جامعة أبو بكر بلقايد – تلمسان – الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



الحجز على السفن في التشريع الجزائري

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه

تخصص: القانون البحري وقانون النقل

إعداد الطالب:

بن حمو فتح الدين

إشراف:

أ.د. بن عمار محمد

لجنة المناقشة :

– أ.د. كحلولة محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة تلمسان	رئيسا
– أ.د. بن عمار محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة تلمسان	مشرفا ومقررا
– د. بسعيد مراد	أستاذ محاضر "أ"	جامعة تلمسان	مناقشا
– د. هديلي أحمد	أستاذ محاضر "أ"	جامعة سيدي بلعباس	مناقشا

السنة الجامعية: 1437-1438هـ/ 2016-2017م

روى الإمام مسلم :

{العلم رحم بين أهله ، فحي هلا بك مفيدا و مستفيدا ،مشيعا لآداب طلاب العلم و الهدى، ملازما للأمانة العلمية ،مستشعرا أن: (الملائكة لتضع أجنحتها لطالب العلم رضا بما يطلب)}.

رواه الإمام أحمد .

شكر و تقدير

حينما تعجز الكلمات عن وصف ما يشعر به الإنسان قد يقف القلم حائرا يجف قبل أن يكتب رسالة شكر و عرفان.

الشكر لله عز و جل الذي أنار لي الدرب، و فتح لي أبواب العلم و أمدني بالصبر و الإرادة.

ثم الشكر والامتنان لأستاذي الفاضل الدكتور محمد بن عمار الذي ساهم في إخراج هذا البحث إلى حيز التنفيذ، حيث لم يدخر جهدا في إرشادي و توجيهي أثناء عملي.فكان خير عون.

كما أتفضل بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة العمل المنجز، و ما بذلوه من جهد في سبيل إبداء توجيهاتهم القيمة التي محالة تصب في مجال تطوير و تحديث البحث العلمي: الأستاذ هديلي أحمد، الأستاذ كحلولة محمد مفخرة جامعة تلمسان، وما زادني فخرا ترأسه لجنة المناقشة، أستاذي بسعيد مراد الذي تشرفت بسيادته مشرفا على مذكرة الماستر من قبل، و زاد فضله بقبوله مناقشة العمل المنجز.

إهداء

إلى كل من أضاء بعلمه عقل غيره،

أو هدى بالجواب الصحيح حيرة سائله.

فأظهر بسماحته تواضع العلماء.

و برحابته سماحة العارفين.

اهدي هذا العمل المتواضع إلى، أبي الذي لم يبخل علي يوما بشيء،

إلى أمي التي ذودتني بالحنان و المحبة.

أقول لهم: أنتما وهبتماني الحياة بإذن الله ،و زرعتما في نفسي الأمل والنشأة على شغف الإطلاع و المعرفة.

و إلى إخوتي...حبا ، فخرا واعتزازا.

إلى كل أساتذتي...تقديرا وعرفان.

إلى زوجتي وأبنائي...إنصافا بهم ومن أجلهم كل حصاد العمل.

قائمة المختصرات.

قا.ب.ج: قانون بحري جزائري.

قا.م.ج: قانون مدني جزائري.

قا.إ.م.إ: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

ج.ر: جريدة رسمية.

ص: صفحة.

Liste Des Abréviations

DMF: Droit maritime Français.

FASC: Fascicule.

LGDJ: Librairie Générale de droit de jurisprudence.

OP.CIT: Oper citato "ouvrage précité"

مقدمة

مقدمة

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية والأداة المثلى في النقل البحري والملاحة البحرية، وهي بذلك، الأداة المتاحة في هذا الوسط لنقل المسافرين، أو نقل البضائع بكميات هائلة. لهذا فمن المنطقي أن تعتبر محور القانون البحري بحكم أنها أهم عناصر الثروة البحرية، حيث ساهمت بشكل كبير في تخفيف تكاليف النقل وتسهيله إذا ما قارناها بأنماط النقل الأخرى التي تتم عبر وسائط مختلفة كالنقل البري، ألسككي، الجوي، هذا الأخير الذي كان ولا يزال عالي التكاليف.

تتميّز السفينة إذا، أنّها أداة الإنسان في ركوب البحر من شاطئ إلى شاطئ في رحلات بحرية، ولأغراض متباينة ومتعدّدة، سواء للنزهة، الصيد التجارب، الحرب، التجارة، أو المصلحة العامة. لذلك ازدادت الحاجة إلى تنظيم وحماية عملية النقل التي تتم عبر البحر بأفضل القواعد القانونية التي تواكب تسارع وضخامة المشاريع البحرية التي تعتبر السفينة محورها الأساسي.

إن تأثير النقل البحري بواسطة السفن أصبح جلياً في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، والتجارية في عالم يحتل فيه النقل الدولي للبضائع عبر البحر ما نسبته 85 % من المبادلات التجارية التي تحتاج حتما إلى نظام قانوني متوازن يحمي وسيلة التبادل فيه (السفينة)، وبالتالي عدم عرقلة الرسالة التي تؤديها.

من بين هذه الحماية، توفير المناخ القانوني الملائم لتسهيل تأدية السفينة لدورها الرائد في الوسط البحري، أين يحتاج مشغلي السفن فيه، المرور عبر مراحل عديدة لإتمام الرحلة البحرية التي قد يجبرون خلالها إلى عملية الاقتراض، أو قد يترك هؤلاء وراءهم حقوقا كانوا مضطرين بشكل أو بآخر إثقال

كاهل السفينة بها، في سبيل استكمال رحلة البحر، أو في سبيل توسيع مشاريعهم البحرية .

حقوق قد يلجأ أصحابها(الدائنون) في سبيل استيفائها إلى طرق قانونية أو قضائية، قد يصل الحال فيها إلى الحجز على السفينة ضمانا لعدم ضياعها(الحقوق)، أو مخافة هروبها إلى وجهة غير معروفة، وهو الإجراء (أي الحجز) الأكثر شيوعاً وتداولاً من بين عدّة طرق لدفع ملاك السفن المدينون على الوفاء بالتزاماتهم، مخافة فرار أو تهريب السفينة المحجوز عليها باعتبارها وعاءً ضامناً لهذه الحقوق التي من المفروض أن يحميها القانون.

الأصل في المجتمعات الحديثة أنّ القانون هو الذي يحدّد فيها الحقوق وأصحابها، و يحدد الحماية القانونية التي تمنح لأصحاب هذه الحقوق إذا ما اعتدى عليها أو تعرضت لخطر الاعتداء. والأصل كذلك في هذه المجتمعات هو عدم القصاص الخاص، أي لا يجوز لشخص أن يقيم لنفسه عدالته الخاصة فإذا ما أعتدي على حقوقه تعيّن عليه اللجوء إلى القضاء للحصول على حقه أو على الأقل حمايته من الاعتداء[1]. والأصل أيضا أن يقوم المدين طواعية بتنفيذ التزامه، وأن يقبل بذلك دون اعتراض، وهو ما يعرف بالتنفيذ الاختياري.

هذا التنفيذ الاختياري لا يثير مشكلة يمكن أن ننشغل بها في دراساتنا ذلك أن المشكلة الحقيقية التي واجهتها التشريعات المختلفة هي: متى امتنع المدين عن الوفاء بالتزاماته[2] .

---

[1] نبيل إسماعيل عمر، أصول التنفيذ الجبري، ط 1، منشورات الحلبي، بيروت 2004، ص 07.

[2] طلعت دويدار، النظرية العامة بالتنفيذ القضائي، ط 1 ، منشورات الحلبي، بيروت 2008، ص 06.

في الحقيقة، حاولت مجمل التشريعات التصدي لهذه المشكلة بوسائل مختلفة، من أهمها وسيلة التنفيذ القضائي التي تمثل في نظرنا – بتنظيمها الحالي – إحدى سمات تطور البشرية من عصور القضاء الخاص القائم على القوة إلى عصر القضاء العام القائم على العدل والتوازن، فقد بات من المسلمات أن لا يقتضي أحد حقه بنفسه، وأن جميع أموال المدين هي الضامنة للوفاء بديونه.

لما كانت السفينة تندرج ضمن الضمان العام لدائني مالكيها، فهي ضامنة للوفاء بديونهم بوصفها من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل فيها، لذلك فهي تعتبر عنصر من العناصر الإيجابية للذمة المالية لمالكها، وحيث أنّها كذلك، فإنه يمكن أن تتعرض أثناء استعمالها لمختلف التصرفات القانونية التي قد تثقل كاهلها مما يؤثر سلبا على إيجابية هذا الضمان، الأمر الذي يدفع بهؤلاء الدائنون اللجوء إلى أخطر إجراء قد يوقف نشاطها، وهو الحجز عليها، وبالتالي تعريض مالك السفينة وكل من له مصلحة تتعلق بعدم توقف نشاطها للخطر.

إن الحجز باعتباره عملية قانونية تأتي بعد نفاذ سبل التسوية الودية للوفاء بالالتزام، فان الغاية منه في البداية، هي ضبط السفينة لمنع المدين من تهريبها أو التصرف فيها. فإذا ما امتنع هذا الأخير عن الوفاء أو على الأقل لم يبادر بإعطاء ضمان كافٍ لرفع الحجز عن السفينة المحجوزة، فيتم اللجوء لا محالة لإجراء آخر أكثر خطورة يؤدي بالسفينة إلى بيعها لاستفاء الحقوق من الثمن.

يرجع الفضل حقيقة في بلورة هذه المسلمات السامية إلى الفقه الإسلامي الذي شق عصا الظلم الذي عانى منه المدينون في ظل القانون الروماني الذي كان يعطي للدائن ما يسمى " بدعوى إلقاء اليد " التي بمقتضاها كان يحبس الدائن مدينه إلى أن يبيعه كرقيق ليستوفي حقه من ثمنه أو بقتله، حتى جاءت الشريعة الإسلامية لما يحلو للفقهاء تسميته بمبدأ : " السماحة في اقتضاء الديون " انطلاقاً من قوله صلى الله عليه وسلم : " رَحِمَ اللهُ امرئ سَمحاً إذَا بَاعَ، سَمحاً إذَا اشتَرَى، سَمحاً إذَا قَضَى، سَمحاً إذَا اقتَضَى "، وإعمالا لقوله تعالى: " وَإن كَانَ ذُو عُسرَة فَنَظرَةٌ إلَى مَيسُرَة... "[1]، انطلق الفقه الإسلامي في هذا الصدد انطلاقة منطقية، إلى أن جاءت فكرة الحماية القضائية التنفيذية التي ظهرت في الفقه الألماني والإيطالي الحديث، فهي فكرة جديرة بالرعاية، وقد تلقاها الفقه الحديث بالقبول، ومؤداها أنّ قانون المرافعات (قانون الإجراءات المدنية والإدارية) هو قانون الحماية القضائية، بمعنى أنه إذا كان الأصل هو التطبيق التلقائي اليومي للقوانين الموضوعية، إلاّ أنه قد يعترض سير هذا التطبيق ما يسمى بعوارض النظام القانوني، وعندئذ يصعب أو يستحيل توفير الحماية القانونية الكامنة في القاعدة القانونية، فيجد الشخص نفسه أمام مبدأ لا يقتضي أحد حقه بنفسه، وأنّه لا مناص من حلول الحماية القضائية محل الحماية القانونية، وهنا يتجلى دور قانون الإجراءات المدنية والإدارية باعتباره قانونا وسيليا. أي هو الوسيلة لتطبيق القواعد الموضوعية أمام القضاء عندما لا تطبق بشكل تلقائي، أو في حال اعترضها عارض كما سبق و أن أشرنا.

[1] الآية 280 من سورة البقرة (القرآن الكريم).

من مجمل هذه العوارض نجد مشكلة خطر التأخير، حيث يظهر ذلك جليا عندما يتواجد الشخص في ظروف قانونية و واقعية تجعل من الحصول على الحماية القضائية بإتباع إجراءات التقاضي العادية أمراً لا جدوى منه بحيث لا يهدد هذا العارض السير التلقائي للنظام القانوني فقط، وإنما يصيب الحماية القضائية أيضاً، وهنا يتدخل القانون بتوفير نوع خاص من الحماية وهي الحماية الوقتية المستعجلة.

هذه الحماية التي يوفرها القاضي – من خلال إعمال قواعد قانون الإجراءات المدنية والإدارية – تتعدّد صورها بتعدد العوارض. تعدّد تقتضيه الملاءمة.

من بين هذه الصور تأتي الحماية التنفيذية التي تبدأ وقتية مستعجلة، وقد تتطور بأن تصبح تنفيذية محضة تهدف إلى استرداد الحقوق جبراً ولو ببيع الشيء الوارد عليه التنفيذ.

لما كان الأصل في أن رابطة الالتزام تتحلل إلى عنصرين، هما عنصر المديونية، وعنصر المسؤولية، فإذا تم تنفيذ الالتزام اختياراً فقد انتهت الرابطة، أما في حالة عدم تنفيذ عنصر المديونية في رابطة الالتزام صار لزاما إعمال عنصر المسؤولية التي قد تكون تعاقدية أو خطئيه، فيصدر حكم قضائي يتعيّن على المحكوم ضده(المدين) تنفيذه جبراً. وعلى ذلك فالأصل في تنفيذ الالتزامات واحترام الحقوق هو أن يتم كل ذلك طواعية وبالإرادة الحرّة للأشخاص، ولا نلجأ إلى التنفيذ الجبري إلاّ بعد ثبوت الاعتداء على الحقوق والإخلال بالالتزامات. والسبب في اللجوء إلى التنفيذ الجبري هو أنّ التنفيذ الاختياري صار غير ممكن

سواء لامتناع المدين أو تعسفه أو لعدم إمكان ذلك بسبب أنّ إجراءه جبراً يمسّ باعتبارات منع القانون المساس بها[1].

لما كانت جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه كأصل عام، فلقد أحاط المشرع هذه القاعدة – عند تصميمه لطرق التنفيذ – أنّ الوضع القانوني لأموال المدين لا تخرج عن فروض ثلاث: إما أن تكون منقولات في حيازة المدين، أو منقولات في حيازة الغير، أو عقارات. لذلك فإن الطرق الأساسية للتنفيذ بالحجز ثلاث. لعل ما يهمنا في هذه الدراسة هو طريق الحجز على السفن.

هاته الأخيرة التي اعتبرها المشرع أموالا منقولة [2]، لكنه خصّها بإجراءات خاصة تميّزها عن سائر المنقولات، إجراءات شبيهة بتلك المتعلقة بالعقار، وهو ما أخذ به القضاء أيضا من خلال أحد قرارات المحكمة العليا، حين نقضت هذه الأخيرة قرار قضاة المجلس حين قضت بأنهم أخطؤوا في تطبيق القانون لما اسندوا الاختصاص لمحكمة بني صاف لوجود السفينة بمينائها في قضية:(ز غ) ضد (ب ع) متجاهلين أحكام المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الأموال المنقولة[3].

---

[1] نبيل إسماعيل عمر، المرجع السابق، ص 06،07.

[2] المادة 56 من القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 يعدل ويتمم الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر الصادرة في 27 جوان 1998 عدد 47. ص03.

[3] قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ1998/12/08، ملف رقم 171793،المحكمة العليا، الجزء الثاني، 2014، ص231.

لما كانت السفينة هي محور دراستنا فقد عرفها المشرع البحري الجزائري بأنّها كل منشأة عائمة أو عمارة بحرية تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى، ومخصّصة لمثل هذه الملاحة[1]، فلا يشمل هدا التعريف إذا إلاّ المنشأة العائمة الصالحة للملاحة البحرية، فإذا ما حصل وأن فقدت صلاحيتها أو تحوّلت إلى حطام زال عنها هذا الوصف واتبع في حجزها وبيعها الإجراءات الخاصة بالمنقول دون تلك المنصوص عليها في القانون البحري.

إن الحجز على السفن باعتباره شكل من أشكال الحماية القضائية، يعتبر من أهم مواضيع القانون البحري التي أثارت، ومازالت تثير العديد من المشاكل الاقتصادية والعملية والقانونية، كشيوع الحجوز التعسفية وتفشيها على السفن وفاء لديون وهمية، بطئ الإجراءات الخاصة بتوقيعه، اختلاف و تضارب التشريعات الوطنية التي سعت إلى تنظيمه وتنازعها، التنفيذ من خلال استعمال سندات مزوّرة.... الأمر الذي نتج عنه تأخر في حركة السفن في بعض الموانئ، بل قد يصل الأمر لنزع ملكيتها عن أصحابها، وذلك من خلال بيعها جبراً بالمزاد العلني الأمر الذي أثر على السيّر الطبيعي للتجارة الدولية.

على ذلك، فقد يتخذ الحجز أحد الشكلين: فقد يكون احتياطيا، القصد منه منع السفينة من السفر بواسطة جهة قضائية، أو أن يكون تنفيذيا بناء على طلب دائنيها، الغرض منه بيع السفينة لاستيفاء الديون من الثمن.

[1] المادة 13 من قا.ب.ج.

لما كان النوع الأوّل من الحجز يؤدي إلى تعطيل السفينة ومنع مشغليها من استغلال نشاطها، الأمر الذي قد يمس أشخاص آخرين وهي على أهبة السفر، فإنه بالرغم من سلبية هذه الآثار نجد أن أغلب القوانين لم تتضمن أحكاما بخصوص الحجز الاحتياطي، على خلاف المشرع الجزائري الذي أولاه عناية خاصة.

أما الحجز التنفيذي وهو الشكل الثاني الذي قد يسلكه أصحاب الحقوق فهو إجراء يسعى من ورائه من قدم الطلب ضبط السفينة ووضعها تحت يد القضاء تمهيدا لبيعها في سبيل استيفاء دينه من ثمنها، بحيث يكون الطلب بناءً على سند تنفيذي، فإذا لم يكن بيد الدائن هذا السند يمكن له اللجوء إلى النوع الأوّل (الحجز التحفظي) لحماية حقه من الضياع. وفي هذه الحالة لن يستطيع توقيع الحجز التحفظي إلاّ وفاء لدين بحري ورد ذكره من بين تلك المذكورة حصراً في المادة 151 من قا.ب.ج.

إنّ الحجز على السفينة في هذه الدراسة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها، ومن تم فأصحاب الحق في هذه البضاعة لهم كامل الضمانات القانونية في استلامها، لأنّ الحجز قد وقع على السفينة وليس على البضاعة المحملة عليها.

الملاحظ من خلال نصوص القانون البحري أنّ المشرّع لم يتناول بالتنظيم بشكل أوسع سوى إجراءات الحجز التحفظي وشروطه، إضافة إلى الآثار المترتبة على توقيعه، وهذا مقارنة بإجراءات إيقاع الحجز التنفيذي أو

شروطه، فيتعيّن بالنسبة لهذا الأخير تطبيق القواعد العامة في حالة عدم وجود نصوص خاصة بقا.ب.ج .

عليه، فإنه يشترط لمباشرة توقيع الحجز التحفظي، أن يكون الدين بحرياً ورد ذكره حصراً في القانون- كما سبق وأن ذكرنا-، وذلك حتى من دون أن يكون هذا الدين حال الأداء أو معيّن المقدار، بل يكفي أن يكون محتمل الوجود، لأنّ المشرع في كلا الحالتين سواء تعيّن مقدار الدين أو كان تقديره احتماليا، ألزم الدائن الحاجز دفع ما مقداره 10 % من قيمة الدين كشرط لقبول طلب الحجز التحفظي على السفينة، وهو ما يعتبر ضمانة إزاء أيّة خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة توقيع هذا الإجراء في حالة ما إذا تبيّن أنّ طالب الحجز هو المسئول عنها، وهو ما اعتبر شرطا كابحا للحجوز التعسفية.

لما كانت الغاية من الحجز الاحتياطي على السفن هو جر المدين المحجوز عليه إلى دفع كفالة كافية ضامنة للوفاء بمقدار الدين مقابل رفعه، لم يعتبر المشرع الجزائري تقديم هذا الضمان بمثابة اعتراف بالمسؤولية أو كتخل عن منفعة التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، إلاّ أنّه بالمقابل، وفي حالة عدم تقديم هذه الكفالة سوف يكون بالإمكان تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي متى حاز الدائن سنداً تنفيذياً.

إذا كان المشرع الجزائري من خلال المادة 600 من قا.إ.م.إ قد عدد ما يعتبر سنداً تنفيذياً، فإنّ الأمر على عريضة الصادر من الجهة القضائية المختصة بتوقيف أو تقييد إبحار سفينة يعد بموجب هذه المادة سنداً تنفيذياً يمكن من صدر لصالحه أن يباشر إجراءات توقيع الحجز التنفيذي.

على ذلك، فإن السفينة بحكم أنها تدخل في الذمة المالية لمالكها، فإنّه من الطبيعي أن يقوم دائنو هذا الأخير بالحجز عليها استفاءً للحقوق، وهذا الحق مضمون لجميع الدائنين دون أي تمييز بين أصحاب التأمينات، أو الامتيازات أو حتى الدائنين العاديين، كما لا يجوز اتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة، إذا كان الدين قد خصص له مال آخر[1] غير السفينة، إذ يجب في هده الحالة التنفيذ على المال المخصص للوفاء أوّلا، فإذا لم يكف انتقل حق الدائن إلى باق أموال المدين، وبالتالي يتشارك مع بقية الدائنين في الضمان العام.

لا شرط كذلك لتوقيع الحجز التنفيذي على السفينة أن يكون الدين من بين الديون البحرية التجارية، أو أن يكون متعلقا بها، ذلك أنّ السفينة هي جزء من ذمة المدين المالية، وهكذا، فمن حق أي دائن أن يطالب بالتنفيذ على سفينة مدينه أو حصته فيها تطبيقاً لقاعدة " إن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه "، بحيث أنّ السفينة ليست ضمانا قاصرا على الدائنين البحريين فحسب أو على دين يتصل باستغلالها فقط.

لقد ثار خلاف حول إمكانية توقيع الحجز على السفينة وهي قيد البناء فذهب بعضهم إلى عدم إمكانية ذلك بحكم أنّه لا يخشى هربها وهي ما زالت تحت البناء، فلماذا الحجز تحفظيا عليها. بينما ذهب رأي آخر إلى إمكانية ذلك

[1] المادة 621 من القانون رقم 08- 09 مؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق ل 25 فبراير سنة 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج ر رقم 21 مؤرخة في 23-04-2008: " لا يجوز أن يتجاوز التنفيذ، .... عند التخصيص، القدر الضروري الذي يقتضيه حق الدائن الأصلي... "

بحيث لا يستقيم القول بعدم الخشية من هربها، لأنّ السفينة قد تكون جاهزة للملاحة البحرية ولو لم يتم تسليمها بعد إلى طالب البناء. إلاّ أنّه نظراً لخلو التشريع الجزائري من نص ينظم هذه المسألة – ما عدا ما ورد عن إمكانية رهن السفينة وهي قيد الإنشاء في التقنين البحري [1]– كان من المنطقي الجزم بأن السفينة وهي قيد الإنشاء لا تدخل ضمن مفهوم السفينة كما عرفتها المادة 13 من قا.ب.ج لأنها ليست بعد منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ومن ثم لا يمكنها أن تكتسب هذا الوصف الذي من شأنه أن يخضعها لأحكام الحجز الواردة في قا.ب.ج.

أما بخصوص إمكانية الحجز على السفينة وهي على أهبة السفر فالمشرع البحري لم يضع أي نص يحظر فيه توقيع الحجز التنفيذي عليها وهي متأهبة للسفر، بخلاف ما جاء على لسانه من خلال النص صراحة بإمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة حتى ولو كانت على وشك الإبحار، الأمر الذي يستدعي القول بإمكانية توقيع الحجز التنفيذي على السفينة وهي على هذه الحالة.

تجدر الإشارة هنا أنّه إذا كان حجز السفينة لاستفاء الديون المترتبة بذمة مالكها أمر ممكن حتى وإن كانت على أهبة السفر، فإنّ هذا الأمر يقتصر على السفن التجارية الخاصة بالقطاع الخاص، سواء كان يملكها أفراد أو شركات خاصة أو عامة ما دامت لا تعد من الأموال الخاصة للدولة، أمّا السفن التي تعد من المال العام – أي ملكاً للدولة ومخصصة للمنفعة العامة – فلا يجوز الحجز

[1] كما سنوضحه لاحقا فيم يخص الرهن البحري(على السفينة).

عليها بحكم أنّ المادة 03 من معاهدة بروكسل لسنة 1926 – الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية والمبرمة في 1926/04/10 والتي تمّ التوقيع عليها في 1934/05/24 وعلى بروتوكولها الذي اعتبر جزءاً لا يتجزأ منها – جاءت بما يلي: " إنّ السفن الحربية، واليخوت الحكومية، وسفن الرقابة وسفن المستشفيات، وسفن المساعدة، وسفن التموين وغير ذلك من البواخر التي تملكها أو تستغلها إحدى الدول، والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة الحكومة وغير تجارية تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى المعاهدة ". بمعنى أنّها(السفن العامة)لا تخضع لقواعد القانون البحري أو لقواعد الاختصاص القضائي التي تسري على السفن الخاصة، وهو ما جاء به المشرع من خلال المادة 149 من قا.ب.ج التي استثنت السفن العامة من أحكام القانون البحري. وهذا كي لا يؤدي ذلك إلى تعطيلها عن أداء الخدمة العامة، إذ أن عدم قابلية الأملاك العامة للحجز يعد من النظام العام، وأنّ كل مخالفة لهذا المبدأ يؤول إلى اعتبار الإجراءات التنفيذية باطلة بطلاناً مطلقاً.

هذا وقد نظم المشرع الجزائري الحجز على السفن من خلال تخصيصه قسما كامل تحت عنوان " الحجز عل السفن "، حيث نظمت المواد من 150 إلى 160 مكرر 08 كل من الحجز التحفظي والحجز التنفيذي، والتي من خلال استقرائها حاولنا الوصول إلى إدراك ما إذا كان المشرع الجزائري قد اعتنق المبدأ الذي يهتم بالمدين باعتباره الطرف الضعيف في رابطة الالتزام، لأنه المكلف بالوفاء (الأداء)، وهو ما استدان إلاّ لحاجته لذلك فيجب الرأفة به ؟ أم أنه اعتنق المبدأ الذي يهتم بالدائن باعتباره الطرف الأقوى اقتصادياً، والذي يقود التقدم والاقتصاد فيجب العناية به ومساعدته في الحصول على حقه لكي نساعده

في العمل ؟ أم راع البعد التجاري الدولي الذي يغلب على الروابط القانونية والذي سوف يؤثر حتماً بالسلب أو بالإيجاب على وجهة السفن نحو الموانئ الجزائرية، سواء رغبة منها في الاستفادة من النظام القانوني القائم على المرونة في تطبيق إجراءات هذه الأنواع من الحجوز ؟ أم خشية من القسوة والصرامة التي سوف تطغى على هذه الإجراءات وبالتالي عزوف السفن عن المرور عبر موانئ الجزائر، مما سوف يعود بالسلب لا محال على مردودية موانئ دولة الجزائر ؟ خصوصاً وأنّ الجزائر مصادقة على اتفاقية بروكسل لسنة 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية[1] والموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10 مايو 1952، واتفاقية جنيف لسنة 1999 بشأن الحجز على السفن[2] التي دخلت حيّز النفاذ في 14 سبتمبر من سنة 2011 بعد مصادقة دولة ألبانيا عليها في 14 مارس من سنة 2011، لتعتبر بذلك عاشر دولة مصادقة[3] ، وبالتالي تحقق الشرط الوارد في المادة 14 من الاتفاقية التي ربطت دخول الاتفاقية حيز النفاذ بمرور ستة أشهر من تاريخ إعراب عشرة

[1] المصادقة كانت بموجب المرسوم رقم 64 – 171 المؤرخ في 08 يوليو 1964 المتضمن التصديق على اتفاقية بروكسل لسنة 1952 بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن، ج ر رقم 18 لسنة 1964.الملحق رقم 01.

[2] المصادقة كانت بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز على السفن الموقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999، ج ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003 .الملحق رقم 02.

[3] Mohamed Benamar, les règles de saisie conservatoire des navires en Droit Algérien, revue Algérienne du Droit Maritime et des transports, Edition Laboratoire de Droit Maritime et des transports, faculté de droit, université de Tlemcen, N: 4, 2016, page 08,09.

(10) دول عن رضاها بالالتزام بها، فكانت ألبانيا بذلك عاشر دولة مصادقة بعد كل من الجزائر، البنين، الإكوادور، استونيا، ليتوانيا، ليبريا، اسبانيا، سورية .

جدير بالإشارة هاهنا، أن كل من الاتفاقيتين الدوليتين(بروكسيل 1952 وجنيف1999) لم تهتما بالقواعد الإجرائية الخاصة بالحجز على السفن، مشيرة فقط في هذا الخصوص أن ذلك يبقى من اختصاص القوانين الداخلية. فهل فعلا وضع المشرع الجزائري الإجراءات القانونية الكفيلة بمواجهة الظروف والاحتمالات الواردة عند توقيع الحجز على السفن، بالشكل الذي سوف لن تصل فيه إلى حالة الانسداد أو التعارض أو الفراغ ؟ وإلى أي حد وفق المشرع الجزائري في إقامة التوازن المنشود من خلال فعالية أو عدم فعالية النظام القائم للحجز على السفن في ضمان الحقوق سواء بالنسبة للأطراف أو بالنسبة للغير الذي حتما سوف تتعرض مصالحة للخطر جراء هذه الممارسة ؟ خاصة وأن القواعد العامة لا تكفي لوضع ضمانات كافية لحجز السفينة باعتبارها ليست مالا عاديا، بل هي قبل ذلك أداة الملاحة البحرية التي لا بد لمختلف التشريعات أن تراعي فيها جانب المشروع البحري، وبالأخص إذا علمنا أن الحق في الحجز على السفن إنما قد يأخذ أساسا لتوقيعه من خلال عدّة نصوص قانونية، بعضها جد خاص، كتلك التي تسمح من خلال توافر شروط معينة ببيع السفينة المتخلى عنها، أو التي أصبحت حطاما، أو تلك التي جاء بها القانون الجمركي الذي سمح بحجز وسيلة النقل المستعملة في ارتكاب الجرائم الجمركية، أم تلك التي تمكن الجهات الإدارية البحرية اتخاذ احتياطات بتقييد حركة السفينة وتجميدها بحكم أنّها تشكل خطراً وشيكا على الأمن والسلامة البحرية أو البيئة.

