضوء القانون الجزائري-، مرجع سابق، ص 73.

<sup>4</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 83.

<sup>5</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 109، ص 110.

<sup>6</sup> لطيف جبر كومان، القانون البحري، مرجع سابق، ص 48.

<sup>7</sup> عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، مرجع سابق، ص 77.

## أولاً: تعريف عقد الشراء (البيع)

عقد الشراء هو ذلك العقد الذي يلزم من خلاله البائع أن ينقل ملكية السفينة إلى المشتري مقابل ثمن نقدي<sup>1</sup>، يتم الاتفاق عليه في العقد<sup>2</sup>، وعليه يعتبر هنا هذا البيع بيع اختياري أما البيع الجبري فيرد عندما يترتب الحجز على السفينة ويكون جبراً على مالكتها، وذلك لعدم سداده لدين الذي عليه<sup>3</sup>، كما أن عقد الشراء يتم بعد الحصول على تصريح من السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل، وهذا ما أكدته المشرع الجزائري من خلال نص المادة 50 من ق.ب.ج التي تنص على: "إن امتلاك السفينة بالشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة، وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقاً".

أما بالنسبة لطبيعة عقد الشراء فيعتبر لطرفيه عملاً تجارياً إذا توفر فيه المعيار العام للأعمال التجارية وهو استهداف الربح، فإذا انتفى هذا المعيار لا يعد العقد عملاً تجارياً<sup>4</sup>، وعليه فإذا باع شخص مثلاً سفينة ورثها، أو اشترى شخص سفينة لغرض النزهة، فلا يعد هذا العمل بالنسبة له عملاً تجارياً<sup>5</sup>.

واستخلاصاً لما سبق يمكن القول بأن عقد شراء السفينة (بيع) يخضع لبعض القواعد العامة تلك المتعلقة بعقد البيع<sup>6</sup>، إذ تنص المادة 351 من ق.م.ج، على: "البيع عقد يلتزم بمقتضاه البائع أن ينقل للمشتري ملكية شيء أو حقا مالياً آخر في مقابل ثمن نقدي"، أما في القواعد الخاصة فنجد المادة 54 من ق.ب.ج، تنص على: "تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقاً للمادتين

<sup>1</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 30.

<sup>2</sup> جرموني زهرة، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، وهران، 2012/2011، ص 13.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 127.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 102.

<sup>5</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 30.

<sup>6</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 50.

355 مكرر و457 مكرر3 من قانون التسجيل"، وبالتالي تسري القواعد العامة للعقود المتعلقة بعقد البيع على السفينة كأصل عام إلا أنها تخضع لأحكام خاصة تتعلق بتجارية العقد<sup>1</sup>.

### ثانيا: أركان عقد الشراء

لكي يعتبر عقد شراء (بيع) السفينة عقدا صحيحا مستوفيا لجميع الشروط، لا بد من القيام كل الأركان الموضوعية و الشكلية صحيحة بالنسبة لكلا الطرفين و إلا أعتبر العقد باطلا بطلانا مطلقا<sup>2</sup>.

### أ- الأركان الموضوعية:

عقد شراء (بيع) السفينة يخضع لنصوص القانون البحري سواء كانت السفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة، وفضلا عن ذلك يجب أن تكون السفينة موجودة وقت التعاقد أو قابلة للوجود مستقبلا استنادا للقواعد العامة<sup>3</sup>، والتي يشترط لتمام هذا العقد توافر الشروط الموضوعية المتمثلة في<sup>4</sup> :

#### 1. الرضا:

يشترط أن يكون خاليا من عيوب الإرادة في القواعد العامة<sup>5</sup>، إلا أن ما يميز هذا العقد عن غيره من العقود هو مسألة الأهلية التي ينظر إليها في عقد الشراء من زاويتين<sup>6</sup>:

- بالنسبة للبائع: فالأصل أن البيع يجب أن يكون صادرا عن مالك السفينة، إلا أنه يمكن في بعض الأحيان أن يكون صادرا عن وكيل للبائع، وفي هذه الحالة يجب أن تكون وكالته خاصة تسمح له ببيع السفينة<sup>7</sup>، وبالتالي لا يجوز للربان أن يبيع السفينة من دون إذن

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 2003، ص58.

<sup>2</sup> هروس اعدادة وحوانتي طاوس، الطبعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة، مرجع سابق، ص34.

<sup>3</sup> حليمي عباس، القانون البحري، مرجع سابق، ص14.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص102.

<sup>5</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مرجع سابق، ص 92.

<sup>6</sup> عزيرية حنان، مرجع سابق، ص77.

<sup>7</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، 2002، ص40.

خاص من مالها<sup>1</sup>، هذا ما أكدته المادة 585 ق.ب.ج، بقولها: "لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز".

كما يرى البعض أن بيع السفينة ليس من العمليات المسموح للربان أن يقوم بها وذلك في إطار ما تضمنته المادة 584 من ق.ب.ج<sup>2</sup>، إلا أن هذا الأصل يرد عليه استثناء يتمثل في أن الربان له حق بيع السفينة في حالة ما إذا أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية، بعد إثبات ذلك من طرف الخبراء.

- بالنسبة للمشتري: فإن أهلية المشتري نصت عليها المادة 51 من ق.ب.ج بقولها: "لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلا لشخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة"، وعليه يحق لأي شخص تتوفر فيه أهلية التعاقد أن يشتري سفينة سواء كان هذا الشخص مواطناً أو أجنبياً، ففي الظروف العادية يجوز للأجنبي كالمواطني شراء سفينة بشرط أن يصدر بذلك تصريح صادر عن السلطة البحرية المختصة وفقاً للمادة 51 ق.ب.ج، أما بيع السفينة كلها أو جزء منها لأجنبي يتعارض مع شرط الملكية الوطنية و يؤدي إلى فقدان جنسية السفينة الذي يؤدي إلى شطبها من سجل تسجيل السفن الجزائري<sup>3</sup>، بمعنى أن أهلية المشتري مقيدة بحصوله على تلك الرخصة<sup>4</sup>.

## 2. المحل:

يجب أن يستوفي عقد الشراء لكل شروط المحل، فإذا هلكت السفينة وقت الشراء وقع العقد باطلاً لانعدام محله عموماً، ومع ذلك قد يحصل لاتفاق أحياناً بأن حصول الشراء على خطر وجود السفينة أو هلاكها<sup>5</sup>، وعليه يصح وصفه في عقود الغرر ولو تبين فيما بعد هلاك السفينة قبل البيع<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> حليمي عباس، مرجع سابق، ص14.

<sup>2</sup> بومعزة عودة، مرجع سابق، ص93.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص103.

<sup>4</sup> جرموني زهرة، مرجع سابق، ص15.

<sup>5</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص56.

<sup>6</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص86.

ومنه فإن إبرام عقد الشراء على احتمال وجود السفينة فهذا العقد صحيح، لأن المحل كان موجودا في نية المتعاقدين وعليه لا يعد باطلا بوجود محله<sup>1</sup>، هذا ما تضمنه المادة 92 من ق.م.ج، بقولها: "يجوز أن يكون محل الالتزام شيئا مستقبليا ومحققا".

وتفرعا عن ذلك لا يعد بيعا للسفينة وفق هذه الأحكام بيع جميع المنشآت القائمة الأخرى التي لا يصدق عليها وصف السفينة، لكن يشمل عقد البيع ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها ما لم يوجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك طبقا لنص المادة 52 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>

### 3. السبب:

لابد أن يكون سبب شراء السفينة لغرض مشروع لا يخالف النظام العام والآداب العامة وإلا اعتبر العقد باطلا<sup>3</sup>، استنادا لنص المادة 97 من ق.م.ج، التي تنص على: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للآداب العامة كان العقد باطلا".

### ب- الأركان الشكلية:

لا يكفي لإبرام عقد شراء السفينة توافر ركن الرضا بل لابد من إفراغ هذا العقد في عقد شكلي محرر في وثيقة رسمية لكونه من الشروط الأساسية في العقد<sup>4</sup>، هذا ما نصت عليه المادة 49 من ق.ب.ج، بقولها: "إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي عن الموثق... ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفن".

وعليه يتم البيع أو الشراء من خلال إبرام عقد التوثيق بمصلحة الشهر العقاري أو أمام جهات إدارية إن لم يوجد موثق، أما إذا بيعت في الخارج فيتم التوثيق أمام القنصلية وإذا لم

<sup>1</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة -دراسة على ضوء القانون الجزائري-، مرجع سابق، ص75.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص92..

<sup>3</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، مرجع سابق، ص75.

<sup>4</sup> حللمي عباس، مرجع سابق، ص15.

يوجد فإن العقد يحرر أمام موظف محلي مختص<sup>1</sup>، لذا يمكن القول أنه في حالة تخلف هذا الركن يقع عقد الشراء باطلا بطلانا مطلقا لتخلف أحد أركانه، وبالتالي يكون لكل ذي مصلحة الحق في التمسك به<sup>2</sup>، والهدف من فرض الرسمية في العقد لا تكمن في ضرورة حماية البائع ولفت نظره إلى خطورة التصرف الذي تقدم عليه، وإنما شرعت للتحقق السلطات من توافر الجنسية في السفينة للمصلحة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيته<sup>3</sup>.

وزيادة على ذلك تؤدي الرسمية أيضا إلى انتقال الملكية من شخص إلى آخر، وهو أمر لا يمكن تجاهل خطورته بالنسبة لسائر الدول التي تهتم بتجارتها البحرية كما هو الحال بالنسبة للقانون البحري الجزائري<sup>4</sup>.

كما يلاحظ أيضا أن الشكل المطلوب لانعقاد العقد مقصور على بيع المنشآت العامة التي يصدق عليها وصف السفينة، سواء كانت السفينة تجارية أو غير تجارية، و سواء خصصت للملاحة الساحلية أو ملاحة أعلي البحار<sup>5</sup>.

واستخلاصا لما سبق يمكن القول أن بعد تنفيذ العقد من طرف المتعاقدين يصبح المشتري بعد التسجيل مالكا حقيقا للسفينة، فإذا أراد استغلالها بنفسه يصبح بإمكانه إبرام العقود مع البحارة وتعيين كل ما تحتاجه السفينة من تجهيز، أما إذا أراد تأجيرها نكون أمام المجهز المستأجر<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 93.

<sup>2</sup> جرموني زهرة، مرجع سابق، ص 16.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 104.

<sup>4</sup> بن حمو فتح الدين، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن المركز الجامعي مغنية، المجلد 6، العدد 1، تلمسان، 2019، ص 16.

<sup>5</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 104.

<sup>6</sup> عزيزية حنان، مرجع سابق، ص 79.

## ثالثا: آثار عقد الشراء (البيع)

بما أن عقد الشراء يعد من العقود الملزمة لجانبين<sup>1</sup>، ويتم إفراغه في طابع شكلي معين إلا أنه لا يرتب في ذمة كلا من البائع والمشتري، والغير، آثار إلا بعد تمام عملية شهر البيع في سجل السفن، وفقا لما أشارت إليه المادة 49 من ق.ب.ج، السالف ذكرها<sup>2</sup>، كما أن الالتزامات التي تترتب في ذمة طرفي العقد تخضع للقواعد العامة في القانون المدني المتعلقة بعقد البيع<sup>3</sup>، إلا أن هذه الآثار لا تعتبر من آثار البيع وإنما تعد من الآثار المترتبة عن تسجيل السفينة في سجل السفن<sup>4</sup>.

## أ- التزامات البائع:

من أهم الآثار القانونية التي تقع على عاتق البائع بموجب عقد بيع السفينة ما يلي:

- انتقال ملكية السفينة إلى المشتري<sup>5</sup>، وبالحالة التي كانت عليها وقت البيع وفي الميعاد المحدد وفقا للمادة 364 من ق.م.ج<sup>6</sup>.

- تسليم السفينة للمشتري في الميعاد المحدد<sup>7</sup>، مع جميع ملحقاتها وكل الأشياء اللازمة لاستغلالها<sup>8</sup>، إذا لم تستبعد هذه الملحقات بموجب اتفاق بين الطرفين، هذا ما أشارت إليه المادة 52 من ق.ب.ج<sup>9</sup>.

- التزام البائع بضمان الاستحقاق والعيوب الخفية تطبيقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني<sup>10</sup>.

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 104.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 83.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 89.

<sup>4</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص 58.

<sup>5</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 94.

<sup>6</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 90.

<sup>7</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 32.

<sup>8</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص 50.

<sup>9</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 104.

<sup>10</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 83.



- يمنع البائع من القيام بأي فعل من شأنه أن يقف عائقا أمام النقل هذا الحق إلى المشتري وأن يقوم بكل ما يلزم لنقل هذا الحق، وفقا للمادة 361 من ق.م.ج.

- التزام البائع بعدم التعرض للمشتري في انتقال بالشيء المبيع تطبيقا للمادة 371 من ق.م.ج.<sup>1</sup>

وأخيرا يقع على البائع تحمل تكاليف المبيع من اليوم الذي ينعقد فيه البيع تطبيقا للمادة 383 من ق.م.ج.<sup>2</sup>

#### ب- التزامات المشتري:

من أهم الالتزامات المترتبة على عاتق المشتري ما يلي:

- دفع الثمن تنفيذا لما تم لاتفاق عليه في العقد<sup>3</sup>، وعادة ما يستحق ثمن الشيء المبيع وقت التسليم طبقا لما هو متعارف عليه في القواعد العامة ما لم يتفق الأطراف خلاف ذلك<sup>4</sup>، هذا ما تضمنته المادة 388 من ق.م.ج، في فقرتها الأولى التي تنص على: "يكون ثمن المبيع مستحقا في الوقت الذي يقع فيه تسليم المبيع ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بخلاف ذلك".

- تسلم المشتري السفينة من البائع في الميعاد المحدد في العقد<sup>5</sup>، لكن في حالة عدم قيام البائع بتسليم السفينة للمشتري لأي سبب جاز لهذا الأخير أن يطالب بفسخ العقد مع طلب التعويض وفقا للمادة 119 في الفقرة الأولى من ق.م.ج<sup>6</sup>، أما في حالة إذا امتنع المشتري عن دفع الثمن المستحق للبائع جاز لهذا الأخير، الحق في حبس السفينة حتى

<sup>1</sup> أعراب زبيدة وعكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون عام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017، ص51.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص52.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص94.

<sup>4</sup> حلبي عباس، قانون بحري، مرجع سابق، ص15.

<sup>5</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، الأردن، 2009، ص44.

<sup>6</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص60.

يستوفي ما يستحقه وفقا للمادة 123 من ق.م.ج.<sup>1</sup>، كون البائع يتمتع بالضمانات التي تخولها القواعد العامة للبائع المنقول من أجل استيفاء الثمن، جاز للبائع أيضا في هذه الحالة بفسخ العقد واسترداد السفينة من المشتري.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: اكتساب ملكية السفينة بالبناء

يعد عقد بناء السفن من أحد الطرق الأكثر انتشارا لكسب ملكية السفينة<sup>3</sup>، إلا أن المشرع الجزائري وعلى خلاف باقي التشريعات الأخرى، لم يهتم ببناء السفن واكتفى فقط بالإشارة إلى ما ورد في مضمون المادة 50 من ق.ب.ج، تاركا تنظيم ذلك للقواعد العامة<sup>4</sup>، على اعتبار أن عقد البناء يشبه أحد النماذج المشهورة من العقود المسماة كعقد المقاوله المنصوص عليه في المادة 549 من ق.م.ج.<sup>5</sup>

### أولا: تعريف عقد بناء السفن

جاء في نص المادة 53 من ق.ب.ج، ما يلي: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية للمشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك..."، ومنه يتم بناء السفن إما بواسطة المالك الذي يعتبر الباني أي صاحب العمل في عقد الاستخدام الذي تكون السفينة بصدده تنفيذ، كما قد يكون المالك شخص آخر يتم البناء لصالحه وبناء على طلبه، بحيث يعتبر في هذه الحالة رب العمل<sup>6</sup>.

ويشتهر بناء السفن بطريقتين، أولهما البناء المباشر أو البناء الاقتصادي، أما ثانيهما فهو البناء غير المباشر أو الجزافي<sup>7</sup>، مبينين ذلك على وجه من التوضيح فيما يلي:

<sup>1</sup> هروس اعدادة وحوانتي طاوس، الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة، مرجع سابق، ص46.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص83.

<sup>3</sup> عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، مرجع سابق، ص74.

<sup>4</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري، مرجع سابق، ص76.

<sup>5</sup> أكلي ليندة ودعاس نور الدين، "النظام القانوني لعقد بناء السفينة في التشريع الجزائري"، مجلة الندوة لدراسات القانونية

، العدد 12، الجزائر، 2017، ص77.