إلا أنه و بالرغم من تعدد هاته النصوص الخاصة بالحجز على السفن إلا أنها تبقى لصيقة بشكل أخص بالقانون البحري، بعضها له الصبغة الداخلية والبعض الآخر له بعد دولي يأخذ ملامحه من الاتفاقيات الدولية [1].

إذا كان تحديد إطار موضوع الدراسة يستدعي تفريد السفينة، وذلك من خلال تمييزها عما يشابهها، وتحديد طبيعتها القانونية بصفتها أداة النقل البحري المستعملة، كان من الطبيعي أن تتقدم الدراسة مفاهيم قانونية حولها، بحيث لا يترك مجالا للبس والغموض عن الموضوع المقصود. فخصصنا الفصل الأوّل للحجز التحفظي على السفينة حيث حضت هذه الأخيرة (السفينة) بالحصة الأوفر فيه، إضافة للتعرض لأهم الشروط و الإجراءات الواجب توافرها حتى يكتمل وقع هذا الإجراء. أما الفصل الثاني فخصصناه لأحكام و صور الحجز

---

[1] Le droit des saisies de navires trouve son siège dans de nombreux textes, les uns sont très spécifique, comme les dispositions qui permettant, sous certaines conditions, d'appréhender de faire vendre les navires abandonnés et les épaves(article.L.5141-4 et L.5142-3;v.ss134).

ou encore, l'article389 du code de douane qui prévoit la saisies des moyens de transport ayant servi à une fraude douanière.

On *rappellera également* que l'administration maritime française peut prendre des mesures d'immobilisation à l'encontre des navires français ou qu'ils se trouvent, et des navires étrangers dans les eaux françaises, lorsque ces navires présentent un risque manifeste pour la sécurité ou la santé des passagers ou l'équipage ou pour les autres navires, ou pour l'environnement marin(article.L.5241-6).

Les textes les plus souvent mis en œuvre restent propre au droit maritime commerciale, les uns ont une portée nationale, les autres ont une dimension internationale, Philippe Delebecque, droit maritime, 13ème édition, DALLOZ, page 164.

التنفيذي على السفينة وما يحيطها من إجراءات، وأخيراً انتهى البحث بخاتمة اشتملت أهم الاستنتاجات التي تم التوصل إليها. مستعينين من خلال كل ذلك بما توصلت إليه الدراسات السابقة التي تطرقت بالأخص لإجراء الحجز التحفظي من خلال القوانين الداخلية واتفاقية بروكسيل لسنة 1952، وهذا بدون إغفالنا لاتفاقية جنيف النافذة التي لم تأخذ حقها في سابق البحوث، وذلك للتعرف أكثر على أحقية هذه الأحكام وفعاليتها كنظام قائم للحجز على السفن.

الفصل الأول

الحجز التحفظي على السفينة

طبقا للقواعد العامة يمكن تعريف الحجز التحفظي بأنه إجراء قضائي مؤقت ينحصر أثره المباشر في التحفظ على مال أو حق معيّن للمدين، بوضعه تحت يد العدالة لمصلحة الدائن الحاجز حتى لا يقوم المدين بأي تصرف قانوني، أو مادي من شأنه تهديد الضمان العام للدائن، وذلك دون اتخاذ إجراءات مسبقة للتنفيذ[1]، وقد عرفته المادة الأولى من اتفاقية بروكسيل لعام 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية بأنه: " ... منع السفينة من التحرك بإذن من السلطة القضائية ضمانا لدين بحري "[2]، في حين لم تعرف الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة في جنيف سنة 1999 الحجز التحفظي، وإنما اكتفت بإعطاء تعريف عام للحجز بأنه: " ...أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من المحكمة ضمانا لمطالبة بحرية... "[3]، أما فيما يخص التشريع الوطني فقد أعطى المشرع الجزائري تعريفا عاما للحجز التحفظي بأنه " ...وضع أموال المدين المنقولة المادية والعقارية تحت يد القضاء ومنعه من التصرف فيها ... "[4]، إلاّ أنه وبالرجوع إلى المادة 150 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري المعدّل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010، نجد أن المشرع

---

[1] محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط 2005، الصفحة 05.

[2] عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري الجزائري دراسة تأصيلية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، بإشراف نادية فضيل، 2002، ص121.

[3] الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم 03- 474 المؤرخ في 12 شوال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999.الملحق رقم02.

[4] المادة 646 من قا.إ.م.إ.

البحري الجزائري وعلى غير عادته أعطى تعريفا خاصا بالحجز التحفظي على السفن ضمن القسم السادس من الفصل الأوّل تحت عنوان التنظيم الإداري الإقليمي من الباب الأوّل تحت عنوان الملاحة البحرية ورجال البحر، حيث يقصد بالحجز التحفظي من خلال المادة الأنفة الذكر ما يلي: " ... توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري. "

من خلال استقراء التعارف السابقة الذكر، وبالأخص ما جاء منها على لسان المشرع البحري الجزائري نلاحظ أنه بإمكان دائني مجهز السفينة مباشرة توقيع الحجز التحفظي على السفينة بدون امتلاك مسبق لسند تنفيذي.

هذا الحق الممنوح دون سند، هو أهم امتياز يخص هذا الإجراء[1]، حيث يكون الأمر على درجة كبيرة من الخطورة عندما لا يكون في يد الدائن سند تنفيذي ومع ذلك يتمكن بمقتضاه اقتضاء حقه، لكن الأمر هنا سوف لن يتعدى الوقوف دون إقدام المدين على تهريب السفينة خارج البلاد (خارج دولة الميناء)، عندئذ يكون من مصلحة الدائن أن يقوم بالحجز التحفظي عليها منعا لها من مغادرة البلاد حفاظا على حقه إلى غاية حصوله على السند التنفيذي[2].

---

[1] Tous les créanciers de l'armateure peuvent demandée la saisie conservatoire du navire sans qu'ils aient à produire un titre exécutoire. Ce droit de saisir sans titre est la grande utilité de la mesure. George Ripert, Droit maritime, tome 1, 4eme Edition, Dalloz, 1950, page 797.

[2] جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997، ص 193.

حتى ينتج هذا الإجراء آثاره على أكمل وجه على وضعية السفينة، لا بد من توافر شروط، وإتباع إجراءات محدّدة قانونا[1]. ولكن قبل كل ذلك، وحتى نلم بموضوع دراستنا بشكل أكبر كان من الضروري التطرق إلى الشروط الواجب توافرها في المنشأة البحرية حتى تكتسب وصف السفينة، وبالتالي إمكانية توقيع حجز تحفظي عليها من عدمه، وإلى طبيعة الدين المراد من ورائه توقيع الحجز، والشروط الواجب توافرها في هذا الدين، وفي هذا الخصوص، ارتأينا إلى تقسيم هذا الفصل إلى قسمين سنتعرض في الأول إلى قواعد الحجز التحفظي على السفينة ونطاق تطبيقها، وفي القسم الثاني إلى إجراءات توقيع الحجز والآثار المترتبة على ذلك.

[1] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري- دراسة مقارنة، الدار الجامعية، بيروت 1992، الصفحة 93 : " ... ضرورة إيقاع أي حجز تحفظي على سفينة استنادا للقواعد العامة في الحجز التحفظي التي تقررها قواعد المرافعات، واستنادا لإحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالحجز على السفينة... إذا كان مصادقا عليها....".

المبحث الأوّل: السفن التي تكون محلا لحجز تحفظي.

من خلال استقراء المواد من150 إلى 152 من القانون البحري الجزائري نلاحظ أنّه، حتى يتم توقيع حجز تحفظي على سفينة ما يجب أن تكتسب هذه المنشأة العامة وصف السفينة لكي تخضع لأحكام هذه المواد، وحتى تكتسب هذا الوصف لا بد من توافر شروط معينة ، فما هي تلك الشروط التي تكسب المنشأة العائمة وصف " السفينة " ؟ [1]

[1] Ruzlana Giogévira, la saisie conservatoire des navires-étude comparative en droit français et droit international-, mémoire de master 2, université paul cézanne aix marseille3, année 2010-2011, france, page 43.

المطلب الأوّل: الشروط المتعلقة بالسفينة محل حجز تحفظي.

لدراسة الشروط الواجب توافرها حتى ينطبق على المنشأة العائمة وصف السفينة وجب أولا إعطاء تعريف للسفن التي يجوز الحجز تحفظيا عليها، ومن تم التعرض إلى طبيعتها القانونية، ومن خلال الوقوف على أهم التعارف يمكننا إستنتاج تلك الشروط.

الفرع الأوّل: تعريف السفن محل الحجز وطبيعتها القانونية.

لم تهتم بعض التشريعات البحرية بوضع تعريف للسفينة تاركة هذا الموضوع للفقه والقضاء على اعتبار أن مهمة القانون ليس وضع التعريفات تلك هي مهمة الفقه.

على ذلك قيل في تعريف السفينة الشيء الكثير، فعرفها بعضهم، بأنها كل منشأة تستخدم في البحر، أو كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية بشكل معتاد أو على الأقل تكون مخصصة لهذا النوع من الملاحة، كما عرفها البعض بأنها كل منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية[1].

أما القضاء فقد عبرت عنه محكمة النقض الفرنسية حين قالت إنّ ما يعد سفينة بحرية لا يتوقف على الوصف الذي يطلقه عليها صاحبها أو بانيها، كما لا يتعين عن طريق الإجراءات الإدارية، وإنما ينتج عن التخصيص الفعلي لها، فمناط

[1] عبد القادر العطير, باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط الأولى، الأردن 2009، ص 54.

اعتبار المنشآت البحرية سفنا، هو المكان الذي تمارس فيه نشاطها[1] أو التخصيص الفعلي والمعتاد لها[2].

في الحقيقة، لقد أثار تعريف السفينة خلافا فقهيا كبيرا، ذلك أن السفينة هي التي تخضع للقانون البحري دون سواها من المنشآت العائمة، الأمر الذي يتطلب منا تبيان الخصائص التي يتوجب توافرها في المنشأة العائمة حتى تكتسب وصف السفينة [3]، وقد كان للمشرع الجزائري وخلافا لكثير التشريعات الوطنية الفضل في وضع حد لهذا الجدل من خلال وضعه تعريفا شاملا للسفينة[4] يمكن من خلاله استخلاص الخصائص التي تكسب الآلية العائمة وصف السفينة، وذلك في الوقت الذي لم تعط فيه الاتفاقيات الدولية ذات الشأن تعريفا للسفينة، بخلاف اتفاقية لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، حيث جاء في المادة الأولى منها أن السفينة هي: " كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحراً."، وهو تضييق لمعنى السفينة مقارنة بما أخذت به التشريعات البحرية المختلفة[5] وعلى رأسها التقنين البحري الجزائري الذي أبدى اهتماما بالغا من خلال تخصيصه قسما هاما للسفينة و حالتها المدنية.

---

[1] عبد القادر العطير, باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 54.

[2] محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2010، ص 19.

[3] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص08.

[4] المادة 13 من قا.ب.ج : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."

[5] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، نفس المرجع السابق، ص 55.

الفقرة الأولى: السفينة وحالتها المدنية.

للسفينة حالة مدنية تشبه إلى حد كبير تلك الخاصة بالأشخاص الطبيعية. لذلك ومن أجل الإلمام أكثر بموضوعنا وجب تحديد المعنى اللغوي والقانوني للسفينة، ومن تم التطرق إلى حالتها المدنية التي أعطاها إياها المشرع .

أوّلا: المعنى اللغوي و القانوني للسفينة و تحديد أنواعها.

1: المعنى اللغوي والقانوني للسفينة.

إنّ مصدر لفظ السفينة لغة هو السفن أي القشْر وسفْنّ الشيّء معناه قشره وتسمى السفينة (الفلك) لأنها تُسْفنّ بكسر الفاء وجه الماء أي تقشّره، وقيل لأنها تسفن الرمل إذا قلّ الماء وقيل سميت سفينة لأنها تسفن على وجه الأرض أي تلزق بها والجمع هو سفائن السفن وسفين[1].

أماّ التحديد القانوني للسفينة فنجد أن معظم التشريعات قد خلت من وضع تعريف قانوني لها يجمع كل خصائصها ومميزاتها تاركة المهمة للفقه والقضاء. ولذلك يتعين علينا تحديد الخصائص الواجب توافرها في أية آلية أو عمارة حتى يمكن اعتبارها سفينة، علما أن كل من اتفاقيتي بروكسل وجنيف قد خلت أيضا من أي شيء بخصوص معنى السفينة التي تخضع لأحكامها.

في حين عرفها المشرع البحري الجزائري- كما سبق الذكر- من خلال المادة 13 كما يلي: تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة

[1] حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في فرع العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر 1996، الصفحة 05، نقلا عن الإمام العلامة أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم، من منظور الإفريقي المصري، لسان العرب مجلد 13، بيروت، دار بيروت للطباعة والنشر، 1956، ص 209، 210.

تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لهذه الملاحة. والسفن بهذا المعنى يمكن تقسيمها حسب النشاط الذي سوف يتم تخصيصه لها كما يلي:

2: أنواع السفن.

تنقسم السفن من حيث طبيعة النشاط المخصصة له إلى سفن حربية، سفن عامة، وسفن خاصة أو تجارية.

فينصرف اصطلاح السفينة الحربية إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات المسلحة لأي من الدول[1].

فيما ينصرف إصطلاح السفينة العامة إلى كل سفينة تخصصها الدولة للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي غير تجاري، مثل السفن المخصصة للأبحاث العلمية، أو تلك المخصصة لمد أسلاك الهاتف أو البرق، أو السفن التابعة لمرفق الأرصاد الجوية، أو السفن التابعة لمرفق الجمارك[2]....

---

[1] عرفت المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة في 10-12-1982 و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمونتغوباي(جمايكا)، ج ر عدد 06، الصادرة في 1996/01/24 ، السفن الحربية وفقا لما يلي : تعني السفينة الحربية سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة و تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها،و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنظباط في القوات المسلحة. كما تنص المادة الثامنة فقرة 03 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة1958على انه: يقصد بعبارة سفينة حربية السفينة المملوكة للقوات الحربية لدولة ما و التي تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية من ذات جنسيتها و يجب أن يكون القائد مفوضا من قبل دولته و اسمه مدرج في السجل الخاص بضباط البحرية، ويجب أن يكون الطاقم خاضعا للنظام العسكري.

[2] احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا و فقها و قضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص23.

ثانيا: الحالة المدنية للسفينة.

للسفينة حالة مدنية خاصة تميزها عن غيرها من السفن وتتألف من عناصر أربعة هي الاسم والحمولة والموطن والدرجة، هذا ولم يرد ما يطلق عليه بالحالة المدنية للسفينة في قا.ب.ج[1]، إلا أنه وتماشيا مع الدراسات[2] التي تناولت ماهية السفينة والتي اتفقت على عرض كل ما يتعلق بالاسم والحمولة والموطن والدرجة وهي مميزات شبيهة بتلك التي تخص الأشخاص، لذا جرت العادة أن يسند للسفينة مصطلح الحالة المدنية، هذا من جهة، ومن جهة أخرى لما للجنسية من أهمية لدرجة جعلت في إعتقادنا أن المشرع يضع عنوانا للقسم الأول من الفصل الثاني تحت إسم " شخصية السفينة وجنسيتها " مع أنّ المادة 14 ذكرت الجنسية فيها ضمن عناصر شخصية السفن.

ويجب أن نضيف أن المشرع البحري الجزائري قد أضاف العلامات التي تحدد هوية السفينة، أي العلامات المميزة لها التي تمكن من معرفتها، وهذا بموجب المادة 24 من نفس القانون التي جاء فيها ما يلي: " كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها " فضلا عن رفع الراية الوطنية على سفن الجزائرية وهو مرهون بالحصول على جنسية الجزائرية وفقا للمادتين 26، 27 من قا.ب.ج، وبالتالي تعتبر كأنها شخص من رعاياها الذين تتمتع بسلطة الإشراف تجاههم. كلها

[1] المادة 14 من قا.ب.ج : " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل."

[2] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجزائرية، ط الثانية، 1988، صفحة 10. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 33، حيث جاء فيه " للسفينة حالة مدنية خاصة تميزها عن غيرها من السفن، تتألف من عناصر أربعة هي الاسم والحمولة والموطن والدرجة "

عناصر في إعتقادنا تدخل في تدخل فيما يصطلح عليه بالحالة المدنية للسفينة، والتي سنحاول تفصيلها كالآتي:

1: إسم السفينة.

جاء في نص المادة 14 السابقة من قا.ب.ج ذكر اسم السفينة ضمن العناصر المكوّنة لشخصية السفن، وقد تناولت المادتين 16 و17 من نفس القانون ما يخص إسم السفينة، حيث ألزمت المادة 16 كل سفينة بحمل اسم يميزها عن العمارات البحرية الأخرى، هذا الإسم، الذي يختص مالك السفينة باختياره وتغييره بعد موافقة السلطة الإدارية البحرية المختصّة وفق شروط يحددها الوزير المكلف بالتجارة البحرية بموجب قرار[1]، وذلك لضمان تمييز كل سفينة باسم لا يتكرر ولا يختلط بغيره على الأقل في الجمهورية الجزائرية[2]، وإشترط القانون أن يوضع هذا الإسم على طرف مقدمة السفينة أعلى إسم ميناء التسجيل، هذا الأخير هو المكان الذي تم تسجيلها فيه. وهذا وفقا للمادة 17، كما يجب كتابة هذا الإسم بأحرف عربية ولاتينية.

2: حمولة السفينة.

ذكرت المادة 18 من قا.ب.ج أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكوّنان عنصراً من شخصيتها، ويقصد بحمولة السفينة سعتها بالطن الحجمي أو البرميل وهو قياس إنجليزي يعادل 2،83 م^3 أو 100 قدم مكعب وقد أعلنت l'OM وهي

[1] قرار وزاري مؤرخ في 05 أفريل سنة 1989، يحدد شروط منح أسماء السفن و تغييرها.

[2] حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 10.

معاهدة دولية لقياس الحمولة عام 1969 دخلت حيّز النفاذ عام 1982 تطبيق هذه المعاهدة على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع لتعديلات جوهرية [1]. وهناك ثلاثة أنواع من الحمولة:

- الحمولة الإجمالية الكلية، وتشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها.
- الحمولة الإجمالية، ويخصم منها مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت السابقة الذكر.
- الحمولة الصافية، وهي مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع أو الأشخاص.

أي أنّ الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة، أماّ الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري، وتقدير الحمولة ضروري لتحصيل الرسوم التي تحدّد على أساس حمولة السفينة مثل رسوم الموانئ والأرصفة ورسوم الإرشاد، كما تتخذ أساسا لتقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة [2]، وأساسا لتحديد التعويض المستحق للناقل نظير التأخر في الشحن أو التفريغ [3]، وأساسا لتحديد مسؤولية مالك السفينة.

---

[1] Rodière réné , traité Générale de Droit maritime, paris 1979, page 32.

عن محمود شحماط، المرجع السابق، ص25.

[2] المادة 644 الفقرة 01 من قا.ب.ج.

[3] المادة 104 و105 من قا.ب.ج.

وتعد شهادة الحمولة– التي تسلم لمالك السفينة وتودع النسخة الرسمية منها لدى مكتب التسجيل من قبل المالك – على أساس نتائج المعايرة التي تتم طبقا للقواعد الخاصة وإستنادا لأحكام الإتفاقيات الدولية المصادق عليها، وتحدد تلك القواعد بموجب قرار وزاري مشترك وفقا للمواد 20 و21 و22 و23 من قا.ب.ج.

3: موطن السفينة.

للسفينة موطنها الخاص بها، وهو الميناء الذي تم فيه تسجيلها، ويسمى ميناء التسجيل أو المربط، وهو غير ميناء الإستغلال أو التجهيز الذي تتخذه السفينة لإستغلالها ونشاطها فتتلقى فيه البضائع، ويعتبر ميناء التسجيل بمثابة موطن السفينة فهو المكان الذي تسجل فيه والذي يقوم بإختياره مالكها، إذ يعتبر ميناء العاصمة ميناء تسجيل السفن التابعة للدولة. ولا يجوز أن يكون لسفينة ما أكثر من ميناء تسجيل واحد، ويعتبر ميناء التسجيل من العلامات الخارجية للسفينة لهذا يجب أن يكتب على مقدمتها تحت الإسم[1]، وقد تسجل السفينة في ميناء الجزائر ولكنها تباشر إستغلالها في ميناء آخر إذ لا شرط أن يجري إستغلال السفينة في ميناء تسجيلها، وللسفينة موطن واحد محدد فلا يجوز أن تتخذ لها أكثر من موطن، وعلى ذلك تنص المادة 46 من قا.ب.ج. كما تقضي المادة 47 منه على أنّه: " لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر تسجيل جزائري للسفن ".

[1] محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، الجزائر، العدد 1، 1993، ص 104.

تقضي المادة 17 من نفس القانون أن يوضع إسم ميناء التسجيل تحت إسم السفينة الوارد في مقدمتها، ويظهر أهمية الموطن في تعيين السفينة وتمييزها عن غيرها من السفن، كما أنه في هذا الموطن تجري القيود الخاصة بالتصرفات التي ترد عليها من بيع، رهن...، وإذا كان الجائز هنا تشبيه السفينة بالعقار، فذلك لأن السفينة لها مربط ثابت رغم كونها من المنقولات[1].

4: درجة السفينة.

للسفينة درجة أو مرتبة، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة والمعيار في تقدير الدرجة إنما يكون بمقدار مثانتها ومتانة صناعتها وقوة محركها واتساعها وعمرها وصلاحيتها للملاحة وهناك شركات خاصة تقوم بتقييم السفن، وهي شركات عالمية تسمى شركات الإشراف وهي شركات تصنيف Sociétés Classification. هذه المؤسسات الفريدة و المتخصصة إنما هي وليدة العرف، حيث تقوم غالبا بمراقبة السفينة منذ تاريخ إنشائها حتى تصبح غير صالحة للملاحة، ويكون عادة منشئ السفينة على إتصال دائم مع شركة التصنيف، ويعمل وفقا لإرشاداتها كي تعطى للسفينة الدرجة المطلوبة [2]، والشهادة التي تمنحها شركة الإشراف للسفينة تقيم قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة البحرية بنفس الدرجة الممنوحة، غير أنّ هذه القرينة قابلة لإثبات العكس.

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، المرجع السابق، 1993، ص35.

[2] مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق، ص36.

إذا كانت السفن تختلف من حيث الحمولة فإنها كذلك من حيث المتانة أو طريقة البناء ومدى توفرها على شروط السلامة البحرية بما يقتضي تصنيفها من حيث القيمة الاقتصادية في مجال النقل البحري، وعلى هذا الأساس تكون نتائج المعايرة والتي تتم إستنادا لأحكام الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر[1] .

5: أوراق السفينة:

يجب أن يكون على ظهر السفينة عدد معين من الأوراق والمستندات وبعض هذه الأوراق تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفن وتحديد ذاتيتها، والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية، كل هذه الأوراق ما هي إلا وثائق رسمية تحملها السفينة أينما ذهبت، وتقدمها عند كل طلب إلى السلطات المختصة للتأكد من جنسيتها من ناحية، ومن قيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين والأنظمة من ناحية أخرى.

لقد فرضت سائر القوانين الداخلية على السفن التي تتمتع بجنسية، حمل جملة من الوثائق تختلف بإختلاف أنواع السفن ما إذا كانت معدّة للملاحة التجارية أو للصيد أو للنزهة، وتفرض المادة 189 من قا.ب.ج على كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية أن تحمل على متنها شهادات الملاحة التي تسلمها السلطات البحرية وهي:

- شهادة الجنسية.
- دفتر البحارة.

[1] محمود شحماط، المرجع السابق، ص26.

- رخصة أو بطاقة المرور،

حددت المادة 195 من قا.ب.ج [1]هدف شهادة الملاحة التي تقدم عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعوان المراقبة في البحر أو الميناء للتأشير عليها عند كل محطة توقف، وتكون للبيانات المدرجة فيها قوة الثبوت أمام القضاء.

بالإضافة إلى الوثائق السالفة الذكر نصت المادة 200 على وثائق إضافية يتعين على السفينة حملها وهي:

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 و الراديو،

---

[1] المادة 195 من قا.ب.ج: "إن هدف شهادة الملاحة ينصرف إلى ما يلي:

أ- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعنية بها،

ب- إيضاح هوية السفينة و مالكها و أفراد طاقمها و كذلك نوع و صنف الملاحة الممارسة،

ج- التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان و ذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه،

د- التحقق من نوع و مدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة و تواريخ الإنزال و التحميل و كذلك الأعمال اللي يقوم بها كل بحار و التي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية."

و- الوثائق الجمركية و الصحية،

ز- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

نصت المادة 201 على أنه يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية أنواع وأشكال الوثائق الخاصة بالسفينة والأوامر المتعلقة بالاحتفاظ بهذه الوثائق على متن السفن.

6: جنسية السفينة.

الجنسية بصفة عامة، هي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة التابع لها،والأصل أن الجنسية تثبت للأشخاص وحدهم، فهم الذين يتمتعون بالجنسية، أما الأموال فليس لها جنسية ما، ومع ذلك فإن معظم التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية لما لها من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية. لأن جنسية السفينة هي العامل الأوّل في تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم وزمن الحرب، يجب أن تكون للسفينة جنسية وإلا أعتبرت من السفن القراصنة التي تقوم بالتعدي على السفن الأخرى ونهبها، وعندها يحق لكل دولة مطاردتها ومصادرتها(الحجز عليها)، ولا يجوز أن تحمل السفينة أكثر من جنسية واحدة، فما هي يا ترى شروط اكتساب السفينة للجنسية في ظل التشريع الجزائري ؟ وكيف يتم إثباتها ؟ وما هي أهميتها ؟ والآثار المترتبة على تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية ؟ كلها تساؤلات سنحاول الإجابة عليها وفقا لما يلي:

- شروط اكتساب الجنسية.

من المقرر أن لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها،هذه الشروط تتغير باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية. تتضمن الجنسية من الناحية السياسية فكرة ولاء الشخص للدولة، إذ يعود السبب في تمتع السفينة بالجنسية أنه قد تكون في أعالي البحار وهي مياه دولية لا تخضع لسيادة أية دولة، لذا فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة ما من أجل الحصول على حماية الدولة التي تنتمي إليها، فتعتبر السفينة في هذه الحالة امتدادا لسيادة الدولة على إقليمها، ومن جهة أخرى تفيد الجنسية في تحديد الاختصاص القضائي والقانون الذي يطبق على ما قد يصدر عن السفينة من تصرفات أو وقائع قانونية. في هذا الصدد فانه لا يكفي فكرة تسجيل السفينة في ميناء الدولة الجزائرية لتبرير الآثار القانونية التي تترتب عن جنسية السفينة، خاصة الوضع القانوني لها في أعالي البحار. وبالمحصّلة فإن جنسية السفينة رابطة ولاء للدولة التي تحمل جنسيتها[1] حيث تتطلب تشريعات هذه الأخيرة (الدولة) لإعتبار السفينة وطنية، واحدا أو أكثر من الشروط الآتية:

- **شرط البناء الوطني:** تأخذ به الدول التي نهضت بها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء بإحتياجاتها حماية لصناعتها الوطنية ما يبرر عدم أخد المشرع الجزائري بهذه الشروط- لعدم إمتلاك الجزائر قاعدة لصناعة السفن- كونه ربط تسجيل السفينة بعدم تسجيلها في دفتر تسجيل أجنبي و أن تشطب منه.

[1] محمود شحماط، المرجع السابق، ص27.

** **شرط الملكية الوطنية:** يهدف إلى إستبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية مالكها.

** **شرط الطاقم الوطني:** يقصد من ذلك تهيئة أسباب العمل للمواطنين[1] .

بالرجوع إلى المادة 28 من قا.ب.ج المعدلة بموجب القانون 5/98 فإن حصول السفينة على الجنسية الجزائرية مرهون بالنسبة إلى الشخص الطبيعي بشرطين أساسيين:

* أن يكون ملكا كاملا أي نسبة 100 % لشخص طبيعي من جنسية جزائرية.
* أن تشتمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لنص المادة 413 من قا.ب.ج، هذه الأخيرة تلزم أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من جنسية جزائرية، إلا أنها رخصت للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية، إلا أن المادة 414 من نفس القانون تجيز للربان بصفة إستثنائية وفي حالة الإستعجال عند وجوده في ميناء أجنبي تعيين خلف لبحار أو تكملة الطاقم ببحارة أجانب وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة.

أما بالنسبة للشخص المعنوي (الإعتباري) فإشترطت المادة 28 السالفة الذكر أن تكون السفينة ملكا كاملا للشخص الإعتباري الخاضع للقانون الجزائري

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 39،40.