<sup>6</sup> جرموني زهرة، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مرجع سابق، ص10.

<sup>7</sup> أكلي ليندة ودعاس نورالدين، مرجع سابق، ص78.

## أ- البناء المباشر:

في هذه الحالة يتولى المجهز نفسه بناء السفينة لحسابه، حيث يقوم بإبرام عقود شراء العتاد والعدة والتجهيزات اللازمة للبناء وإبرام عقود الاستخدام مع المهندسين والعمال، وعليه يعتبر مالك السفينة والمجهز شخص واحد في الوقت نفسه، له حقوق عينية على السفينة<sup>1</sup>، لأن ملكية السفينة تعد منذ بداية البناء إلى نهايته ملك لشخص واحد<sup>2</sup>، طبقاً للمادة 53 من ق.ب.ج المذكورة سابقاً.

## ب- البناء غير المباشر:

في هذا النوع من البناء يقتصر دور المقاول أو شركة البناء على تقديم الخبرة الفنية والعمل مقابل أجره يتم الاتفاق عليها في العقد، ويلزم طالب البناء بتقديم عتاد للبناء ودون أن يكون لطالب البناء أي إشراف على المقاول لتمتع هذا الأخير بالاستقلال التام في عمله، والعقد هنا عقد مقاوله محض تحكمه المواد من 549 إلى 563 من ق.م.ج<sup>3</sup>.

## ثانياً: طبيعة عقد بناء السفن

يثير عقد بناء السفن خلافات بشأن طبيعة العقد المبرم بين طالب البناء والبانى، بحيث يرى جانب من الفقه بأن عقد البناء عقد مختلط بين عقد المقاوله و البيع، جمعتهما عملية اقتصادية واحدة يرتبون عليه أحكام المقاوله إلى وقت البيع تحت التسليم وبعدها أحكام البيع، في حين يرى الرأي الراجح، بأن هذا العقد ليس عقد مقاوله بل عقد بيع تحت التسليم أو عقد بيع لأشياء مستقبلية<sup>4</sup>، لكون البانى يبقى مالك للسفينة حتى يتسلمها طالب البناء ، وهو الأمر الذي لا يتعارض مع ما جاء به المشرع في المادة 53 من ق.ب.ج السالف ذكرها<sup>5</sup>، فترتب على أحكام هذه المادة ما يلي:

<sup>1</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 125.

<sup>2</sup> بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 164.

<sup>3</sup> أكلي ليندة ودعاس نور الدين، مرجع سابق، ص 78، ص 79.

<sup>4</sup> حامى حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 56.

<sup>5</sup> بن حمو فتح الدين، مرجع سابق، ص 52.

\_ تحمل الباني تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء وفقا لنص المادة 369 من ق.م.ج.

\_ في حالة شهر إفلاس الباني، لا يمكن لطالب البناء استرداد سفينته من التفليسة كون الباني مالك لها.

\_ كما أن السفينة تنتقل إلى طالب البناء وهي محملة بالحقوق العينية التي ترتبت عليها في مرحلة البناء.

أما طبيعة العقد بالنسبة لطرفيه، فإن طالب البناء لا يكون العقد تجاريا بالنسبة له إلا إذا تعلق الأمر ببناء سفينة معدة للاستغلال التجاري، فإذا كانت السفينة معدة للصيد أو النزهة، انحصر العقد على صفته التجارية لطالب البناء ونكون عندئذ بصدد عقد مختلط، كون ملاحه الصيد والنزهة تتدرج ضمن الأعمال المدنية<sup>1</sup>، أما بالنسبة لمتعهد البناء فيكون العقد تجاريا لأنه يستهدف الربح<sup>2</sup>.

وعليه يمكن القول بأن عقد البناء، هو عقد بيع تحت التسليم، أو عقد بيع لأشياء مستقبلية طبقا للمادة 53 من ق.ب.ج، وليس عقد مقاولة لأن متعهد البناء لا يخضع لإشراف طالب البناء.

### ثالثا: آثار عقد البناء

بما أن عقد البناء من العقود الملزمة لجانبين فإنه يرتب على طرفيه (متعهد البناء، وطالب البناء) التزامات<sup>3</sup>، تتمثل في ما يلي:

#### أ- التزامات متعهد البناء:

**1. تسليم السفينة:** من بين الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الباني هو القيام بالأعمال اللازمة لبناء السفينة، وذلك وفقا للمواصفات التي طلبها المشتري، كما سبق

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 96.

<sup>2</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مرجع سابق، ص 88.

<sup>3</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص 53.

توضيحه<sup>1</sup>، ثم يتولى الباني في النهاية الالتزام بتسليم السفينة طبقا للمواصفات المبنية تفصيلا في العقد، وذلك في الميعاد المتفق عليه وتسلم السفينة عائمة في البحر<sup>2</sup>، أي أن التسليم يتراخى إلى ما بعد حصول تجارب حقيقية على نحو مرض، على أنه ليس ثمة ما يمنع من اتفاق متعهد البناء وطالب البناء على عدم تجربة السفينة وفي هذا الفرض يكون الباني قد أوفى بالتزامه من خلال التسليم إذا أعذر طالب البناء بتسليم السفينة<sup>3</sup>.

**2. الالتزام بالتأمين:** يرتب هلاك السفينة قبل تسليمها للمشتري، كان الهلاك على متعهد البناء، لذلك جرت العادة في شركات بناء السفن التأمين على السفينة بما في ذلك من مخاطر إنزالها في البحر<sup>4</sup>، فضلا عن هذا الالتزام يقع على عاتق الباني ضمان عدم التعرض الذي يكون على نوعين: إذا صدر عن البائع الذي يضمن تعرضه المادي والقانوني للمشتري الذي يعطل الانتفاع من الشيء المبيع، كما يمكن أن يصدر من الغير<sup>5</sup>، هذا ما أشارت إليها المادة **371 من ق.م.ج.**، وعلى اعتبار الباني بائع فإنه ملزم بالضمان، إذا لم يتوافر في السفينة وقت التسليم الصفات التي كفل لطالب وجودها فيها<sup>6</sup>.

**3. الالتزام بضمان العيوب الخفية:** يلتزم الباني بضمان العيوب الخفية التي تنصب على ما قد يظهر في السفينة من عيوب، تعطل الانتفاع بها أو تنقض من قيمتها<sup>7</sup>، على اعتبار أن كل عيب يظهر في السفينة بعد التسليم يعد عيب خفي. ويطبق بهذا الشأن أحكام القواعد العامة المنصوص عليها في المادة **379 من ق.م.ج.**<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 97.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 100.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 97.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 89.

<sup>5</sup> لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 54.

<sup>6</sup> حلبي عباس، القانون البحري، مرجع سابق، ص 16.

<sup>7</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 1981/35، 2008، ص 44.

<sup>8</sup> لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 54.

**4. دعوى الضمان:** تنتضي هذه الدعوى بمرور سنة من يوم التسليم، إذا لم يستطع مالك السفينة معرفة العيب عند التسليم<sup>1</sup>، وأن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه، وفقا لأحكام المادة 383 من ق.م.<sup>2</sup>.

**ب- التزامات طالب البناء:**

**1. الالتزام بتسلم السفينة:** من بين الالتزامات الأساسية التي تترتب على عاتق المشتري تقديم رسوم تفصيلية وبيانات للسفينة المراد بنائها إلى متعهد البناء<sup>3</sup>، وعليه تسلم السفينة وفقا للمواصفات المتفق عليها في العقد<sup>4</sup>.

**2. الالتزام بدفع الثمن:** يقع على طالب البناء التزام أساسي يتمثل في دفع الثمن وقت تسلم السفينة، والأصل فيه أن يتم الدفع كاملا دفعة واحدة ، إلا أنه يجوز الدفع بالتقسيط خلال مرحلة البناء<sup>5</sup>، متى تم الاتفاق على ذلك مقابل انتقال ملكية السفينة للمشتري جزءا جزء، بحيث يتمكن المشتري في هذه الحالة من ضمان حقوقه في حالة إفلاس الباني، وأن ينشئ لحماية حقوقه تأميناً على السفينة وهي قيد الإنشاء<sup>6</sup>، وفي مقابل هذا يتمتع الباني بضمانات لاستيفاء ثمن السفينة كحقه في حجز السفينة وتتبعها في أيدي كانت لحين استيفاء حقه، وكذلك حق فسخ العقد مع المطالبة بالتعويض عند إخلال المجهز بهذا الالتزام<sup>7</sup>.

**المطلب الثاني: صور ملكية السفينة**

عرفت صور ملكية السفينة تطورا كبيرا من الماضي إلى الحاضر تبعا لتطور طريقة بنائها وازدياد تكلفتها<sup>8</sup>، ففي الماضي كان بإمكان الفرد تملك سفينة أو أكثر ، لكن مع

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2001، ص 39.

<sup>2</sup> بومعزة عودة، مرجع سابق، ص 90.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 96.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 101.

<sup>5</sup> أكلي ليندة ودعاس نور الدين، مرجع سابق، ص 85.

<sup>6</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 35.

<sup>7</sup> علي عادل المقدادي، القانون البحري، 2008، ص 44.

<sup>8</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 95.

ارتفاع قيمتها المالية صار من الصعب تملكها مما أدى إلى تراجع الملكية الفردية<sup>1</sup>، لتبرز بدلا عنها الملكية الشائعة التي تمكن مجموعة من الأشخاص بالاشتراك في ملكية سفينة، إلا أن تكلفتها المرتفعة التي تفوق ثروة الفرد أدت إلى ظهور ملكية الدولة للسفن بحث تستغلها في التجارة، فضلا عن السفن غير التجارية التي تمتلكها<sup>2</sup>، لكن مع ظهور شركات ملاحية كبرى تختص في مجال الاستغلال البحري من بناء وشراء لسفن، لم يعد هناك مجال لتملك السفن بالطرق المذكورة، إلا في السفن الصغيرة لاسيما سفن الصيد أو النزهة<sup>3</sup>، لذلك نتطرق بالشرح في (الفرع الأول) إلى الملكية السفينة من شخص واحد، في حين نتناول في (الفرع الثاني) ملكية السفينة على الشيوع، أما (الفرع الثالث) نخص بالشرح فيه ملكية الدولة للسفن وأخير نتناول ملكية السفن من قبل الشركات في (الفرع الرابع).

#### الفرع الأول: ملكية السفينة من شخص واحد

إن امتلاك السفينة من طرف شخص واحد لا يثير مشكلات على عكس الطرق الأخرى، بحيث يكون هنا مالك ومجهزه السفينة شخص واحد في نفس الوقت، يقوم باستغلالها وإجراء التصرفات القانونية عليها بغض النظر عن الكيفية التي حازها بها<sup>4</sup>، لكن في الوقت الحاضر هذه الصورة من صور كسب الملكية يقتصر فقط على السفن الصغيرة التي لا تحتاج رؤوس أموال كبيرة<sup>5</sup>.

#### الفرع الثاني: ملكية السفينة على الشيوع

لم يتطرق المشرع البحري للملكية الشائعة في السفن إلا في موضوعين من خلال نص المادتين 59 و 60 من ق.ب.ج، المتعلقتان بالرهون البحرية<sup>6</sup>، هذا ما يبين لنا أن المشرع تعرض إلى الشيوع البحري الخاص بالرهن و لم يتعرض له بصفة مفصلة لاعتبار الشيوع

<sup>1</sup> بومعزة عودة، مرجع سابق، ص 79.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 134، ص 135.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 100.

<sup>4</sup> لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 67.

<sup>5</sup> هشام فرعون، مرجع سابق، ص 36.

<sup>6</sup> عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، مرجع سابق، ص 80، ص 81.

البحري شيوع عادي تاركاً بذلك مسألة تنظيمه للقواعد العامة الواردة في القانون المدني في المواد من 713 إلى 742، المتعلقة بالملكية الشائعة الواردة في القسم الرابع من الباب الأول ضمن الكتاب الثالث، بما لم يرد بشأنه نص خاص<sup>1</sup>.

### أولاً: تعريف الشيوخ البحري وطبيعته

جاء في نص المادة 713 من ق.م.ج، ما يلي: "إذ ملك اثنان أو أكثر شيئاً وكانت حصة كل منهم فيه غير مقررة فهم شركاء على الشيوخ وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقيم الدليل على غير ذلك"، و عليه يعرف الشيوخ البحري على أنه اشتراك أكثر من شخص واحد في ملكية سفينة وبما أن هذه الأخيرة من الأموال التي لا تقبل القسمة بسبب طبيعتها فلا يتصور أن تكون هناك حصة مفرزة لكل مالك في حالة اشتراكهم في ملكيتها<sup>2</sup>، لذلك استقر العرف البحري على تقسيم السفينة إلى 24 قيراطاً، حيث يمثل كل قيراط منها حصة في السفينة، تحسب بالتساوي إذا لم يقيم الدليل على خلاف ذلك.

فضلا عن ذلك فقد يكون سبب الشيوخ البحري اختياريًا كما لو اشترك بضعة أشخاص في شراء سفينة، كما قد يكون إجباريًا باشتراكهم عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية<sup>3</sup>.

### ثانياً: إدارة الشيوخ البحري

اعتمد المشرع الجزائري على قاعدة الشركاء مجتمعين في تسيير الشيوخ ما لم يوجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك، هذا ما تنص عليه المادة 715 من ق.م.ج بقولها: "تكون إدارة المال الشائع من حق الشركاء مجتمعين ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك"، كما أجاز أيضاً الأخذ بقاعدة الأغلبية في إدارة الشيوخ البحري العادي وكذلك بفكرة تعيين مديراً للشيوخ سواء كان من المالكين أو من غيرهم<sup>4</sup>، هذا ما تنص عليه المادة 716 من ق.م.ج، بقولها:

<sup>1</sup> حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة -دراسة على ضوء القانون الجزائري-، مرجع سابق، ص 81.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، 2009، ص 67.

<sup>3</sup> أعراب كميلى، "المسؤولية مالك السفينة وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الندوة للدراسات

القانونية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، العدد 12، الجزائر، 2017، ص 135.

<sup>4</sup> عزيرية حنان، مرجع سابق، ص 81.



"يكون ملزما لجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة ، وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة، فإن لم توجد فـللمحكمة بناء على طلب أحد الشركاء، أن تتخذ التدابير اللازمة، ولها أن تعين عند الحاجة من يدير المال الشائع، وللأغلبية أيضا أن تختار مديرا، كما أن لها أن تضع الإدارة ولحسن الانتفاع بالمال الشائع نظاما يسري حتى على خلفاء الشركاء جميعا سواء كان الخلف عاما، أو خاصا".

وبناء على ما تقدم، فإنه يعتد في تحديد الأغلبية بالأغلبية القيمية لا بالأغلبية العددية ، ما لم يتفق الشركاء على الشيوخ كتابة على ذلك<sup>1</sup>، وبعبارة أخرى تكون إدارة لمن يملكون أغلبية الأنصبة، مهما قل عددهم بالنسبة لبقية الشركاء ويلاحظ في هذه الحالة أمرين:

- أن الأغلبية القيمية مطلوبة بالنسبة للمسائل المتصلة بمصلحة العامة للشركاء، كاستغلال السفينة... إلخ، أما فيما يخص المسائل الخاصة المتعلقة بكل شريك على حدا فلا تخضع لرأي الأغلبية كبيع حصته مثلا.

- كما أن رأي الأغلبية القيمية لا يكفي حين يتعلق الأمر بتغيير تخصيص السفينة أو إنهاء استغلالها، بل تتطلب الأمر إجماع الشركاء<sup>2</sup>.

### ثالثا: انقضاء الشيوخ البحري

أساس الشيوخ البحري هو حق الملكية نفسه لا الأشخاص الملاك على الشيوخ، لذلك لا تنقضي الملكية الشائعة بوفاة أحد الملا أو إفلاسه أو إعساره، أو الحجر عليه، كون الحصص قابلة للانتقال من شخص لآخر<sup>3</sup>، وعليه ينقضي الشيوخ البحري للأسباب التالية:

- زوال محل الشيوخ مثل هلاك السفينة أو الاتفاق على بيعها.

<sup>1</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مرجع سابق، ص82.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص108.

<sup>3</sup> علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، مرجع سابق، ص67.

- ينقضي أيضا بانقضاء المدة المحددة له، أو بإجماع الشركاء على إنهائه، وتطبق في ذلك القواعد العامة في انقضاء الشيوخ.
- القسمة بالتصفية حيث يتم بيع السفينة لعدم إمكان قسمتها عينا<sup>1</sup>.
- ينقضي الشيوخ أيضا بتطبيق التنفيذ الجبري على السفينة الذي يكون في حالتي وقوع خلاف بين المالكين، أو توقيع الحجز على أكثر من نصف السفينة<sup>2</sup>.
- كما يزول أيضا إذا آلت جميع الحصص في السفينة إلى شخص واحد من الملاك<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: ملكية الدولة للسفن

لم تعد تقتصر ملكية الدولة على سفن الخدمة العامة فقط<sup>4</sup>، بل أصبحت تمتلك وتقوم باستغلال أسطول تجاري ضخم، كما هو الشأن في الجزائر بعد تأميم شركات الملاحة التجارية، مما جعلها تمتلك عددا معتبرا من السفن التجارية، لكن امتلاكها لهذا النوع من السفن أثار بعض الصعوبات<sup>5</sup>، تتعلق بالمدى الذي يمكن أن تطبق فيه القواعد الخاصة على الدولة المجهزة، نظرا لما تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع مقاضاتها أمام محاكم لدول أجنبية، وتوقيع الحجز على أموالها عملا بمبدأ السيادة<sup>6</sup>، لذلك تضاربت الآراء بهذا الشأن وانتهى الخلاف بإبرام معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة والسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة في 10/4/1926 والبروتوكول المفسر لها في سنة 24/5/1934<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 108.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 121، ص 122.

<sup>3</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون، مرجع سابق، ص 149.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 106.

<sup>5</sup> بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لملك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة لنيل شهادة الماجستير

، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر 1، الجزائر العاصمة، 2012/2013، ص 21.

<sup>6</sup> أعراب كميلا، مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 135.

<sup>7</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 104.

## أولاً: السفن العامة غير التجارية المملوكة للدولة

بمقتضى أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1926، تتمتع السفن العامة المخصصة لخدمة حكومية غير تجارية المملوكة لدولة بالحصانة<sup>1</sup>، لكن على سبيل الاستثناء يجوز لذوي المصلحة مقاضاة الدولة عن هذه السفن أمام محاكمها المختصة، دون أن يكون لها حق التمسك بأي حصانة وذلك فقط بالنسبة للدعاوي المتعلقة بالحوادث البحرية، وكذلك الدعوى المتعلقة بالإصلاحات والتوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة<sup>2</sup>.

## ثانياً: السفن التجارية العامة المملوكة للدولة

تعامل السفن التجارية المملوكة للدولة شأنها في ذلك شأن معاملة السفن التجارية المملوكة للأفراد<sup>3</sup>، وعليه جاء في المادة الأولى من معاهدة بروكسل أن السفن التي تمتلكها الدولة و تستغلها تخضع فيما يخص لمتطلبات المتعلقة باستغلال هذه السفن قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والبضائع المملوكة للأشخاص، باعتبارها ناقل بحري يلتزم بكل الالتزامات التي يرتبها النقل البحري لذلك فإن هذه السفن لا تتمتع بأي حصانة فهي تخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول و يجوز الحجز عليها<sup>4</sup>.

## الفرع الرابع: ملكية السفن من قبل الشركات

من أكثر الصور شيوعاً في عصرنا الحالي ملكية الشركات للسفن<sup>5</sup>، والتي يقصد بها أن تكون السفينة مملوكة لشخص معنوي على شكل شركة، لذلك تأسست لهذا الغرض شركات ذات رؤوس أموال كبيرة أصبحت تمتلك أساطيل من السفن الكبيرة، وأغلب هذه الشركات في الوقت الحاضر هي شركات المساهمة، نظراً لما تتمتع به من إمكانية جمع رؤوس الأموال

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 109.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 151، ص 152.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 110.

<sup>4</sup> بلقاسم فطيمة، مرجع سابق، ص 22.

<sup>5</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 38.

واستثمارها في ملكية عدد من السفن<sup>1</sup>، بحيث تخضع هذه الأخيرة في إدارتها ونشاطها للقواعد القانونية الخاصة بكل نوع منها<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> أعراب كميلة، "مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مرجع سابق، ص 135.

<sup>2</sup> لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص 69.

## المبحث الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

بما أن السفينة تعد محلا للاستغلال التجاري، فإنها ترد عليها حقوق، فضلا عن الحقوق العينية الأصلية التي تترتب عنها، هناك حقوق عينية تبعية أخرى ترد عليها، تستمد في وجودها إلى حق آخر<sup>1</sup>، والتي يقصد بها الضمانات التي يخولها القانون للدائن على شيء معين تمكنه من استقاء حقه متقدما على غيره من الدائنين<sup>2</sup>، وهو ما يعرف بحق الامتياز البحري، فضلا عن ذلك وضع المشرع أحكاما للضمانات الاتفاقية عن طريق تنظيمه للرهن البحرية<sup>3</sup>، ومما تقدم نتولى بالشرح تباعا في هذا المبحث الامتيازات البحرية في (المطلب الأول)، في حين نتطرق بالشرح في (المطلب الثاني) إلى الرهن البحرية.

## المطلب الأول: الامتياز البحري

لقد أقرت التشريعات البحرية المختلفة حقوق الامتياز على السفن تيسيرا للائتمان البحري، كونه يخول للدائن حق تتبع السفينة في أي يد كانت كما هو الحال في حق الامتياز على العقار<sup>4</sup>، لكن بسبب اختلاف التشريعات و القوانين الدول الأخرى التي تحكم الامتيازات البحرية<sup>5</sup>، كان من الضروري توحيد هذه القوانين لذلك أبرمت في هذا الصدد معاهدة بروكسل الخاصة بالامتيازات و الرهن البحرية في 10/04/1926، التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 27-64 الصادر في 2/03/1964، الذي صدر بعده القانون البحري منظما بذلك حقوق الامتياز البحري في المواد من 72 إلى 91 في الفقرة الثالثة الواردة في القسم الثالث من الفصل الثاني في الباب الأول من الكتاب الأول<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> حملاوي مريم وقرني نبيلة، النظام القانوني للسفينة -دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري-، مرجع سابق، ص 85.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص110.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 35/1981، 2008، ص 45.

<sup>4</sup> بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص: التعاون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2019، ص17.

<sup>5</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص123.

<sup>6</sup> شحماط محمود، الوجيز في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 147.

وعليه نعني بالدراسة في هذا المطلب إلى تعريف الامتياز البحري مع بيان محله ثم ترتيب هذه الامتيازات في (الفرع الأول)، أما (الفرع الثاني) نخصه لذكر آثار هذا الامتياز وأخيرا نتطرق إلى طرق انقضاءه في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري

يعرف الامتياز في القواعد العامة على أنه عبارة عن حق يعطيه القانون لبعض الدائنين بمقتضاه يكون لهم الأولوية على باقي الدائنين الآخرين طبقا للمادة 982 من ق.م.ج<sup>1</sup>، أما في القواعد الخاصة عرفه المشرع البحري بأنه تأمين عيني وقانوني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه الخاص<sup>2</sup>.

هذا ما أكدته المادة 72 من ق.ب.ج، في حين جاءت المادة 91 من نفس القانون تؤكد الصفة العينية لهذه الامتيازات بسريانه على السفن المستغلة سواء من طرف المالك أو المجهز غير المالك أو من قبل المستأجر، لارتباط هذه الامتيازات بالسفينة ذاتها بغض النظر عن صفة المتعاقد أو المدين<sup>3</sup>.

وبالتالي يعتبر الامتياز البحري استثناء على المبدأ العام الذي يقضي بتساوي الدائنين في اقتسام موجودات مدينهم، لذلك لا يجوز التوسع في فهم هذا الاستثناء<sup>4</sup>، لأن الامتياز البحري مثله مثل الامتياز المدني يستند إلى نص قانوني وفقا للمبدأ القائل: "لا امتياز إلا بنص"، بمعنى لا يجوز إنشاء حق الامتياز اتفاقيا<sup>5</sup>.

### أولا: الحقوق المقرر لها الامتياز

تضمنت معاهدة بروكسل لعام 1926 تقسيم الامتيازات التي ترد على السفينة إلى نوعين هما، أولهما امتيازات الطبقة الأولى (امتيازات الدولية)، التي تتقدم فيها الرهون

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 153.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 38.

<sup>3</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 20.

<sup>4</sup> هشام فرعون، مرجع سابق، ص 42.

<sup>5</sup> هروس اعدادة وحوانتي طاوس، الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة، مرجع سابق، ص 50.

البحرية، بحيث لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها، وثانيهما امتيازات الطبقة الثانية ( امتيازات داخلية)، تركت المعاهدة حرية تحديدها للتشريعات الوطنية بشرط أن تأتي بعد الرهون، إلا أن هذه المعاهدة لم تسلم من الانتقادات على إثرها تم تعديلها لذا كان آخر تعديل لها سنة 1993 تحت رعاية الأمم المتحدة و المنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup>.  
وبما أن الجزائر من الدول التي صادقت على هذه الاتفاقية، فقد أقر المشرع البحري هذه الحقوق الممتازة على سبيل الحصر من خلال المادة 73 من ق.ب.ج، التي تنص على:  
"تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة"، ويلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع أورد هذه الامتيازات بترتيب معين حسب أولوياتها<sup>2</sup>.

### 1. حقوق الامتياز من الدرجة الأولى:

تنص المادة 75 من ق.ب.ج، على: "تكون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ ، ب، ج، د، هـ، و، من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا، غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، و ج، من المادة المذكورة".

وعليه فإن بعض الحقوق التي تضمنها المشرع بالنص عليها في الطبقة الأولى مصدرها العقد و يتعلق الأمر بالفقرتين أ و أما البعض الآخر جد مصدره في الفعل الضار و يتعلق الأمر بالفقرتين ج، د ، في حين يجد البعض الآخر مصدره في الفعل النافع و يتعلق الأمر بالفقرتين ب، هـ<sup>3</sup>، وتفسيرا لذلك نتولى بالشرح فيما يلي إلى الامتيازات البحرية بحسب الترتيب الواردة عليه في المادة 73.

أ. " الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها"، من خلال نص هذه الفقرة يتضح أن الحقوق الممتازة هي

<sup>1</sup> شحات محمد، مرجع سابق، ص147، ص148.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص149، ص150.

<sup>3</sup> جبوي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر العاصمة، 2007/2006، ص72.

تلك التي تنشأ عن عقد العمل البحري وحده، أما الحقوق الأخرى فلا يشملها الامتياز كالحقوق المقررة للربان أو البحار في الشيوخ بوصفه مالكا لا عاملا<sup>1</sup>، كما يضمن هذا الامتياز كل ما يستحقه الملاح نضير عمله من أجر و مصروفات العلاج و التعويضات المستحقة له في حالة الفصل التعسفي وغيرها من الديون الناشئة عن العقد<sup>2</sup>.

ب. " رسوم الميناء و القناة جميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد".

تتمثل هذه المبالغ في رسوم المنارة والمرافأ والتعويضات التي تستحق للسلطة المينائية، كسلطة مستقلة تسيطر على الخدمات العامة المينائية، أي أنه تدفع تلك المبالغ للخزينة العامة للدولة عن الأضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الميناء عند دخولها إليه أو خروجها منه من أجل خدمة و صيانة المنشآت المينائية، و من ثم المحافظة على السفينة كضمان للدائنين<sup>3</sup>.

إضافة إلى ذلك ألزمت المادة 180 من ق.ب.ج، ربان السفينة بدفع رسوم الإرشاد حتى و لم تحصل هذه السفينة على خدمة الإرشاد، و ذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188 من نفس القانون في حالة عدم الالتزام بالإرشاد عند دخول أو خروج السفينة من الميناء وفقا للمادة 172 من نفس القانون<sup>4</sup>.

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

يقرر هذا الامتياز للتعويضات الناتجة عن الإصابات البدنية التي تصيب الطاقم سواء في البحر أو في البر مادامت لها علاقة باستغلال السفينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001، ص147.

<sup>2</sup> حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص40.

<sup>3</sup> بورطال أمينة، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، الجزائر، د. س.ن، مرجع سابق، ص189.

<sup>4</sup> حميدي لغنيمي، مرجع سابق، ص40.

<sup>5</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص150، ص151.



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

بمعنى الديون المترتبة في هذه الفقرة تغطي التعويضات الناشئة عن المسؤولية التصيرية للمالك، كما أن هذا الامتياز يشمل أيضا التعويض عن الأضرار و الفقد الذي يلحق كل مال دون استثناء، لكن لا يضمن الأضرار التي تنتج عن التأخير في تسليم هذه الأموال المشحونة على متن السفينة<sup>1</sup>.

هـ. الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و سحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة كذا المصاريف القضائية و كل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها و توزيع ثمنها". هذه الفقرة تتضمن الديون التي تمثل جهودا تبذل أو أموالا يضحى بها لإخراج السفينة من محنة كان يمكن أن تؤذي بها، ومن ثم فمن الطبيعي أن تكون هناك أفضلية لهذه الديون<sup>2</sup>.

و. ديون منشئ أو مصلح السفينة و الناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة".

يمارس هذا الامتياز الضامن لديون منشئ السفينة أو للقائم بإصلاحها مادامت السفينة تحت حيازته وفقا لأحكام المادة 78 من ق.ب.ج<sup>3</sup>.

## 2. حقوق الامتياز من الدرجة الثانية:

تأتي هذه الامتيازات بعد الرهون البحرية المسجلة قانونا طبقا لنص المادة 75 من ق.ب.ج، حيث أوردت المادة 73 من نفس القانون في فقرتها ز، ج، حقوق الامتياز من الدرجة الثانية وهي<sup>4</sup> :

<sup>1</sup> جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص 99، ص 100.

<sup>2</sup> شحماط محمود، مرجع سابق، ص 151.

<sup>3</sup> بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 188.

<sup>4</sup> جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص 130.

ز. " الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل و ضمن صلاحيته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة ."

وعليه امتيازات هذه الفقرة تنطوي تحتها العقود التي يجريها ربان السفينة بقصد صيانتها أو تزويدها بالوقود و الأدوات الضرورية لها<sup>1</sup>، ولولا هذا الامتياز لما كان باستطاعة الربان أن يحصل على ائتمان في الخارج، كما أن هذا الامتياز لا يضمن مصروفات تحسين السفينة، وإن كان الربان قد تصرف في حدود سلطاته القانونية فإذا تجاوزها رفع الامتياز عن الدين.

و يشمل هذا الامتياز طائفتين من الديون<sup>2</sup>، الطائفة الأولى تتمثل في الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان، ويجب لكي يرد عليها الامتياز توافر الشروط التالية:

- أن تكون هذه التصرفات التي أجراها الربان خارج ميناء التسجيل السفينة.
- أن تقع هذه العقود التي أجراها الربان في حدود الاختصاصات القانونية الممنوحة له، وبعبكسه فلا يتقرر لها الامتياز.
- يجب أن تكون هذه العمليات بسبب حاجة حقيقية لإصلاح أو ترميم أو صيانة السفينة لمتابعة سفرها.

وعليه عند توافر هذه الشروط، يتقرر الامتياز عن الديون الناتجة عن العقود التي أجراها الربان ، بغض النظر عما إذا كان الربان مالكا للسفينة أو لا<sup>3</sup>.

أما الطائفة الثانية فتتمثل في الديون التي تشغل ذمة المجهز بسبب أعمال وكيل السفينة التي يقوم بها بوصفه وكيلًا عن المجهز بأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، 2009، ص 48.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 41.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم 1981/35، 2008، ص 48.

، في حدود تلك الحاجات المعتادة حتى يتقرر الامتياز، أما إذا تجاوز الوكيل هذه الحدود لا يعد الدين من الديون الممتازة.<sup>1</sup>

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

ويقصد بالديون الواردة في هذه الفقرة، التعويضات التي يلزم مجهز السفينة جراء الأضرار التي تسببت في هلاك البضائع و الأمتعة، باعتباره مسؤولاً عن توصيلها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول<sup>2</sup>، أما بخصوص إثبات هذه الديون الممتازة فإنه توجد ديون لا تستوجب إثبات أي شرط لاعتبارها ممتازة، ما دامت مشمولة بنص قانوني، في حين توجد ديون أخرى لتكون ممتازة يستوجب النص إثبات تحقق شروط معينة، كما هو الحال في الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان<sup>3</sup>.

### ثانياً: محل الامتياز البحري

يرد الامتياز البحري على السفينة طبقاً للمادة 73 من ق.ب.ج، بمعنى أنه يشمل تفرعات السفينة وأجزتها المكتسبة منذ بدء الرحلة هذا ما نتولاه بالشرح تباعاً<sup>4</sup>.

### أ- السفينة كمحل الامتياز البحري:

يسري الامتياز على السفينة بغض النظر عن صفة مستغلها، سواء كان مستغل السفينة هو مالكاها أو المجهز غير المالك، أو مستأجرها الأصلي، وذلك استثناء من القواعد العامة التي تقضي بعدم ورود حقوق الامتياز إلا على الأموال المملوكة للمدين<sup>5</sup>.