مشترطة بالنسبة لشركات الأشخاص، أن يكون الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية من ذوي الجنسية الجزائرية، أما بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة أن يكون مالكو أغلبية الحصص من ذوي الجنسية الجزائرية، أما بالنسبة لشركات المساهمة أن يكون الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المسيرة أو أغلبية مجلس المراقبة عند الإقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال من جنسية جزائرية، أما فيما يخص الجمعيات، أن يكون المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين من جنسية جزائرية، هذا فضلا عن الشرط المتعلق بالطاقم السابق الذكر.

- إثبات جنسية السفينة:

توجد قرينة بسيطة على تحديد جنسية السفينة تتمثل في العلم الذي ترفعه السفينة[1]، بيد أن هذا الإثبات غير كاف إذ قد ترفع السفينة علما لا يكون لها الحق في رفعه، وقد يؤذن لسفينة رفع علم غير الذي تخوله إياه جنسيتها[2]، لذلك يكون

[1] جاء في المادة 27 من قا.ب.ج ما يلي : " إنّ الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية ".

[2] تجيز بعض الدول للسفينة أن ترفع علمها بصرف النظر عن جنسية مالكها أو طاقمها مكتفية بتسجيلها في أحد موانئها، وتسمى في مثل الحالة بإعلام التسجيل الحر، وكانت أسبابها في الحرب العالمية الثانية سياسية، أما اليوم فلأسباب اقتصادية حيث تختار السفن التسجيل في الدول التي لا تتمتع بقواعد صارمة، وتعطي مغريات لأصحاب السفن، ولوقف هذه الظاهرة أبرمت سنة 1986 معاهدة الأمم المتحدة حول شروط تسجيل السفن وبمقتضاها أصبح لا يجوز للدولة الموقعة تسجيل أي سفينة لديها ما لم تكن هناك رابطة فعلية بينهما (كالجنسية)،و ذلك إما من خلال الطاقم أو من خلال المالك، علاوة على ذلك يجب أن يكون للمالك ممثل مقيم في دولة التسجيل التي يحمل السفينة علمها. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007 ط1، الإصدار 2، ص 64.

إثبات جنسية السفينة بالسند الذي تصدره السلطات المختصّة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية[1].

تقضي المادة 25 من قا.ب.ج بأنه ينبغي رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية، وقررت المادة 29 أن منح شهادة الجنسية يكون من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصّة بمكان تسجيل السفينة، وأوجبت المادة 34 قيد السفينة الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، فيما أوضحت المواد 43 إلى 48 كيفية قيد السفن في دفتر تسجيل السفن والشهادات التي تعطى، وحجية البيانات التي تبثث في دفتر التسجيل وقوتها الثبوتية إتجاه الغير، وتحمل كما أسلفنا الذكر كل سفينة على ظهرها شهادة الملاحة والتي بين مشمولها شهادة الجنسية.

يعاقب بالحبس وفقا للمادة 503 من قا.ب.ج من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من عشرون ألف دينار جزائري إلى مائة ألف دينار جزائري كل شخص يرفع في البحر علما جزائرياً على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن.

- آثار التمتع بالجنسية:

يترتب على إكتساب السفينة جنسية معينة آثار من وجوه متعدّدة، فالسفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج، كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب، فهو ييسر في زمن الحرب تطبيق القاعدة الدولية التي

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، الصفحة 43 البند 46.

تقضي بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية، في حين يجوز للدولة المحاربة أن تغتنم السفن المعادية بما عليها من بضائع، وتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحيتها الملاحية، وتنظم العمل على ظهرها، ويضاف إلى ذلك أن جنسية السفينة تعيّن في كثير من الأحوال القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين[1] هذا من الناحية السياسية.

أما من الناحية الإقتصادية فان الدولة تعتني في العادة بحماية أسطولها البحري في مباشرة نشاطه التجاري نظراً لأهمية هذا النشاط بالنسبة للإقتصاد القومي، فتختص الدولة سفنها ببعض المزايا لا تتمتع بها السفن الأجنبية، كأن تخص الدولة سفنها الوطنية بالملاحة الساحلية وملاحة الصيد في مياهها الإقليمية[2].

7: تسجيل السفينة.

حضت السفينة بأهمية جعلتها تنفرد بنظام خاص يميزها عن سائر الأموال المنقولة، ومن مظاهر هذه الأهمية، وجوب تسجيلها في سجل خاص. هذا ما ذهبت إليه كل الدول بإختلاف أنظمتها. هذا الإختلاف الناجم عن الظروف الإقتصادية والسياسية لكل دولة جعل هذه الأخيرة تستقل في تبني النظام الذي يتماشى ويتلاءم وإمكاناتها، فذهبت بعض الدول التي تتبني النظام الحر لتسجيل السفن وبمقتضاه يسمح بتسجيل السفن مهما كانت جنسية مالكها ودون قيد.

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 43.

[2] حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص43.

إلا أن غالبية الدول ذهبت إلى تبني النظام الوطني للتسجيل وهو حصر تسجيل السفينة بسجلاتها على السفن الوطنية أي تلك التي تتوافر فيها شروط الجنسية الوطنية ، وهو ما أخذت به دولة الجزائر.

إن إخضاع السفينة لنظام تسجيل شبيه بنظام تسجيل و شهر العقار، إنما يعد خروجا عن القواعد العامة [1] ويشكل أهمية في تحديد هويتها وملكيتها والحقوق المترتبة عليها، ويمكّن الغير من معرفة هذه الأوضاع بسهولة، وبالتالي التعاقد على أساسها بطمأنينة.

إن قيد جميع التصرفات – بما فيها الحجز – المتعلقة بالسفن يتمتع بنوع من القوة لجهة نيل أو إنتقال الحقوق، ولجهة إثباتها[2]، وهو وسيلة فعالة في يد الدولة للرقابة على السفن والإشراف عليها، وتعين السفينة تعيينا كاملا بإثبات جميع البيانات الخاصة بها في السجلات، وشهر ما يرد عليها من تصرفات ، وفي ذلك أوجبت المادة 34 من قا.ب.ج قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصّة[3]. فهل كل السفن الجزائرية معنية بعملية التسجيل أم هناك إستثناءات؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال ما يلي موضحين في ذلك الكيفية التي تتم بها العملية، و أهم الآثار التي تترتب عن ذلك:

---

[1] حامي حياة، المرجع السابق، ص3، نقلا عن عبد الفتاح عبد الباقي، نظرية الحق، ط 2، دار النهضة الجديدة 1965، ص272.

[2] إبلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر، ط1، سنة 1993، ص 44.

[3] حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص25.

- السفن الخاضعة للتسجيل.

فرضت المادة 34 من قا.ب.ج التسجيل على جميع السفن الجزائرية وجاءت العبارة مطلقة، مما يستفاد منه أنّ التسجيل مفروض على السفن الجزائرية أيا كانت حمولتها، نوعها، أو طريقة بنائها، كما أنّ المادة 162 من قا.ب.ج عرفت الملاحة البحرية[1]بأنها تتضمن الملاحة المتعلقة بنقل البضائع أو المسافرين والملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والجرف والسير وكذا البحث العلمي في البحر والملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية والموانئ بواسطة السفن المحدّدة في المادة 13.

هذا و تمنع المادة 46 من نفس القانون قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي قبل شطبها منه.

- إجراءات التسجيل:

يوجد في مكتب تسجيل السفن سجل خاص يسمى دفتر التسجيل الجزائري للسفن الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصّة في ميناء التسجيل، يحدد كيفية مسكه من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أما السفن المتملكة في الخارج من طرف جزائري فتمنح السلطة القنصلية الجزائرية عن تلك السفن شهادة جنسية مؤقتة وصالحة حتى وصول السفينة إلى ميناء جزائري، على ألا تتجاوز هذه المدّة سنة واحدة وفقا للمواد 32، 33، 34 من قا.ب.ج.

[1] وهو ما سنعرض له بالتفصيل من خلال قادم البحث.

وفقا للمادة 44 منه فإن القيد يتم في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة إستنادا إلى تصريحاته والوثائق المقدمة.

يتم التسجيل بتدوين جميع البيانات المقدمة كإسمها الحالي والأسماء السابقة وميناء التسجيل وتاريخ الإنشاء ومكان وإسم المنشئ ونوع السفينة وحمولتها وإسم مالكها ولقبه ومحل إقامته أو مقره وكذا مجهز السفينة وسند ملكيتها في سجل السفن، وهو تسجيل عيني تخصص فيه صفحة أو أكثر لكل سفينة، بحيث يكون الإطّلاع على السجل كافيا لمعرفة تاريخها وسائر التصرفات الواردة عليها، ويعطى طلب التسجيل رقما تسلسليا وتاريخ قيد السفينة وفقا لما ورد في المواد 35 و43 و44 من قا.ب.ج.

كما أوجبت المادة 36 من نفس القانون كل تعديل في البيانات للقيد، هذا الأخير له قوة ثبوتية إتجاه الغير.

لقد ذكرت المادة 37 الأحوال التي تقوم فيها السلطة البحرية المختصة بشطب السفينة من سجل السفن، حيث تقضي بأن الشطب من دفتر التسجيل السفينة ممكن إذا كانت السفينة غير قابلة للتصليح أو غير مؤهلة للتصليح، وفي هذه الحالة وجب موافقة الدائن الذي قيّد بإسمه ضمان أو عبئ آخر على السفينة. وتعتبر وفقا للمادة 40 السفينة غير قابلة للتصليح إذا إستحال إصلاحها أو قدّر بأن كلفة إصلاحها أكبر من قيمة السفينة عند بدء رحلتها وفقا للمادة 41 من قا.ب.ج.

- آثار التسجيل.

التسجيل يعتبر وثيقة رسمية الهدف منه شهر ما يرد على السفينة من تصرفات، لذلك أوجبت المادة 516 من قا.ب.ج على كل مالك لسفينة أو مجهز لها إعلام السلطة الإدارية البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغيرات الخاصة بملكية السفينة أو بإستعمالها، و لشهادة التسجيل قيمة قانونية من وجوه ثلاثة:

** هي الوثيقة الأساسية لإثبات جنسية السفينة لأن الدولة لا تعطي هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن السفينة قد استوفت جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة الجنسية [1]. والتسجيل ليس شرطا من شروط اكتساب الجنسية، إلا أنه يعتبر الوثيقة الرسمية الدالة على اكتسابها، لذا فان عدم التسجيل يساوي من الناحية العملية الحرمان من آثار الجنسية[2].

** تحدد شهادة التسجيل ذاتية السفينة وحالتها المدنية لما تحويه من بيانات عن اسمها،حمولتها،أوصافها، اسم مالكها وعنوانه، وميناء التسجيل.

** شهادة التسجيل تعتبر سندا رسميا على ملكية السفينة إذ أنها لا تصدر إلا بعد التحقق من ملكية طالب التسجيل بناءا على الوثائق المقدمة.

على ضوء كل ما قمنا بتحليله بخصوص تحديد المعنى الحقيقي للسفينة موضوع دراستنا يمكن إستخلاص أهم الشروط والخصائص الواجب توافرها حتى تكتسب

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص53.

[2] حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص29.

المنشأة العائمة وصف السفينة و بالتالي يمكن الحجز عليها وفقا لأحام القانون البحري.

ثالثا: الخصائص الواجب توافرها في المنشأة حتى تكتسب وصف السفينة.

على غير العادة فأن المشرع الجزائري كما أشرنا سابقا أعطى من خلال المادة 13 من قا.ب.ج، تعريفا خاصا بالسفينة يستفاد منه أنه يشترط لإسباغ وصف السفينة على المنشأة أو الآلية العائمة توافر شرطين- وذلك بغض النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها أو نوع أداتها المسيرة لها شراعية كانت أو بخارية أو ذرية[1] وسواء تهدف للربح أو مخصصة للنزهة- و هما.

1: صلاحية المنشأة العائمة للقيام بالملاحة البحرية.

لم تهتم بعض التشريعات بخلاف المشرع الجزائري[2] بإعطاء تعريف للملاحة البحرية رغم أهميته، ومن تم كانت هذه المسألة محلا لإجتهاد الفقه والقضاء، حيث ظهر في هذا الصدد إتجاهان، يعتد الأول بأداة الملاحة البحرية وهي السفينة بينما يعتد الثاني بالمكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية وهو البحر[3].

الإتجاه الأوّل: الملاحة البحرية هي ملاحة السفن.

---

[1] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، الصفحة 55.

[2] المادة 161 من قا.ب.ج : " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحدّدة في المادة 13 من القانون البحري."

[3] عاطف محمد ألفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2008، ص 6 و7.

يذهب أنصار هذا الإتجاه إلى الإعتداد بأداة الملاحة البحرية وهي السفينة لتحديد المقصود بها، بمعنى أن الملاحة البحرية عندهم هي الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية وحدها دون غيرها، وذلك لأن السفن "NAVIRES" لها من أبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب "Les Bateaux" التي تسير في الأنهار[1].

غير أنّ هذا الإتجاه منتقد على أساس أن السفينة ستعرف فيما بعد بأنها كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ومن تم فإن تعريف السفينة هو الذي يتوقف على تعريف الملاحة البحرية وليس العكس.

كما أنه يصعب في بعض الأحيان التمييز بين السفينة والمركب بعد أن ضاقت الفروق بينها فأصبحت بعض المراكب لا تختلف كثيرا عن السفن من حيث طريقة بنائها ومظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها المحركة وقوة إحتمالها. فضلا عن أنه قد يحدث أن تقوم مراكب كبيرة بالملاحة النهرية، وأن تقوم سفن صغيرة بالملاحة البحرية، كما أنّ الظروف قد تجبر بعض المراكب النهرية القيام بملاحة بحرية والعكس[2] .

الاتجاه الثاني: الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر.

يذهب أنصار هذا الإتجاه إلى الاعتداد بالمكان الذي تتم فيه الملاحة لتحديد المقصود بالسفينة ألا وهو البحر، بمعنى أن الملاحة البحرية، عند أصحاب هذا

[1] George Ripert, Droit Maritime, 4eme édition, tome première, Librairie Dalloz, 1950, page 393

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، 1995 ، ص11.

الإتجاه، هي الملاحة التي تتم في البحر بصرف النظر عن المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو طريقة بنائها أو أبعادها وذلك بخلاف الملاحة الداخلية أو النهرية التي تتم في المياه الداخلية أو الأنهار[1].

لقد ثارت صعوبة في هذا الإتجاه، حول تحديد المقصود قانونا بالبحر لاسيما في المناطق التي يختلط فيها النهر بالبحر، وفي الحالات التي تقع فيها بعض الموانئ الكبرى على الأنهار مثل لندن و بورن و هامبورغ [2]، والراجح لحل هذه الصعوبة أن يؤخذ في تحديد المقصود بالبحر بالمفهوم العلمي له، أي بالإستناد إلى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العلم في بيانه وتعريفه للبحر، وبهذا تكون الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في مكان ينطبق عليه وصف البحر بمعناه العلمي [3].

هذا وقد ذهب بعض الفقه من أنصار هذا الإتجاه إلى عدم الإكتفاء بحدوث الملاحة في البحر حتى تعتبر ملاحة بحرية بالمعنى الفني للإصطلاح، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في مياه تكتنفها كل أو بعض مخاطر البحر الخاصة التي تكتنف الرحلة البحرية، على أساس أن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل

[1] علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية 1987، ص16.

[2] عاطف محمد ألفقي، المرجع السابق، ص08.

[3] محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص17.

نسبيا وأقل خطرا من الملاحة البحرية، فضلا أن فكرة المخاطرة البحرية هي التي أدت إنفراد الملاحة البحرية بقواعد ونظم قانونية خاصة [1].

غير أن هذا الرأي منتقد أيضا على أساس أنه لا يصح القول بأن الملاحة البحرية هي دائما أكثر خطورة من الملاحة النهرية، فضلا عن أن فكرة المخاطرة الخاصة تعتبر مسألة واقعية تخضع لسلطان قاضي الموضوع وتقديره، وبالتالي لا تصلح لتحديد نطاق تطبيق نظام قانوني. كما أن هذا الرأي يجعل من المستحيل على المجهز أن يعرف مقدما ما إذا كانت الرحلة التي يزمع القيام بها ستعتبر بحرية أم لا، لأن الأمر يتوقف على الظروف الموضوعية التي ستتم فيها الملاحة.

أخيرا فان الرأي بما ينطوي عليه من معيار موضوعي لتحديد المقصود بالملاحة البحرية، سيؤدي إلى إقصاء تطبيق القانون البحري عن رقابة محكمة النقض، وهذه نتيجة غير مقبولة وتتنافى مع ضمان حسن سير العدالة [2].

نخلص إلى أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر على أن يحدد البحر بمفهومه العلمي، أي بأوصافه الطبيعية والجغرافية والجيولوجية دون حاجة لأن نشترط مقدما وجوب تعرض السفينة لمخاطر البحر الخاصة.

هذا من ناحية المقصود بالملاحة البحرية أما من ناحية صلاحية المنشأة أو الآلية للقيام بالملاحة البحرية فالسفينة تقدم كتحليل أولي، بأنها منشأة أو آلية عائمة ذات طبيعة متنقلة مزوّدة بالقدرة على الملاحة البحرية بحيث يكون بإستطاعتها

[1] علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص16.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص08.

مواجهة مخاطر البحر بشكل إعتيادي [1]، وعلى ذلك لا تعد سفنا المنشأة العائمة التي لا تكون مخصصة للملاحة البحرية مثل العوامات والمدارس المائية، والأرصفة العائمة والزحافات الهوائية، أو تلك التي تكون قادرة على الملاحة البحرية بوسائلها الخاصة كقوارب الإنقاذ التابعة للسفينة، أو تلك التي تعمل داخل الميناء دون أن تقوم بملاحة بحرية كسفن الإرشاد وقوارب الغطاسة [2] والصنادل المخصصة لنقل البضائع بين السفن والميناء والأحواض البحرية والروافع العائمة وغيرها من المعدات التي تعمل عادة داخل الموانئ [3].

ينبني على الأخذ بمعيار التخصيص للملاحة البحرية، إستبعاد المنشأة المخصصة للملاحة الداخلية الوطنية من وصف السفينة، حتى ولو قامت بملاحة بحرية على سبيل الإستثناء. والعكس من ذلك فلو كانت مخصصة للملاحة البحرية ثم خصصت للملاحة الداخلية إنتفى عن المنشأة وصف السفينة لتعديل وجه التخصيص [4]. بل وأكثر من ذلك فان وصف السفينة يرتبط بصلاحيتها للملاحة البحرية إذ يزول عنها هذا الوصف إذا ما فقدت نهائيا تلك الصلاحية، كما لو أصبحت حطاما على إثر حادث بحري، وذلك حتى لو أمكن إنتشالها وإحتفظت

---

[1] Le navire se présente dans une première analyse, comme un engin flottant, de nature mobilière, affecté a une navigation qui s' expose habituellement aux risques de la mer. Philippe Delebecque, Droit maritime, op.cit, page 64.

[2] هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون المصري والفرنسي، دار الجامعة للنشر، ط 2012، ص21،22.

[3] عبد القادر العطير، باسم ملحم، المرجع السابق، ص55، 56.

[4] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص20.

بقدرتها على الطفو ما دامت فقدت قدرتها على الملاحة البحرية بقدراتها الذاتية، إذ أن كلمة المنشأة إنما تنم عن فكرة البناء في شكل عديد القطع التي تشكل في مجموعها عمارة بحرية[1] قادرة على الملاحة البحرية.

أما إذا كانت السفينة معدّة للملاحة البحرية، وتم قيدها في سجل السفن وكانت أول رحلاتها نهرية وليست بحرية، ثم فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية خلال رحلتها النهرية، هنا بالرغم من عدم قيام السفينة بأي رحلة بحرية إلا أنه لا يزول عنها وصف السفينة، على أساس أن القانون يكتفي بأن تكون المنشأة معدّة للعمل في الملاحة البحرية [2] وهو ما عبر عنه المشرع البحري الجزائري بـ :" تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية " [3].

تجدر الإشارة أنه لا يصدق وصف السفينة على المنشأة وهي في طور البناء إذ لا تتوفر لها الصلاحية للملاحة البحرية ومع ذلك فهي تخضع لأحكام القانون البحري على سبيل الإستثناء إذ يعتبر المشرع البحري الجزائري المنشأة المكتملة البناء سفينة لمجرد تخصيصها للملاحة البحرية دون أن تبدأ بالفعل بالإبحار [4].

---

[1] Engin : le terme permet d'éliminer les planches ou les amas, le mot évoque l'idée d'une construction d'un assemblage de pièce en vue de constituer un bâtiment de mer, Philippe Delebecque, op.cit, page 64.

[2] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 21.

[3] المادة 13 من قا.ب.ج.

[4] المادة 56 فقرة 2 من قا.ب.ج : " ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء... "

إلا أنه وبالرغم من إعطاء وصف السفينة للمنشأة قيد الإنشاء فيما يتعلق بالرهن البحري، والبيع[1] والتأمين البحري، إلا أنه لا يمكن توقيع الحجز عليها و هي قيد الانجاز، وإنما سيكون الحجز في هذه الحالة على المواد المعدة لبنائها [2] حيث الأصل هو أن المنشأة العائمة لا يصدق عليها وصف السفينة إلا منذ لحظة اكتمال بنائها وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية، فمنذ هذه اللحظة يمكن أن تكون محلا للعمليات والتصرفات وفقا للقانون البحري، وبالتالي إمكانية الحجز عليها.

ترتيبا على ذلك لا تنطبق قواعد القانون البحري الخاصة بالسفينة التي لا زالت في طور الإنشاء داخل الترسانة البحرية أو مصنع البناء، بيد أن المشرع قد خرج عن هذا الأصل فأجاز إستثناءً رهن السفينة وهي في دور الإنشاء[3] .

على ضوء كل ما سبق ذكره فان وصف السفينة ينطبق على المنشأة العائمة متى تم تخصيصها للملاحة البحرية فهي تكتسب هذا الوصف من اليوم الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية ويزول عنها هذا الوصف من اليوم الذي تصبح فيه

[1] المادة 53 من قا.ب.ج: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها ... "

[2] المادة 58 فقرة 02 من قا.ب.ج: " ... وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي تحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تركب على السفينة التي هي على قيد الإنشاء... "

[3] علي البارودي، محمد فريد ألعريني، محمد السيد ألفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت- لبنان 2001، ص188، 189.

غير صالحة للملاحة البحرية[1]، والصلاحية إنما المقصود منها القدرة على مواجهة مخاطر البحر [2].

إلا أن تخصيص السفينة للملاحة البحرية يقتضي أن تكون هذه الأخيرة صالحة لهذا النوع من الملاحة قبل وأثناء قيامها بأي رحلة بحرية. هذا ما نصت عليه المادة 222 من قا.ب.ج: " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزيا مناسبا وصالحة للإستخدام الذي خصصت له. "، أي أن تكون في حالة جديدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار، هذه الصلاحية هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونا وهذا على الرغم من إعتبار المنشأة البحرية وهي في دور البناء سفينة فيما يتعلق برهنها (المادة 56 من قا.ب.ج)، غير أن هذا الحكم لا يغير الحقيقة المتعلقة بضرورة توافر الصلاحية للملاحة البحرية في المنشأة البحرية حتى

---

[1] عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، 2006، ص07.

[2] Affecté à une navigation qui expose le navire habituellement aux risque de la mer : la navigation maritime est une navigation soumis aux risque de la mer, les règles qui font d'originalité du droit maritime s'expliquent par le périls de la mer. L'engin qui n'y serait pas exposé ne mériterait pas l'application des *règles qui ne se justifient* que par l'aventure maritime qu'il affronte. Ce caractère sert du reste à distinguer le navire du simple bateau de rivière (V.SS 85). Cette première approche donnée trois traits négatifs permettront de mieux cerner ce qu'est un navire :

1- peu en importe la taille de navire.

2- peu import la position de l'administration.

3- peu importe que l'engin *soit hybride et évoque techniquement* l'avion. Philippe Delebecque, op.cit., page65.

تعتبر سفينة [1] وإنما هو مجرد استثناء تشريعي أملته إعتبارات عملية ورغبة في تسيير الائتمان البحري للحاجز والباني، وعلى ذلك لا يجوز القياس أو التوسيع عليه فالمشرع قد ساير بذلك أغلب التشريعات، وقد أيدت الإتفاقية الدولية الخاصة بالإمتيازات و الرهون البحرية الموقع عليها في 1967/05/27 ببروكسل هذه الإجازة[2]. فالمنشأة إذا لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة، ويزول هذا الوصف عنها إذا ما فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما[3] فالحجز التحفظي على الحطام[4] يخضع للقواعد العامة في حجز المنقول.

للإشارة فقد حددت المادة 223 من قا.ب.ج الشروط الأمنية الضرورية الواجب توافرها أثناء استخدام السفينة للملاحة البحرية، وهي واردة على سبيل المثال خاصة فيما يلي:

أ- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارة والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق،

---

[1] يكون ذلك بإخضاعها للفحص الفني الدقيق لمعرفة خبراء متخصصين في الصناعات البحرية، وفي تصنيف السفن للتأكد من سلامة جسمها وصلاحية الآلات المحركة لها وبالتالي استصدار الشهادات التي تثبت ذلك من الجهات المختصة.

[2] عروة أعمر، الحجز التحفظي على السفن مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاة، الدفعة 17، 2000، نقلا عن سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري بند 161، ص11.

[3] يقصد بحطام السفينة كل شيء كان سفينة قبل أن تصبح حطاما بحيث لم يعد للمالك أو للطاقم أي إدارة أو رقابة عليه فهو أصبح متروكا بسبب عدم صلاحيته، بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص224 " الهامش ".

[4] بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد58. ص264.

ب- الطفو و الثبات وخطوط الشحن،

ج- أجزاء الدفع و القيادة،

د- عدد أفراد الطاقم و أهليتهم،

هـ- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح في البحار،

إضافة إلى أن الناقل ملزم قبل وعند بدء السفر وفقا للمادة 770 من قا.ب.ج بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها.

يرى الفقه أن هذه الإلتزامات المتعددة هي إلتزام واحد يتمثل في إعداد سفينة صالحة للملاحة ولو قبل بدء السفر أو الشحن[1]، ولو فحصنا إتفاقية بروكسيل لسنة 1924 في مادتها الثالثة فقرة 01 نلاحظ أنها لا تختلف عن النص إلا في صدرها،فنصت هذه الإتفاقية صراحة أن يبذل الناقل في تنفيذ هذا الالتزام العناية المعقولة وهو التزام بتحقيق غاية وليس ببذل عناية بدليل أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 نصت على نفس العناية المطلوبة في اتفاقية بروكسيل إستنادا لمادتها الخامسة فقرة 01، و الملاحظ أن النصوص الثلاث تعطي ذات الحكم بوجوب بذل

[1] طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007، ط 1، الإصدار 2 ، ص115، 116.

هذه العناية في إعداد السفينة، سواء كان ذلك قبل أو أثناء السفر لحين تفريغ البضاعة من السفينة [1] .

تجدر الإشارة أنه جاء في المادة 224 من قا.ب.ج بأن تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة تكون بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية أو الطرق النظامية وفقا لأحكام الإتفاقية الدولية المصادق عليها، وجاء في المادة 226 أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص المتعلقة ببناء وإعداد وتجهيز السفن المعدة من قبل إحدى شركات التصنيف السفن إلزامية، وقد نصت المادة 235 أنه من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر وفقا الإتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية تنشأ لجنة مركزية للسلامة التي تناولتها المواد 236 و237 وكذلك لجان محلية للتفتيش وفقا للمواد 238 إلى 245 من قا.ب.ج.

2: القيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد.

إضافة إلى عنصر القيام بالملاحة البحرية، يجب تخصيص السفينة للملاحة البحرية على وجه الإعتياد، وبالتالي لا تعد المنشآت المخصصة للملاحة النهرية من قبيل السفن ولو قامت برحلة بحرية بصفة عرضية، كذلك لا يزول عن المنشاة وصف السفينة إذا قامت عرضا ببعض الرحلات النهرية. أما إذا قامت إحدى السفن برحلة بحرية واحدة ثم إعتادت على الرحلات النهرية فقط، فقدت وصف السفينة لتبدل وجه التخصيص (الاعتياد). وهو ما عبّر عنه المشرع الجزائري بعبارة " ... أو

[1] عروة أعمر، المرجع السابق، ص 11.

مخصصة لمثل هذه الملاحة ... " [1] والمقصود بكلمة مخصصة هنا هو الاعتياد و هو ما عبرت عنه محكمة ران الفرنسية من خلال تقديرها أن ما يميز سفينة البحر هو نوع الملاحة التي خصصت له على وجه الاعتياد و ذلك بحكم بنائها أو تجهيزها[2].

3: امتداد وصف السفينة إلى ملحقاتها وأجزائها.

تنص المادة 52 من قا.ب.ج على أنه: " تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري."

على هذا فإنه لا يقتصر وصف السفينة على جسمها أو هيكلها، وإنما يشمل جميع الأشياء التي تصنع بها لجعلها قادرة وصالحة للقيام بالملاحة البحرية،فالسفينة تتكون من أجزاء متعددة ومتباينة لو فصل بينها لعاد لكل منها ذاتيته وإستقلاله،ولكن هذه الأجزاء والتفرعات تفقد ذاتيتها ما بقيت على ترابطها وإندماجها في وحدة واحدة

---

[1] المادة 13 من قا.ب.ج.