و لكي يترتب الامتياز البحري على السفينة لابد أن يكون الدين قد نشأ مرتبطاً برحلة قامت بها السفينة، أما في حالة تعدد السفن التي يمتلكها الشخص المدين لا يترتب الامتياز

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2001، ص 148.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة الخارجية، مرجع سابق، ص 41.

<sup>3</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 56.

<sup>4</sup> لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 58.

<sup>5</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 120.

إلا على السفينة التي نشأ الدين بمناسبة<sup>1</sup>، أما في حالة هلاك السفينة تنتقل حقوق الامتياز إلى ثمن حطامها ، و يراعى في ذلك أن للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا للمصاريف إزالتها أو رفع هذا الحطام، كما يجوز لها بيعه إداريا بالمزاد العلني واستقاء حقها من ثمن المبيع بالأولوية على الدائنين الآخرين بما فيهم الدائنين الممتازين<sup>2</sup>. باعتبار السفينة تتمتع بحقوق شخصية فهي تشكل ضمان لديون الممتازة سواء كانت مملوكة للمجهز أو للمستأجر<sup>3</sup>، أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز فلا يهم إذا كان هذا الأخير مالكا للسفينة أو غير مالك لها<sup>4</sup>.

### ب- أجرة النقل:

يتقرر الامتياز البحري على أجرة النقل التي يقصد بها، الأجرة الإجمالية الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين الممتاز، وذلك باستثناء الامتيازات المقررة لديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والطاقم وسائر مستخدمي السفينة، والتي تترتب على مجموع أجور النقل المستحقة عن كل الرحلات التي تتم أثناء عقد الاستخدام ذاته، ويحمل هذا الاستثناء في طياته حماية اجتماعية لرجال الطاقم<sup>5</sup>.

ويفترض أن تكون أجرة النقل خاصة بالرحلة التي نشأ الدين خلالها، ويستوي أن تكون أجرة النقل أجرة نقل البضائع أو الركاب ويرد الامتياز على حق في الأجرة لا على مبلغ الأجرة، ذلك أن ممارسة حق الامتياز على أجرة النقل غير ممكنة عمليا إلا إذا كانت مستحقة في ذمة الشاحن للبضائع أو كانت تحت يد الربان أو وكيل السفينة ولم يقبضها المجهز بعد<sup>6</sup>، إذ أن الأجرة في هذين الحالتين يمكن أن تكون محلا للحجز ما للمدين لدى

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 97.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2001، ص 149، ص 150

<sup>3</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 48.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 72.

<sup>5</sup> محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 164، ص 165.

<sup>6</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 153.

الغير سواء بتوقيع الحجز تحت يد الشاحن أو الربان أو وكيل المجهز، أما إذا تم تحصيل الأجرة من جانب المجهز فإن الدائن الممتاز يفقد امتيازها عليها<sup>1</sup>.

و علاوة على ذلك يترتب الامتياز البحري على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تنشأ خلالها الدين، وكذلك في حالة حدوث التصادم بخطأ السفينة أثناء الرحلة، فإن الامتياز المستحق للتعويض عن التصادم يرد على أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي وقع خلالها التصادم، لذلك لا يمتد الامتياز على أجور نقل عن الرحلات أخرى تقوم بها ذات السفينة<sup>2</sup>.

### ج- ملحقات السفينة:

يرد الامتياز البحري أيضا على ملحقات السفينة، وهي ديون تحل محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها<sup>3</sup>.

وبمقتضى المادة 73 من ق.ب.ج، نجد أن المشرع الجزائري يربط الامتياز البحري على السفينة و ملحقاتها فقط، و بما أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1926 سالفة الذكر، فقد أقرت الامتيازات على ملحقات السفينة وأجرة النقل التي تتكون من العناصر التالية:

أ. التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو بسبب خسارة أجرة النقل.

ب. التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا تمثلت في أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها في خسارة أجرة النقل.

ج. المكافآت المستحقة للمالك عنه أعمال المساعدة و الإنقاذ التي تكون قد تمت حتى نهاية الرحلة، بعد خصم المبالغ المستحقة للربان و غيره من الأشخاص القائمين بالخدمة على السفينة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة الخارجية، مرجع سابق، ص 121.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 72.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 122.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 116.

ويستبعد مفهوم ملحقات السفينة أو أجره النقل و التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة<sup>1</sup>.

### ثالثا: ترتيب الامتيازات البحرية

إن ترتيب حقوق الامتياز البحرية، تخضع لنص القانون دون اعتبار لذوي الشأن، على أن يكون الرهن في كل الأحوال تاليا في المرتبة للامتياز البحري<sup>2</sup>.  
لذا وضع المشرع البحري ترتيبا لهذه الامتيازات في المادة 73 من ق.ب.ج، غير أن ما يلاحظ في هذا الشأن، أن ترتيب حقوق الامتياز هذه لا حاجة لها في حالة كفاية محل الامتياز لسداد جميع الديون، أما في حالة عدم كفاية محل الامتياز لسداد الديون فإنه يتوجب المفاضلة بين حقوق الامتياز وفقا للقواعد التالية<sup>3</sup>:

#### أ. ترتيب ديون الامتياز البحري فيما بينها:

ترتب الامتيازات البحرية وفقا للترتيب الواردة عليه في نص المادة 73 من ق.ب.ج، ومعنى ذلك أنه في حالة تراحم هذه الديون فيما بينها يبدأ الدائنون أصحاب الامتيازات المذكورة في الفقرة "أ" باقتضاء حقوقهم ثم يليهم أصحاب الامتيازات المذكورة في الفقرة "ب" ثم "ج" ثم "د" ، "هـ" ... حتى آخر امتياز<sup>4</sup>.

إلا أن هذه القاعدة يرد عليها استثناء الوارد في المادة 77 من ق.ب.ج، والتي مفادها أن الامتيازات البحرية الخاصة الإسعاف والإنقاذ ومصاريف حطام السفن والمساهمة في الخسائر المشتركة تأتي في المرتبة الأولى ، والتي بدورها تترتب فيما بينها بصورة عكسية

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 99.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 137.

<sup>3</sup> بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري-، مرجع سابق، ص 114.

<sup>4</sup> مسعودان إلياس، النظام القانوني للحقوق البحرية، محاضرات أقيمت على طلبة السنة أولى ماستر (مهني)، تخصص قانون بحري ومينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، د.س.ن، ص 3، متاح

على الرابط: <https://elearning.univ-jijel.dz>

لتاريخ نشوء الدين<sup>1</sup>، أن الترتيب العكسي لتاريخ نشأة الديون يقصد به أن الديون اللاحقة في نشأتها تتقدم على الديون السابقة عليها، والحكمة في ذلك أن الديون السابق ذكرها المتعلقة بالفقرة "هـ"، من المادة 73 تتعلق بحفظ السفينة و لولا ما أنفق منها أخيرا لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين جميعاً<sup>2</sup>.

### ب. ترتيب ديون الامتياز البحري على مستوى الفقرة الواحدة:

بما أن كل فقرة من فقرات المادة 73 السالف ذكرها تتضمن عددا من الحقوق، فإنه لا بد من ترتيب هذه الحقوق وفقا لكل فقرة خاصة عند تراحم دائني الفقرة الواحدة الذي يطرح إشكالية أسبقية إحدى هذه الديون على الأخرى عند التراحم، لذلك تضمنت المادة 79 من ق.ب.ج، الإجابة على إشكالية ترتيب هذه الامتيازات ضمن الفقرة الواحدة<sup>3</sup>، إذ تنص على أنه: "تأتي الامتيازات البحرية المذكورة في كل من فقرات المادة 73 باستثناء الفقرة "هـ"، بالتنافس فيما بينها، وذلك بنسبة الديون المطابقة".

ومفاد هذا الحكم أنه إذا نشأت حقوق الفقرة "أ" لثلاث أشخاص وعند البيع لم يكن الثمن الناتج كافيا لسداد كل حقوق الفقرة "أ" فإن الدائنين الثلاث يتزاحمون على الثمن ويتقاسمونه قسمة غرماء، بمعنى أن الدائنون يشتركون في الثمن كل حسب نسبة دينه<sup>4</sup>.

واستثناء لهذه القاعدة جعل المشرع حق الامتياز الوارد في الفقرة "هـ" من المادة 73 الأفضلية على الحقوق الممتازة التي نشأت قبله، لأن حقوق الامتياز التي تضمنتها هذه الفقرة لا تخضع لقسمة الغرماء في حال عدم كفاية الثمن، هذه القاعدة جعلت مرتبتها تأتي فيما بينها حسب الترتيب العكسي لترتيب نشوء الديون المضمونة بهذه الامتيازات<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> بومعزة عودة، مرجع سابق، ص 114، ص 115.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 138.

<sup>3</sup> مسعودان إلياس، مرجع سابق، ص 4.

<sup>4</sup> جقبوبي حمزة، أحكام الامتياز البحري، مرجع سابق، ص 194.

<sup>5</sup> المرجع نفسه، ص 194-195.

أي أن الامتيازات المذكورة في الفقرة "هـ" لا تتنافس فيما بينها و إنما ترتب ترتيباً عكسياً لتاريخ نشوءها فصاحب الدين المذكور في الفقرة "هـ" الذي نشأ أخيراً هو من يقتضي حقه أولاً ثم الذي قبله و هكذا<sup>1</sup>.

### ج. ترتيب ديون الامتياز البحري في حالة تعدد الرحلات:

أخذ المشرع في ترتيبه للامتيازات البحرية في حالة تعدد الرحلات بالنظرية الألمانية التي تقتضي بأن كل رحلة تقوم بها السفينة، تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها، لها حقوقها والتزاماتها الخاصة وكل مجموعة تتقدم السابقة عليها<sup>2</sup>.

نصت المادة 80 من ق.ب.ج، على: "إن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة"، و يقصد من خلال هذه المادة أن حقوق امتياز الرحلة الأخيرة تتقدم على حقوق امتياز الرحلة التي سبقتها والأخرى تتقدم على سابقتها وهكذا حتى تأتي حقوق الامتياز التي نشأت خلال الرحلة الأولى والتي تأخذ المرتبة الأخيرة إذ تتأخر في ترتيب الرحلة الأسبق في التاريخ<sup>3</sup>.

إلا أن هذه القاعدة يرد عليها استثناء في المادة 80 من ق.ب.ج، التي تنص على: "بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات"، وعليه فإن هذا الاستثناء يتعلق بالحقوق الممتازة الواردة في الفقرة "أ" من المادة 73 السالف ذكرها، والتي تتعلق بالأجور الواجبة الأداء للربان ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها<sup>4</sup>، كما أن هذا الاستثناء مقتضاه أن الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون الرحلة

<sup>1</sup> مسعودان إلياس، مرجع سابق، ص5.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص117.

<sup>3</sup> بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص222.

<sup>4</sup> جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص197.



الأخيرة ، حيث يستغرق تنفيذ عقد العمل البحري الواحد عدة رحلات فإن الديون الناشئة عنه تعتبر كما لو كانت قد نشأت بمناسبة الرحلة الأخيرة و تعامل على هذا الأساس<sup>1</sup>.  
كما يعد الاستثناء الخاص بديون الملاحين هو رعاية مصالحهم فهو له دوافع إنسانية تتعلق بهم و بمن يتولون معيشتهم<sup>2</sup>، وعليه يمكن القول بأن المشرع أخذ بالرحلات البحرية كأساس لتقرير حقوق الامتياز ، كما أخذ أيضا بعين الاعتبار حقوق الامتياز التي قد تنشأ عن عدة رحلات<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: آثار الامتياز البحري

يعتبر الامتياز البحري حق عيني تبعية<sup>4</sup>، و بالتالي يخول لصاحبه امتيازات تتمثل في حق التقدم على غيره من الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة وكذلك على الدائنين المرتهنين للسفينة أيضا<sup>5</sup>، كما يخول هذا الامتياز للدائن حق التتبع ، الذي يمكنه من تتبع السفينة في أي يد كانت ، هذا ما سيتم التطرق إليه بالشرح من خلال العنصرين التاليين:

#### أولاً: حق التقدم

و هو ما يعرف أيضا بحق الأفضلية ، الذي يجبر للدائنين الممتازين من الدرجة الأولى استيفاء حقوقهم من ثمن بيع السفينة بأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين و الدائنين المرتهنين للسفينة ، أما الدائنين الممتازون من الدرجة الثانية فيأتي دورهم في استيفاء حقوقهم قبل الدائنين العاديين، ولكن بعد الدائنين الممتازين من الدرجة الأولى و كذلك بعد الدائنين المرتهنين للسفينة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 222.

<sup>2</sup> عادل علي المققادي، القانون البحري، 2008، مرجع سابق، ص 52.

<sup>3</sup> بورطال أمينة، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، مرجع سابق، ص 198.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 118.

<sup>5</sup> بومعزة عودة، مرجع سابق، ص 117.

<sup>6</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 167، ص 168.

وتقرعا عن ذلك يمارس حق التقدم أو الأفضلية في إطار البيع الجبري، هذا ما جاء في نص المادة 75 من ق.ب.ج.<sup>1</sup>، كما أن للامتيازات المذكورة في المادة 73 من ق.ب.ج، ضمن الفقرات "أ، ب، ج، د، هـ، و"، الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا، إلا أن هذه الرهون تسبق الامتيازات المذكورة في الفقرتين "ز، ح" من المادة 75 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>، ومفاد ذلك أن تتقدم الرهون البحرية على هذين الحقين ز، ح، بغض النظر عن تاريخ قيدهما سواء كان سابقا أو لاحقا على نشأة امتيازات الفقرتين ز، ح، كما يعتبران هذان الامتيازان من الحقوق الامتياز الدولية التي تسبق الرهون البحرية، طبقا لأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926<sup>3</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أن حقوق الامتياز العامة الواردة في القانون المدني تأتي مرتبتها بعد الرهون البحرية وبعد امتيازات الدرجة الثانية سواء كان لها مقابل أو لم يكن في القانون البحري<sup>4</sup>، هذا ما أكدته المادة 76 من ق.ب.ج، التي تنص على: "يجوز للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام، ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن".

### ثانيا: حق التتبع

يقصد بحق التتبع، تتبع صاحب حق الامتياز السفينة في أي يد كانت<sup>5</sup>، إلا أنه يظل حق الدائن الممتاز هشا إذا لم يوجد حق عيني مزود بحق التتبع، لذلك أقر المشرع البحري للدائن الممتاز حق التتبع في نص المادة 80 من ق.ب.ج<sup>6</sup>، التي تنص على: "مع مراعاة أحكام المادة 87 الواردة بعد تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة ، وذلك رغما عن كل تغيير للملكية أ والتسجيل"، هذا ما يفسر بأن حق التتبع لا يكون إلا

<sup>1</sup> بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 197.

<sup>2</sup> حليمي عباس، القانون البحري، مرجع سابق، ص 17.

<sup>3</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 226.

<sup>4</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 231.

<sup>5</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، مرجع سابق، ص 140.

<sup>6</sup> جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص 212.

في حالة تحديد المال سلفا لملاحقته، في حين تبقى الامتيازات الخاصة الواقعة على العقار أو المنقول تعطي أيضا لصاحبها حق التتبع لأنها لا تقع على مال معين ومخصص لضمان الدين، وإنما تقع على كافة أموال المدين الموجودة في ذمته عند التنفيذ<sup>1</sup>.

فضلا عن ذلك يمكن حق التتبع الدائن المستفيد من الامتياز البحري الحق في الحجز على السفينة محل الامتياز باعتبارها مال مملوك لمدينه، أو لغير مدينه كأن تكون السفينة مستغلة من قبل المستأجر أو مجهز غير المالك، بمعنى أن هذا الحق يجيز لصاحبه حق الحجز على السفينة تحت يد حائزها<sup>2</sup>.

لذا يمكن القول أن جميع أموال المدين ضامنة للحقوق الدائنية كقاعدة عامة، فلا يباشر حق الامتياز على أموال المدين ولا يتمتع دائن المدين بالحق على مال معين بالذات من أمواله، ولما كانت السفينة مالا فلا يتمتع دائن مالها بسلطة تتبعها حينما يتمسك حائزها في مواجهته بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، لخضوع جميع التصرفات والحقوق الواردة عليها لنظام شهر خاص، فضلا عن أن حق التتبع يتقرر فقط على العقارات في الأصل تطبيقا للقواعد العامة<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: انقضاء الامتياز البحري

بما أن حقوق الامتياز تتسم بالصفة التبعية، فإنه من الطبيعي أن تسقط كغيرها من الضمانات بانقضاء الدين<sup>4</sup>، ووفقا للقواعد العامة ينقضي الامتياز بانقضاء الدين الممتاز<sup>5</sup>، حيث تحيل المادة 988 من ق.م.ج، بخصوص انقضاء حق الامتياز إلى أحكام انقضاء الرهن الرسمي في المادة 933 من ق.م.ج.

<sup>1</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 53.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 167.

<sup>3</sup> بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 196.

<sup>4</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 43.

<sup>5</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، مرجع سابق، ص 102.

أما في القواعد الخاصة فقد تطرق المشرع إلى عدة أسباب لانقضاء الحقوق البحرية الممتازة في نص المادتين 84 و 87 من ق.ب.ج، هذا وأبقت المادة 87 المجال مفتوح أمام تطبيق القواعد العامة المتعلقة بانقضاء الامتيازات، إذا لا يتصور بقاء الامتياز مع انقضاء الدين<sup>1</sup>.

### أولاً: بيع السفينة

جاء في المادة 87 من ق.ب.ج، ضمن فقرتها "ب، ج" التي تنص على:

"...ب- بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

ج- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل".

وتفسيرا لذلك تتقضي حقوق الامتياز على السفينة في حالة بيعها جبرا أو اختياريا، لكن يراعى في هذا الصدد انقضاء حقوق الامتياز على السفينة في حالة بيعها جبرا أو اختياريا أن التطهير من حقوق الامتياز لا يشمل إلا السفينة، وبالتالي لا يمتد إلى أجرة النقل أو الديون المعتمدة في ملحقات السفينة وأجرة النقل لأن البيع لا يشمل عادة هذه المبالغ التي لا تعتبر من ملحقات البيع<sup>2</sup>، وعليه تتمثل أسباب انقضاء الامتياز البحري فيما يلي:

#### أ. البيع الجبري للسفينة:

تتقضي حقوق الامتياز الواردة على السفينة استناد إلى الفقرة "ب" الواردة في المادة 87 من ق.ب.ج، عند بيعها جبرا عن طريق دعوى قضائية<sup>3</sup>، فإذا تم التنفيذ الجبري على السفينة بيعها في المزاد العلني، فإن ملكيتها تنتقل إلى الراسي عليه المزاد خالية من كل الحقوق التي تثقلها، خاصة أن هذا النوع من البيع يتم باتخاذ إجراءات مما يتوافر معه العلانية و بالتالي تنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص 219، ص 220.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، مرجع سابق، ص 97.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، 2008، ص 55.

<sup>4</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 103.

**ب. البيع الاختياري:**

بما أن الدائن الممتاز يملك حق تتبع السفينة في أي يد كانت فلا يؤدي إذن البيع الاختياري للسفينة بذاته إلى انقضاء حقوق الامتياز الواردة عليها<sup>1</sup>. إلا أن تحميل السفينة بحق التتبع لصالح أصحاب الحقوق الممتازة يتضمن خطراً على من تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم بما يثقلها من حقوق الامتياز لم يكن في مقدوره الوقوف عليها مقدماً نظراً لطابعها المستتر وعد خضوعها للشهر<sup>2</sup>، ولتقادي هذا الخطر أورد المشرع البحري استثناءً على هذا المبدأ في المادة 87 ضمن الفقرة "ج" التي مفادها أن الامتيازات البحرية في حالة نقل الملكية اختيارياً تنقضي بعد ثلاثة أشهر من تاريخ تسجيل عقد النقل<sup>3</sup>.

**ثانياً: التقادم**

يستطيع الدائن الممتاز أن يستوفي حقه أياً كانت اليد التي انتقلت إليها السفينة، إلا أن هذا الحق الممتاز ينقضي بالتقادم، الذي يعتبر سبباً من أسباب انقضاء الحقوق الممتازة<sup>4</sup>، هذا ما نص عليه المشرع البحري في الفقرة الأولى من المادة 84 من ق.ب.ج، التي تنص على أنه: "تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبرياً"، هذا ما يبين لنا أن مدة التقادم لا تخضع لأي وقف أو انقطاع إلا إذا وجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب حق الامتياز من حجز السفينة على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الممتاز، طبقاً لما جاء في نص المادة 85 من ق.ب.ج<sup>5</sup>.

ومفاد ذلك أن الدائن الممتاز قد يعجز عن توقيع الحجز على السفينة المقرر عليها الامتياز مما يعرضه إلى خطر زوال حقه في الامتياز بمضي سنة قبل تمكنه من أعمال

<sup>1</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 172.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 86.

<sup>3</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 444.

<sup>4</sup> هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 52، ص 53.

<sup>5</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 120.

حقوقه، لذلك نص المشرع في المادة 85 من ق.ب.ج، على تمديد التقادم في هذه الحالة إلى ثلاث سنوات<sup>1</sup>.

وزيادة على ذلك جاءت المادة 81 من نفس القانون، محددة بداية وقت سريان هذه الحقوق الممتازة على الدين<sup>2</sup>، بقولها: "يعتبر كتاريخ نشوء الدين الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي:

- أ\_ الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره يوم حصوله،
- ب\_ المساهمة بالخسائر المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر،
- ج\_ الإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات،
- د\_ فقدان البضائع أو الحقايب أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم،
- هـ\_ الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين".

ومنه يتبين لنا أن مدة سريان التقادم تبدأ من يوم استحقاق الدين كأصل، إلا أن هذه المدة تختلف في تاريخ السريان بحسب نوع الدين<sup>3</sup>، كما أن التقادم لا يلحق إلا بحقوق الامتياز ذاتها دون الدين محل الامتياز ما لم ينقضي لسبب خاص به<sup>4</sup>.

### ثالثا: خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح

من أسباب انقضاء الامتياز البحري أيضا ما ورد في الفقرة الثانية من المادة 84 من ق.ب.ج، المتمثل في خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح، حيث تنص على: "وينقضي مع ذلك، الامتياز البحري المذكور في الفقرة "و" من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا لحالة" ولتوضيح ذلك ويستفاد من نص هذه المادة ما يلي:

<sup>1</sup> جقبوي حمزة، أحكام الامتياز البحري، مرجع سابق، ص 235.

<sup>2</sup> بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 252.

<sup>3</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 144.

<sup>4</sup> حلومي عباس، القانون البحري، مرجع سابق، ص 18.

- خروج السفينة من عن حيازة المنشئ أو المصلح ليس سببا لانقضاء كل الحقوق الامتياز الواردة في المادة 73 سابقا، وإنما يقتصر على حقوق الامتياز الواردة في الفقرة "و" المتعلقة أساسا بهذا الشأن، وفي حال خرجت السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح انقضى الامتياز المقر لهما في حين تستمر بقية الحقوق الممتازة تلاحق السفينة ما لم تنقضي الأخرى وفقا للأسباب المقررة قانونا.
- إذا كان خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح يؤدي إلى انقضاء الامتياز المقرر لحقوق البناء أو الإصلاح طبقا للمادة 84 الفقرة الثانية من ق.ب.ج، فإن بقاء السفينة تحت حيازة أحدهما تؤدي إلى استمرار لامتياز<sup>1</sup>.
- أما بالنسبة إلى اعتبار أن كل خروج للحيازة يعد سببا لانقضاء الحق الممتاز ولو كان بناء على فعل غير مشروع، فإن التقنين البحري الجزائري جاء خاليا من مثل هذه الأحكام لأن مبادئ القانون كفيلة لاحتواء هذه المسألة، فمتى أثبت المنشئ أو المصلح أن السفينة قد خرجت دون إرادته فإن هذا لا يدع إلا احتمالا واحدا وهو أن تصرف المدين كان بناء على غش واحتيال منه<sup>2</sup>.

فضلا عن ذلك هذا الامتياز نصت عليه أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1926، التي تضمنت فقط قصر المدة التقادم بستة أشهر، فيما يخص عقود وعمليات الرهان وكذلك عقود التصليح التي تتم خارج الميناء التسجيل لغرض حفظ السفينة أو من أجل مواصلة الرحلة<sup>3</sup>.

**رابعا: مصادرة السفينة**

يقصد بالمصادرة في القواعد العامة، نزع ملكية الشيء قهرا من مالكه دون مقابل وإضافته إلى أملاك الدولة<sup>4</sup>، أما في القواعد الخاصة تتم مصادر السفينة في حالة ارتكابها

<sup>1</sup> جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص 235، ص 236.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 238.

<sup>3</sup> بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 254.

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص 259.

لمخالفات خطيرة للقوانين الجمركية أو لقوانين الشرطة والأمن<sup>1</sup>، وما دامت أن السفينة قابلة للاستغلال و لو من غير مالكة، فإنه لا يمكن مصادرتها إلا إذا تعلق الأمر بتدابير من تدابير الأمن، أما إذا كانت المصادرة كعقوبة وكان من يستغلها غير مالكة، فإن المصادرة لا تشمل الأموال غير المملوكة لهذا الأخير، ومن جملة السفينة التي يتولى استغلالها المستأجر بموجب مشاركة إيجار مادام المالك حسن النية ويعتبر حسن النية في مفهوم المادة 15 مكرر 2 من قانون العقوبات<sup>2</sup>، الأشخاص الذين لم يكونوا محل متابعة أو لإدانة من أجل الوقائع التي أدت إلى مصادرة ولديهم سند صحيح ومشروع عن الأشياء القابلة<sup>3</sup>.

فقد نص المشرع البحري على المصادرة في الفقرة " أ " من المادة 87 من ق.ب.ج، التي نصت على: " بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة."، و يستفاد من هذه المادة أن المصادرة لا تتم من قبل السلطات القضائية فقط، أن المشرع البحري جاء عاما و لم يشير إلى الجهة التي لها صلاحية المصادرة، ولا إلى القوانين التي تقع المصادرة جزاء لمخالفتها وهو ما يمنح السلطات الإدارية الأخرى.

### المطلب الثاني: الرهن البحري

من بين الحقوق العينية التي ترد على السفينة نجد الرهن البحري، الذي يعتبر تأمين اتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة، بما في ذلك العمارات البحرية الأخرى التي هي أموال منقولة تكون قابلة للرهن<sup>4</sup>، وكما سبق بيانه سابقا أن السفينة مال منقول فبالتالي يفترض خضوعها للرهن الحيازي إلا أن هذا الأخير يؤدي إلى خروجها من يد مالكة إلى

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 120.

<sup>2</sup> القانون رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان 1966 يتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 49، الصادر في 11 جوان 1966، معدل ومتمم.

<sup>3</sup> جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص 240.

<sup>4</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 139.



الدائن المرتهن<sup>1</sup>، هذا ما يفسر عدم ملائمة قواعد الرهن الحيازي لرهن السفينة، لما يعطل استغلال مالكيها لها<sup>2</sup>.

والواقع في الأمر عدم صلاحية المنقولات بوجه عام محلا للرهن التأميني يرجع إلى 105 بين هما، تعطل حق التتبع الذي يخوله هذا النوع من الرهون بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية<sup>3</sup>، كما أن المنقولات بوجه عام لا تخضع للشهر نظرا لكثرتها وتمائلها وسرعة تداولها ما يتعارض مع ضرورة شهر الرهن الرسمي حتى يصبح نافذا في مواجهة الغير، لذلك ظهر نظام الرهن البحري وأصبح من الممكن رهن السفينة على نحو تبقى حيازتها في يد مالكيها الراهن دون أن تنتقل إلى الدائن المرتهن<sup>4</sup>.

وعليه نظم المشرع البحري أحكام الرهن البحري في ضمن المواد من 55 إلى 71 في الفقرة الثانية من القسم الثالث المتعلق بالحقوق العينية المترتبة على السفينة في الفصل الثاني من الباب الأول<sup>5</sup>، وعليه نعي بالشرح في هذا المطلب، تعريف الرهن البحري في (الفرع الأول)، في حين نتطرق إلى آثار الرهن البحري في (الفرع الثاني)، أما (الفرع الثالث)، نخصه لآثار انقضاء الرهن البحري.

### الفرع الأول: تعريف الرهن البحري

يعرف الرهن البحري على أنه تأمين عيني يكرسه عقد بين المدين الراهن الذي يعتبر مالك السفينة أو تجهزها والدائن المرتهن<sup>6</sup>، هذا ما أكده المشرع الجزائري من خلال نص المادة 55 من ق.ب.ج، التي نصت على: " يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول للدائن حقا عينيا على السفينة".

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي ، القانون البحري، 2009، ص55.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص218.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 78، ص79.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص176.

<sup>5</sup> منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، وهران، 2011/2012، ص8.

<sup>6</sup> شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانون للسفينة في ظل التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص46.

لذا فالرهن البحري في الأساس ما هو إلا ضمان عيني هدفه تعزيز وتقوية الضمانات التي يقدمها المدين للدائن من أجل استيفاء حقه عند حلول الأجل لاستحقاق الدين<sup>1</sup>، وعليه يلاحظ أن الرهن البحري يشابه إلى حد كبير مع الرهن الرسمي المقرر في القواعد العامة ضمن القانون وتأسيساً على ذلك، فإن رهن السفينة يخضع لأحكام الرهن الرسمي في العقارات، لذلك يتوجب الرجوع إلى الأحكام الواردة في القواعد العامة الواردة في القانون المدني تحديداً في القسم المتعلق بالرهن الرسمي كلما خلا قانون الرهن البحري من نصوص خاصة<sup>2</sup>.

إلا أن ما تجدر الإشارة إليه أن الرهن البحري له خصوصيات تجعله يختلف عن الرهن الرسمي المقرر في القانون المدني في مواضيع كثيرة من بينها محل الرهن إذ أن الرهن البحري محله السفينة والتي هي في الأصل مال منقول غير ثابت إلا أن الرهن الرسمي يقع على العقارات الثابتة ما عدا هذه الحالة قد تتشابه أحكام الرهن البحري مع الرهن الرسمي في عدة نقاط أخرى<sup>3</sup>.

### أولاً: أطراف عقد الرهن البحري

ينشأ الرهن البحري بموجب عقد يبرم بين طرفيه المدين الراهن الذي عادة ما يكون مالك السفينة أو من ينيبه نيابة خاصة في رهن السفينة، و الدائن المرتهن<sup>4</sup>.

#### أ. الدائن المرتهن:

هو الشخص الذي يتقرر له الرهن على السفينة ضماناً لدين أو مال (ائتمان) قدمه لمالك السفينة، و يتعين أن يتحدد الدين المضمون من حيث مقداره و ما يستحق عليه من فوائد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> أعراب زبيدة، وعكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 29.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 105.

<sup>3</sup> أعراب زبيدة وعكاش زوهيرة، مرجع سابق، ص 29.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 111.

<sup>5</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 151.

وما تجدر الإشارة إليه يجب أن يكون الدائن المرتهن أهلا للتعاقد، و يستوي الأمر إذا كان مواطنا أو أجنبيا، إذ لا مانع أن يكون المرتهن أجنبيا لأن الرهن لا يؤدي إلى امتلاك المال المرهون بل يؤدي إلى بيعه بالمزاد العلني و استيفاء المرتهن حقه من الثمن<sup>1</sup>.

### ب. المدين الراهن:

يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة<sup>2</sup>، هذا ما أقرته المادة 57 من ق.ب.ج، في فقرتها الأولى التي تنص على: "يجب أن يكون الرهن البحري منشأ موجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن ، وإلا عد باطلا". وعليه من خلال نص هذه المادة يتضح لنا أن الراهن يجب أن تتوفر فيه أهلية التصرف في السفينة المرهونة، وإلا أصبح الرهن باطلا كما لم يكن<sup>3</sup>.

### ثانيا: أركان الرهن البحري

ينشأ الرهن البحري بموجب عقد يبرم بين الدائن المرتهن و المدين الراهن، ولقيام هذا العقد صحيحا، لابد من توافر في هذا العقد ككل العقود الأركان الموضوعية العامة والأركان الشكلية<sup>4</sup>.

### أ- الأركان الموضوعية:

يتطلب إنشاء الرهن البحري توافر الأركان الموضوعية مثله في ذلك مثل باقي العقود الأخرى، كركن الرضا الذي يجب أن يتوفر لدى أطرافه، ومحل الرهن الذي يرد على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها، إضافة إلى السبب الذي لا بد أن يكون صحيحا ومشروعا<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص103.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص152.

<sup>3</sup> حليمي عباس، القانون البحري، مرجع سابق، ص19.

<sup>4</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص102.

<sup>5</sup> عادل علي المقدادي، القانون البحري، 2009، ص56.

**1. الرضا:**

من خلال نص المادة 55 من ق.ب.ج، المذكورة سابقا يتبين لنا أن عقد الرهن البحري عقد تأميني اتفاقي يستوجب الإيجاب والقبول لصحة العقد.