[2] حكم محكمة ران الفرنسية الصادر في 03-05-1937 ، حيث قضت بما يلي:

" ce n' est pas la nature des eaux ou s' est produit le naufrage.soumies ou non au régime de l'inscription maritime.ni l'existence du rôle d'équipage ou l'acte de francitation.ni l'application en l'espèce des lois sur l'abordage maritime qui doivent être prises en considération pour distinguer le navire mais le genre de navigation à laquelle il .est habituellement affecte et en vue de laquelle il a été construit ou aménagé." أ يدير ليندە، الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر 76-80المتضمن القانون البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق و العلوم السياسية تخصص:عقود و مسؤولية، جامعة أمحمد بوقره بومرداس، السنة الجامعية 2015/2014، ص24.

يطلق عليها إسم السفينة [1]، ويقصد بهذه التفرعات التي تندرج في وصف السفينة ما تحمله من أثاث وصواري، ودفة، وقوارب النجاة، وهي من العناصر التي تشكل جزءاً منها لا تستطيع السفينة القيـام بنشاطها بدون هذه التفرعات [2]، تجدر الإشارة أن أجزاء السفينة تفترق عن ملحقاتها أو توابعها كالسلاسل، الروافع والأجهزة المختلفة الموجودة على متنها، فالأجزاء ترتبط بعضها بعضا إرتباطا وثيقا بحيث لا يمكن فصلها دون إتلاف السفينة، أما الملحقات فهي كل ما يلزم لخدمة السفينة أي لملاحتها واستغلالها، فلا يترتب على فصلها أي تلف للسفينة [3] التي تعتبر مع هذه الملحقات مثل المتجر إلى حد كبير مع ملاحظة أن هذه الملحقات لا تعتبر جزءاً من السفينة إلا إذا كانت مملوكة لصاحبها، غير أن عقد التأمين قد يشملها إذا لحقت بخدمة السفينة وكان صاحبها مسؤولا عنها، وعلى ذلك فهي تخضع للتصرفات القانونية التي تخضع لها السفينة من بيع ورهن وحجز وتأمين دون حاجة إلى نص صريح على ذلك [4]. وقد ثار خلاف حول إعتبار ملحقات السفينة تلك الأشياء اللازمة لتسييرها فقط، أم يضاف إليها تلك اللازمة لإستغلالها ؟

الرأي الأوّل ينفي عن شباك الصيد وصف ملحقات السفينة لأنها ليست لازمة لتسييرها، في حين أن الرأي الثاني يعتبرها كذلك لأنها (أي شباك الصيد) من عناصر استغلال سفن الصيد، أما الرأي الراجح فيعتبر ملحقات السفينة تلك اللازمة

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص21.

[2] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 56.

[3] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص21.

[4] عبد القادر العطير، المرجع نفسه، ص56.

لاستغلالها جزءاً منها ومتى تم فان أي تصرف وارد على السفينة فانه يشمل ملحقاتها ومن بينها شباك الصيد دون حاجة إلى ذكر خاص بالعقد، وهو ما أخذ به صراحة المشرع المصري من خلال المادة الأولى الفقرة الثانية من القانون رقم 08-1990.[1]

إلا أن الفقه من جهة أخرى يرى ضرورة تطبيق النصوص العامة ومن بينها المادة 636 الفقرة 08 [2] من قا.إ.م.إ الجديد على السفن بصفتها أداة لمباشرة حرفة الصيد، إذ لا تعد خصوصية أحكام القانون البحري -يضيف الفقه- أمرا مانعا من هذا التطبيق طالما لم يرد نص يحول دون ذلك، ويذهب البعض في دفاعه عن هذا المبدأ إلى النصوص المانعة للحجز على أدوات المهنة أو الحرفة فهي نصوص ذات طابع إنساني وإجتماعي لكون أصحاب حرفة الصيد في أمس الحاجة إلى مظلة لحمايتهم أكثر من غيرهم[3].

إن المشرع الجزائري ومن خلال نفس المادة الآنفة الذكر قد أتاح إمكانية الحجز على أدوات العمل الشخصية والضرورة لأداء مهنة المحجوز عليه والتي

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص23.

[2] المادة 636 من قا.إ.م.إ : " ... فضلا عن الأموال التي تنص القوانين الخاصة على عدم جواز الحجز عليها، لا يجوز الحجز على الأموال التالية: .. 8- أدوات العمل الشخصية والضرورية لأداء مهنة المحجوز عليه..."

[3] هشام فضلي، المرجع السابق، ص23.

تتجاوز قيمتها مائة ألف دينار[1] وبالتالي إمكانية الحجز على شباك الصيد التي في غالب الأحوال يفوق تقدير سعرها هذا الحد من المبلغ.

تجدر الإشارة أنه لا تعد أجرة النقل من ملحقات السفينة وإنما من عناصر الثروة البحرية، وبالتالي لا يجوز الحجز تحفظيا عليها إلا إذا نص القانون أو إتفق الأطراف على إعتبارها كذلك.

4: جواز الحجز على وقود السفينة.

هنا يثور التساؤل عن مدى جواز الحجز على الوقود، استنادا إلى الأحكام الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة ؟

يعد الوقود عنصرا من عناصر السفينة حيث لا يمكن الاستغناء عنه في تسيير واستغلال السفينة، وبالتالي يخضع للقواعد الخاصة بالحجز عليها، فإذا لم يكن ثمن البيع كافيا للوفاء بحق الدائن الحاجز، فإنه يجد الحاجز أن من مصلحته الحجز على وقود السفينة.

كما يجيز الفقه هذا النوع من الحجز إستنادا إلى قاعدة تبعية الفرع للأصل التي تقضي بها الأحكام العامة في القانون المدني[2].

[1] المادة 636 الفقرة 08 من قا.إ.م.إ : " ..... أدوات العمل الشخصية والضرورية لأداء مهنة المحجوز عليه والتي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف دينار (100.000 دج) والخيار له في ذلك."

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص28.

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري لم يشر في نصوص خاصة إلى إمكانية الحجز على وقود السفينة بإعتبارها عنصر من العناصر المكونة المتاحة لاستغلال السفينة.

5: أجرة النقل.

كما سبق الإشارة إليه سابقا فإن وعاء الحجز يتحدد أساسا بالسفينة ذاتها وبرغم سكوت المشرع فإن الحجز يمتد أيضا إلى كل ملحقات السفينة اللازمة لملاحتها وإستغلالها، وأكثر من ذلك فان الحجز قد ينصب على أجرة النقل، ويقصد بهذه الأخيرة أجرة النقل المالية الخاصة بالرحلة التي خلا منها الدين الممتاز [1] وهذا بالرغم من خلو كثير من التشريعات الوطنية من مسألة الحجز على أجرة النقل [2].

يفترض لمباشرة الحجز هنا أن تكون أجرة النقل منفصلة عن ذمة المجهز. مما يعني أنها لا زالت مستحقة كدين في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو وكيل المجهّز، أما إذا حصّل المجهز أجرة النقل هنا تفقد ذاتيتها بعد أن ذابت في ذمته المالية، وإن كان بعض التشريعات الوطنية[3] قد أدرجت أجرة النقل ضمن الامتيازات البحرية بعكس الرهن البحري الذي يرد على السفينة وملحقاتها دون أجرة نقل[4].

---

[1] علي البارودي، محمد فريد ألعريني، محمد السيد ألفقي، لمرجع السابق، ص173،174.

[2] لم يشر المشرع الجزائري لمسألة إمكانية الحجز على أجرة النقل من عدمه ، كما تخلو النصوص التشريعية الخاصة من هذا الأمر.

[3] المادة 54 فقرة 2 من قانون التجارة المصري والمادة 56 فقرة 01 من نفس القانون، علي البارودي، محمد فريد العرني، نفس المرجع السابق، ص 175.

[4] علي البارودي، المرجع نفسه، ص175.

الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية للسفينة.

السفينة من حيث تقسيم الأموال منقول، لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر وتؤكد المادة 56 من القانون البحري – كما أشرنا– هذا المعنى بقولها: " تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة ..." و من خلال تحليل المادة السابقة يتبيّن أن:

أوّلاً: السفينة مال.

فهي كذلك لأنها من الأشياء المتفرقة التي تدخل في نطاق إمكانية التعامل فيها، وهي مال منقول مما يمكن تملكه كأي شيء منقول، وعلى ذلك فهي بطبيعتها تخضع لكافة التصرفات القانونية التي ترد على الأشياء المقومة [1]، فهي عين له قيمة مادية في التعامل [2] ويمكن حيازتها ماديا أو معنويا والانتفاع بها انتفاعا مشروعا ولا تخرج عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون، ومن ثم، يصح أن تكون محلا للحقوق المالية [3]، ومع ذلك فالسفينة لا تعتبر شخصية قانونية، ذلك لأن مثل هذه الشخصية لا تكون إلا للأشخاص الطبيعية ولا تثبت الشخصية القانونية للشخص الاعتباري إلا على سبيل الاستثناء وبموجب نص في القانون [4] .

---

[1] عبد القادر العطير، باسم ملحم، المرجع السابق، ص58.

[2] المادة 49 من قا.ب.ج: " إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها..." .

[3] عبد القادر العطير، المرجع نفسه، ص58.

[4] السفينة ليست شخصا طبيعيا حتى وإن أعطاها المشرع الجزائري صفات الشخص الطبيعي من اسم، وجنسية ودرجة وسجل فالمادة 25 من القانون المدني الجزائري تنص: " تبدأ شخصية الإنسان بتمام ولادته حيا وتنتهي بموته..." فمن البديهي أن السفينة ليست شخصا طبيعيا وليست معنويا كذلك لان المادة 49 من القانون المدني حصرت الأشخاص الاعتبارية ولم يرد اسم السفينة ضمن هذه

ثانيا: السفينة منقول.

إلى جانب إعتبار السفينة مالا فإنها تعتبر كذلك مالا منقولا[1] تخضع للقواعد القانونية العامة مع إحتفاظها بالقواعد الخاصة التي تلائم طبيعتها، وعليه فهي ليست عقارا لأنها لا تتمتع بصفات العقار الذي هو كل شيء مستقر بحيز ثابت فيه لا يمكن نقله من دون تلف، ولا حاجة للقول أنها منقول على إعتبار أنها ليست عقارا. إذ جاء النص صريحا على إعتبارها منقولا، ومن تم تخضع للقواعد القانونية التي تحكم المنقولات.

يتضح من كل ما سبق ذكره أن السفينة من حيث تقسيم الأموال، منقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لأخر[2]، وان القانون البحري ذاته لم ينص صراحة على إعتبارها من الأشخاص بل تضمن صراحة ما يفيد بأنها من الأشياء وأن تمتعها بالحالة المدنية يعود إلى إعتبارات عملية، إذ لا يمكن أن تعتبر في آن واحد شخص يتمتع بالحقوق وشيئا ترد عليه هذه الحقوق [3].

غير أن السفينة وإن كانت منقولا لا تسري عليها جميع أحكام المنقولات، وهذا ما يؤكد أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة، وأنها تخضع لنظام قانوني أصيل يميزها

الاستثناءات.إلا أنه و لاعتبارات خاصة اصبغ المشرع عليها بعض الخصال اللصيقة بالأشخاص كأن يكون لها اسم، جنسية، حمولة، وأوراق الملكية على هويتها وموانئها ....الخ.

[1] المادة 683 من القانون المدني: " كل شيء مستقر بحيز ثابت فيه ولا يمكن نقله منه من دون تلف فهو عقار، وكل ما عد ذلك من شيء فهو منقول..."

[2] وهذا ما ذهبت إليه المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية في قرارها المؤرخ في 98/12/08 ملف رقم 171793 منشور في المجلة القضائية العدد 2 لسنة 1998.

[3] طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص29.

عن سائر المنقولات وتقترب به من العقارات[1] فهذا المنقول سوف لن تطبق عليه كل القواعد الخاصة بالمنقولات[2] مما حدا بالبعض تسميتها ب : عقارات البحرً[3]، فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية [4] وعلى ذلك فان الحيازة ولو استوفت كامل شروطها و إقترنت بالسبب الصحيح وحسن النية، لا تكسب ملكية السفينة، بل لا بد من سبب قانوني من أسباب ملكيتها[5]، كالشراء بسند رسمي من المالك [6] أو من البناء.

---

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، توزيع دار الفكر العربي، 1990، ص85.

[2] Mais ce meuble ne vas guère suivre les règles du droit mobilier, Réné Rodière. le navire, Droit maritime, Dalloz, 1980.

[3] طالب حسن موسى، نفس المرجع السابق، ص29.

[4] فقد يقال أن السفينة منقول مادي، ومن تم تخضع لحكم هذه القاعدة شأنها في ذلك سائر المنقولات المادية، ولكن الإجماع منعقد على عدم سريان قاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية على السفن، وذلك لأن هذه القاعدة تتطلب لتطبيقها من نية الحائز وقت حيازته واعتقاده أنه يتلقى المنقول عن مالكه والمشتري من الحائز محق في اعتقاد أنه يشتري من المالك، لان الوضع العادي للأمور هو أن يكون المنقول في حيازة مالكه، كما أن المشتري لن يستطيع التحقق بيقين من ملكية البائع، أما السفينة فمن الميسور التحقق من ملكية بائعها بالرجوع إلى السجل السفن مما يرفع عن المشتري من غير المالك وصف حسن النية وتقييد الحق في التمسك بحكم القاعدة إذ أن المشتري للسفينة عير مالكها لا يخرج أن يكون سيء النية يعلم أنه سيشتري من غير المالك أو يكون قد أهمل في التحقق من ملكية البائع فيكون قد ارتكب خطأ جسيما يستوي وسوء النية، وليس في الحالتين الاستناد إلى قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية يفقد أنه شرط حسن النية " ، مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق.

[5] وهو سنقوم بتفصيله من خلال عنوان " الحقوق العينية التي ترد على السفن"، و بالتحديد فيما يخص" اكتساب ملكية السفينة" (الفقرة الموالية).

[6] المادة 54 من قا.ب.ج: " تخضع العقود الناقلة للملكية المشار إليها في المادة 49 من نفس القانون وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل".

كم يجوز رهن السفينة[1]رهنا رسميا شديد الشبه بالرهن الرسمي على العقار، إذ سيشهر هذا الرهن بالقيد في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة[2] والممسوك في دفتر تسجيل السفن[3] وما يرد على السفينة من تصرفات يجب شهرها في سجل خاص كما هو الشأن في شهر التصرفات العقارية [4] والحجز على السفينة يكون بذلك أقرب إلى الحجز العقاري منه إلى حجز المنقول فالسفينة وإن كانت مالا، إلا أنها تفترق عن غيرها من الأموال في أن لها وسائل تعين ذاتيتها وتكفل تحديدها تحديدا يميزها حتى عن سائر السفن الأخرى.

ذلك أن السفينة كالعقار فهي لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز على خلاف الحال بالنسبة للمنقولات الأخرى، وهي كذلك من المنقولات ذات القيمة المادية المرتفعة فتعد من عناصر الاقتصاد القومي ومن تم يجب اتخاذ الحذر في التصرفات التي ترد عليها وإخضاعها لقواعد تتفق وطبيعتها وأهميتها[5].

---

[1] " يكون الرهن البحري، هنا تأمينيا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة " المادة 55 من القانون البحري.

[2] تنص المادة 56 من قا.ب.ج على أن يقيد الرهن في دفتر تسجيل السفن الجزائري، كما توجب المادة 63 أن تقييد الرهون المنشأة على السفينة المعنية.

[3] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، ط 2، 1988، ص09، 10.

[4] " أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق المطالبة أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن يثبت، تحت طائلة البطلان سند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفينة وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة . " المادة 49 م قا.ب.ج . وتضيف المادة 54 من نفس القانون: " تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا لأحكام مطلقة لقانون التسجيل"

[5] يعقوب يوسف صرخوة، الوسيط في شرح القانون الكويتي، ط الثانية، 1988، ص72.

مرد ذلك أن السفينة من المنقولات القيّمة التي تقوم بدور مهم في التجارة الدولية (البحرية)، والاقتصاديات القومية، لذا خصتها جل التشريعات بأحكام مميزة تباعد بينها وبين سائر المنقولات، حتى أن البعض أطلق عليها إسم "المنقولات الخاضعة للتسجيل" في سجلات خاصة مثل ما هو الحال للعقارات التي لا تنتقل ملكيتها إلا بالتسجيل في السجل العقاري [1].

الفقرة الثالثة: الحقوق العينية و التبعية التي ترد على السفينة:

أولا: ملكية السفينة .

السفينة كسائر الأموال يمكن أن تكون محلا للتصرفات القانونية، وأن ترد عليها كافة الحقوق العينية الأصلية والتبعية ، ومن مجمل تلك الحقوق نجد الحق في تملك السفينة –مثلا– الذي على إثره سنقوم بتحديد الطرق التي تمكن الشخص – طبيعيا كان أو معنوي– من هذا الحق، مع الإشارة لأهم الصور التي تمكنه من ذلك.

1: إكتساب ملكية السفينة :

إن أسباب كسب ملكية السفينة كثيرة، فبعض هذه الأسباب تخضع للقواعد العامة وهي لا تختلف في سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وبعضها يكون موضع دراستها في فروع القانون الأخرى من القانون

[1] إبلي جبران، مجلة نقابة المحامين في بيروت، العدد الثاني لسنة 2010، ص 517.

البحري كقاعدة الاستيلاء على السفينة بحكم أنها غنيمة والتي تجد مكان للدراسة في القانون البحري العام[1].

لذلك فإن دراستنا ستقتصر على الأسباب التي تنفرد السفينة فيها بقواعد خاصة، وهي شراء السفينة وبناء السفينة وسنوضحها كالآتي:

- عن طريق شراء السفينة:

يمكن إمتلاك السفن وفقا للتشريع الجزائري، إما عن طريق الشراء أو البناء[2]. إن أهم سبب لكسب الملكية هو الشراء، ويخضع شراء السفينة للأحكام العامة في عقد البيع، والأحكام الخاصة بالأموال المنقولة باعتبار السفينة مالا منقولا. إضافة إلى ذلك تخضع السفينة لبعض الأحكام الخاصة نظرا لما تتصف به من خصائص ذاتية.

على ذلك تعتبر عملية بيع السفينة أو شراؤها أعمالا تجارية سواء للبائع أو المشتري ويكون عقد شراء السفينة عندئذ عملا تجاريا، إذا كان القصد منه استغلال السفينة في النشاط التجاري أو كان القصد هو إعادة البيع، أما إذا كان شراء السفن بغرض النزهة أو الصيد فلا يعد عملا تجاريا[3].

---

[1] محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، 2012، ص 55.

[2] المادة 50 من قا.ب.ج : " إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب....."

[3] تنص الفقرة العاشرة من المادة الثانية من القانون التجاري المصري على: اعتبار كل عمل متعلق بشراء السفن أو بيعها عملا تجاريا. ورغم ورود النص بهذه العمومية لكن الفقه يرى بأن الشراء للنزهة أو للأغراض العلمية لا يكون تجاريا، محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 57.

هذا ويخضع بيع السفينة سواء أعتبر من قبيل الأعمال التجارية أو لم يعتبر كذلك، لقواعد القانون البحري الخاصة ببيع السفن، حيث أن المشرع الجزائري لم يفرق بين إمتلاك السفن على أساس إستغلالها التجاري أو إمتلاكها لغير الإستغلال التجاري.

وفقا لأحكام قا.ب.ج فإن العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 من نفس القانون وما يليها يخضع لقواعد القانون العام وذلك طبقا للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر من قانون التسجيل[1].

وفقا لأحكام القانون العام فإن عقد بيع السفينة من العقود الرضائية[2] التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين عند الموثق.

يشترط لكي ينتج عقد البيع آثاره سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير أن يتم التسجيل في دفتر تسجيل السفن كما تم توضيحه سابقا، فالتسجيل ليس شرطا لإنعقاد العقد وإنما يترتب عنه أهم أثر وهو نقل الملكية. حيث تنص المادة 49 من قا.ب.ج على أنه: " أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المستحقة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى يجب أن يثبت بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفينة و سعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة. "

[1] المادة 54 من قا.ب.ج.

[2] المادة 351 من قا.ب.ج.

مادام أن أي تصرف يرد على السفينة يجب أن يسجل في دفتر التسجيل فلا مجال للقول بحرية الإثبات فيه استنادا إلى صفته التجارية، و إنما إثبات بيع السفينة سواء كان تجاريا أو مدنيا لا يكون بطبيعة الحال إلا بالكتابة في دفتر التسجيل.

الواقع أن شكلية عقد بيع السفينة يعد إستثناءا مصدره الأهمية الكبرى لهذا العقد، فهو يؤدي إلى انتقال ملكية السفينة من شخص إلى آخر وهو أمر لا يمكن تجاهل خطورته بالنسبة لسائر الدول التي تهتم بتجارتها البحرية[1] كما هو الحال بالنسبة للقا.ب.ج.

كما أن لعقد بيع السفينة شروط موضوعية خاصة به، ومن هذه الشروط أن يكون وصف السفينة كما هو مبين في القانون ينطبق على وصف المنشأة محل البيع[2]، وإذا لم يصدق عليها وصف السفينة كالمنشأة العادية الأخرى فلا تخضع للأحكام الواردة في قا.ب.ج.

أما بخصوص نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي فلا يتم إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة.

كما يحق لهذه السلطات أن تعترض على التصرف أو التفكيك حماية للمصلحة العامة أو لحقوق الغير خلال ستين يوما من إعلامها بالعزم على ذلك وفقا للمادة 73 من القانون الليبي الذي أعطى الحق لهذه السلطات أن تستملك السفينة لقاء ثمن معقول، وعلى هذه الأخيرة (السلطات) أن تشهر العزم على البيع أو

[1] علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص 40.

[2] هذا ما سنقوم بالوقوف عنده لاحقا فيما يخص الخصائص الواجب توافرها في المنشأة حتى تكتسب وصف السفينة.

التفكيك عند إبلاغها ويجب أن تقدم للسلطات الإعتراضات على ذلك خلال ثلاثين يوما من الإعلان.

كلها قواعد لم ينظمها المشرع الجزائري بعكس المشرع البحري الليبي الذي أظهر اهتمامه بالأسطول التجاري لأن انتقال ملكية السفينة إلى شخص أجنبي يؤدي إلى الإضرار بحجم الأسطول التجاري الذي تهتم الدولة بالمحافظة عليه، حتى أنه يقع باطلا في القانون الليبي مثلا[1]: بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة، ولم يحدد المشرع الليبي هنا أن السفينة المحجوزة يجب أن تكون ليبية، أم المقصود من النص أي سفينة محجوزة ، بعكس المشرع الجزائري البحري في هذه الحالة الذي منع انتقال ملكية السفن الجزائرية فقط من دون رخصة مسبقة عن السلطة البحرية المختصة وفقا للمادة 51 من قا.ب.ج.

- عن طريق البناء:

يعتبر بناء السفينة إحدى الطرق المألوفة لاكتساب ملكيتها، ولكن القانون البحري الجزائري لم يتضمن أحكاما خاصة بعقد بناء السفينة، ولذلك فإن بناء السفينة في هذه الحالة يخضع للقواعد العامة سواء في عقود العمل أو عقود المقاولة.

بالرغم من مساعي الجزائر نحو إقامة صناعة بناء السفن، إلا أنه لازالت هذه الصناعة مشروعا مستقبليا ربما سيسمح للدولة الوفاء بكل احتياجاتها من السفن لتحقيق الإكتفاء الذاتي في مجال النقل عبر البحر.

[1] المادة 74 من القانون البحري الليبي .

يفرق الفقه عادة بين أسلوبين لبناء السفن، الأول يسمى البناء المباشر أو الاقتصادي، أما الثاني فيسمى البناء غير المباشر أو بثمن جزافي.

صورة الأسلوب الأول هو أن يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة فيقوم بشراء المواد اللازمة و يتعاقد باسمه مع العمال و الفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه، أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه فيتعاقد هذا الأخير(المقاول) مع العمال والفنيين بإسم المجهز وتحت إشرافه.

لا يثير هذا الأسلوب في بناء السفن أي صعوبات قانونية، لأن الباني والمالك هو نفس الشخص، وعليه تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء إلى الانتهاء منه حيث عبرت المادة 53 من قا.ب.ج عن ذلك بقولها:" تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها ....."

لكن هذا الأسلوب من البناء أصبح نادرا في الوقت الحاضر إلا بالسفن الصغيرة غير المعقدة كسفن الصيد، حيث أصبحت الشركات المتخصصة لبناء السفن تقوم بالبناء بشكل متطور يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها.

أما صورة الأسلوب الثاني فهو أسلوب البناء غير المباشر أو بثمن جزافي،حيث يقوم طالب البناء بالتعاقد مع شركة متخصصة ببناء السفن على بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد تمامها لقاء ثمن معين.

برز الخلاف بين الفقهاء حول تكييف هذا العقد، فإتجاه يرى أنه عقد مقاولة ولكن في عقد المقاولة يتعهد المقاول بالقيام بعمل بناءا على طلب رب العمل ولحسابه، و بمواد مملوكة لهذا الأخير، كما أن عقد المقاولة يكون بإشراف وتوجيه

صاحب العمل، ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاولة على الرغم من إطلاعه على مراحل الإنجاز،وأحيانا يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة، ويترتب على تكييف العقد بأنه مقاولة أن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء.

لذلك يرى إتجاه آخر وهو الراجح أن عقد بناء السفينة ليس إلاّ عقد بيع،ولأن محل البيع هو السفينة الجاهزة الصالحة للملاحة فهو عقد بيع الأشياء المستقبلية أو بيعا تحت التسليم[1].

يترتب على تكييف العقد بأنه عقد بيع أشياء مستقبلية أو بيع تحت التسليم أن الباني يظل مالكا للسفينة حتى تمام بنائها وتسليمها لطالب البناء، ويترتب على ذلك عدة آثار أهمها:

أن الباني يتحمل تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء، فينفسخ البيع ويسترد طالب البناء المبالغ التي سبق له دفعها.

كذلك إذا أفلس الباني أثناء البناء، فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة لأن ملكيتها مازالت للباني. ويقتصر حقه على الدخول في التفليسة بمقدار ما دفعه من مبالغ، ويخضع بالتالي لقسمة الغرماء. كما أنه إذا فرض أن الباني كان

[1] محمد السّيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 98.

قد رتب على السفينة أثناء البناء حقا عينيا كالرهن مثلا فإن هذا الرهن صحيح لأنه صادر من المالك، فيتلقى طالب البناء السفينة وهي محملة بهذا الحق العيني[1].

على أنه إذا كانت هذه هي الأحكام العامة لإنتقال الملكية في عقد البيع تحت التسليم، فليس هناك ما يمنع من أن يتفق الطرفان بشكل صريح على وضع شرط في عقد بناء السفينة يتضمن إنتقال ملكيتها تدريجيا إلى طالب البناء حتى إذا اكتمل بناءها أصبحت ملكا له.

كذلك قد يلجأ طالب البناء لحماية نفسه من خطر إفلاس الباني إلى الحصول على رهن لصالحه على السفينة وهي في طور البناء، بحيث يستطيع في حالة إفلاس الباني الحصول على ما دفعه من أقساط نقدية بالأولوية من الدائنين وعدم الخضوع لقسمة الغرماء[2].

لهذا أراد بعض الفقه تجنب مثل هذه المخاطر، فكيّف عقد البناء بأنه عقد بيع معلق على شرط واقف وهو تسليم السفينة. ونتيجة لذلك يكون المشتري مالكا للسفينة بأثر رجعي، أي من تاريخ إنعقاد العقد، ولا يسأل المشتري عن الهلاك ما دام تمام البيع مرهون بالتسليم الذي لا يتحقق إلا بعد تمام العقد، لكن وجد لهذا التكييف إنتقاد بأنه جعل تسليم السفينة هو الشرط الواقف والتسليم التزام رئيسي للعقد ولا يمكن أن يكون الإلتزام شرطا[3].

---

[1] علي البارودي، المرجع السابق، ص 46.

[2] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 61 ، 62 .

[3] لطيف جبر كرماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، مطابع الأرز عمان، الأردن، 1998، ص 53 .

يعتبر عقد بناء السفينة عملا تجاريا بالنسبة للباني الذي يشترى الأدوات والمواد ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها، أما بالنسبة للمجهز فإن العقد يكون تجاريا إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية، ومدنيا إذا كانت السفينة معدة للنزهة مثلا[1].

2: صور ملكية السفينة .

تطورت صور ملكية السفينة بتطور قيمة السفن، فقد كانت هذه الأخيرة قديما بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكيتها هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذ كان الفرد يستطيع أن يملك أكثر من سفينة. ومع إرتفاع قيمة السفن لم يعد بمقدور كل فرد تملك السفينة، فإزدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يشترك عدة أفراد في تملك سفينة واحدة، ثم أصبحت الشركات هي الأقدر على شراء السفن وتملكها وبنائها، وتجهيزها للملاحة، وأصبحت بذلك الصورة الأخير هي الشائعة أو المألوفة في نطاق الاستغلال البحري منذ نهاية القرن التاسع عشر.

لكن ملكية السفن واستغلالها، لم تعد وقفا على الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية الخاصة، ولم يعد نشاط الدولة أيضا قاصرا على تسيير سفن الخدمات العامة والسفن الحربية، بل توسع نشاطها أيضا لأغراض الإستغلال التجاري والصيد.

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 63.

هذه الصور جميعها موجودة في الوقت الحاضر، ولكنها تتفاوت في الأهمية،فقد إنحصر مجال السفن المملوكة للأفراد أو على الشيوع بالملاحة الساحلية أو بملاحة الصيد، بينما تبرز أهمية تملك الدولة والشركات للسفن[1] أكثر فأكثر.