**2. محل الرهن البحري:**

من المبادئ المستقر عليها قانونا، أن الرهن الرسمي لا يقع إلا على العقار، أما المنقول فلا يمكن أن يكون محل للرهن الرسمي، لكن المشرع خرج عن هذه القاعدة في القانون البحري حين أخضع رهن السفينة لقواعد تتشابه إلى حد كبير مع ما هو مقرر في القواعد العامة للرهن العقاري على أساس أن محل الرهن البحري هو السفينة، فبالرغم من كونها مال منقول إلا أن رهنها لا يجرى المدين من حيازته لها<sup>1</sup>.

وفقا للمادة 55 من ق.ب.ج، السالف ذكرها فإن الرهن البحري لا يجوز أن يرد إلا على السفينة. أما المادة 58 من نفس القانون فقد تضمنت أن الرهن البحري يشمل السفينة أو جزء منها، أو هيكلها وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك<sup>2</sup>. زيادة على ذلك يتضمن محل الرهن البحري أيضا حالات خاصة، كرهن السفينة قيد الإنشاء أو البناء وكذلك رهن السفينة المملوكة على الشيوخ، هذا ما سنتولاه بالشرح تباعا فيما يلي:

**– السفينة وملحقاتها كمحل للرهن البحري:**

السفينة بمفهومها القانوني الوارد في المادة 13 من ق.ب.ج، هي التي يرد عليها الرهن البحري و بالتالي يجب استبعاد المنشآت العائمة الأخرى من نطاق هذا الرهن. يمكن للسفينة أن تكون محلا للرهن البحري أيا كان نوع الملاحة التي تمارسها، سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة ولكن استثناء يتم استبعاد السفن العامة من نطاق

<sup>1</sup> منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص111.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص35.

الرهن البحري<sup>1</sup>، كما يجوز رهن السفينة أيا كان الغرض الذي خصصت من أجله سواء كانت سفينة تجارية أم سفينة صيد أو سفينة نزهة، وأيا كانت حمولتها<sup>2</sup>.

كما أن الرهن البحري الوارد على السفينة يمتد إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها وذلك دون الحاجة إلى ذكر هذه الملحقات صراحة في عقد الرهن لأنها تعتبر من أجزاء السفينة ، غير أنه يجوز الاتفاق صراحة على استبعادها من الرهن و اقتصاره فقط على السفينة ذاتها<sup>3</sup>، هذا ما أكدته المادة 58 من ق.ب.ج، في فقرتها الأولى التي تنص على: " يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة و جميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك".

وخلافا عما سبق ذكره لا يجوز أن يشمل الرهن البحري أجرة النقل و الإعانات المالية المستحقة للمالك عن الأضرار التي تصيب السفينة ما لم تخصص تلك التعويضات لترميمي السفينة و صيانتها<sup>4</sup>، و وفقا للمادة 61 من ق.ب.ج، التي تقرر لدائنين أصحاب الرهون البحرية عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة البحرية، إلا أن هذه التعويضات بينتها المادة 62 من ق.ب.ج، التي تنص على: "تحل محل السفينة و توابعها :

أ\_ التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة،

ب\_ المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة،

ج\_ التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن و ذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة،

<sup>1</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 2001، ص165.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص135.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص136.

<sup>4</sup> محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي ، مرجع سابق، ص177، ص178.

**د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.**

و بالتالي فإن لهذا النص أهمية بالنسبة إلى الدائن المرتهن، إذ رعي أن حقوق الامتياز لا ترد على التعويض التأمين ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئنا إلى استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة أو تلغها من مبلغ التأمين دون أن يخشى مزاحمة الدائنين المختارين عليه<sup>1</sup>.

فضلا عن ذلك يمكن أن تكون السفينة محلا لرهن البحري، أيا كان نوع الملاحة التي تقوم بها، أي سواء كانت ملاحة رئيسية أو ملاحة مساعدة، وإنما يجب استبعاد السفن العامة من نطاق الرهن البحري<sup>2</sup>، هذا ما أكدته المادة 56 في فقرتها لأخيرة.

**- رهن السفينة في طور البناء:**

وعليه يجوز رهن السفينة في طور البناء رغم أنها لم تكتسب بعد صفة السفينة، إلا أن هذا الرهن لا يعد خروجاً عن القواعد العامة التي تقتضي بعدم جواز رهن الأشياء المستقبلية، لأنه لا يرد على السفينة التي ستوجد في المستقبل بل يرد على المواد وكالات التي يحتوي عليها قسم الورش، والتي سوف تتركب منها السفينة، وقد تقرر هذا الرهن بموجب الفقرة الثانية من المادة 58 من ق.ب.ج.<sup>3</sup>.

أجازت المادة 56 من ق.ب.ج، في فقرتها الثالثة رهن السفينة وهي في طور البناء<sup>4</sup>، بنصها على: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء".

<sup>1</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 35.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، 1993، ص 222.

<sup>3</sup> حامي حياة، مرجع سابق، ص 104، ص 105.

<sup>4</sup> شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 141.

## - رهن السفينة المملوكة على الشيوع:

يجوز رهن السفينة في حالة الملكية المشتركة، لكن بشرط أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء هذا ما نصت عليه المادة 59 من ق.ب.ج، في فقرتها الأولى، في حين أجازت الفقرة الثانية من نفس المادة ، للمالك الشريك برهن حصته المشاعة على السفينة<sup>1</sup>.

## 3.السبب:

السبب في عقد الرهن البحري هو ضمان الدين، لذلك يلزم ابتداء أن يكن هناك دين مضمون قد نشأ صحيحا ومشروع غير مخالف للنظام العام والآداب العامة طبقا للقواعد العامة<sup>2</sup>، حيث نصت المادة 97 من ق.م.ج، على أنه: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب العامة كان العقد باطلا".

## ب- الأركان الشكلية:

## 1. شرط الرسمية لانعقاد العقد:

يشترط لانعقاد الرهن البحري أن يكون بورقة رسمية مثله في ذلك مثل الرهن الرسمي وإلا اعتبر العقد باطلا بطلان مطلق لتخلف أحد الأركان الجوهرية في العقد<sup>3</sup>، هذا ما نصت عليه المادة 57 من ق.ب.ج، في فقرتها الأولى التي تنص على: "يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الراهن وإلا عد باطلا".

ومنه فإن المشرع البحري أوجب إنشاء الرهن البحري بموجب سند رسمي يحتوي على بيانات ضرورية لتمييز الأطراف المعنية، وكذا ذاتية السفينة<sup>4</sup>، هذا ما أكدته المادة 57 من ق.ب.ج، في فقرتها الثانية التي تنص على: "ويجب أن يحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة"، وعليه يتبين لنا أن هذا

<sup>1</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 35، ص36.

<sup>2</sup> بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 249.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص108.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص111.

العقد لا بد أن يكون مكتوب، إلا أن الكتابة هنا تعد شرط للانعقاد وليست شرط للإثبات فقط يترتب على تخلفها بطلان العقد<sup>1</sup>.

## 2. قيد الرهن البحري:

حتى يكون الرهن البحري نافذا في مواجه الغير يتعين أن يتم قيده في سجل السفن بمكتب تسجيل السفن<sup>2</sup>، هذا ما أكدته المادة 56 من ق.ب.ج، التي تنص على: "ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن"، وكذلك المادة 63 من نفس القانون، التي تنص على: "يجب أن تقيد الرهن المنشأة في سجل السفينة المعينة والممسوك في دفتر تسجيل السفن".

إذ يحزر عقد الرهن أمام موظف مختص بأحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري، إذا كان الرهن في الجزائر، أما إذا كان الرهن سفينة خارج فإن التوثيق يتم أمام القنصل الجزائري المعتمد لدى الدولة الأجنبية، وفي حالة عدم وجوده يتم تحرير العقد أمام موظف محلي مختص.

فضلا عن ذلك تتم إجراءات القيد بتقديم صورة من عقد الرهن لكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طالب القيد تتضمن البيانات اللازمة لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة، بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد ويؤشر أيضا على شهادة التسجيل بحصول القيد.

بالإضافة إلى ذلك تقتضي المادتين 64 و65 من ق.ب.ج، أن كل سفينة مثقلة بالرهون يجب أن تحصل على إلزاميا ضمن وثائق إبحارها كاشفا بقيود الرهن المشكلة عليها عند مغادرتها للميناء، أما في حالة وجود رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة على الشيوخ يصنف الدائنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم.

لذا يعد القيد في دفتر التسجيل أمر لازم السريان في مواجهة الغير، طبقا للمادة 67 من ق.ب.ج، لأن الرهن البحرية تتبع السفينة المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 82.

<sup>2</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 135.



أو تسجيل السفينة المرهونة<sup>1</sup>، إلا أن ما تجدر الإشارة إليه أنه إذا وقع الرهن على سفينة في طور البناء يتم قيده في مكتب تسجيل السفن الواقع في دائرته مكان بناء السفينة<sup>2</sup>.  
ضف إلى ذلك يرتب على هذا العقد حفظ الرهن لمدة عشرة سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله قانونياً، فإذا انتهت هذه المدة ولم يجدد الرهن اعتبر لاغياً<sup>3</sup>، وذلك طبقاً لما جاء في المادة 66 من ق.ب.ج.

كما يتم شطب القيد بإحدى الطرق التالية، تتمثل الأولى في الشطب الاختياري الذي يحصل برضا الأطراف المؤهلين لذلك، في حين تتمثل الثانية في الشطب بمقتضى حكم قضائي في حالة رفض الدائن شطب القيد اختيارياً، هذا ما أشارت إليه المادة 69 من ق.ب.ج، صراحة عن قيد الشطب بقولها: "يتم شطب وتخفيض قيود رهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء".

لا يكون الشطب القيد بإزالته، إنما يكون بتأشير على هامش القيد مع ذكر السند الذي أجرى الشطب بمقتضاه سواء كان الإقرار الذي صدر عن الدائن أو الحكم الصادر بالشطب<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: آثار الرهن البحري

يترتب على قيد رهن السفينة آثار بالنسبة لطرفي العقد المدين الراهن والدائن المرتهن، ويرجع ذلك إلى أحكام القانون المدني الخاصة بالرهن التأميني، كما يترتب على ذلك القيد آثار بالنسبة إلى الغير يحث يضحى الرهن نافذاً في حقه بعد قيده، الأمر الذي يستلزم منا بيان هذه الآثار بالنسبة للمتعاقدين أو الغير<sup>5</sup>، كالآتي :

<sup>1</sup> حميدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 36.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 109.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 112.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 111.

<sup>5</sup> مرتجى داود سلمان، "رهن السفينة في طور البناء"، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، بغداد، العدد 42، 2021، ص 339.

## أولاً: آثار الرهن بالنسبة للمتعاقدین

لا يؤدي الرهن إلى فقدان الراهن لملكية السفينة المرهونة ولا ما يتفرع عن هذه الملكية من مزايا الاستعمال والاستغلال والتصرف ولا يفقد الحياة أيضاً، ولكن هذه الحقوق غير مطلقة، أما بالنسبة إلى المرتهن فحق الرهن لا يخول على السفينة أي شيئاً من مزايا الملكية وإنما يمنحه ميزتي التقدم والتتبع لاستيفاء حقه من ثمن السفينة<sup>1</sup>.

## أ. بالنسبة للدائن المرتهن:

يترتب على عد الرهن البحري حق عيني تبقي بالنسبة للدائن المرتهن على السفينة، فإذا حان أجل الدين يحق للدائن المطالبة باستيفاء حقه وإذا لم يتم المدين بالوفاء بدينه عند حلول الأجل جاز للدائن حق الحجز على السفينة، وهي نفس الآجال القانونية الواردة في المادة 612 من ق.إ.م.إ.<sup>2</sup>، وبإتباع الإجراءات المنصوص عليها في المواد من 160 الفقرة الثانية إلى المادة 160 الفقرة الثامنة من ق.ب.ج.، ومن هذا المنطلق يكون الدائن المرتهن في مركز أقوى، الأمر الذي قد يدفعه إلى إجبار المدين الراهن على تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون إتباع الإجراءات التي يفرضها القانون<sup>3</sup>.

## ب. بالنسبة للمدين الراهن:

تبقى ملكية السفينة المرهونة قائمة للمدين الراهن، ومن ثم يكون له التصرف فيها وأي تصرف يصدر منه في هذا الشأن لا يؤثر في حق الدائن المرتهن إلا أنه لا يجوز للراهن التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن، وكذلك فإنه تبقى للمدين الراهن حياة السفينة بما يتيح له من استعمال السفينة واستغلالها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 340.

<sup>2</sup> القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج. عدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم.

<sup>3</sup> أعراب زبيدة، عكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 39.

<sup>4</sup> بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 410.

إلا أن المشرع الجزائري قد أورد قيوداً على سلطات المدين الرهن<sup>1</sup>، من خلال ما تضمنته المادة 71 من ق.ب.ج، التي نصت على: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية"، هذا ما يبين لنا أنه يترتب على عائق المدين الرهن واجبات التي نص عليها القانون المدني بشأن الرهن الرسمي وخاصة المحافظة على السفينة المرهونة وضمان سلامتها، كما يستطيع الدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه، كما أنه إذا تسبب الرهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة أو تلفها كان للدائن المرتهن الخيار بين أن يتقاضى تأميناً كافياً أو أن يستوفي حقه فوراً<sup>2</sup>.

### ج. بالنسبة للغير:

من الآثار المترتبة على قيد الرهن البحري، أن يجعل حق الرهن هذا سارياً في حق الغير فيكون حينئذ للدائن المرتهن أن يتقدم على باقي الدائنين العاديين، ما يكون له سلطة تتبع السفينة في أي يد كانت<sup>3</sup>، هذا ما نعينه بالتفصيل تباعاً.

### 1- حق التقدم:

يقصد بحق التقدم في الرهن البحري، أن الدائن المرتهن له الأولوية على غيره من الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة في استيفاء دينه، كما تكون له الأفضلية على الدائنين الممتازين وفقاً لأحكام القانون المدني، فضلاً عن أولويته على سائر الدائنين العاديين<sup>4</sup>، أما في حالة تعدد الدائنين المرتهنون احتسبت مرتبة كل منهم بحسب أسبقية قيد رهنه، بحيث تحسب الأقدمية على أساس تاريخ قيد كل رهن، فإذا حدث وقيدت عدة رهون في يوم واحد تساوت هذه الرهون في المرتبة، وفي هذا الصدد جاء رأي المشرع واضحاً من خلال نص المادة 65 من ق.ب.ج، التي تنص على: "وإذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس

<sup>1</sup> شعابنة شعبان، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 50.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 143.

<sup>3</sup> منهوج عبد القادر، خصوصية الرهن البحري، مرجع سابق، ص 82.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص 113، ص 114.

السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم".

## 2- حق التتبع:

يقصد بحق التتبع في الرهن البحري ، الحجز على السفينة المرهونة تحت يد مدينه الراهن وبيعها لاستيفاء حقه من ثمنها، فإذا تصرف المدين الراهن في سفينته إلى الغير جاز للدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد كانت للتنفيذ عليها تحت يد الحائز واستيفاء دينه من ثمن بيعها<sup>1</sup>.

هذا ما نصت عليه المادة 67 من ق.ب.ج، بقولها: "مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية، تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة".

وما يلاحظ في هذا الشأن أن حق التتبع المقرر للدائن في الرهن البحري أطول بقاء من حق التتبع المقرر للدائن صاحب حق الامتياز، إذ من حقوق الدائن المرتهن تتبع السفينة طالما بقي دينه المضمون بالرهن دون وفاء، وهو ما يحقق مزيدا من التوازن بين مركز الدائن الممتاز ومركز الدائن المرتهن<sup>2</sup>.

## الفرع الثالث: انقضاء الرهن البحري

إن الرهن الوارد على السفينة هو حق تابع يقوم لضمان الوفاء بالتزام ما بذمة المدين ، ومن ثم يدور مع هذا الالتزام وجوا أو عدما، لذا فانقضاء الالتزام يؤدي حتما إلى انقضاء الدين الذي يضمنه تبعا لذلك، كما أن الرهن يمكن أن ينقضي بذاته مستقلا عن الدين الذي يضمنه وهو ما يعرف بانقضاء الرهن بصفة مستقلة<sup>3</sup>، هذا ما نعنيه بالشرح تباعا.

<sup>1</sup> علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص192.

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، مرجع سابق، ص113.

<sup>3</sup> مرتجى داود سلمان، "رهن السفينة في طور البناء"، مرجع سابق، ص347.

## أولاً: انقضاء الرهن البحري بصفة أصلية

ينقضي حق الرهن بصفة أصلية مستقلة عن الدين المضمون<sup>1</sup>، لأسباب مختلفة وهي:

أ. ينقضي الرهن البحري بتطهير السفينة منه إما بقوة القانون عن طريق البيع الجبري إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل رهون و تنتقل حقوق الدائنين إلى ثمنها<sup>2</sup>، وفقاً لنص المادة 68 من ق.ب.ج، وبالرجوع إلى أحكام القانون المدني ضمن المادة 936 التي نصت على: "إذا بيع للعقار المرهون بيعاً جبرياً بالمزاد العلني سواء كان ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحارس الذي سلم إليه العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد، أو بدفعه إلى الدائنين المقيدون الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن، أو بانقضائه عن طريق التطهير الاختياري للسفينة وفقاً لما هو وارد في المادة 69 من ق.ب.ج، الذي قد يحصل متى قام به حائز السفينة، كما يجوز للحائز أن يقوم بتطهير سفينته إذا أراد انقضاء إجراءات الحجز و البيع سواء قبل البدء في هذه الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً (15 يوم) التالية لإعلان محضر الحجز إليه أو التنبيه عليه رسمياً بدفع الثمن"<sup>3</sup>.

ب. ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة وفي هذه الحالة ينتقل الرهن إلى حطامها<sup>4</sup>، إلا أن هذا الهلاك لا يؤدي إلى الإخلال بحق الدائن المرتهن في اقتضاء حقه فوراً أو قبل حلول الأجل و يحصل على تأمين كاف من المدين سواء كان الهلاك ناشئاً بخطأ المدين أو بسبب أجنبي<sup>5</sup>.

ج. ينقضي الرهن بالتنازل عنه مع بقاء الدين قائماً، والذي يقصد به أن التنازل عن الرهن أمر يغيّر التنازل عن الدين (الإبراء)، ذلك أنه في حالة التطهر السفينة من الرهن

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، 2006، ص 86.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 147.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 148.

<sup>4</sup> بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، مرجع سابق، ص 114.

<sup>5</sup> أعراب زبيدة وعكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 41.

ينقضي الدين و يزول الرهن معه، أما في حالة التنازل عن الرهن فإن الرهن وحده هو الذي يزول أما الدين فيبقى.<sup>1</sup>

د. إذ ينقضي الرهن البحري أيضا بالبطلان أو الفسخ أو لعيب في الشكل، كما يجوز أيضا أن يتم الشطب تلقائيا من قبيل السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها<sup>2</sup>، طبقا لما جاء في نص المادة 70 من ق.ب.ج.

#### ثانيا: انقضاء الرهن بصفة تبعية

ينقضي الرهن البحري بانقضاء الدين المضمون، أيا كان سبب الانقضاء طبقا للقواعد العامة باعتبار أن الرهن تابع للدين المضمون به، وعليه إذا انقضى الدين المضمون بالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التقادم، فإن الرهن المقرر على السفينة ينقضي بالتبعية<sup>3</sup>، إلا أنه قد يعود الرهن إذا عاد الدين لزوال السبب الذي انقضى به، وذلك دون الإخلال بالحقوق التي يكون لغير حسن النية قد اكتسبها غي الفترة بين انقضاء الدين وعودته، وصور زوال السبب الذي انقضى بها الدين إما أن يكون الوفاء باطلا أو إما أن يكون الإبراء صادرا عن ذي أهلية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> حمدي كمال، القانون البحري، 1997، ص 168.

<sup>2</sup> حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 37.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 147.

<sup>4</sup> أعراب زبيدة، عكاش زوهيرة، مرجع سابق، ص 41.

## خلاصة الفصل الثاني

ما يمكن الوصول إليه من خلال دراستنا لهذا الفصل، اعتبار السفينة من قبيل الأموال المنقولة، التي ترد عليها تصرفات قانونية منشأة للحقوق عليها، وهي على نوعين، حقوق عينية أصلية وحقوق عينية تبعية.

إذا يعتبر حق الملكية من أهم الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة، الذي يؤدي إلى انتقال الملكية من البائع إلى المشتري من خلال عقد الشراء أو بالبناء، إلا أنه حتى يرتب هذان العقدان آثارها على طرفي العقد، لا بد أن تتوفر في كلا العقدين الشروط الأساسية المنصوص عليها في القواعد العامة، المتمثلة في الرضا و المحل والسبب مع وجوب شرط الأهلية، إضافة إلى الشروط الخاصة التي يتطلبها العقد وهي الشكلية. إذ لا بد أن يكون العقد محرر في وثيقة رسمية، و يتم تسجيله لدى الجهات المختصة بذلك، ثم شهره لكي يعتد به ويعتبر العقد صحيحا مرتبا لكافة آثاره، أما إذا تخلف أحد الشروط أو الأركان الواجب توفرها في العقد اعتبرا باطل بطلانا مطلقا.

زيادة على ذلك هناك صور أخرى لكسب ملكية السفينة، تم التفصيل بشأنها على النحو السابق بيانه.

بالإضافة إلى الحقوق العينية الأصلية التي ترد على السفينة، هناك حقوق أخرى ترد عليها، وهي الحقوق العينية التبعية، وهي عبارة عن تأمينات بحرية، يتمثل الأول في حق الامتياز البحري الذي يخول لصاحبه حق الأولوية و تتبع حقه تحت أي يد كان، كما يسمح الامتياز بالتنفيذ على السفينة محل الامتياز وبيعها واستيفاء الثمن من المبيع وفقا لما سبق تفصيله، أما الحق العيني التبعي الثاني فيتمثل في الرهن البحري، الذي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة.

إذ يخضع كل من الامتياز والرهن البحري لجملة من القواعد الخاصة الواردة في القانون البحري التي تنظم وتضبط أحكام كل واحد منهم، كما سبق وتم التفصيل فيه من خلال هذا الفصل.

الختامة



ختاما لهذه الدراسة يمكن القول، أن أهم أداة للملاحة البحرية هي السفينة، إلا أن ظهور تقنيات جديدة في الصناعة البحرية وبروز عدة أنواع من الآليات والمنشآت العائمة ذات الاستخدامات المتعددة، أدت إلى غياب عنصر الدقة في تعريف السفينة، وصعوبة ضبطه لم تكن مقتصرة فقط في المشرع البحري الجزائري، بل شملت أيضا مختلف التشريعات المقارنة وكذلك الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بهذا الشأن.

لذا نظم المشرع الجزائري أحكام السفينة في التقنين البحري الجزائري من خلال وضع إطار قانوني خاص بها، و ما يبرز اهتمام المشرع بهذه المنشأة هو إحداث تعديلات على التشريع البحري منذ صدوره سنة 1976 إلى غاية آخر تعديل سنة 2010، من أجل مواكبة التطور الحاصل في المجال البحري والملاحة البحرية.

وبعد استعراض موضوع الدراسة لا بد لنا من إيجاز أبرز النتائج التي تم التوصل إليها ، كما يكون من المفيد إبداء بعض التوصيات التي يمكن أن تساهم في سد بعض الثغرات التشريعية التي تعترى القانون البحري الجزائري، وذلك على النحو التالي:

#### أولا: النتائج

- حتى يمكن القول على المنشأة البحرية أنها سفينة، لا بد على هذه الأخيرة أن تتوفر فيها شروط محددة الواردة في المادة 13 من ق.ب.ج، لاكتسابها وصف سفينة كما سبق تبيانه.
- تتميز السفينة عن غيرها من الأموال المنقولة بانفرادها بطبيعة خاصة، فهمي تعتبر مال منقول بحسب طبيعتها في نظر المشرع الجزائري، لكن تخضع لبعض قواعد العقار في

بعض المواضيع، كما تتشابه مع الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين في بعض الصفات الأخرى.

- لا يمكن للسفينة من الإبحار في عرض البحر إلا بعد توفر شروط قانونية يشترطها القانون المتمثلة في اكتسابها لجميع الصفات التي من شأنها أن تحدد طبيعتها المدنية ، حمل علم الدولة المنتمية إليها بجنسيتها كونه قرينة قانونية على إثبات الجنسية.
- لا يمكن للسفينة مغادرة الميناء المتواجدة فيه إلا بعد حملها الوثائق والشهادات اللازمة لإثبات هويتها كونها قرينة قانونية قاطعة في إثبات هويتها متى اقتضت الضرورة لذلك.
- تمتع السفينة بجنسية دولة العلم يمكنها من الحصول على المزايا التي تمنحها الدولة لسفنها الوطنية، فضلا عن الدور المهم الذي يهدف إلى معرفة القانون الواجب التطبيق على التصرفات التي قد تصدر منها أو على الوقائع التي تقع على متنها تفاديا لتنازع القوانين في هذا المجال.
- كما نتوصل أيضا إلى أن السفن العامة (المملوكة للدولة والمخصصة لخدمة غير تجارية) والسفن الخاصة (المملوكة للأفراد والسفن العامة التجارية لمملوكة للدولة) لا تتمتع بنفس المركز القانوني عند تواجدها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو المياه الداخلية، فالسفن العامة تطبيق عليها قانون العلم أينما وجدت وتمتعها بالحصانة كونها تمثل سيادة الدولة، أما السفن الخاصة فتتبع تطبيق قانون دولة الساحل وكذا بالنسبة لممارسة الاختصاص الجنائي والمدني على النحو السابق تبيانه.

- نظام تسجيل السفن نظام خاص قائم بذاته له شروطه وإجراءاته الخاصة يختلف عن ما هو مقرر في القواعد العامة (التسجيل العقاري)، يهدف إلى إشراف السلطات الجزائرية على السفن الوطنية و بسط راقبتها، وشهر مختلف التصرفات القانونية الواردة عليها.
- خروج المشرع الجزائري عن أحكام القانون المدني في تنظيمه لمسألة الامتيازات والرهن البحرية وأخضعها لنصوص خاصة في القانون البحري.
- يمكن أن يطرأ على السفينة تصرفات قانونية تؤدي إلى انتقال ملكيتها تتمثل في الشراء (البيع) والبناء، إضافة إلى صور أخرى كالشيوخ البحري وغيرها السالف ذكرها، إضافة إلى وجود تصرفات أخرى قانونية ناشئة للحقوق بالنسبة للغير لكن دون انتقال ملكية السفينة كالرهن والامتياز البحري على النحو السابق بيانه.

#### ثانيا: التوصيات

- نجد أن المشرع الجزائري حقيقة وضع نظام قانوني خاص بالسفينة، لكن عليه من حين إلى آخر تعديل الأحكام المتعلقة بالجزء الخاص بالسفينة ضمن القانون البحري، تماشيا مع التشريعات البحرية المقارنة و لمواكبة التطور الحاصل في المجال البحري والملاحة البحرية.
- نلتمس من المشرع تبسيط بعض المصطلحات البحرية لاختلافها وعدم دقتها بين النص بالصيغة العربية والفرنسية مما يصعب على الباحث في فهمه للموضوع مما يقوده للمقارنة مع القوانين الأخرى.

قائمة المصادر

والمراجع

1. المراجع باللغة العربية:

أولاً: الكتب

1. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.
2. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، ج2: المجال الوطني للدولة، دار العلوم، الجزائر، 2009.
3. حميدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
4. سهيل حسن الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، الجزء 6 ، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، 2009.
5. شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم، الجزائر ، 2010.
6. عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني رقم 1981/35 ، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2008.
7. ———، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثالث، دار الثقافة، الأردن ، 2002.
8. ———، القانون البحري، دار الثقافة، الأردن، 2009.
9. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
10. عباس حليمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 1988.
11. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2003.
12. عبد القادر حسين العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية -دراسة مقارنة-، دار الثقافة، الأردن، 2009.
13. ———، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة ، الأردن، 1999.
14. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، مصر، د س ن.

15. العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومه، الجزائر، 2020.
16. علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001،
17. علي البارودي وهاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعة، مصر، د.س. ن.
18. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، مصر، 2000.
19. \_\_\_\_\_، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، مصر، 2003.
20. \_\_\_\_\_، القانون البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، مصر، 1997.
21. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية، دار الثقافة، الأردن، 2003.
22. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
23. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
24. \_\_\_\_\_، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2000.
25. موسى حسن طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة، الأردن، 2007.
26. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول: السفينة، مطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 1993.
27. \_\_\_\_\_، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001.
28. \_\_\_\_\_، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1999.
29. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

#### ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

##### أ- رسائل الدكتوراه:

1. بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص التعاون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019/2018.

2. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي -دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر العاصمة، 2010/2009.

3. عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي المؤسسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، مستغانم، 2017/2016.

#### ب- رسائل الماجستير:

1. بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لملك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -بن عكنون- ، الجزائر العاصمة، 2013/2012.

2. بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص: القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر العاصمة، 2015/2014.

3. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة أسانبا، وهران ، 2012/2011.

4. بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة -دراسة في إطار القانون البحري الجزائري- ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع: العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر العاصمة، الجزائر العاصمة، 2003/2002.

5. جرموني زهرة ، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، وهران، 2012/2011.

6. حامي حياة ، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير، فرع: العقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر ، الجزائر العاصمة، 1996.

7. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.

8. منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، وهران، 2012/2011.

### ج- مذكرات الماستر:

1. أعراب زبيدة وزوهيرة عكاش، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق شعبة قانون الأعمال، تخصص: قانون عام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017.

2. حملاوي مريم وقرفي نبيلة، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، تخصص: قانون الأعمال، قسم العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، الجزائر العاصمة ، 2018/2017.

3. شعابنة شعبان وبن سخري حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: القانون العام للأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2018/2017 .

4. هروس اعدادة وحوانتي طاوس، الطبيعة القانونية للسفينة في التشريع الجزائري والنظم المقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص: قانون المهن القانونية والقضائية ، قسم القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية ، 2021/2020 .

### ثالثا: المقالات

1. بورطال أمينة، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن جامعة أبي بكر بلقايد، المجلد 5، العدد 1، تلمسان، 2018 ، ص ص، 183-204.

2. زعرور عبد السلام، "الأحكام القانونية لمنح الجنسية للسفينة وفقا للقانون البحري الجزائري"، مجلة أبحاث قانونية وسياسية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، المجلد 6، العدد 2، جيجل، 2021، ص ص، 261-273.



3. بن حمو فتح الدين، "ملكية السفن في التشريع الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن جامعة أبي بكر بلقايد، المجلد 6، العدد 1، تلمسان، 2019، ص ص، 162-169.
4. لعطر فتيحة، "القانون الواجب التطبيق على السفينة والبضائع المحمولة فوقها"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، العدد 12، تيزي وزو، 2015، ص ص، 3-23.
5. أعراب كميلا، "المسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، صادرة عن كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، العدد 12، د.ب.ن، 2017.
6. ———، "السفينة وفقا للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن جامعة أبي بكر بلقايد، المجلد 5، العدد 2، تلمسان، ص ص، 189-202.
7. أكلي ليندة ودعاس نورالدين، "النظام القانوني لعقد بناء السفينة في التشريع الجزائري"، مجلة الندوة لدراسات القانونية، العدد 12، الجزائر، 2017، ص ص، 75-90.
8. محمود سالم أبو الفرج، "السفن ذاتية القيادة: التحديات القانونية: دراسة تحليلية مقارنة"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، صادرة عن كلية الحقوق لجامعة مدينة السادات، المجلد 6، العدد 2، مصر، 2020، ص ص، 1-78.
9. مرتجى داود سلمان، "رهن السفينة في طور البناء"، مجلة دراسات البصرة، صادرة عن مركز دراسات البصرة والخليج، كلية القانون، جامعة البصرة، بغداد، المجلد 16، العدد 42، 2021، ص ص، 325-382.
10. أربوط وسيلة، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، صادرة عن جامعة أبي بكر بلقايد، المجلد 5، العدد 1، تلمسان، ص ص، 358-379.
11. بوخميس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية، صادرة عن المركز الجامعي لتامنغست، المجلد 1، العدد 1، تامنغست، 2012، ص ص، 69-95.

رابعاً: النصوص القانونية

أ- الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

1. معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض حقوق الامتياز والرهون البحرية، المبرمة في 1962/04/16، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64-72 الصادر في 1964/03/02، ج.ر.ج.ج، العدد 27 .
2. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والبرتوكول المفسر لها 1988 ، ملحق كانون الأول/ ديسمبر 2016، الطبعة السادسة الطبعة الجامعة، لندن، 2014.
3. المرسوم الرئاسي رقم 448-2000، مؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 5 أبريل سنة 1966، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادرة في 10 يناير سنة 2001.