ملكية الفرد للسفينة لا تحتاج للشرح وكذلك ملكية الشركة لأنها شخص معنوي وملكيتها للسفينة كملكية الفرد لها، ولذلك سنقتصر على دراسة الملكية الشائعة للسفن لإنفرادها بأحكام خاصة وعلى ملكية الدولة للسفن، وذلك كما يلي:

- **ملكية السفينة على الشيوع .**

يعد الشيوع البحري من الصور القديمة لملكية السفينة وإستغلالها وكان السبب الرئيسي لبروز هذه الصورة هو مخاطر الملاحة البحرية الجسيمة آنذاك.

تكون الملكية شائعة حسب المادة 713 من قا.م.ج، إذا تملك اثنان أو أكثر سفينة وكانت حصة كل منهم فيها غير مقررة، فهم شركاء على الشيوع، وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقم الدليل على غير ذلك، حيث نقضت المحكمة العليا في أحد قراراتها[2]، قضاة الموضوع بحكمهم خلاف القانون وإعتبرتهم قد خالفوا القانون وتجاهلوا أحكامه وبالتالي عرّضوا قرارهم للنقض لما كان من الثابت من وثائق ملف القضية الحالية أن الطاعن قد إشترى مناب الأخ الكبير للمطعون ضدهم في

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 64 ،65.

[2] القرار رقم 110039 الصادر عن المحكمة العليا في 1994/05/04 قضية:(د ا) ضد:فريق(د)، عن منشورات بيرتي، القانون المدني في ضوء الممارسة القضائية، طبعة 2008 -2009 ، ص 174 .

الشيع،فإن عقد الشراء صحيح وجائز كما هو منصوص عليه في باب الملكية الشائعة.

وفي قضية (ج م) ضد (ع ن ومن معه) فقد نعت المحكمة العليا[1] القرار الصادر بإبطال عقد بيع قطعة أرض آلت إلى الطاعن عن طريق الإرث على أساس أنه ليس له الحق في بيع ملك الشيوع وإعتبرت المحكمة أن قضاة الموضوع قد أخطو في تطبيق القانون بإعتبار أن كل شريك في الشيوع يملك حصته وله أن يتصرف فيها ومن ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد خطأ في تطبيق القانون.

الشيوع قد يكون إختياريا، كما لو أشرك شخصان أو أكثر في شراء سفينة وقد يكون إجباريا، كما لو انتقلت ملكية السفينة بالإرث إلى عدة ورثة.

يرى جانب من الفقه أن الشيوع البحري يعامل على أنه شركة بإعتباره يهدف إلى الإستثمار التجاري. ولكنها شركة من نوع خاص فهي ليست شركة أشخاص لإنعدام الإعتبار الشخصي، ولا شركة أموال لعدم تحديد مسؤولية الشركاء، ويرتبون على ذلك أنه في حالة قصور النصوص الخاصة بالشيوع البحري يتعين الرجوع إلى القواعد الخاصة بالشركات دون الخاصة بالشيوع في القانون المدني[2] .

إلا أن الراجح يرى بأن الشيوع البحري هو شيوع عادي تنطبق عليه القواعد المقررة للشيوع في القانون المدني في حالة قصور النصوص الخاصة في القانون

---

[1] قرار رقم63765 صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1990/10/29، القانون المدني في ضوء الممارسات القضائية، منشورات بيرتي، طبعة 2008، الجزائر، 2008، ص175 .

[2] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 65.

البحري، فالشيوع حالة سلبية في كثير من الأحيان لم يردها المشتاعون، أما الشركة فهي تصرف إيجابي سعت إليه إرادة الشركاء.

كذلك فإن الشركاء على الشيوع لا ينشئون شخصا معنويا تنتقل إليه ملكية حصصهم، بل يبقى كل منهم مالكا لحصته يستطيع بيعها أو رهنها [1].

إذا كان القانون البحري الجزائري لم يعالج موضوع الملكية الشائعة بالتفصيل الدقيق إلا أنه أورد في المادة 59 منه والتي تتعلق بالرهون البحرية أنه: " في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة . "

يفهم من النص أن إتخاذ القرارات من قبل المالكين للسفينة يكون بالأغلبية بتملك ما يزيد على نصف قيمتها، ولكن النص يتطلب الإجماع في القرارات التي تصدر بشأن تغيير غاية التجهيز أو القرارات المناقضة لشروط التجهيز، نظرا لخطورة مثل هذه القرارات على إستثمار السفينة.

لذلك فالأصل أن تكون إدارة الشيوع البحرية للأغلبية القيمية لا للأغلبية العددية، أي لمن يملك ما يجاوز نصف السفينة ولو كان شخصا واحدا، كما يمكن أن يتفق الشركاء المشتاعون على طريقة لإدارة السفينة[2].

---

[1] محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 1995، ص 79 .

[2] المادة 715 ، 716 من ق.ب.ج.

يملك كل شريك في الشيوع حصته في السفينة ملكا تاما[1]، فله أن يبيعها وإن كان لبقية الشركاء الحق في إستعمال حق الشفعة استنادا لنص المادة 794 من قا.م.ج، كما له أن يرهنها- وفقا لما سنوضحه في لاحق دراستنا- بشرط الحصول على موافقة أغلبية الشركاء، ويقتسم الشركاء الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة كل بنسبة حصته في الشيوع ويتحملون ديون السفينة كل بقدر حصته.

الشركاء مسؤولون على وجه التضامن تجاه الغير إذا تعلق الأمر بإستغلال سفينة تجارية (أي بعملية تجارية،) لأن التضامن مفترض في المواد التجارية، ويجوز لكل شريك أن يحدد مسؤوليته الناتجة عن عمل إدارة لم يوافق عليه، بترك حصته في السفينة فتوزع هذه الحصة على بقية الشركاء بنسبة حقوق كل منهم في السفينة.

كما يسقط الحق في الشفعة إذا تنازل الشفيع عن حقه في الشفعة ولو قبل البيع أو إذا مرت سنة من يوم تسجيل عقد البيع في الأحوال التي نص عليها القانون[2].

لا ينقضي الشيوع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشيوع بإنقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو بإتفاق المشتاعين على بيعها[3].

---

[1] المادة 714 من قا.ب.ج.

[2] المادة 807 من قا.م.ج .

[3] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 67 ، 68 .

- **ملكية الدولة للسفينة .**

قد تمتلك الدولة سفنا تجارية تستغلها في التجارة البحرية، ولا يقتصر أسطولها على السفن الحربية أو سفن المرافق (كسفن التفتيش وسفن الحجز الصحي مثلا).

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

لقد ثار التساؤل في أعقاب الحرب العالمية الأولى حول مدى تمتع سفن الدولة بهذه الحصانات، فذهب القضاء الإنجليزي إلى ضرورة تمتع سفن الدولة بحصانة خاصة حتى ولو كانت مخصصة للاستغلال التجاري، بينما كان القضاء الفرنسي يرى سقوط الحصانة في هذا الغرض، وإمكانية مقاضاة الدولة كأي مجهز خاص أمام المحاكم العادية[1].

إنتهى هذا الخلاف بإبرام معاهدة بروكسل في 10 أفريل 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة والمعدلة ببروتوكول 24 مايو 1934 و التي جاءت بمايلي:

****بالنسبة للسفن التجارية المملوكة للدولة .**

تنص المادة الأولى من المعاهدة على أن هذه السفن وكذلك الدولة التي تملكها أو تستغلها، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة

[1] علي البارودي، المرجع السابق، ص 53 .

المملوكة للأشخاص، وعلى ذلك لا تتمتع هذه السفن بأية حصانة خاصة، فتخضع لاختصاص القضاء الوطني في مختلف الدول ويجوز الحجز عليها.

**** بالنسبة للسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة .**

هذه هي السفن التي تتمتع بالحصانة ويترتب على ذلك عدم جواز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي عليها.

مع ذلك فإن المعاهدة تجيز لذوي المصلحة أن يرفعوا دعاويهم أمام المحاكم المختصة في الدولة التي تمتلك السفينة أو تستغلها بدون أن يكون لها التمسك بأي حصانة في الحالات التالية:

* بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى.

* بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة.

* بالنسبة للدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات أو غيرها في العقود المتعلقة بالسفينة.

يشترط في هذه الحالات الثلاث أن يرفع أصحاب الشأن دعاويهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة، لا أمام محاكم أية دولة أخرى كما لا يجوز مباشرة أي إجراء تنفيذ على هذا النوع من السفن[1].

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 69، 70 .

ثانيا: الإمتيازات والرهون التي ترد على السفينة.

إن نفقات الرحلة البحرية تكلف المجهزين أموالا طائلة، لذلك فهما دائما بأمس الحاجة إلى عملية الإقتراض لإتمام الرحلة البحرية.

بالإضافة للقرض الذي يعقده المجهّز في بداية الرحلة، فإنه يحتاج إلى الأموال من أجل إصلاح السفينة أو التموين أو المساعدة، وقد ظهرت الحاجة للائتمان منذ الزمن القديم من أجل الحصول على أموال لقيام الرحلات البحرية،حيث أن المجهزين كانوا يتخوفون من المجازفة بكل أموالهم، لذلك ظهر عقد المخاطرة الكبيرة أو القرض البحري الذي كان أساس التأمين البحري، والذي بمقتضاه يحصل المجهز على الأموال التي يحتاجها للرحلة البحرية من أحد الأشخاص الذي يقدم هذه الأموال، وإذا وصلت السفينة وحمولتها سالمة فإنه يستفيد إفادة كبيرة بعودة أمواله إليه مع فائدة كبيرة، أما إذا لم تصل السفينة وغرقت فإنه يخسر ما قدمه من أموال، ولكن قرض المخاطرة الكبيرة لم يكن مؤديا للغرض الذي قصد منه على الوجه الأفضل،حيث أن المقرض كان يتردد نظرا لما يتعرض له من خطر فقدان أمواله التي وضعها في الرحلة البحرية خاصة وأن مخاطرها كانت كثيرة وجسيمة في نفس الوقت، كما أن المجهز كان يضطر لدفع فائدة كبيرة في حال وصول السفينة سالمة لذلك قرّر المشرع الرهن البحري على السفينة على غرار الرهن الرسمي للعقار،فأصبح المجهز يستطيع الحصول على إئتمان بسهولة وبفائدة معقولة،وبتقرير الرهن البحري فقد القرض البحري أهميته[1].

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 93.

أما الإمتياز البحري فهو عبارة عن حماية يمنحها القانون لبعض الدائنين بأن تكون لهم الأفضلية على بقية الدائنين في إستفاء حقوقهم من ثمن بيع السفينة نظرا لإعتبارات خاصة سنقوم بتفصيلها في ما يلي، على أن نعرج بعد ذلك للرهن البحري بالتفصيل.

1:الإمتياز البحري :

- حقوق الإمتياز على السفينة:

الإمتياز بصفة عامة عبارة عن حق يعطيه القانون لبعض الدائنين الآخرين، أما الامتياز البحري فهو حق يمنحه القانون[1] أيضا، لكن لعدد من الدائنين البحريين على وجه الخصوص بحيث يمنحهم هذا الحق لإستفاء ديونهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين[2]، وقد قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق الإمتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة دعما للإئتمان البحري[3]، بإعتباره أحد الأنظمة الأساسية في القانون البحري[4]،وكذلك فعل المشرع الجزائري من خلال القانون البحري.

إن موضوع حقوق الإمتياز يثير كثير من الصعوبات كون أن السفينة في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها أضرار للغير وفي أماكن مختلفة.

---

[1] المقرر وفقا لنص المادة 982 فقرة ثانية من القانون المدني: لا يكون للدين امتياز، إلا بنص. وتنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري : " الامتياز هو تأمين عيني وقانوني".

[2] علي البارودي، محمد السيد ألفقي، محمد فريد ألعريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، لبنان، 2011، ص 173.

[3] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 95.

[4] علي البارودي، محمد السيد ألفقي، محمد فريد ألعريني، المرجع السابق، ص 173.

نتيجة لذلك إتجهت إرادة الدول لعقد معاهدة تنظّم حقوق الإمتياز، وتوحّد القواعد الخاصة بها، و كلّلت تلك الجهود بإبرام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الإمتياز والرهون البحرية في 1926/04/10، وقد بذل المشرع الدولي جهدا كبيرا لمحاولة التوفيق بين وجهات النظر في التشريعات المختلفة، لذلك أوجبت المعاهدة على كل دولة تنظم إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الإمتياز التي تقع على السفينة، وتسمى الأولى إمتيازات المرتبة الأولى أو الإمتيازات الدولية، وحصرتها المعاهدة في خمسة إمتيازات لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها، كما يلاحظ أن المعاهدة قد ألغت عددا من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية، كالتشريع الفرنسي تنص عليها، وأبرزها إمتياز بائع السفينة، وعلى العكس فقد منحت المعاهدة حق الإمتياز البحري لعدد من الدائنين المهمّين كدائني مكافأة المساعدة.

أما الثانية فتسمى بإمتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية،وقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها، شرط أن تأتي بمرتبة لاحقة عن الرهن البحري، ثم حاولت هذه المعاهدة التوفيق بين التشريعات الأنجلوسكسونية و اللاتينية والجرمانية، و بعد ذلك أضافت الرهون البحرية .

رغم التقدم الذي أحرزته معاهدة 1926 مقارنة بالوضع الذي كان قبل ذلك،إلا أنها واجهت العديد من الإنتقادات، فمن جهة لم تستطع المعاهدة أن تقلل من العدد الكبير للديون الممتازة التي تثقل كاهل السفينة، ومن جهة أخرى ظهرت الحاجة إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الرحلة البحرية للسفينة بل أيضا

أثناء بناء هذه الأخيرة، لاسيما وأن العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة وعملاقة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده [1].

بسبب تلك الانتقادات انعقد مؤتمر نيويورك سنة 1965 أين قدم مشروع لمعاهدة جديدة، أعدته اللجنة البحرية الدولية، ثم عرض على المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل وناقشه أعضاء الوفود الممثلة فيه، وإنتهى الأمر إلى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل في 1967/05/27، وقد عنيت هذه المعاهدة بتقليل عدد الإمتيازات البحرية، كما اهتمت بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري، إلا أنها لم تحظ إلا بتصديق عدد قليل جدا من الدول (فقط أربع دول)، الأمر الذي لم تدخل معه حيز التنفيذ، وقد تم إبرام معاهدة جديدة بجنيف في 1993/05/07 بشأن الإمتيازات والرهون البحرية حلت محل المعاهدتين السابقتين[2].

أدرجت معظم الدول أحكام معاهدة 1926 في تشريعاتها، وكذلك فعل المشرع الجزائري من خلال تخصيصه قسما كاملا بعنوان الحقوق العينية المترتبة على السفينة من الفصل الأول المخصص للسفينة حيث تظهر جليا أحكام الاتفاقية من خلال ما ورد في الفقرتين الثانية والثالثة تحت عنوان الرهون البحرية والإمتيازات على السفن، وذلك من المواد55 إلى 91 من قا.ب.ج..

[1] محمد السيد ألفقي، المرجع السابق، ص 136.

[2] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 96.

إستعمل المشرع الجزائري الحق الذي خولته المعاهدة للدول في أن يضيف إلى الإمتيازات الخمسة الدولية إمتيازات أخرى، بشرط أن ترد بعد الرهن البحري في المرتبة، وهو ما أشير إليه من خلال المادة 75 من نفس القانون.

سنقوم بدراسة حقوق الامتياز البحرية وفقا لقا.ب.ج الذي يتضح من خلال استقراء النصوص الخاصة به، أن رغبة المشرع في الاتجاه نحو تشجيع الائتمان البحري العادي وراء قصر قانون الإمتياز على الديون الواردة في النص الوارد، الأمر الذي يترتب عنه أن السفينة وأجرة النقل وملحقاتها لا تندرج ضمن حقوق الإمتياز المنصوص عليها في القانون المدني أو في غيره من القوانين بإستثناء القانون البحري والقوانين المكملة له والتي تجيز بداهة إقامة إمتيازات بحرية أخرى .

لقد أوردت المادة 73 من القانون السالف الذكر ترتيبا حسب أولوية هذه الامتيازات، وهي ثمانية حقوق جاءت كالآتي:

** **أولا** : الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناءا على عقد استخدامهم على متنها[1].

بالرغم أن مصدر تلك الديون هو تعاقدي، إلا أنه روعي في خلق الامتياز عليها اعتبارات إنسانية هي الرأفة بالملاح[2] الذي يعتمد المجهز عليه في تسيير السفينة وإدارتها، وتجد هذه الديون مصدرها في عقد العمل البحري، فهي تشمل ليس فقط أجور الربان والبحارة، بل وأيضا مصروفات علاجهم وردهم إلى الوطن، وجميع

[1] المادة 73 فقرة 01 من قا. ب.ج.

[2] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 150.

المبالغ والتعويضات المستحقة لهم بسبب فصلهم على نحو تعسفي[1]، وقد اعتبر القضاء الفرنسي أن قسط التأمينات الاجتماعية تعد إحدى ملحقات الأجر ومن ثم تسري عليها ذات الامتياز الذي يستفيد منه[2].

** **ثانيا:** الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام ورسوم الحمولة والموانئ، بالإضافة إلى رسوم الإرشاد الملزمة، وهي رسوم تحصل من السفينة مقابل خدمات وتسهيلات تمكنها من الرسو والقطر إذا كان إجباريا [3] والإبحار، وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188من قا.ب.ج، والتي تطبق في حالة عدم الالتزام بالإرشاد عند الدخول والخروج من الميناء وذلك وفقا للمادة 172 من نفس القانون.

** **ثالثا:** الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برًا وبحراً ولها علاقة باستغلال السفينة.

إن الامتياز مقرر بمقتضى هذه الفقرة للتعويض عن الإصابات البدنية التي تصيب الطاقم سواء في البر أو البحر ما دامت لها علاقة بإستغلال السفينة.

---

[1] علي البارودي، محمد فريد ألعريني، المرجع السابق، ص 169.

[2] la cour de cassation, 7 Avril 1987 DMF, 1988.p.453, et observation de Bonassieses, DMF 1989.page 75, en revanche , dans un arrêt du 1er octobre 1991, la cour de cassation décide que les cotisations à l'ENIM ne bénéficient pas de super privilège des salariés, DMF 1991 page.709.note Y, Tassel.

[3] المادة 180 من قا.ب.ج.

** **رابعا:** ديون الجنحة أو شبه الجنحة المترتبة على مالك السفينة وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

** **خامسا:** الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب الحطام أو المساهمة بالخسائر المشتركة.

أساس هذا الامتياز أن هذه الديون تمثل جهودا تبذل أو بأموال يضحى بها لإخراج السفينة من محنة كان يمكن أن تؤدي بها للهلاك، ومن ثم فمن الطبيعي أن تكون ثمة أفضلية لهذه الديون.

** **سادسا:** ديون منشئ أو مصلح السفن والناتجة عن إنشاء أو تصليح السفن.

** **سابعا:** الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل ربان السفينة خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة.

هذه الديون ولو أن مصدرها تعاقدي كذلك إلا أنه روعي من خلال الامتياز عليها أن أصحابها قد يجهلون حقيقة المركز المالي للمجهّز ولا يمكن إكراههم على إنشاء رهن لضمان حقوقهم، وأن الربان لن يستطيع الحصول على إئتمان من الخارج لو لم يتقرر هذا الامتياز.

لا تتمتع هذه الديون بالامتياز إلا إذا كان الربان قد أبرمها أو باشرها بسبب حاجة حقيقية لصيانة السفينة ومتابعة السفر. وإدخال تحسينات على السفينة لا

يضفي على المصروفات طابع الامتياز، بإعتبار أن الربان تجاوز حدود سلطته القانونية [1].

يشمل هذا الإمتياز طائفتين من الديون :

* الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة أو لمتابعة الرحلة والعمليات التي يجريها لهذا الغرض.

* الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة وفقا للمادة 609 من قا.ب.ج.

** **ثامنا:** الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان أو الخسارة التي تلحق بالحمولة أو الحقائب، وهذه الحقوق تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو مجهزها اتجاه الغير والركاب والشاحنين للبضائع.

- محل الإمتياز و آثاره (وعاء الإمتياز) وأسباب إنقضائه :

موضوع الامتياز ينصب على الثروة البحرية. وأهم عناصره بلا جدال هي السفينة[2] حيث يتحدد وعاء الامتياز البحري أساسا بالسفينة ذاتها, وبالرغم من سكوت المشرع فإن الامتياز يمتد أيضا بالتأكيد إلى كل ملحقات السفينة اللازمة لملاحتها و استغلالها، ولا عبرة بما إذا كانت السفينة محل الامتياز من السفن التجارية أو غير

[1] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 151.

[2] محمود شحماط، نفس المرجع السابق، ص 152.

التجارية لكنه يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة للدولة[1].

الإمتياز يرد على السفينة بغض النظر عما إذا كان من يستعملها ويستغلها هو مالكها أو المجهّز غير المالك أو مستأجر السفينة، إلا في حالة إذا ما كان مجهز السفينة مغتصبا لها بفعل غير مشروع، وكان الدائن سيء النية يعلم وقت نشأة حقه أنه يتعامل مع المغتصب للسفينة، فالإمتيازات البحرية لا ترتبط بشخص المدين وإنما بالثروة البحرية ذاتها.

الأصل أن ترتيب حقوق الامتياز يخضع للقانون دون اعتبار لذوي الشأن على أن يكون الرهن في كل الأحوال تاليا في المرتبة للامتياز.

من آثار الإمتياز، أنه يقرر لصاحبه حق الأفضلية والتقدم والتتبع[2]، وفضلا عن ذلك فإن ديون الإمتياز لكل رحلة تفضل على ديون الرحلة السابقة بحسب المادة 79 من قا.ب.ج، والحكمة في ذلك هو التشجيع على تطهير السفينة مما عليها من امتياز الرحلة السابقة وجذب الإئتمانات الجديدة التي قد تحتاجها.

أما عن أسباب إنقضاء الإمتياز البحري فيمكن حصرها، وفقا للمادة 84 من قا.ب.ج كما يلي:

---

[1] المادة 15 من معاهدة 1926 الخاصة بالامتيازات والرهون.

[2] المواد 72، 76، 77 من قا.ب.ج.

** تنقضي الإلتزامات البحرية بالتقادم أي بمرور سنة واحدة إعتبارا من نشوء الدين المضمون أو الحلول في حقوق صاحب ذلك الدين إلى نقل هذا الإمتياز بنفس الوقت .

** كما ينقضي الإمتياز الخاص بديون منشئ أو مصلح السفن والناتجة عن إنشاء وتصليح السفينة عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة [1].

تضيف المادة 85 من نفس القانون أن المدة المذكورة أعلاه أي سنة واحدة لا تخضع لأي وقف أو إنقطاع، بيد أنه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة ما دام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الإمتياز من حجز السفينة،على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الإمتيازي.

على أن يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار صادر منه طبيعة وشكل الوثائق اللازم الحصول عليها من قبل السلطات البحرية على متن السفن، و التي يجب أن تدرج فيها الإمتيازات البحرية[2].

بصرف النظر عن إنقضاء الإلتزامات البحرية وفقا للقواعد العامة فإن المادة 87 من قا.ب.ج تقضي بإنقضاء الإمتيازات البحرية ب :

1. مصادره السفينة من قبل السلطات المختصة،

[1] المادة 84 فقرة 2 من قا.ب.ج.

[2] المادة 86 ق.ب.ج.

2. البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية ،

3. في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاث أشهر من تسجيل عقد النقل.

إلا أنه في حالة البيع الجبري للسفينة توقف جميع الإمتيازات البحرية التي تثقل السفينة ما عدا تلك التي أخذها المشتري على عاتقه بالإتفاق مع الدائن صاحب الإمتياز، شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع [1].

لما كانت حقوق الإمتيازات ذات صفة تبعية، فإنه من الطبيعي أن تسقط كغيرها من الضمانات بانقضاء الدين أو بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا تم حجز السفينة قبل انقضاء المهلة وبيعت جبريا أو اختياريا أو بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

2: الرهن البحري .

الرهن البحري من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة وهو تأمين إتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة بما في ذلك العمارات البحرية الأخرى التي هي أموالا منقولة قابلة للرهن.

لقد نظم قا.ب.ج أحكام الرهن البحري في المواد 55 إلى 71منه، فعقد الرهن البحري على السفينة ليس من العقود الرضائية، إنما عقد شكلي لا يتم إلا بموجب محرر رسمي[2]، ويشمل الرهن البحري المترتب على السفينة، معظمها أو جزء منها

[1] المادة 88 من قا.ب.ج والتي تحيلنا بدورها إلى المادة 68 من نفس القانون .

[2] المادة 57 من قا.ب.ج.

ما عدا الحمولة، ما لم يتفق على خلاف ذلك بين طرفي العقد الذي يربط الدائن المرتهن والمدين الراهن.

- الشكل و الموضوع في الرهن البحري:

الرهن البحري هو رهن رسمي كما تنص على ذلك المادة 49 من قا.ب.ج: " إن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن موثق".

على هذا فإن الرهن البحري، أي رهن السفينة ، لا ينعقد إلا بعقد يحرره موثق تابع لمصلحة الشهر العقاري، يعني ذلك إفراغ العقد في قالب كتابي، أما إذا كان رهن السفينة تم بالخارج فإن توثيق الرهن يتم أمام القنصل الجزائري المعتمد لدى دولة أجنبية.

إن الرسمية هي شرط لإنعقاد العقد، وهي كذلك في صحته وفي مواجهة الغير، وتخلف هذا الشرط في الرهن البحري يترتب عنه البطلان المطلق.

يخضع موضوع عقد الرهن البحري لأحكام القواعد العامة، رغم أن محل الرهن البحري هو السفينة التي تعد ذات طبيعة خاصة ، بحيث يخول هذا الحق للدائن حقا عينيا تبعيا على السفينة بالنظر إلى أنه تأمينا إتفاقيا.

يشمل الرهن البحري للسفينة جميع ملحقاتها ما لم يتفق الطرفان على إستبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن.

كمالا يشترط قا.ب.ج نوعا محددا أو حدا أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها بعكس القانون الفرنسي الذي وضع حدا أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها وهي 20 طنا[1]، وتفسير هذا التحديد من المشرع الفرنسي هو الجدوى من رهن مال زهيد القيمة حيث لا يتلاءم أو يتناسب وما يتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات.

تقضي المادة 63 من قا.ب.ج أن يقيد الرهن في سجل السفينة المرهونة بمكتب تسجيل السفن بما في ذلك رقم شهادة تسجيل السفينة التي يقدمها طالب قيد الرهن مع عقد الرهن، فضلا على أن كل سفينة مثقلة برهن وجب أن تحمل على وجه اللزوم ضمن وثائق إبحارها كشفا بقيود الرهن المستكملة عند مغادرة الميناء،وفي حال إذا ما كان هناك رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو نفس الحصة من ملكية السفينة على الشيوع، يصنف الدائنون المرهونون حسب الترتيب الزمني لقيدهم[2].

لقد أجازت المادة 56 من قا.ب.ج رهن السفينة وهي في دور الإنشاء بشرط أن يسبق قيد الرهن إقرار مكتب تسجيل السفينة الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيها طول السفينة وأبعادها وحمولتها على وجه التقريب، ومناط هذا الإقرار هو أن السفينة لا تسجل بسجل السفن قبل أن يتم بناؤها، لذلك فصحة الرهن منوط بصدوره من مالك السفينة .

---

[1] Rodier Réné, Du pantavice.E : Encyclopédie, DALLOZ, commercial 1974, N ° 23, page 100.

[2] المادة 65 من قا.ب.ج.

فقد يتفق طالب البناء مع شركة البناء أو المقاول على تقرير الرهن للسفينة وهي في طور البناء لمصلحته مقابل ما دفعه من ثمنها حتى يتفادى طالب البناء قسمة الغرماء عند إفلاس الباني أي المقاول المكلف ببناء السفينة.

- شهر عقد الرهن البحري و آثاره :

يجب شهر عقد الرهن البحري إذا ما أردنا أن يكون نافذا في مواجهة الغير، كما أن حيازة السفينة تبقى للراهن الذي يقوم بقيدها بمكتب تسجيل السفن، فإجراء قيد الرهن بمكتب تسجيل السفن هو من مصلحة الدائن المرتهن، بحيث أن تاريخ القيد ليس فقط هو الذي يحدد مرتبة الرهن، وإنما يترتب أيضا عن وجوب هذا القيد للرهن آثار على صاحبه،.إذ تخول هذه الأخيرة(الآثار) للمرتهن حق التقدم على باق الدائنين، وحق تتبع السفينة في أي يد كانت ما دامت من حقوق الإمتيازات البحرية[1].

الملاحظ أن الإجراء يتوافق مع أحكام المادة 50 من قا.ب.ج التي تقضي بأن التصرفات التي يكون موضوعها إمتلاك السفينة بطرق الشراء أو بواسطة البناء يجب أن تكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة، وتسلم السلطة رخصة مسبقة، وقد شدد المشرع الجزائري على وجوب أن يتضمن عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين وشخصية السفينة وتحديد كيفية إنشاء الرهون البحرية

[1] المادة 76 من قا.ب.ج.

والمحافظة عليها بموجب مرسوم يصدر بناءا على تقرير مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية ووزير المالية [1].

أما في حالة رهن السفينة المملوكة في الشيوع، فإنه للمالك في الشيوع رهن حصته في السفينة شرط موافقة المالكين الحائزين الأكثرية[2] في السفينة ، ومرد إستلزام المشرع هذه الأغلبية هو خطورة الرهن الذي كثيرا ما أدى إلى بيع السفينة جبرا، الأمر الذي ينتج عنه ضياع المال الذي يقوم على الشيوع.