ب- النصوص التشريعية:

1. الأمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
2. الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل ومتمم بالقانون رقم 04-10، المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج، العدد 29.
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر.ج.ج، عدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008، معدل ومتمم.

ج- النصوص التنظيمية:

2. المرسوم التنفيذي رقم 02-02، مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنه، ج.ر.ج.ج، العدد 1، الصادرة في 6 يناير 2002.
3. المرسوم التنفيذي رقم 02-149، مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 9 مايو سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ج.ج، العدد 33، الصادر في 12 مايو سنة 2002.

القرار المؤرخ في 5 أبريل 1989، المتضمن تحديد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ع 20، ج.ر.ج.ج، الصادرة في 1989.

**خامسا: المحاضرات**

1. مسعودان إلياس، النظام القانوني للحقوق البحرية، محاضرات أُلقيت على طلبة السنة أولى ماستر (مهني)، تخصص: قانون بحري ومينائي، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيي، د.س.ن، متاح على الرابط:

<https://elearn.univ-jijel.dz>

**سادسا: المقابلات**

1. مقابلة مع السيد: بهلول عبد الجليل، رئيس مصلحة المساعدة على الإبحار، على مستوى القيادة المينائية لميناء جن جن، بتاريخ: 2023/05/08، على الساعة: 10:05.
  2. مقابلة مع السيدة: ميمون أسماء، ملحقة إدارية مكلفة بتسيير تكوينات رجال البحر، على مستوى القيادة المينائية لميناء جن جن، بتاريخ: 2023/05/16، على الساعة: 13:30.
- II. المراجع باللغة الفرنسية:**

**Ouvrage :**

1. Yves Tassel, la spécificité du Droit maritime, Neptunes, Sans pays de publication , 2000.
2. Arnaud Montas, Droit maritime, 2Edition, Sans pays de publication, 2014.

الملاحق



باسم الشعب

AU NOM DU PEUPLE

الوزير المكلف بالملاحة البحرية يصرح بجزارة الباخرة:

Le Ministre chargé de la Marine Marchande déclare, Algériensé, le navire :

..... ايجيلجيلي 2 .....

..... IGILGILI II .....

..... التي تحمل المميزات الموجودة في الخلف مملوكة من طرف .....

Présentant les caractéristiques au verso, appartenant à .....

..... المؤسسة المينائية لجن جن .....

... L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN .....

..... من ب رقم 87 الأشواط - الطاهير 18002 - جيجل .....

..... BP 87 EL ACHOUAT- TAHER 18002 - JIJEL .....

..... إثباتا لذلك فإن هذا العقد يسمح للباخرة .... ايجيلجيلي 2 .....

En foi de quoi, le présent acte confère au navire.... IGILGILI II .....

..... بأن ترفع العلم الجزائري وتتمتع بالحقوق والامتيازات التي يحددها القانون

Le droit d'arborer le Pavillon Algérien et de jouir des droits et privilèges qui s'y rattachent.

الجزائري.

ALGER, le ..... 30 AVR. 2019 .....

..... الجزائر في: 30 أفريل 2019 .....

ع/وزير الأشغال العمومية والنقل

عبد الكريم رزال

مدير البحر والنقل والموانئ بالنيابة



Activer Windows

Accédez aux paramètres pour activer Win

### CARACTERISTIQUES

### المميزات

Nom antérieurs ..... / .....

Construit le 2017 à ASTERILLOS ARMON.SA Pays... Espagne

Importé de.. Espagne.. Pavillon antérieur ..... / .....

Port d'attache ..... Djen Djen .....

Lieu d'immatriculation... Djen Djen... N° d'immatriculation...2088

Armé à la navigation ..... à Proximité du Littoral .....

Signal distinctif ..... 7 T K G .....

Certificat de jauge établi le 18/07/2018 Par ...Bureau Véritas .....

Navire en (Matériau) .....Acier .....

Nombre de ponts ... 1..... Mats ..... / .....

Longueur ..... 32.50..... Mètres

Plus grande largeur extérieure ..... 11.50..... Mètres

Hauteur au milieu du navire sous le P.s ..... 4.50..... Mètres

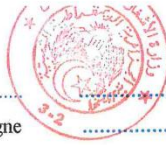
Jauge brute ..... 489.....

Déductions ..... / .....

Jauge nette ..... 146.....

Appareils moteurs: deux (02) moteurs

Marque ABC Type 12V-DZC-1000-166A Puissance 2x2652 Kw



..... / ..... لأسماء السابقة

..... اسبانيا ..... 2017.. البلد .. صنوغة في

..... إسبانيا ..... مستوردة من ..... لحجم السابق.

..... جن جن ..... بناء .....

..... رقم التسجيل ..... 2088 ..... كان التسجيل

..... بالقرب من الساحل ..... جهزة للملاحة

..... 7 T K G ..... علامة التمييز

..... بيروفريطاس ..... مهادة الحمولة المسلمة في 18/07/2018 من طرف

..... الفولاذ ..... لباخرة ( عتاد )

..... صاري الباخرة ..... عدد الجسور 1 .....

..... 32.50..... بالمتر ..... طول

..... 11.50..... بالمتر ..... كبر عرض خارجي

..... 4.50..... بالمتر ..... ارتفاع في وسط الباخرة تحت الجسر العلوي

..... 489..... أسعة الإجمالية

..... / ..... لرح

..... 146..... أسعة الصافية

..... جهاز المحركين وحركين

..... ABC... طراز 12V-DZC-1000-166A . قوة 2x2652 كيلواط.

Activer Windows  
Accédez aux paramètres pour activer Win

الملحق رقم 01: عقد جنسية السفينة

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

SERVICE NATIONAL DES-GARDE -COTES  
DEPARTEMENT DES AFFAIRES MARITIME  
CIRCONSCRIPTION MARITIME ANNABA  
N° 003 / 2023 SMP JIJEL



### PERMIS DE NAVIGATION

Ordonnance 76-80 du 23/10/1976 modifiée et complétée par la loi 98-05 correspondant au 15/06/1998 portant CODE MARITIME

Vu la demande présentée le: 12/12/2022  
Par Monsieur le : **DIRECTEUR EP/DJEN-DJEN**

A l'Effet d'obtenir un permis de navigation pour son navire, d'une jauge brute de :  
**489 TX**

Vu l'article 189 de l'ordonnance précitée  
Vu le procès-verbal de visite en date du : 03/01/2023  
De la commission instituée par l'article 235 de la même ordonnance.

Il est délivré au navire **remorqueur : IGILGILI II JJ 2088**  
Un permis de navigation à compter du : 04/01/2023 au : 03/01/2024

Fait à Jijel : 04/01/2023

LE CHEF DE LA STATION MARITIME PRINCIPALE DE JIJEL



L'Administrateur Principal  
des Affaires Maritimes  
Signé: KOBLI Madjid

الملحق رقم 02: شهادة صلاحية السفينة للملاحة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC BORD

N°: VER/DMAR/20190422/M10/080

Déjà en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 5 Avril 1966, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, L'Ordonnance 76-80 du 23 Octobre 1976 portant Code Maritime modifiée et complétée, et le Décret Présidentiel 2000-448, portant ratification du protocole, fait à Londres le 11 Novembre 1988 relatif à la Convention Internationale de 1966 sur les Lignes de Charge, par délégation de :

La Direction de la Marine Marchande et des Ports  
Ministère des Travaux Publics et des Transports

Par VERITAL Spa

Nom du navire N° d'immatriculation: JJ2088	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Longueur (L) mesurée conformément aux dispositions de l'art. 2 (8)	Numéro OMI
IGILGILI II	7TKG	DJEN DJEN	30.24	9827102

Franc-bord assigné à titre de \*

Neuf

Type du navire \*

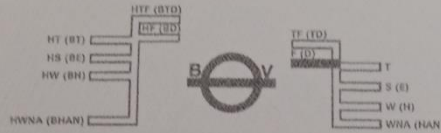
Type "B"

Tropical d'eau douce	:	mm (T)	mm au-dessus de (E)
Tropical	:	mm (T)	mm au-dessus de (E)
Eté	:	390 mm (E)	le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'a
Hiver	:	mm (H)	mm au-dessous de (E)
Hiver dans l'Atlantique nord	:	mm (HAN)	mm au-dessous de (E)
Bois tropical	:	mm (BT)	mm au-dessous de (BE)
Bois été	:	m (BE)	mm au-dessous de (E)

Note: Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être mentionnés sur le certificat.

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords autres que les francs-bords pour transport de bois 72 mm. Pour les francs-bords pour transport de bois - mm

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à 500 mm pont en abord.



Date de la visite initiale ou périodique 19/07/2018

est certifié que ce navire a été visité et que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

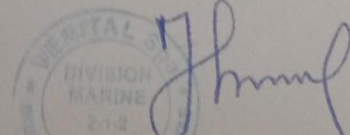
Le présent certificat est valable jusqu' 18/07/2023 sous réserve des inspections périodiques prévues à l'art. 14 1) c de la Convention.

Déjà à ALGER le 22/04/2019

VERITAL Spa

B. BOUHOUIA

Par délégation du Directeur



الملحق رقم 03: شهادة خطوط التحميل الدولية

فهرس

المحتويات



الصفحة	المحتوى
	البسمة
	شكر وتقدير
	إهداء
	قائمة المختصرات
01	مقدمة
<b>الفصل الأول: ماهية السفينة</b>	
07	المبحث الأول: مفهوم السفينة
08	المطلب الأول: اكتساب المنشأة لوصف السفينة
08	الفرع الأول: تعريف السفينة
11	أولاً: القيام بالملاحة البحرية
14	ثانياً: القدرة على مواجهة الأخطار
14	الفرع الثاني: ملحقات السفينة
15	الفرع الثالث: أنواع السفن
15	أولاً: السفن العامة
16	ثانياً: السفن الخاصة
16	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
17	الفرع الأول: السفينة مال منقول
18	الفرع الثاني: السفينة مال عقار
19	الفرع الثالث: تشابه السفينة مع الأشخاص
20	المطلب الثالث: عناصر شخصية السفينة
20	الفرع الأول: العنصر الوطني للسفينة
21	أولاً: اسم السفينة
22	ثانياً: موطن السفينة
23	ثالثاً: حمولة السفينة

24	رابعاً: درجة السفينة
24	خامساً: العلامة المميزة
25	الفرع الثاني: العنصر الدولي للسفينة
25	أولاً: شروط منح الجنسية الوطنية
27	ثانياً: إثبات الجنسية
28	ثالثاً: آثار اكتساب الجنسية
32	المبحث الثاني: النظام الإداري للسفينة
33	المطلب الأول: تسجيل السفن
33	الفرع الأول: تعريف نظام تسجيل السفن وأهميته
33	أولاً: تعريف نظام التسجيل
34	ثانياً: أهمية نظام التسجيل
34	الفرع الثاني: السفن الخاضعة للتسجيل
34	أولاً: السفن الواجب تسجيلها
35	ثانياً: السفن المعفاة من التسجيل
36	ثالثاً: جزاء عدم التسجيل
37	الفرع الثاني: إجراءات تسجيل السفن وآثاره
37	أولاً: إجراءات تسجيل السفن
42	ثانياً: آثار التسجيل
43	المطلب الثاني: دراسة تطبيقية حول شهادات السفن التجارية في المؤسسة المينائية "جن جن"
44	الفرع الأول: الشهادات الصادرة عن الدولة
44	أولاً: الشهادات الصادرة عن سلطة العلم
51	ثانياً: الشهادات الصادرة عن هيئات وشركات خاصة
54	ثالثاً: شهادات خاصة بأجهزة الاتصال
54	رابعاً: شهادات خاصة أخرى تتعلق بالنظافة والأمن

54	الفرع الثاني: الشهادات الصادرة عن منظمات وهيئات التأمين
55	أولاً: الشهادات الصادرة عن منظمات التصنيف
60	ثانياً: الشهادات الصادرة عن منظمات التأمين
62	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني: الحقوق العينية الواردة على السفينة</b>	
65	المبحث الأول: الحقوق العينية الأصلية الواردة على السفينة
66	المطلب الأول: ملكية السفينة
66	الفرع الأول: اكتساب الملكية بالشراء
67	أولاً: تعريف عقد الشراء
68	ثانياً: أركان عقد الشراء
72	ثالثاً: آثار عقد الشراء
74	الفرع الثاني: اكتساب الملكية بالبناء
74	أولاً: تعريف عقد بناء السفن
75	ثانياً: طبيعة عقد بناء السفن
76	ثالثاً: آثار عقد البناء
78	المطلب الثاني: صور ملكية السفينة
79	الفرع الأول: ملكية السفينة من شخص واحد
79	الفرع الثاني: ملكية السفينة على الشيوع
80	أولاً: تعريف الشيوع البحري وطبيعته
80	ثانياً: إدارة الشيوع البحري
81	ثالثاً: انقضاء الشيوع البحري
82	الفرع الثالث: ملكية الدولة للسفن
83	أولاً: السفن العامة غير التجارية المملوكة للدولة
83	ثانياً: السفن التجارية العامة المملوكة للدولة
83	الفرع الرابع: ملكية السفن من قبل الشركات
85	المبحث الثاني: الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

85	المطلب الأول: الامتياز البحري
86	الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري
86	أولاً: الحقوق المقرر لها الامتياز
91	ثانياً: محل الامتياز البحري
94	ثالثاً: ترتيب الامتيازات البحرية
97	الفرع الثاني: آثار الامتياز البحري
97	أولاً: حق التقدم
98	ثانياً: حق التتبع
99	الفرع الثالث: انقضاء الامتياز البحري
100	أولاً: بيع السفينة
101	ثانياً: التقادم
102	ثالثاً: خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح
103	رابعاً: مصادرة السفينة
104	المطلب الثاني: الرهن البحري
105	الفرع الأول: تعريف الرهن البحري
106	أولاً: أطراف عقد الرهن البحري
107	ثانياً: أركان الرهن البحري
113	الفرع الثاني: آثار الرهن البحري
114	أولاً: آثار الرهن بالنسبة للمتعاقدین
116	الفرع الثالث: انقضاء الرهن البحري
117	أولاً: انقضاء الرهن البحري بصفة أصلية
118	ثانياً: انقضاء الرهن بصفة تبعية
119	خلاصة الفصل الثاني
121	الخاتمة
125	قائمة المصادر والمراجع
133	الملاحق
137	فهرس المحتويات
	الملخص

## الملخص:

ينصب موضوع مذكرتنا حول دراسة النصوص التشريعية والتنظيمية في القانون البحري الجزائري التي تنظم الوضع القانوني للسفينة في إطار الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

وتستهل دراسة موضوعنا المتعلق بالإطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري بتعريف السفينة في القانون البحري الجزائري، مع بيان بعض التعاريف التي اعتمدها الفقه وبعض الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في ذلك، مما يسوقنا إلى تحديد و بيان الطبيعة القانونية والذاتية للسفينة، لما له من أهمية بالغة في تحديد القوانين الواجبة التطبيق عليها عند قيامها بالملاحة البحرية في عرض البحر أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية.

وحرصا من المشرع البحري على سلامة وأمن السفينة والأرواح التي على متنها، أخضعها لنظام قانوني صارم من خلال اشتراطه استصدار شهادات خاصة بالسلامة والأمن على متنها، وفقا لما هو معمول به على المستوى الدولي، وما يتماشى أيضا مع سياستها الداخلية.

من أهم الضمانات التي حرص المشرع البحري أيضا على تنظيمها، نجد الحقوق العينية الواردة على السفينة ، والتي تنفرع إلى فرعين، أولهما الحقوق العينية الأصلية الذي يعتبر أهم حق فيها هو الملكية، وثانيهما الحقوق العينية التبعية والتي قد تكون تأمينات اتفاقية وهي الرهون البحرية، أو تأمينات قانونية تتمثل في الامتيازات البحرية.

## Summary

The subject of our dissertation is the study of the legislative and regulatory texts in the Algerian maritime law that regulate the legal status of the ship within the framework of the international conventions and treaties ratified by Algeria.

The study of our topic related to the legal framework of the ship under the Algerian maritime law begins with the definition of the ship in the Algerian maritime law, with an indication of some definitions adopted by jurisprudence, and some international conventions and treaties in this regard, which leads us to define and clarify the legal and subjective nature of the ship, because of its great importance in determining the laws applicable to it when it conducts maritime navigation at sea or in the territorial waters of a foreign country.

In the interest of the maritime legislature for the safety and security of the ship and the lives on board, it subjected it to a strict legal system by requiring it to issue safety and security certificates on board, in accordance with what is in force at the international level, and also in line with its internal policy.

Among the most important guarantees that the maritime legislator was also keen to organize, we find the in-kind rights contained on the ship, which are divided into two branches, the most important right is ownership, and the second is the ancillary in-kind rights, which may be contractual insurances, which are marine mortgages, or insurances franchises.