للتأكيد فإنه لإجراء قيد الرهن يجب تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، على أن ترفق الصورة بقائمتين موقعتين من طالب القيد الدائن المرتهن وتشتملان على وجه التحديد:

- إسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته،
- تاريخ العقد،
- مقدار الدين المبين في العقد،
- الشروط الخاصة بالوفاء بالمدين،
- إسم السفينة المرهونة و أوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة،
- الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه العقد.

[1] المادة 57 من قا.ب.ج.

[2] المادة 59 من قا.ب.ج.

يحفظ قيد الرهن البحري لمدة 10 سنوات من تاريخ إجرائه، ويبطل هذا العقد إذا لم يحدد قبل نهاية هذه المدة[1]، وقد ساوى المشرع على هذا النحو بين الرهن البحري والرهن العقاري من حيث مدة سريان العقد.

يشكل قيد الرهن البحري للسفينة إجراء شكلي خاص، وهو من مقتضيات القانون حتى يحتج به في مواجهة الغير من خلال إعلامه المفترض بأن السفينة ملكيتها مثقلة بحق عيني تبعي لصالح الدائن المرتهن.

لكن هناك حالات تجعل بقاء قيد الرهن البحري للسفينة لا يعكس الحقيقة وهو ما يتطلب إزالة القيد، وتتمثل العملية في شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء[2]، ويخول القانون البحري للسلطة البحرية القيام بشطب الرهن البحري بصفة تلقائية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تحديدها[3]، ويكون ذلك إما:

- ببطلان الرهن البحري على السفينة شكلا أو موضوعا أو يكون قابلا للإبطال.

- عدم تجديد قيد الرهن بعد إنقضاء مدة عشر (10) سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي.

---

[1] المادة 66 من قا.ب.ج.

[2] المادة 69 من قا.ب.ج.

[3] المادة 70 من قا.ب.ج.

أما عن النتائج المترتبة على قيد الرهن البحري بالنسبة لطرفي العلاقة (المدين الراهن والدائن المرتهن) فهي تحتم علينا الرجوع إلى أحكام القانون المدني شأن الرهن الرسمي شأنها في ذلك شأن الغير الذي يصبح الرهن نافذا في حقه، حيث بالرجوع إلى المادة 902 من قا.م.ج فإنه يجوز للدائن المرتهن بعد التنبيه على المدين الراهن بالوفاء، أن ينفذ بحقه على العقار المرهون ويطالب بيعه في الآجال وفق الأوضاع المقررة في قا.إ.م.إ، أما إذا كان الراهن شخصا آخر غير المدين، جاز له لتفادي أي إجراء موجه له إن هو تخلى عن العقار وفقا للأوضاع والأحكام التي يتبعها الحائز في تخليه عن العقار.

تطبيقا لحكم المادة 903 من قا.م.ج فإنه يقع باطلا كل شرط يقضي بالتملك عند عدم الوفاء، وهو بطلان مطلق يتعلق بالنظام العام أراد من ورائه المشرع الجزائري حماية الراهن الذي هو في موقف ضعيف من إستغلال الدائن المرتهن له حيث يبطل الشرط دون عقد الرهن الذي يبقى صحيحا.

في هذا الصدد فقد أجاز المشرع للدائن المرتهن تملك السفينة المرهونة عند عدم استيفاء الدين في إتفاق لاحق مع المدين الراهن بعد حلول أجل الدين مقابل ثمن معلوم أيا كان، ومقتضى هذا الشرط اللاحق هو بيع السفينة دون إتباع الإجراءات التي أوجبها القانون[1].

قد يواجه الدائن المرتهن الغير في حق التقدم وحق البيع، والغير هنا هم جماعة دائني المدين الراهن التاليين له في المرتبة بما في ذلك الدائنين العاديين، إذ

[1] أي دون إجراءات البيع الجبري للسفينة وفقا لما يمليه القانون، والذي سوف نتطرق لها في قادم بحثنا.

تكون لهم الأولوية في إستيفاء حقهم من ناتج بيع السفينة المرهونة بالمزاد العلني غير أن أصحاب الإمتيازات البحرية تكون لهم الأفضلية على الدائن المرتهن للسفينة كما رتبتهم المادة 73 من قا.ب.ج في فقراتها الست.

سواء كان الحق الممتاز ناشئا قبل قيد الرهن أو بعده فإن صاحبه يستوفيه قبل الدائن المرتهن.

لقد نظم المشرع البحري الجزائري كل ما يخص التصرف في السفينة المرهونة فأورد عليه قيودا تتمثل في عدم التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن وبطلان بيع السفينة المرهونة إلى أجنبي[1]، والتصرف المحضور هذا يرمي إلى حماية الدائن المرتهن بالحد من حرية المدين الراهن سواء في نقل ملكية السفينة أو بيعها، فالحضر يسري من يوم قيد الحجز في سجل السفن.

يتمتع الدائن المرتهن بتوقيع الحجز التنفيذي على السفينة المرهونة متى كانت مرهونة بأكملها قبل صدور أمر من المحكمة ببيع السفينة بالمزاد العلني[2]، على أن كيفيات البيع الإجباري للسفينة وكذا التبليغ المسبق لكل المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر التسجيل تحدد بموجب مرسوم تصدر السلطات الإدارية البحرية[3] .

[1] المادة 51 من قا.ب.ج.

[2] المادة 935 فقرة 2 قا.ب.ج.

[3] المادة 160 فقرة 6 قا.ب.ج.

أخيرا ينقضي الرهن إما بصفة تبعية وذلك بانقضاء الدين المضمون بالرهن أو بإنقضاء الإلتزام على النحو الذي تقتضيه القواعد العامة – الإبراء والمقاصة والتجديد والتقادم– وإما بصفة أصلية بمعنى ينقضي الرهن دون إنقضاء الدين وذلك وفقا لما يلي:

- التنازل عن الرهن والإبقاء على الدين.
- هلاك السفينة محل الرهن.
- تطهير السفينة وهو ما يحصل إما تلقائيا، أي بقوة القانون مثل حالة البيع الجبري للسفينة وإما اختياريا متى قام بذلك حائز السفينة.

قد تثار مسألة الرهن المرتب قبل الشياع على كامل السفينة أو على جزء منها، وفي هذا الصدد، فقد يبقى الرهن قائما على الحصة المرهونة بعد بيع السفينة وقسمة ثمن البيع، هذا من جهة، أو يتم اللجوء إلى أسلوب حل المجموعة المالكة على الشيوع[1] .

هذا الحكم ينطوي على ذات النظرة التي تقوم عليها أحكام بيع أحد الملاك المشتاعين لحصته في السفينة على الشيوع ، إذ على الدائن المرتهن هنا أن ينبه رسميا على باقي الملاك قبل بدء إجراءات البيع للحصة المرهونة خمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ.

[1] المادة 60 من قا.ب.ج..

على أنه إذا لم يتقدم أي دائن بالطلب، فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة وله في هذه الحالة أن يطلب شطب الرهن دون إتباع إجراءات أخرى.

الفرع الثاني: نطاق تطبيق قواعد الحجز التحفظي على السفينة.

إن دراسة نطاق تطبيق الحجز التحفظي على السفينة يتطلب منا بذاءة التطرق لنطاق تطبيق هذا الإجراء في كل من معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 بحكم مصادقة الجزائر على كليهما، معرضين من خلالهما إلى أهم ما جاءت به كل اتفاقية فيما يخص أحكامه(أي الحجز).

الفقرة الأولى:اتفاقية بروكسيل ونطاق تطبيقها.

حددت المادة 01 فقرة 02 من المعاهدة مفهوم الحجز التحفظي الخاضع لأحكامها بأنه: " إيقاف السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذا لسند "، وعليه يمكن القول أن أحكام المعاهدة تطبق فقط على الحجز التحفظي دون التنفيذي، وأيضا يتعين التفرقة بين الحجز التحفظي والحجز الإداري الذي توقعه السلطة العامة على السفينة، فهذا النوع من الحجوز لا شأن للمعاهدة به – كما سنوضحه لاحقا بخصوص صور الحجز التنفيذي– إذ تطبيق هذه المعاهدة قاصر على المنازعات بين الأفراد،وهذا بصريح عبارة المادة 02 من المعاهدة التي أكدت على المعنى بنصها أنه: " ليس في مقتضيات هذه الاتفاقية ما يجوز اعتباره كموسع أو محدد للحقوق والصلاحيات العائدة للدول والسلطات العمومية أو السلطات الموانئ بموجب

قوانينها الداخلية وأنظمتها في حجز وتوقيف أو منع سفينة من الإقلاع في مناطقها البحرية."

تنطبق أحكام هذه المعاهدة وفقا لنص المادة الثامنة، في كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة، على أن الحجز على السفينة في الدولة التي ترفع علمها ينطبق عليه القانون الداخلي لهذه الدولة بشرط أن يكون للحاجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في هذه الدولة [1].

يجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة في دولة متعاقدة بسبب أحد الديون البحرية المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة أو بسبب أي دين آخر يجيز توقيع الحجز وفقا للقانون الداخلي للدولة التي يطلب فيها الحجز [2].

نخلص من ذلك أن الحجز على السفن الجزائرية في الجزائر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي فيها تسري عليه أحكام القانون الجزائري، أما الحجز على السفن الجزائرية في الجزائر من شخص ليس له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الجزائر وكذلك الحجز على السفن الأجنبية في الجزائر سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أو لدولة غير متعاقدة في الجزائر إنما يخضع لأحكام هذه المعاهدة [3] وإن كان بالنسبة لسفن الدول غير المتعاقدة نجده نصا غريبا [1]، ففي حين

---

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص118.

[2] المادة 8 فقرة 03 من اتفاقية بروكسل 1952.

[3] مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط 2012، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ص56، 57.

أن السفن الوطنية لا يجوز حجزها إلا بالأسباب التي يجيزها القانون الداخلي، نجد أنه بالنسبة لسفن الدول المتعاقدة لا يجوز الحجز عليها إلا لأحد الديون البحرية المنصوص عليها في المعاهدة.

أما عن التحفظات فوفقا للمادة العاشرة من المعاهدة فيجوز للدول المتعاقدة عند توقيع المعاهدة أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها:

أ: بالحق في عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س) و (ع) من المادة الأولى (وهي المنازعات المتعلقة بملكية السفينة في الشيوع) وتطبيق قانونها الداخلي.
ب: وإما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهي الديون المضمونة برهن السفينة).

---

[1] اتفق جانب من الفقه على أن النص الخاص بسفن الدول غير المتعاقدة يعتبر نصا يتسم بالغرابة، حيث أن السفن الوطنية لا يجوز حجزها إلا للأسباب التي يحددها القانون الداخلي، أما بالنسبة للسفن الدول المتعاقدة فلا يجوز الحجز عليها إلا لأحد الديون البحرية المنصوص عليها في الاتفاقية، ونجد أن سفن الدول غير المتعاقدة يجوز توقيع الحجز عليها بناء على هاتين الطائفتين من الأسباب إلا أن هناك جانبا آخر من الفقه المصري ذهب إلى تأييد الحل الذي أتت به المعاهدة في نص المادة الثامنة الفقرة الثانية، حيث يرى هذا الاتجاه أن الحكم الذي أتت به المعاهدة لا غرابة فيه لان أية معاهدة دولية لا تلزم الدولة التي انضمت إليها إلا قبل الدول الأطراف في ذات المعاهدة، أما في مواجهة الدول غير المتعاقدة فهي تمارس سياستها الطبيعية في تطبيق قوانينها والذي يتكون في التشريع الصادر من سلطاتها التشريعية بالإضافة إلى المعاهدات الدولية التي انضمت إليها وجعلتها بذلك جزءا من نظامها القانوني ومن تم فان معاهدة بروكسيل لم تفعل أكثر من ترديد قاعدة من قواعد القانون الدولي العام، محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص156.

بمقتضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة لا يجوز توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين دون أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين إذا كان الدين متعلقا بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو إذا كان مضمونا برهن بحري على السفينة [1].

من تم نلاحظ، أنه بعد أن حددت الاتفاقية نطاق تطبيقها على أي سفينة في دائرة ولاية أي دولة طرف – سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف – إلا أنه طبقا للتحفظ الأول بالمادة 10 فإنه يترتب على إعمال هذا النص، أنه في حالة عدم إستعمال الدولة المعنية لحقها في التحفظ، سواء لحظة التوقيع أو التصديق أو القبول أو الانضمام، فانه يمكن توقيع الحجز التحفظي الذي يراد توقيعه في هذه الدولة المتعاقدة على السفن التي تحمل علم دولة غير متعاقدة وفق القانون الداخلي للدولة المعنية.

أما فيم يخص الجزائر فعند إنضمامها إلى هذه الاتفاقية لم تبد أي تحفظ يخص تطبيق هذه المادة.

تجدر الإشارة أن الاتفاقية تقضي بضرورة الرجوع إلى التحكيم للفصل في المنازعات التي تثور بين الدول بصدد تفسير الاتفاقية أو تطبيقها، حيث تنص المادة 11 في هذا الخصوص على تعهد الأطراف المعاهدة بأن يخضعوا إلى التحكيم في كل أوجه الخلاف الذي قد ينشا بين الدول بصدد تفسير الاتفاقية أو تطبيقها دون

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، توزيع دار الفكر العربي، 1990، ص110.

إخلال بإلتزام المتعاقدين الذين إتفقوا على عرض منازعاتهم على محكمة العدل الدولية، ولا تطبق إتفاقية بروكسيل على السفن الحربية والسفن المملوكة ملكية عامة للدولة.

أما فيما يخص رفع الحجز فإنه وفقا لمعاهدة بروكسيل فيوجد أمام المدين المحجوز عليه وسيلتين للتخلص من الحجز التحفظي على سفينته وهما، تقديم كفالة كافية للوفاء بدين الحاجز ومن قبيل ذلك، الكفالة التي يتعهد بها من قبل أحد البنوك[1] .

ثارت خلافات كبيرة في الفقه والقضاء حول المراد بكفاية الكفالة لضمان حقوق الدائن الحاجز وكيف يتم تقدير هذه الكفالة – وهو ما سيتم دراسته حين التطرق إليه– و حول مجال الديون البحرية التي تتعلق بالنزاع حول ملكية السفينة أو ملكيتها في الشيوع أو حيازتها أو حول استغلالها أو نصيب الشريك من الربح الناتج عن ذلك. أما عن الوسيلة الثانية وهي تقديم ضمانات كافية لوفاء دين الدائن الحاجز وذلك لا لرفع الحجز عن السفينة وإنما للترخيص له من المحكمة باستغلالها أثناء فترة الحجز في الحدود ووفقا للضمانات التي تحددها له المحكمة، ومجال تطبيق هذه الوسيلة هو الحالات التي لا يطالب فيها الدائن بالحصول على دين، أما المادة 70 من الاتفاقية فهي خاصة بالاختصاص القضائي بموضوع الدعوى.

الفقرة الثانية: اتفاقية جنيف لسنة 1999 ونطاق تطبيقها.

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص110.

إتفاقية12مارس1999 بشأن الحجز التحفظي على السفن مرشحة لخلافة سابقتها، إذ جاءت معالجة للصعوبات التي اعترضت تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل1952 أو التي أغفلت معالجتها، كالحجز المؤسس على دين وليد عقد بيع، أو الحجز الناتج عن علاوة التأمين.

الإتفاقية جاءت شاملة ملمة بجميع ما يمكنه تجاوز العراقيل التي قد تثور عند محاولة توقيع إجراء الحجز على السفن، لذلك يستحق واضعي أسس وأحكام هذه الاتفاقية كل التشجيع والثناء، بالرغم من أنها لقيت صعوبات جمة فيما يخص دخولها حيز النفاد[1].

لقد حرصت هذه الاتفاقية كما سبق وأشرنا إليه على إجتناب العيوب والإنتقادات الخاصة بالمادة الثامنة الفقرة الثانية منها[2]، حيث ورد بتقرير المؤتمر الدبلوماسي المعني بحجز السفن المنعقد بقصر الأمم المتحدة في جنيف في الفترة ما بين 01 إلى 12مارس1999 تعقيبا على المادة الثامنة ما نصه: " كانت اتفاقية عام 1952 تنص على جواز حجز سفينة ترفع علم دولة غير متعاقدة، فيما يتعلق بالمطالبات البحرية التي تنص عليها الإتفاقية أو التي يجيز قانون الدولة المتعاقدة

---

[1] La convention du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires est appelée à remplacer la convention de 1952. Elle règle un certain membre de différente soulevées par le texte antérieur, en prévoyant notamment la saisie fondée sur une créance née d'*un contrat* de vente, ou encore résultant d'une prime d'assurance. La convention de 1999 généraliste en outre la compétence du forum arresti, ce donc il faut se féliciter malgré les efforts de son promoteur, F Berlingieri, il n'est pas certain qu'elle voie rapidement le four. philippe Délebecque, Droit Maritime, op.cit, page173.

[2] الخاصة باتفاقية بروكسل لسنة 1952.

الحجز على أساسها ، ولم يكن من الواضح ما إذا كان ذلك يعني أن أحكام الإتفاقية برمتها تسري على السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة أم لا، لذلك جاء النص الجديد أكثر دقة متفقا أيضا مع النهج الذي اعتمد في الإتفاقيات الجديدة مثل الإتفاقية الخاصة بالإمتيازات والرهون البحرية لعام 1993 مقررا إنطباق أحكام الاتفاقية على أية سفينة في ولاية دولة طرف سواء كانت ترفع أم لا علم دولة طرف."[1] وبذلك تكون قد استثنت القاعدة المزدوجة، فمن ناحية أخضعت كل السفن لأحكام الاتفاقية بقطع النظر عن العلم الذي ترفعه، ودون تفرقة بين الديون سبب الحجز الواردة في الاتفاقية أو في القانون الداخلي إذا كانت واقعة في نطاق الاختصاص لدولة متعاقدة[2].

من ناحية أخرى حرصت الإتفاقية على جذب الدول الرافضة لهذه القاعدة للتوقيع عليها، فأجازت لها أن تحتفظ بحقها في عدم تطبيق الإتفاقية على السفن التي لا ترفع علم دولة طرف[3].

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 39.

[2] تنص المادة 1/8 من اتفاقية جنيف 1999 على أن " تنطبق هذه الاتفاقية على أية سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف ".

[3] تنص المادة 1/10 من اتفاقية جنيف 1999 على أنه " لا يجوز لأي دولة عند التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أو في أي وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي من الحالات التالية أو كلها:

أ) السفن غير العاملة في البحار.

ب) السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

ج) المطالبات بموجب الفقرة1(ق) من المادة الأولى....."

ينصب التحفظ على خضوع الدولة غير المتعاقدة لأحكام الإتفاقية أو عدم الخضوع، وبعدها جاء مشروع الإتفاقية ليعطي شكلا آخر للتحفظ الذي تبديه الدولة المتعاقدة، فيجوز للأخيرة أن تحتفظ لنفسها بالحق في تطبيق الأحكام المتعلقة بتعين الدين سبب الحجز في الإتفاقية أو القانون الداخلي على الدولة غير المتعاقدة.

لم تقيد المادة 10 من الإتفاقية – بخلاف ما فعلت سابقتها– إحتفاظ الدولة لنفسها بالحق في عدم تطبيق أحكامها على سفن الدول غير المتعاقدة بميعاد محدد يتعين إبداء التحفظ خلاله، فيجوز أن يكون ذلك عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أو أي وقت آخر، وكان مشروع الاتفاقية يستبعد الحالة الأخيرة من النطاق الزمني لإبداء التحفظ .

تطبيقا لما سبق فإنه في حالة عدم استعمال الدولة المتعاقدة لحقها في إبداء التحفظ فإن الحجز التحفظي على السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة في دائرة اختصاصها يكون خاضعا فقط لأحكام المعاهدة. وفي حالة إبداء التحفظ يخضع الحجز لأحكام القانون الداخلي بمفرده[1].

بعد تحديد نطاق تطبيق أحكام كل من الإتفاقيتين الدولتين ذات الشأن على الحجز التحفظي خاصة ، بعد أن غاب عنها تنظيم أحكام الحجز التنفيذي، كان من الضروري تحديد أنواع السفن والحالات التي يمكن لهاته الأخيرة أن تدخل ضمن هذا النطاق.

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 40.

ثالثا: جواز الحجز تحفظيا على كل السفن من عدمه.

طبقا للقواعد العامة المعتمدة في القانون فإن: "من ألزم نفسه قد ألزم أمواله"[1] مما يجعل أن إلتزام المدين لا يقتصر على مال معين، وإنما يمتد ليشمل جميع الأموال التي تدخل في ذمته المالية[2].

لكن الأمر يختلف في هذا المقام ففي القانون البحري الأصل أنه يجوز لكل من تمسك بدين بحري أو مطالبه بحرية وارد ذكرها في المادة 151 من القا.ب.ج أو من خلال إتفاقيتي بروكسيل 1952 و جنيف 1999، أن يحجز إما على السفينة التي يتعلق بها الدين، أو أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين ولو كانت متأهبة للسفر، وبعبارة أدق، لكل دائن بدين بحري متعلق بسفينة، توقيع الحجز التحفظي عليها سواء كان المسؤول عنه وقت نشوئه مالكا للسفينة أو مستأجرا لها[3]،وعلة هذا الحكم تكمن في أن سفن المجهز – وقت نشأة الدين – تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية ، أما ما جد بعد ذلك من سفن فلا تخصص للوفاء (و هو خروج عن القواعد العامة)، ولهذا السبب فإن القانون إستثنى من ذلك المنازعات الخاصة ببعض الديون – والتي سندرسها في حينها لاحقا –، إذ تنصب المنازعة في هذه الحالات على حقوق عينيه تتعلق بالسفينة ذاتها، ولا شأن لها بالسفن الأخرى التي يملكها المجهز[4].

---

[1] و هو ما أشار إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 188 من القانون المدني : " أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه".

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 23.

[3] أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا و فقها و قضاء، المكتب الجامعي الحديث 2010، ص 214.

[4] يعقوب يوسف صرخوة، المرجع السابق، ص175،174.

إذا كانت الغاية من حكم إمكانية توقيع الحجز حتى على سفينة أخرى يملكها المجهز وقت نشوء الدين هو الرغبة من المشرع في زيادة الضمانات المخولة للدائن،فإن هناك سفن لا يمكن في أي حال من الأحوال توقيع حجز تحفيظي عليها إلا بتوافر شروط معينة.

1: السفن التي يجوز توقيع حجز تحفظي عليها.

- الحجز على السفن المملوكة للمجهز .

لقد أجاز المشرع الجزائري للدائن أن يحجز تحفظيا على أية سفينة مملوكة للمجهز حتى ولو كانت هذه السفينة غير تلك التي نشأ الدين بسببها[1]، إلا أنه وإستثناء عن الأصل، يجوز توقيع هذا الإجراء بشرط هام وهو أن تكون هذه السفينة مملوكة للمجهز وقت نشأة الدين البحري[2] في صالح الدائن الحاجز، وهو خروج صريح عن الأصل في أن تكون جميع أموال المدين سواء الحاضرة أو المستقبلية ضامنة للوفاء بديونه[3].

تجدر الإشارة أن هذا الحكم جاء مطابقا لما جاءت به نصوص كل من اتفاقيتي بروكسل_1952 وجنيف 1999[4].

---

[1] هي السفن التي تسمى بالسفن الشقيقة « sister ship » والشقيقة هي سفينة يملكها المدين وقت نشأة الدين و يظل مالكا لها إلى وقت توقيع الحجز. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، دار الفكر والقانون للنشر و لتوزيع، 2011، ص 160.

[2] المادة 154 من قا.ب.ج س: " يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي تتعلق بها الدين البحري، إما أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها الدين ...."

[3] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 25.

[4] كل من المادتين 03 فقرة 01 لكل من اتفاقيتي بروكسل 1952 و جنيف 1999 .

إذا كان الحال هو إمكانية توقيع الحجز التحفظي على جميع السفن المملوكة للمجهز متى تزامنت هذه الملكية مع نشأة الدين البحري في صالح الدائن المدعي،فكيف هو الحال عن مدى جواز توقيع الحجز على السفن التي تكون تحت يد الغير من غير المالك[1].

- الحجز على السفن في حال استئجارها :

إن الإجابة على هذه الإشكالية تحتم علينا العودة إلى كل من المادة 03 فقرة 04 من اتفاقية بروكسل 1952 وإلى الجزء "ب" من الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف 1999، بما أن المشرع البحري الجزائري انتهج نفس الطرح، إذ وبالعودة إلى أحكام نص المادة 155 من القانون البحري الجزائري فإنه بالإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة في حال استئجارها، ولكن مع التخلي عن الملاحة البحرية وضمان المستأجر لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة. أي إذا كانت السفينة مؤجرة مع منح المستأجر حق الإدارة الملاحية، جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز عليها إذا تمسك بدين متعلق بهذه السفينة رغم أنها غير مملوكة للمدين .

كما يجوز لهذا الدائن الحجز على أية سفينة مملوكة للمستأجر نفسه، لكن يمنع عنه الحجز على أية سفينة أخرى للمالك المؤجر[2]، وينطبق هذا الحكم في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري.

---

[1] Jean-Pierre Beurrier, saisie conservatoire et saisie-exécution de navire, droit maritime.2009/2010 DAlloz, page 323.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 121 ،122.

إن ما إستوقفنا من خلال إستقراء المادة 155 من قا.ب.ج هو عبارة "....إيجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية ....."وهي عبارة تخص على وجه التأكيد عقد إيجار للسفن عارية أم عقد التسيير. وهنا نتساءل عن إمكانية توقيع الحجز تحفظيا فقط على السفن التي يكون محل عقد إيجارها سفينة عارية ؟ أم أن الأمر يطال كل السفن الموقع حولها عقد إيجار بدون استثناء؟[1]

في هذا الصدد نلاحظ انقسام للفقه، فنجد بعض الفقه وعلى رأسهم روديار الذي يرى أن المادة 03 فقرة 04 من إتفاقية بروكسل موجهة فقط إلى حالات إيجار السفينة على أساس المدة، أي إيجار مع التخلي عن الإدارة الملاحية للمستأجر وبالأخص إيجار سفينة عارية، إذ يعتبر أنصار هذا الاتجاه أن الإيجار على أساس المدة بدون التخلي عن التسيير الإداري للمستأجر لا يجيز الحجز على السفينة بحيث استندوا في ذلك إلى أن معاهدة بروكسل تجيز الحجز على السفن في حال استئجارها على أساس المدة وكان المستأجر وحده ضامنا للدين البحري مع التخلي له عن الإدارة الملاحية، أي أن الاتفاقية لا تجيز الحجز على السفينة المؤجرة على أساس المدة إلا إذا أجرت عارية، وهو ما يتعارض صراحة مع ما جاءت به أحكام هذه الاتفاقية التي تجيز للمدعي الحجز على السفينة التي تعلق بها الدين البحري بدون أن تحدد نوعية المدين، الذي قد يكون مالكا أو مستأجرا السفينة، عارية أم غير عارية[2].

---

[1] Ruzlana Giogévira, op.cit, page 43 – 44.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 25.

من الجانب الآخر نجد أغلب الفقه ومن بينهم سكابل، فيالار، و بوناسيس يعتبرون أن الجزء الثاني من الفقرة 04 للمادة 03 من اتفاقية بروكسل يجمع كل أنواع إيجار السفينة على أساس المدة سواء إيجار سفينة أو تسييرها، وبصفة عامة كل الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير المالك هو الذي يشغل السفينة،فأسسوا رأيهم هذا على الحكم الذي أصدرته المحكمة التجارية لمرسيليا التي اعتبرت أن عقد إيجار السفينة المحجوز عليها هو عقد إيجار على أساس المدة مستبعدة دفوع المدعي عليه بأن الدين متعلق باستئجار سفينة عارية، رافضة طلبه برفع الحجز عن السفينة" pelibasper "[1].

للإشارة فإن هذا الإشكال فصلت فيه وبوضوح اتفاقية جنيف 1999 من خلال الفقرة الأولى من المادة 03 الجزء (ب) تحت عنوان ممارسة حق الحجز[2]، إلا أن الإشكال يبقى مطروحا حول الإطار الزمني لتوقيع الحجز على السفينة المستأجرة، أو بالأحرى هل يجوز الحجز على السفينة لدين تعلق بها و نشأ في مواجهة مستأجرها بعد إنتهاء مدة الإيجار و تسليمها للمؤجر؟[3].

إنقسم الفقه هنا أيضا إلى قسمين متعارضين حول الإطار الزمني لتوقيع الحجز على السفن المستأجرة، فمن جهة، يرى البعض أنه لا يجوز الحجز بعد

---

[1] Ruzlana Giogévira, op.cit, page 45.

[2] الجزء ب من الفقرة 01 من المادة 03 من اتفاقية جنييف لسنة1999: " إذا كان مستأجر السفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولا عن تابعات المطالبة وكان مستأجرا للسفينة عارية أو مالكا لها عند توقيع الحجز." الملحق رقم02.

[3] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 25.

إنتهاء مدة الإيجار[1] مبررين موقفهم هذا إلى أن اتفاقية بروكسل 1952 نسبت السماح بالحجز على السفن لدين المستأجر إلى قاعدة عينية الالتزام وبالتالي تتبع السفينة التي تعلق بها الدين، لاسيما وأن الاتفاقية لم تقيد حق الدائن الحاجز بنطاق زمني متعلق بفترة سريان عقد الإيجار ، وبذلك لا يجوز التخصيص عن إطلاق النص، بما أن مؤداه جواز الحجز على السفينة بعد انتهاء فترة الإيجار.

على عكس ذلك يذهب الفقه المعارض من خلال القراءة المتأنية للفقرة 04 من المادة 03 لاتفاقية بروكسل 1952 أن الحجز على السفينة المستأجرة لدين نشأ في ذمة مستأجرها يكون مرتبطا ليس فقط بالسفينة التي تعلق بها الدين، وإنما أيضا بشخص المدين، لذلك يقتصر حق المدين الحاجز على السفينة المستأجرة طبقا لقاعدة شخصية الالتزام، أي يقتصر على فترة الإيجار ولا يمتد إلى الأحوال التي يتم فيها تسليم السفينة لمالكها[2].

يرى فيها الصدد كل من الفقيهين بوناسيس وسكابل أن أساس الحق في الحجز التحفظي هو الامتياز الممنوح للدين المتعلق ، إضافة إلى أن الامتياز "يعيش" أي يمتد ويكون ساريا من 06 أشهر إلى سنة بعد إنتهاء مدة الإيجار، بما أن الحجز التنفيذي يبقى ممكنا طيلة تلك المدة، وهو ما يبقي الحال على ما هو عليه بالنسبة للحجز التحفظي[3]، وهو الإتجاه الذي سارت عليه اتفاقية جنيف التي لا

---

[1] Ruzlana Giogévira, op.cit, page 45.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 26.

[3] Ruzlana Giogévira, op. cit, page 45.

تجيز حجز السفن بعد انقطاع فترة الإيجار إلا إذا كان الدين البحري الذي تعلق بها يندرج ضمن الإمتيازات البحرية[1]، في حين لم يشر المشرع الجزائري إلى النطاق الزمني الذي يمكن من خلاله توقيع الحجز التحفظي على السفينة في حال إستئجارها.

إذا كان بالإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة حتى بعد إنتهاء مدة الإيجار المحددة بسبب دين ممتاز، فماهر الحال بالنسبة للحجز التحفظي على السفن التي قام المدين المدعي عليه بالحجز، ببيعها ؟[2]

- الحجز على السفن في حال بيعها.

القاعدة العامة هي أن يكون المال (السفينة) الواقع عليه الحجز مملوكا للمدين وليس للغير، فكما أن بيع ملك الغير باطل لأنه اعتداء على حقه، فكذلك الحجز عليه للسبب نفسه[3] إلا أنه ونظرا لخصوصية القانون البحري فإنه إستثناء عن الأصل، يجوز الحجز على السفينة حتى ولو أصبحت ملكا للغير.

إن المقصود بإمكانية الحجز على السفينة بعد بيعها هو جواز توقيع الحجز التحفظي عليها وهي بين يدي مالكها الجديد بسبب دين في ذمة مالكها القديم،بمعنى آخر، هل نقل ملكية السفينة يطهّرها من الحق في الحجز التحفظي الذي تعلق بها ؟

---

[1] الفقرة هـ من المادة 03 من اتفاقية جنيف 1999 : " تحت عنوان ممارسة حق الحجز :"إذا كانت المطالبة في مواجهة مالك السفينة،أو مستأجر السفينة عارية،أو مديرها، أو مشغلها، أو كانت مضمونة بامتياز بحري، أو نشأ بموجب قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز." الملحق رقم02.

[2] Ruzlana Giogévira, op.cit, page 45.

[3] أحمد خليل، التنفيذ الجبري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،2006، صفحة84.

إذا إعتمدنا على إتفاقية بروكسيل 1952، فالإجابة هي أكيد أنه يجوز الحجز تحفظيا على أية سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية أو سفينة أخرى متى كان الشخص يمتلك تلك السفينة عند نشوء المطالب البحرية. لكن يجرنا الحديث هنا عن النطاق الزمني لملكية السفينة الذي يجوز خلاله توقيع الحجز، أي هل لتوقيع الحجز التحفظي يفترض فيه أن تكون السفينة ملكا للمدين وقت نشأة الدين أو وقت الحجز؟[1].

هنا يرى البعض أن اتفاقية بروكسل ربطت الحق والسفينة في إطار عينية الرجوع أو عينية الدعوى مبررين رأيهم بتصدي القضاء الفرنسي لتفسير الفقرة الأولى من المادة 03 لاتفاقية بروكسل، من حيث عدم وضوحها- أي، هل أنها تجيز حجز السفينة بعد بيعها وهي بين يدي المالك الجديد- بحيث قضت محكمة استئناف روان الفرنسية، أنه يجوز لصاحب الحق البحري أن يحجز على سفينة تعلق بها دينه، وأنه لا يقف عقبة أمام الحجز أن تكون ملكية تلك السفينة انتقلت للغير[2].

غير أن القضاء الفرنسي في مرحلة لاحقة قيد حق الدائن في الحجز التحفظي على السفينة بالأحكام الواردة في المادة 09 من اتفاقية بروكسل والتي تشترط لتوقيع الحجز- في هذه الحالة – أن يكون للحاجز حق التتبع وبالتالي الأخذ بالطبيعة العينية للحق، فكان قرار القضاء في هذا الشأن مبنيا على أن اتفاقية بروكسل التي تتسم بالطبيعة العينية، وبالتالي يكون جائزا ومقبولا الحجز على السفينة

[1] Ruzlana Giogévira, op.cit, page 47.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 80،81.

دون الإعتداد بشخص المالك، وعليه فإن اتفاقية بروكسل لا تخول المدعين أي حق تتبع غير الذي يعطيه لهم القانون واجب التطبيق أو الاتفاقية الدولية بشأن الامتيازات والرهون البحرية إذا كانت واجبة التطبيق، شأنها في ذلك شأن اتفاقية جنيف 1999.

بالعودة إلى نصوص قا.ب.ج فإنها لم توضح صراحة إمكانية الحجز على السفن بعد بيعها، لكن بالرجوع إلى المادة 67 من قا.ب.ج ، فإنه يمكن تتبع السفينة المثقلة بالرهون البحرية سواء كليا أو جزئيا، وهذا بالرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة، وباعتبار الرهن المتعلق بالسفينة رهن بحري مدرج ضمن قائمة الديون البحرية التي تكون سببا للحجز[1] فإنه يجوز الحجز التحفظي بمقتضاه

---

[1] المادة 151 من قا.ب.ج: " ينشأ الدين البحري الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية :

أ) الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة،

ب) الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة،

ج)عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو اتفاق انقاد أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الانقاد أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة،

د) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما ، و التدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، و التعويض عن هذا الضرر، و تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه ، و الخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، و الأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه القرة الفرعية(د)،

هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة ، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان يتعلق أو كان على متن هذه السفينة ، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها و إعالة طاقمها،

و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد في مشارطه إيجار أو غيرها،

على سفينة المدين المحجوز عليه حتى ولو بعد بيعها إلى الغير، وبالتالي يمكن القول أنه إذا ما كان القانون الوطني هو الواجب التطبيق في نزاع متعلق بالحجز التحفظي على السفن فإنه بالإمكان توقيع هذا الإجراء على السفن حتى بعد بيعها،

ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشارطه إيجار أو في غيرها،

ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع(بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،

ط) العوارية العائمة،

ي) القطر،

ك) الإرشاد،

ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات(بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من اجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها ، أو صيانتها،

م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة،

ن) رسوم و أعباء الموانئ و القنوات و الأحواض و المرافئ و غيرها من المجاري المائية،

س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،

ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها،

ف) أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين ألتعاضدي الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ق) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشان عوائدها،

ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبئ ذو طبيعة مماثلة على السفينة،

ت) أي بيع ينشأ عن عقد بيع السفينة."

ش رهن أو رهن غير حيازي أو عبئ ذو طبيعة مماثلة على السفينة .....".

ويكون ذلك بمراعاة المادة 68 من نفس القانون والتي تستثني من ذلك حالة البيع الجبري للسفينة، إذ في هذه الحالة توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ما عدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن، شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع. وقد يحدث أن لا يقع الرهن مثلا على السفينة كلها وإنما على حصة منها فقط،، هنا لا يحق للدائن المرتهن سوى الحجز على هذه الحصة وتتبعها في أي يد كانت[1].

- الحجز على السفن المتأهبة للسفر .

تعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا كان ربانها حاملا لأوراق المرور للسفر[2] أي حاملا للأوراق أو المستندات أو الشهادة الخاصة بتسيير السفينة مثل:

- سند ملكية السفينة، ويعبر عنه بشهادة التسجيل.
- سند الجنسية.
- دفتر أحوال السطح.
- عقود إيجار السفن.
- ترخيص الملاحة.
- شهادة السلامة الخاصة بتسيير السفينة.....

[1] علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، 2001. ص 192،193.

[2] عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ، ط أولى، دار الفكر الجامعي، 2008 ، ص 155.

ذلك سواء كانت السفينة مستقبلة على المخطاف أو متراكبة على الرصيف[1] المهم أن الربان يكون قد أتم التجهيزات اللازمة لسفر السفينة ومغادرة الميناء[2].

لكن السؤال المطروح هو: هل بالإمكان الحجز على السفينة في هذا الحال من الوشك على الإبحار؟

حضرت بعض التشريعات قبل أن تتراجع على ذلك الحجز على السفينة المتأهبة للسفر على غرار فرنسا ومصر مرجحة بذلك المصالح المرتبطة بالرحلة البحرية على الدائن الذي تقاعس عن توقيع الحجز حتى اللحظة الأخيرة لرحيل السفينة فيظل الحظر قائما أثناء الرحلة البحرية[3]، ويبدو أن الحكمة من ذلك هي رغبة تلك التشريعات في تيسير القيام بالرحلة وعدم وضع العراقيل في طريقها[4].

بالرجوع إلى اتفاقية بروكسل 1952 فإنه يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر سواء كانت راسية بالميناء أو كانت على أهبة السفر إذ تنص المادة 03 فقرة 01 من المعاهدة على أن: " مع مراعاة الفقرة الرابعة والمادة العاشرة يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين حتى ولو وقع الحجز على سفينة تتأهب للسفر ...."

---

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 37 – 38.

[2] يعقوب يوسف صرخوة، المرجع السابق، ص 175.

[3] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 24.

[4] يعقوب يوسف صرخوة، نفس المرجع السابق، ص 176.

أما بخصوص إتفاقية جنيف 1999 فجاءت خالية من أي نص يبيح توقيع الحجز على السفينة في حالة تأهبها للسفر، وحقيقة الأمر أن خلو الإتفاقية من نص صريح أدى إلى إختلاف الآراء بخصوص ما إذا كان خلوها هذا يفسر على أنه تقييد للحق في توقيع الحجز بحيث لا يسمح به إلا في الحالات التي تكون فيه السفينة راسية في الميناء، أم أن عدم وجود نص صريح في الاتفاقية بحظر الحجز على السفينة المتأهبة للسفر مفاده إمكانية الحجز عليها بسبب دين من الديون البحرية[1].

في الحقيقة أنه نظرا للاختلافات العميقة بين الوفود التي حضرت الاتفاقية،تركت مسألة حجز السفينة أثناء تأهبها للسفر إلى التشريعات الوطنية[2] وهو ما يتجلى بوضوح من خلال المادة 154 من قا.ب.ج بقولها : " يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها هذا الدين حتى ولو كانت السفينة المحجوزة على وشك الإبحار ."

تجدر الإشارة أن علة إجازة توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر هو إمكانية نشوء الديون البحرية بسبب الرحلة ذاتها، أي أن هذه الديون هي التي أدت إلى تمكين السفينة من التأهب للسفر، فكان الرد على المنتقدين هو فكيف ينسب إلى

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 36.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 26.

الدائن التقصير[1] لأن دينه نشأ بسبب هذه الرحلة ذاتها، من ثم لا يمكن الزعم بأنه لم يوقع الحجز في وقت مناسب[2].

2: السفن التي لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها .

الأصل أن السفينة يجب أن تكون في أي حال من الأحوال قابلة للحجز عليها[3] لكن استثناءا عن الأصل هناك بعض السفن غير مسموح بالحجز عليها بموجب القانون نظرا لاعتبارات خاصة، كالحصانة الممنوحة لها كسفن مملوكة للدولة، أو سفن يستعملها مالكها لممارسة مهنته أو السفن المملوكة في الشيوع أو ما يسمى بالسفن الظاهرة، وقد ربط القانون السماح بالحجز عليها بتوافر شروط معينة سنتفضل بذكرها وفقا لما يلي:

- السفن المملوكة للدولة .

لم تقتصر ملكية الدولة على السفن الحربية والسفن العامة حيث أصبحت أيضا تمتلك سفنا تجارية مخصصة للاستثمار، شأنها في ذلك شأن الأفراد العاديين،لذلك وجب التوضيح أكثر.

---

[1] أي تقصيره في اتخاذ الإجراءات المؤدية إلى الحجز وانتظاره لحظة تأهب السفينة للسفر للقيام بذلك.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 165.

[3] « le navire doit être par ailleurs saisissable, ce n'est pas le cas si le navire est pour le bébuteur, un instrument de travaille. De même en est- il des navires d'état : ces navires, en tant que biens appartenant à une personne morale de droit public, *bénéficient d'une immunité*.... ». Philippe delebecque, droit maritime, op.cit, page 166.

لا تخضع جميع السفن للحجز إذ أن هناك سفنا لا يجوز الحجز عليها لسبب دائم، كالسفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة، ولأغراض غير تجارية، لأن هذه السفن تتمتع بحصانة تمنع توقيع الحجز عليها، فمبدأ الحصانة كان مقررا بمقتضى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي فرقت بين نوعين من السفن، يتعلق النوع الأول منها بالسفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة في حين يتعلق النوع الثاني بالسفن التجارية المملوكة للدولة، فتخضع المعاهدة (بروكسل 1926) النوع الأول للحصانة[1].

إذا الإشكال لا يطرح فيما يخص حصانة السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة، فإن الأمر يختلف فيما يخص السفن التجارية المملوكة للدولة.

فإذا كانت السفينة المملوكة للدولة تقوم بنشاط تجاري، فلا نرى ما يمنع من توقيع الحجز عليها، إلا إذا تضمن القانون ما يفيد إعتبار هذه السفن من الأموال،ويصدق هذا الحكم على السفن الوطنية المملوكة للدولة والسفن التي تكون مملوكة لدولة أجنبية.

في هذا المجال نصت المادة 149 من قا.ب.ج على أنه: " لا تطبق أحكام هذا الفصل على سفن البحرية الجزائرية، وسفن حراسة الشواطئ، وكذلك السفن المخصصة لمصلحة عمومية غير تجارية ....." والمقصود بالفصل الأول من المادة أعلاه هو الفصل الثاني تحت تسمية السفينة والذي يدخل ضمنه القسم السادس تحت عنوان الحجز على السفن، وبالتالي فإن الأحكام الخاصة بالحجز بنوعيه لا يمس

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 26.

السفن المذكورة في نفس نص المادة أعلاه، أما إذا كانت السفينة المملوكة للدولة مخصصة لمصلحة تجارية فإنه يجوز توقيع حجز تحفظي عليها وفقا لأحكام القانون البحري الخاصة.

تجدر الإشارة هنا أنه حتى وإن كانت السفينة التي خصصتها الدولة لمصلحة عمومية غير تجارية ولم تكن مملوكة لها (أي مستأجرة) فإنه لا يجوز الحجز عليها تحفظيا.

بالعودة لاتفاقية بروكسل 1952 فإنها لم تتعرض لمسألة تمتع السفن المملوكة للدولة للحصانة من إجراءات الحجز تاركة الأمر للتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الشأن الفصل في ذلك.

أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 فقد تعرضت لمبدأ حصانة سفن الدولة[1]، ولا تقتصر الحماية التي تصبغها اتفاقية جنيف على سفن الدولة على تلك المملوكة لهذه الأجهزة فقط وإنما تمتد إلى تلك التي تستخدمها وتشغلها تلك الدول ولا تكون مملوكة لها، شريطة أن يكون الاستعمال مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية[2].

إذا كانت لصفة المالك هنا الإعتبار في جواز أو عدم جواز الحجز على السفينة فما هو الحال بالنسبة للسفن المملوكة في الشيوع ؟ فهل يمكن الحجز عليها من عدمه ؟

---

[1] المادة 08 الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 .

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 65.

- السفن المملوكة في الشيوع :

يعد الشيوع البحري من الصور القديمة لملكية السفينة وإستغلالها، وقد كان ذلك بسبب مخاطر الملاحة البحرية الجسيمة التي كانت تعرفها في الماضي.

وتكون الملكية شائعة[1] طبقا للمادة 713 من قا.ب.ج إذا ملك اثنان أو أكثر شيئا وكانت حصة كل منهم فيه غير مقررة، فهم شركاء على الشيوع، وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقم الدليل على غير ذلك.

الشيوع قد يكون إختياريا، كما لو إشترك شخصان أو أكثر في شراء سفينة وقد يكون إجباريا، كما لو إنتقلت ملكية السفينة بالإرث إلى عدة ورثة.

تقسم السفينة في معظم الدول وفقا لما إستقر عليه العرف البحري في حوض البحر الأبيض المتوسط منذ قرون طويلة إلى أربع وعشرين حصة متساوية غير قابلة للتجزئة تسمى كل منها قيراطا[2].

يرى هنا جانب من الفقه أن الشيوع البحري يعامل على أنه شركة بإعتباره يهدف إلى الإستثمار التجاري، ولكنها شركة من نوع ، فهي ليست شركة أشخاص لانعدام الاعتبار الشخصي، ولا شركة أموال لعدم تحديد مسؤولية الشركاء، ويرتبون على ذلك أنه في حالة قصور النصوص الخاصة بالشيوع البحري يتعين الرجوع إلى القواعد الخاصة بالشركات دون القواعد الخاصة بالشيوع في القانون المدني.

---

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 65.

[2] محمد نصر محمد، نفس المرجع السابق ، ص65.

إلا أن الراجح من الفقه، يرى بأن الشيوع البحري هو شيوع عادي تنطبق عليه القواعد المقررة للشيوع في القانون المدني في حال قصور النصوص في القانون البحري، فالشيوع حالة سلبية في كثير من الأحيان لم يردها المشتاعون أما الشركة فهي تصرف إيجابي سعت إليه إرادة الشركاء.

كذلك فإن الشركاء على الشيوع لا ينشئون شخصا معنويا تنتقل إليه ملكية حصصهم، بل يبقى كل منهم مالكا لحصته، يستطيع بيعها أو رهنها.

للمالك في الشيوع رهن حصته في السفينة بموافقة المالكين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وإذا كان الرهن يتعلق بحصة شائعة فمن الأحسن التأني في بيعها لعل أحد المشتاعين الآخرين يدفع الدين ويحول دون البيع، لهذا أوجبت المادة 52 من قانون التجارة المصري مثلا: على الدائن المرتهن التنبيه رسميا عليهم بدفع الدين وهم بعد ذلك أحرار، فإما أن يوفون بالدين ويحرروا الحصة من الرهن، وإما أن يتخلوا عن زميلهم ويتركوا إجراءات البيع تمضي في طريقها المرسوم.

لا شك أن بيع حصة أحد المشتاعين بالمزاد العلني قد يضر بمصالح المالكين الآخرين ليس فقط بسبب دخول الراسي عليه المزاد في الشيوع وهو أجنبي عنهم، وإنما لما قد يترتب على ذلك من ضعف الائتمان الذي يوليه الغير للشيوع البحري. لذلك أجاز المشرع المصري لهؤلاء تفادي التنفيذ الجبري على حصة زميلهم عن طريق الوفاء بالدين المستحق للدائن المرتهن، وفي سبيل ذلك يتعين على الدائن

التنبيه عليهم بالدفع وذلك بالطريق الرسمي وقبل التاريخ المحدد للبدء في إجراءات البيع لخمسة عشر يوما حتى يتسنى للمشتاعين تدبير أمرهم[1].

- الحجز على السفينة المرهونة .

يرتب عقد الرهن آثاره في العلاقة بين طرفيه، وفي مواجهة الغير على السواء. ونظرا لاحتفاظ الراهن بحيازة السفينة المرهونة يذهب الفقه إلى تطبيق قواعد الرهن الرسمي على العلاقة الناشئة بين طرفي العقد ومن بينها تلك المتعلقة بالتزام الراهن بضمان سلامة المال المرهون وما قد يترتب على الإهمال في المحافظة على السفينة من سقوط أجل الدين المضمون لإضعاف التأمين العيني.

في حالة رهن السفينة بأكملها فإن للدائن المرتهن توقيع الحجز عليها، وهذا بالرغم من عدم تنظيم المشرع الجزائري لمسألة الحجز على السفينة المرهونة إذ إكتفى برصد بعض القواعد الخاصة بورود الحجز على السفينة من خلال تعبيره عن حالة البيع الجبري للسفينة وذلك من خلال المادة 68 من قا.ب.ج [2].

أما إذا كان الرهن يشمل جزءا من السفينة فإن المشرع الجزائري لم ينظم كذلك هذا الجزء من مسألة إمكانية الحجز على السفينة المرهون جزء منها بخلاف القانون المصري[3] الذي يوضح أنه إذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة، فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء و بيعه (الفرض الأول).

---

[1] إيمان الجميل، النظام القانوني للسفن البحرية، المرجع السابق، ص 161 .

[2] إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، ط الأولى، 2010، الإسكندرية، ص 223.

[3] المادة 25 فقرة 01 من قانون التجارة البحري المصري.

إذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة، جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها(الفرض الثاني)، حيث يتضح من هذا كله أن شروط بيع السفينة بأكملها تتلخص في أربعة شروط :

** أن يكون الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة.

** أن يقوم الدائن المرتهن، بالحجز على الجزء المرهون من السفينة.

** أن يطلب الدائن المرتهن من المحكمة بيع السفينة بأكملها إذ لا تملك المحكمة الأمر بالبيع من تلقاء نفسها.

كما هو معلوم فإن الرهن الصحيح والمؤسس يعطي للدائن كل الحقوق العامة التي تمنح لكل الدائنين المرتهنين: كحق السهر على سلامة وعاء الرهن، حق الامتياز عن باقي الدائنين العاديين، حق التتبع.

إلا أنه قد تظهر تعقيدات في مادة الرهن في الشكل الذي قد يتم فيه حجز سفينة وبيعها في الخارج، حيث أن المحكمة المختصة بترتيب الدائنين قد لا تعير إهتماما للرهن المؤسس في الخارج، والذي لا يتلاءم مع قانون الدولة التي وقع فيه الحجز والبيع.و هو ما كان الحال عليه بخصوص القانون الفرنسي الذي لم يكن ينظم الرهن على السفن، حيث كان القانون آنذاك يقر، بأنه في حال تم بيع سفينة

إنجليزية بفرنسا مثلا، فإن قانون المحكمة التي تكفلت بالحجز لا يعترف بصلاحية وعاء الحجز الإنجليزي[1].

لتجنب هذا الإشكال فإن اتفاقية بروكسل 1926 في مادتها الأولى قررت أن كل الدول المتعاقدة ملزمة بالاعتراف بصلاحية الرهون المؤسسة بالخارج،بشرط أن يكون قد تم إشهارها.

تجدر الإشارة أنه يمكن رهن السفينة وهي في طور الإنشاء حتى وإن كان وصف السفينة لا يصدق على المنشأة إلا منذ لحظة اكتمال بنائها وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية. فمنذ هذه اللحظة يمكن أن تكون محلا للعمليات والتصرفات القانونية البحرية. وترتيبا على ذلك لا تنطبق قواعد القانون البحري الخاصة على السفينة التي لا زالت في دور الإنشاء داخل الترسانة البحرية أو مصنع البناء، بيد أن المشرع الجزائري قد خرج عن الأصل فأجاز إستثناءا رهن السفينة وهي في قيد الإنشاء[2]. لعل سبب هذا الاستثناء هو مدى أهمية هذا الرهن سواء بالنسبة

---

[1] l'hypothèque valablement constituée donne aux créanciers les droit généraux qui appartiennent a tout créancier hypothécaire: Droit de veiller à la conservation du gage, droit de préférence, droit de suite. Seulement en matière d'hypothèque, une complication vient de ce que le navire peut être saisi et vendu à l'étranger, de telle sorte que le tribunal chargé d'établir le classement de créanciers ne se souciera peut-être pas de cette hypothèque constituer à l'étranger et qui ne serait pas conforme à la loi du pays ou le navire est vendu. on en avait autrefois un exemple. A l'époque ou la loi française ne connaissait pas l'hypothèque sur les navires, il avait été décidé que si un navire anglais étais vendu en France, la loi de tribunal saisi n'admettrait pas la validité du mort-gage anglais. Philippe Delebeque, droit maritime, op.cit, page 147.

[2] المادة 56 من قا.ب.ج.

للباني أم المجهز العميل، فالأول يحتاج للائتمان وبالتالي يستطيع أن يقترض بضمان السفينة لإتمام بنائها، والثاني يدفع للباني أقساطا من ثمن السفينة التي طلب بناؤها، لذا وتفاديا لخطر فقدان أمواله حال إفلاس الباني،قد يطلب من هذا الأخير ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء ضمانا لما وفاه من دفعات[1].

- الحجز على ما يعرف بالسفن الظاهرة .

يلجأ بعض المجهزون إلى عدة شركات يمتلك كل منها سفينة واحدة،وذلك بغرض الاستفادة من الآثار القانونية المترتبة على إستقلال شخصيتها المعنوية لدرئ التضامن الذي يثقل كل سفينة إذا إجتمعت في شركة واحدة، ومع ذلك فإن مبدأ إستقلالية الشخصية المعنوية لم تقف حائلا في البداية لحماية الدائنين الحاجزين، فجرى العمل أن تعتبر السفن مملوكة لنفس الشخص إذا كان الظاهر يوحي بالوحدة الاقتصادية بين عدة شركات تمتلك كل منها سفينة واحدة، ويكفي لتبرير الحجز في هذه الحالة وجود خلط ظاهر بين شركتين يثير وحدة التبعية الإدارية والمالية، ويستند في ذلك إلى عدة معايير للكشف عن فكرة الظاهر الموحية بوحدة التبعية بين شركتين:

** الأولى منها تمتلك السفينة التي يراد الحجز عليها .

والثانية تمتلك السفينة التي يتعلق بها الدين سبب الحجز.

ومن بين المعايير:

[1] علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 188 ، 189 .

** إنتماؤها إلى شركة أم واحدة.

** مباشرتها النشاط من خلال مكان واحد.

** حيازتهما لخطوط اتصال مشتركة.

** رفعها علم دولة واحدة.

** التوقيع على المستندات أو الأوراق المستلمة من مقرهما من شخص واحد.....

وتطبيقا لذلك يجوز مثلا الحجز على السفينة " أ " التي تمتلكها الشركة "ب" لإقتضاء دين متعلق بالسفينة " ج " التي تمتلكها الشركة " د "، وإن كان الظاهر يوحي بوجود وحدة اقتصادية مشتركة بين الشركتين " ب " و" د "[1].

أنتقد هذا التوجه على أساس أنه تم الإعتماد عند تحديد وعاء الحجز على الميزان المادي الإقتصادي المتمثل في الوحدة الإقتصادية بين شركتين عوض الإعتماد على الميزان القانوني الشكلي الذي رصدته إتفاقية بروكسل والمجسد لملكية الحصص أو الأسهم في تحديد وعاء الحجز[2].

إلا أنه وفي مرحلة لاحقة أصبح الراجح هو الأكثر ميلا لاحترام آثار إستقلال الشخصية المعنوية عند تحديد محل الحجز، فلم يأخذ بنظرية السفن الظاهرة

---

[1] Pierre Bonassisse, Christian scapel, , Droit Maritime, L.G.D.J, Delta, page 394.

[2] المادة الثالثة، الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل1952.

أساسا للحجز، وإنما أصبح المطلوب هو إثبات صورية الشركة الذي يمكن إستنتاجه من غياب نية الشركة، حتى يمكن الحجز على السفينة المملوكة لها.

تجدر الإشارة أنه ليس عسيرا بل فقط أكثر صعوبة من الإثبات في حال الأخذ بنظرية السفن الظاهرة، إذ لا تزال بعض أحكام القضاء الفرنسي على ولاءها للنظرية الأخيرة[1].

المطلب الثاني : الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التحفظي على السفينة

إذا كانت القواعد العامة في قا.إ.م.إ تجيز توقيع الحجز على السفينة أيا كانت طبيعة الدين، مدنية أو تجارية[2]، فإنه لا يجوز الحجز تحفظيا على السفن وفقا للمادة 01 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل واتفاقية جنيف إلا بمقتضى دين بحري[3]، ويستوي في ذلك أن يكون الدين عاديا أو ممتازا، كما يجوز للدائن بهذا الدين سواء كان بيده سند تنفيذي أم لا أن يوقع حجزا تحفظيا على السفينة المملوكة للمدين سواء أكان الدين متعلقا بالسفينة أم غير متعلق بها[4]، حيث تظهر هنا خصوصية أحكام القانون البحري، وبالأخص تلك المتعلقة بالحجز التحفظي[5]. ولكن هل يمكن توقيع

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 70 ،71.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 159.

[3] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 50.

[4] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 126 – 127.

[5] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 42.

حجز تحفظي على سفينة بسبب أي دين بحري متعلق بنشاطها البحري؟ أم هناك إستثناءات؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه من خلال ما يلي:

الفرع الأول : النطاق الإيجابي للدين سبب الحجز التحفظي .

لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا إذا كان سبب الحجز دينا بحريا ينتمي إلى التعداد الوارد في الاتفاقيات الدولية والقانون الداخلي[1].

يقصد بالدين البحري إدعاء حق أو دين مصدره أحد الأسباب المبينة[2] من خلال المادة الأولى من اتفاقية بروكسل أو المادة الأولى من اتفاقية جنيف، أو المادة 151 من القانون البحري الجزائري، ولا تشترط هذه المواد أن يكون الدين البحري محقق الوجود، وهذا بديهي بالنسبة للحجز التحفظي وإلا أصبح توقيعه مستحيلا في كثير من الحالات، كحالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية مثلا، كما لا يشترط أن يكون الدين معين المقدار أو حال الأداء، فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل ضياع ضمانه من يده[3]، فدين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم.

تضمنت معاهدة بروكسل تعدادا لسبعة عشر حالة أغلبها ذات طبيعة شخصية والباقي ذات طبيعة عينية للحق المطالب به وذلك بالمقارنة مع معاهدة

---

[1] هشام فضلي، نفس المرجع السابق، ص 41.

[2] مصطفى كمال طه، وائل نور بندر، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2012، ص 58 – 59.

[3] إيمان الجميل، النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية والمصرية دراسة مقارنة، ط الأولى لسنة2014، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، سنة 2015، ص 168.

جنيف التي أوردت ضمن المطالبات أسباب لم تعرض لها معاهدة بروكسل في تعدادها للديون، في حين حاول المشرع البحري الجزائري الجمع بين تلك المطالبات وهو ما سنتعرض له من خلال تخصيص قسم لكل من اتفاقية بروكسيل 1952 وأيضا لاتفاقية جنيف 1999 وآخر لما جاء به المشرع البحري الجزائري.

الفقرة الأولى: فيما يخص معاهدة بروكسل 1952 .

لا يجوز الحجز التحفظي على السفينة وفقا لاتفاقية بروكسل إلا بمقتضى دين بحري ورد ذكره ضمن المادة الأولى من الاتفاقية التي تضمنت سبعة عشر حالة، أربع عشر حالة يرى بعض الفقه[1] أنها ذات طابع شخصي، حيث نجد أن الديون البحرية في هذه الحالات ناشئة عن حقوق شخصية ، بينما تتصف الحالات الثلاث الأخيرة الواردة في المادة الأولى بالطابع العيني، إذ تتعلق بإدعاء الدائنين حقوقا عينية أصلية أو تبعية على السفينة كالملكية وحقوق الامتياز أو رهون بحرية،وهو الأمر الذي سنحاول تفصيله من خلال ما يلي.

1:الديون الشخصية :

تعتبر الديون الواردة في الحروف من (أ) إلى (ف) من المادة الأولى من الاتفاقية ديونا شخصية نسبة لطابعها[2] وهي:

أ- الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره .

---

[1] عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون لبحري الجزائري، مذكرة تخرج شهادة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر بن عكنون، 2002، ص 123.

[2] محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 158.

ب- الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو تحدث نتيجة إستغلالها .

ج- المساعدة و الإنقاذ .

د- العقود المتعلقة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى مشارطه إيجار أو غيرها.....

هـ- العقود المتعلقة بنقل البضائع بمقتضى مشارطه إيجار أو سند شحن .

و- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.

ز- الخسائر المشتركة.

ح- القروض البحرية.

ط- قطر السفينة .

ي- الإرشاد.

ك- توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها في أية جهة كانت.

ل- إنشاء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها و مصاريف التخزين.

م- رواتب الربان و الضباط أو أفراد الطاقم.

ن- المبالغ التي يؤديها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكها.

2:الديون العينية.

أعتبرت الديون الواردة في الحروف (س)، (ع)، (ف) ديونا ذات طابع عيني و هي :

س- المنازعة في ملكية السفينة.

ع- المنازعة المتعلقة بالملكية الشائعة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق في الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة في الشيوع.

ف- الرهون البحرية.

الملاحظ أن التعداد السابق الوارد ذكره في المادة الأولى من الاتفاقية على اختلاف طابعه الذي مزج بين شخصية وعينية الدين، إنما جاء على سبيل الحصر ،ومن ثم لا يمكن توقيع الحجز التحفظي وفقا لأحكام المعاهدة على السفينة، إلا بسبب أحد هذه الديون المشار إليها[1]. على أنه ليس من شأن نصوص هذه الاتفاقية أن يترتب عليها تعديل أو تأثير في نصوص القانون الداخلي لدولة متعاقدة فيما يتعلق بتوقيع حجز على سفينة تحمل علم هذه الدولة في دائرة اختصاصها من أي شخص يكون له محل إقامته المعتاد أو مركزه الرئيسي في هذه الدولة[2].

[1] إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 165.

[2] المادة 08 الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل 1952 الملحق رقم.01

كما أنه بالرغم من طول التعداد المذكور من خلال المادة الأولى إلا أنها لم تشمل كل الديون الناشئة عن استغلال السفن والتي قد يكون المشرع الدولي قد نسيها من دون شك لا إراديا كالدين المتعلق بمنحة التأمين مثلا أو التأمين على جسم السفينة[1].

الفقرة الثانية: فيما يخص إتفاقية جنيف 1999 .

عند تحديد الدين البحري سبب الحجز في إتفاقية جنيف ثم عرض ثلاثة اقتراحات[2].

الاقتراح الأول : يرى أصحاب هذا الإقتراح أنه من الأجدر إتباع نفس المنهج الوارد في اتفاقية بروكسل 1952 بالنص على بيان حصري للديون التي يجوز على أثرها توقيع الحجز التحفظي. وقد رفض هذا الطلب على أساس ظهور أشكال جديدة من الديون البحرية التي يتعين إدراجها ضمن هذا البيان.

الاقتراح الثاني : و يرى أصحابه جواز السماح بتوقيع الحجز التحفظي بسبب دين بحري دون تسمية هذه الديون مع الاكتفاء بوضع تعريف عام للمقصود بهذا

[1] Tout fois, si longue qu'elle soit, la liste de l'article 1er n'inclut pas toute les créances nées de l'exploitation du navire, certaines de ces créances ayant été, sans doute involontairement, oubliées par le législateur international, c'est ainsi que l'assureur –corps du navire ne peut, s'emble –t–il, prétendre exercer une saisi internationale contre le navire, la créance de prime d'assurance n'était pas visée par l'article 01, Pierre Bonassisses, Christian scapel, droit maritime, op.cit, page 393.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، توزيع دار الفكر العربي عن دار الجامعة الجديدة، سنة 1999، ص 111.

الدين، وقد رفض أيضا هذا الاقتراح وبالتالي رفض وضع تعريف للدين البحري حرصا على التوحيد الدولي للأحكام المطبقة في مختلف الدول.

الإقتراح الثالث: يتجه إلى رصد تعريف عام للدين البحري، مع اقترانه بسرد لبعض الحالات على سبيل المثال لا الحصر. لم يلق هذا الإقتراح قبولا للسبب نفسه الذي رفض الإقتراح الثاني من أجله[1].

إنتهى الرأي في مجمله إلى تبني القاعدة نفسها الواردة في إتفاقية بروكسل بسرد الحالات التي يعتبر فيها الدين المطالب به بحريا على سبيل الحصر مع إضافة بعض الأسباب والحالات الجديدة للحجز، وعلى هذا تنص المادة الأولى المتعلقة بالتعارف في فقرتها الأولى، على أن المطالبة البحرية تعني أية مطالبة لحق نشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية، معددة إياها، حيث أحصت أثني وعشرون حالة على سبيل الحصر، أدرجت ضمنها، إضافة لتلك التي حصرت في إتفاقية بروكسيل، خمس أسباب جديدة وهي :

ف – أقساط التأمين بما في ذلك اشتراكات التأمين ألتعاضدي الخاصة بالسفينة الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ص – أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.

ق – أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها.

[1] هشام فضل، المرجع السابق، ص 46 .

ر- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها.

ش – رهن أو رهن غير حيازي أو عبئ ذو طبيعة مماثلة على السفينة.

ت – أي نزاع نشأ عن عقد بيع السفينة.

هي الأسباب نفسها إضافة أو تلك الجديدة منها التي أدرجها المشرع البحري الجزائري من خلال المادة 151 من القانون البحري الجديد في تعديله لسنة 2010.

الفقرة الثالثة: فيما يخص المشرع البحري الجزائري.

إذا كانت القواعد العامة في قا.إ.م.إ تجيز توقيع الحجز على السفينة أيا كانت طبيعة الدين مدنية أو تجارية، فإنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة طبقا وتنفيذا لمعاهدتي بروكسل وجنيف، إلا بمقتضى دين بحري ورد ذكر أحد أسبابه ضمن المادة 151 من قا.ب.ج.

بالعودة للمادة 151 السالفة الذكر فإننا نجد المشرع الجزائري قد عدد أسباب الدين البحري فجاءت مرتبة ترتيبا روعي فيه الطبيعة الشخصية أو العينية للحق المطالب فيه[1]، حيث جمع بين كل ما جاءت به إتفاقيتي بروكسل وجنيف في هذا الخصوص بحكم مصادقة الجزائر على كلا الإتفاقيتين، متفاديا الإنتقاد الذي وجه لاتفاقية بروكسل بخصوص خلوها من بعض أسباب الحق المطالب فيه نتيجة المستجدات التي ظهرت على النقل البحري، والتي سارعت اتفاقية جنيف دمجها

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 159.

ضمن نصوصها، وهو إجراء لا يتنافى مع ما جاءت به نصوص اتفاقية بروكسل التي سمحت لكل دولة متعاقدة بأن تدرج من خلال قانونها الداخلي ما تراه مناسبا من أسباب إضافة لتلك التي جاءت بها الاتفاقية.

أماعن تعداد الأسباب فقد جاءت كما يلي:

أ – الهلاك أو التلف النجم عن تشغيل السفينة.

ب – الوفاة أو الضرر البدني الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة.

ج – عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة،

د – الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي تكبدها أو يرجع أن يتكبدها الغير بشأن الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د)،

هـ – التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة أو الجانحة أو المتخلى عنها، أو نقلها أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك

أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، و التكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها و إعالة طاقمها،

و- أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد في مشارطه إيجار أو غيرها،

ز- أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة سواء ورد في مشارطه إيجار أو في غيرها،

ح- الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع(بما في ذلك الأمتعة المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع،

ط- العوارية العامة،

ي- القطر،

ك- الإرشاد،

ل- البضائع أو المواد أو المؤن أو الوقود أو المعدات(بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها،

م- تشييد أو إعادة تشييد أو تحويل أو إصلاح أو تجهيز السفينة،

ن- رسم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ، وغيرها من المجاري المائية،

س- الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم،

ع- المدفوعات المؤذاة نيابة عن السفينة أو مالكيها،

ف- أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين ألتعاضدي الخاصة بالسفينة الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ص- أي عملات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ق- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها،

ر- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،

ش- رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة،

ت- أي نزاع نشأ عن عقد بيع السفينة .

الملاحظ أنه وبالرغم من أن دخول اتفاقية جنيف حيز النفاذ كان سنة 2011 إلا أن المشرع الجزائري كان قد تبنى نصوص هذه الاتفاقية من خلال تكييف قانونه الداخلي على أحكامها، وذلك من خلال إدراج بعض أسباب المطالبات البحرية التي تكون سببا في الحجز التحفظي على السفن وهي أسباب وإن كانت غير مدرجة في اتفاقية بروكسل لسنة 1952، مثل ما جاء في الفقرة ف، ص، ق، ف، ش إلا أنها

جاءت لتلبي نداءات مشغلي السفن ومستعملي الوسط البحري الذين طالما نادوا بتوسيع وعاء المطالبات البحرية التي تسمح بالحجز على السفن، وهو ما يؤدي لا محالة إلى توسيع قاعدة الائتمان البحري الذي يشجع بدوره عملية الاقتراض البحري الذي يدفع بعجلة التنمية التجارية، وهي خطوة تحسب للمشرع الجزائري في سبيل جلب الاستثمارات البحرية من خلال جلب السفن الأجنبية وجعل الموانئ الجزائرية أكثر نشاطا، ما ينعكس إيجابا على التنمية المحلية والإقليمية بحكم التموقع الاستراتيجي للجزائر.

الفرع الثاني : النطاق السلبي للدين سبب الحجز التحفظي.

لقد سبق القول أنّه يشترط لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أن يكون ذلك بسبب دين بحري، ويكون الدين بحريا إذا كان متعلقا بالأسباب[1] التي ذكرتها المادة 151 من قا.ب.ج.

إلا أنه قد يندرج الدين ضمن التعداد المنصوص عليه للديون البحرية وتتوفر فيه الأوصاف المشترطة قانونا ومع ذلك لا يصلح أساسا للحجز، ومرد ذلك التحفظات التي يحق للدولة إبداؤها، وإلى القيود الواردة على حق الدائن الحاجز في تكرار الحجز أو تعدده[2]. وبالرغم من أن تصديق الجزائر على الاتفاقية الدولية خلا من أي تحفظ إلا أننا سنتطرق لهذا العنصر من خلال سببين يعيقان حق الدائن من

[1] علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مكتبة نانسي دمياط، مصر، 2005، ص 56.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 56.

ممارسة إجراء الحجز التحفظي، أولهما يتعلق بمسألة التحفظات، وثانيهما هو عدم جواز تكرار الحجز وتعدده:

الفقرة الأولى: خروج الدين البحري من الاتفاقية إلى القانون البحري :

تفضي المادة العاشرة من اتفاقية بروكسل بأنه: " يجوز للدولة المتعاقدة عند التوقيع على الاتفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها أن تحتفظ لنفسها إما :

أ – الحق في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س)، (ع) من المادة الأولى وتطبيق قانونها الوطني على الحجز[1].

ب – و إما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى. "

يعني النص السالف الذكر أن الدول التي تأخذ بالتحفظ الأول، يكون لها الحق في تطبيق قانونها الوطني دون أحكام الاتفاقية على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون أو الحقوق البحرية الناشئة عن المنازعة في ملكية السفينة وعن المنازعة الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو استغلالها.

أما فيما يخص معاهدة جنيف فتقضي مادتها العاشرة في هذا الشأن بأنه: "يجوز لأي دولة، عند توقيع الاتفاقية أو التصديق عليها، أو قبولها أو الموافقة عليها

[1] هذا ما لم تفعله دولة الجزائر، أي خلو أي تحفظ فيما يخص ما جاء في المادة العاشرة (أ) و(ب)، أي تفعيل نصوص و أحكام الاتفاقية من خلال ق.ب.ج.

أو الانضمام إليها أو في وقت لاحق،أن تتحفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي من الحالات التالية أو كلّها :

أ – السفن غير العاملة في البحار.

ب – السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

ج – المطالبات بموجب الفقرة الأولى (ق) من المادة الأولى.

تتعلق الفقرة الأولى (ق) بأي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها و هي نفس الفقرة التي أدرجتها المشرع البحري الجزائري ضمن المادة 151 من القانون البحري ما يعني عدم التحفظ عليها.

ما تجدر الإشارة إليه هنا هو أنه في الوقت الذي قيدت فيه اتفاقية بروكسل لسنة 1952 مدة أو وقت إبداء التحفظات لميعاد معين وهو لحظة التوقيع أو إيداع الوثائق[1] – ما يعني عدم إمكانية تحفظ الجزائر على بعض نصوص اتفاقية بروكسل بحكم انتهاء الميعاد المسموح به للتحفظات بعد مصادقة الجزائر على هذه الاتفاقية– خلت اتفاقية جنيف مما يشير إلى ميعاد معين لممارسة حق التحفظ أو وجود أي قيد[2]، وبالتالي يمكن للجزائر إذا ما أرادت أن توقع حقها في التحفظ على أحد أو بعض نصوص اتفاقية جنيف التي يمكن التحفظ عليها، أن تفعل ذلك في أي وقت

[1] يجوز للدولة المتعاقدة عند توقيع الاتفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها إما.....المادة 10 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1952، الملحق رقم 01.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 58.

تراه مناسبا دون أن يمنعها في ذلك أي سبب أو قيد أو ميعاد لاحق بتاريخ مصادقتها على الاتفاقية.

الفقرة الثانية: عدم جواز تكرار الحجز و تعدده بسبب نفس الدين البحري كمبدأ.

قد تتعدد الحجوز من نفس الدائن لاستفاء الدين، لهذا فقد عرضت معاهدة بروكسل لهذا الفرض وأوردت ما يتبع بصدده[1] فنصت المادة الثالثة على أنه:" لا يجوز لمدعي واحد من نفس الدين أن يقوم بالحجز على السفينة أو يطلب بتقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة."

من غير المتصور أن تقل قيمة المال المحجوز وهو السفينة عن قيمة الدين المتسبب في الحجز، فهل يجوز للدائن إقتضاءً لحقه مباشرة الحجز على سفن أخرى طمعا في مباشرة ضغط أكثر فعالية لحث المدين على الوفاء؟

علاوة على ذلك، قد يسعى الدائن إلى مباشرة إجراءات الحجز الثاني على ذات السفينة التي كانت محلا للحجز الأول المقام منه ولنفس الدّين،فهل يجوز له ذلك؟

كلها تساؤلات سنحاول الإجابة عنها وفقا لما يلي.

[1] كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997، ص 179.

كأصل عام فإن القاعدة في القانون الجزائري هو أن جميع أموال المدين ضامنة لوفاء ديونه[1]، فللدائن أن ينفد على أي مال من أموال المدين وللقاعدة هنا أثران:

الأول: هو عدم اشتراط التناسب بين حق الدائن و قيمة المال المحجوز،فللدائن بمبلغ بسيط الحق أن يحجز ما يشاء من أموال مدينه، لا يقيده في ذلك إلا قيد عدم التعسف في استعمال حقه .

أما الأثر الثاني: هو عدم اشتراط البدء بالتنفيذ على مال معين، فللدائن أن يحجز على أي مال للمدين دون أن يعترض عليه بأن للمدين مال آخر يصلح محلا للحجز[2].

إلا أنه بالعودة لاتفاقية بروكسل وبالخصوص المادة السالفة الذكر قضاء عدة دول متعاقدة أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو تجنبه، وجب أن يرفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعي على هذه السفينة، أو على أيفإنها قيدت من حق الدائن في توقيع الحجز أكثر من مرة لاستيفاء نفس الدين، فإذا وقع الحجز على سفينة أمام قضاء إحدى الدول المتعاقدة أو أمام ة سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب نفس الدين البحري، حيث تأمر المحكمة بالإفراج عن السفينة ما لم يثبت

[1] الفقرة الأولى من المادة 188 من قا.م.ج.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 59.

المدعي أن الكفيل قد أبرئ نهائيا قبل توقيع الحجز اللاحق أو أنه وجد سببا آخر يبرر بقاء الحجز[1].

وفقا لنص المادة السابقة الذكر والتي لم يرد ما يماثلها في القانون البحري الجزائري، فإنه لا يجوز للدائن تكرار الحجز بأن يباشر إجراءات الحجز الثاني على نفس السفينة، كما لا يجوز له مباشرة عدة حجوز بأن يطلب الحجز على سفينة أخرى لنفس المدين، فيشترط للمنع أن يكون المدعي نفسه في حال تكرار الحجز أو تعدده، وأن يكون الدين هو ذاته في كل حالة[2].

مما لا شك فيه أن حكم المادة يتسم بالعدالة كي لا يسئ الدائن استعمال حقه في توقيع الحجز على أكثر من سفينة[3] أو تقديم ضمان أكثر من مرة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من بين الدول الملزمة بتطبيق المعاهدة[4].

إلا أنه واستثناء عن الأصل حسب نفس المادة فإنه يجوز للدائن البحري أن يباشر عدة حجوز في حالتين:

1- أن يثبت للمحكمة إبراء الضمان أو الكفيل نهائيا قبل توقيع الحجز اللاحق.

---

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، ص 124. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع السابق، ص 64.

[2] هشام فضلي، نفس المرجع السابق، ص 60.

[3] سوف ينتج عن هكذا إجراء تعسفي شل جل نشاط المدين التجاري ما سيعود عليه بنتائج جد خطيرة من خلال توقف كل سفنه عن النشاط التجاري من خلال توقيع عدة حجوز عليها بسبب نفس الدين ومن نفس المدعي.

[4] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 38.

2- أن يثبت للمحكمة وجود سبب صريح يبرر بقاء الحجز.

مع ذلك فإنه نظرا لعدم وجود تعريف قانوني منضبط للأسباب الصحيحة التي تبرر بقاء الحجز في اتفاقية بروكسل، يبقى الأمر متروك كليا للقضاء مع كل ما يحمله ذلك من اختلافات عميقة من دولة لأخرى، وهذا بخلاف ما جاءت به اتفاقية جنيف التي رصدت قاعدة عامة مفادها عدم جواز الحجز المتكرر أو المتعدد[1] ثم قامت أوردت بإدراج استثناءات جاءت بطريقة واضحة وصريحة على الشكل الآتي:

أ- إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة، أو.

ب- إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادرا على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص، أو.

ج- إذا رفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه :

1- إما بطلب أو موافقة من المطالب استنادا إلى أسباب معقولة.

[1] المادة الخامسة الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف 1999 : " إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع عنها الحجز أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة كفالة لمطالبة بحرية فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية."

2- وإما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان.

أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة الخامسة من اتفاقية جنيف انه لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بنفس المطالبة البحرية إلا :

أ- إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف،أو.

ب- إذا انطبقت أحكام الفقرة الأولى (ب) أو (ج) من هذه المادة.

بمعنى أنه لا يحق للدائن بدين بحري وفقا لاتفاقية جنيف والتي سبق وإن صادقت الجزائر على أحكامها – تكرار الحجز أو تعدده بشأن نفس المطالبة البحرية إلا إذا انطبقت الاستثناءات الواردة بشكل صريح وأوضح ضمن المادة الخامسة فقرة أولى وفقرة ثانية والتي جاءت على سبيل الحصر فلا يجوز الاجتهاد لإبراز السبب الصحيح لكي يبرر تعدد الحجز أو تكراره بالشكل الذي جاءت به اتفاقية بروكسل.

المبحث الثاني : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة والآثار المترتبة على ذلك.

تطرقنا في المبحث الأول إلى دراسة معمقة لمحل الحجز التحفظي، فقمنا بتوضيح المقصود بالسفينة محل الحجز، فتوصلنا إلى أنه، فقط السفن الخاصة التي تتوفر فيها الشروط ، هي التي تخضع أساسا إلى الحجز، أما السفن الحربية أو تلك المخصصة لخدمة عامة فهي تتمتع بحصانة تحول دون حجزها في دولة أجنبية، أما سفن الدولة التجارية فيجوز توقيع الحجز عليها.

وبالإضافة إلى الشروط الواجب توافرها في الدين المتعلق بالسفن محل الحجز، والذي على أساسه يمكن مباشرة هذا الإجراء التحفظي على السفينة. وجب إتباع إجراءات محددة قانونا لتفعيل و تجسيد هذا الإجراء القانوني (الحجز) على أرض الواقع حتى ينتج آثاره. فما هي هذه الإجراءات؟ وهل هي خاصة فقط بالسفينة أم يمكن تعميمها على كل ما يمكن الحجز عليه على متن السفينة؟ كلها تساؤلات سوف نقوم بإيضاحها من خلال ما يلي.

المطلب الأول: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة.

تشير كل من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1952، والمادة الثانية فقرة أولى من اتفاقية جنيف 1999 على التوالي إلى:

" لا يجوز الحجز على السفينة إلا بأمر يصدر من المحكمة أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها."

" لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز."

بالتالي فإن كل من معاهدة بروكسل بشأن الحجز التحفظي على السفن 1952 واتفاقية جنيف 1999 لم تتضمن شيئا عن إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفن، تاركة الأمر إلى قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز[1] على النحو الذي سنفصل فيه وفقا لما يلي.

فيما يخص اتفاقية بروكسل نجد أن المادة السادسة فقرة الأولى والفقرة الثانية تنص على ما يلي: " كل منازعة خاصة بمسؤولية المدعي عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم الكفالة أو ضمان رفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها يتم تصفيتها طبقا لقانون الدولة التي يوقع الحجز أو الطلب في دائرتها.

[1] عبد الفضيل محمد محمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 162. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 178.

كما تخضع قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة بالحصول على الإذن المنصوص عليه في المادة الرابعة، و المسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عن الحجز، لقانون الدولة المتعاقدة التي يوقع الحجز أو الطلب في دائرتها."

أما فيما يخص اتفاقية جنيف 1999 فنجد أن الفقرة الرابعة من المادة الثانية فيها تنص على أنه: " مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، بحكم قانون الدولة التي يوقع الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها."

على ذلك فإنه لتوقيع حجز تحفظي على أي سفينة تتوفر فيها شروط الحجز وجب إتباع الإجراءات القانونية التي ينص عليها قانون الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها، على أن لا يتعارض ذلك مع أحكام الاتفاقيات الموقعة من طرف تلك الدولة.

إذن وفي غياب نصوص إجرائية لتوقيع الحجز التحفظي في كل من اتفاقيتي بروكسيل وجنيف فقد تكفل المشرع الجزائري بوضع إجراءات عامة وأخرى خاصة بتوقيع هذا الإجراء القانوني على نحو يفسر ذاتية أحكام القانون البحري وخصوصيته عن الأحكام العامة، فجاء على لسان المشرع البحري الجزائري من خلال المادة 152 قا.ب.ج على أنه:" تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناءا على طلب من الشخص الذي يطالب بالدين البحري....".، وذلك تحت طائلة عدم القبول، وإن كانت المادة 152 جاءت بأول إجراء يقوم به طالب الحجز، فما هي الجهة المختصة بالنظر في هذا الطلب؟

الفرع الأول: استصدار أمر بتوقيع الحجز والقواعد المتبعة وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية .

قبل الخوض في إجراءات تقديم طلب الحجز التحفظي على السفينة وجب معرفة الجهة المختصة بإصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي.

الفقرة الأولى: الجهة المختصة بإصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة.

لم يرد ضمن الاتفاقيات الدولية ذات الشأن من شيء عن الجهة المختصة بإصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفن مكتفية بذكر ضرورة تدخل السلطة القضائية للإذن أو الأمر بتوقيعه، حيث تتكفل بذلك القوانين الوطنية[1].

بالرجوع إلى قا.ب.ج فإننا نجده خاليا من أي تحديد للمحكمة المختصة بالنظر في الطلب الرامي للأمر بتوقيع الحجز، الأمر الذي دفعنا الرجوع إلى القواعد العامة في الحجز التحفظي على المنقول ومن ثم إتباع الإجراءات المدنية الخاصة بالحجز العقاري والتي لا تتعارض مع الطبيعة القانونية للسفينة، وبالتالي تطبيقها على الحجز التحفظي على السفينة.

على ذلك تخضع إجراءات الحجز التحفظي على السفن في الجزائر في إطار قانون الإجراءات المدنية والإدارية للمواد المحتواة فيه، والتي سنقوم بتحليلها ودراستها وفقا لما يلي:

بالرجوع لأحكام قا.إ.م.إ والمتعلقة بالاختصاص المحلي وبالخصوص للمادة 40 فقرة07 فإنه في مواد الحجز سواء كان للإذن بالحجز أو الإجراءات التالية

[1]) الغوتي بن ملحة، القانون القضائي، الديوان الوطني للأشغال التربوية، 2000، ص 177.

له،ترفع الدعاوى أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرة اختصاصها الحجز دون سواها. لكن لما كان الحجز تدبير تحفظي فقد نظمه المشرع بإجراءات خاصة وجب إتباعها، فبناءا على المادة 649 فإنه يتم الحجز التحفظي بموجب أمر على ذيل عريضة من رئيس المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها مقر الأموال المطلوب حجزها، وهو ما لا يتعارض مع ما جاءت به المادة 299 من نفس القانون بقولها: "في جميع أحوال الاستعجال[1]، أو إذا اقتضى الأمر الفصل في إجراء يتعلق بالحراسة القضائية أو بتدبير تحفظي غير منظم بإجراءات خاصة، يتم عرض القضية بعريضة افتتاحية أمام المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها الإشكال أو التدابير المطلوبة، وينادى عليها في أقرب جلسة."

إن الأوامر على عرائض تصدر من القضاء بناءا على طلبات يتقدم بها ذوي الشأن في صور عرائض، بقصد الحصول على إذن، ويُلزم رئيس المحكمة بالفصل في طلب الحجز[2].

للإشارة فإنه قد جاء في المادة 32 من قا.إ.م.إ أن المنازعات البحرية يؤول الاختصاص للفصل فيها إلى الأقطاب المتخصصة، فهل يعني ذلك أن الأمر بتوقيع الحجز التحفظي يكون من اختصاصها؟

[1] توقيع الحجز التحفظي يتم بموجب أمر على عريضة وهو نوع من الأوامر التي تصدر عن طريق الاستعجال، نبيل إسماعيل عمر، الأوامر على عرائض ونظامها القانوني، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 36.

[2] عروة أعمر، المرجع السابق ، ص 36.

في نظرنا يبقى الأمر على حاله في انتظار تفعيل أو إنشاء هذه الهيئات القضائية المتخصصة.

فمن حيث الاختصاص المحلي تبقى المحكمة التي وقع في دائرة اختصاصها الحجز على السفينة هي المختصة، لكن هذا الاختصاص المنوط بمحاكم الدولة التي وقع الحجز التحفظي في دائرتها ليس مطلقا، بل يعود الاختصاص تطبيقا لنص المادة 152 من القانون البحري المذكورة سابقا في فرضيتين :

الفرضية الأولى: أن يعود الاختصاص بالنظر في الدعوى وفقا للقانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز على السفينة في دائرتها.

الفرضية الثانية: في الحالات المعينة التي عددها والتي تتوافر فيها علاقة بين محل الحجز والدين وهي الحالات :

1. إذا كان للمدعي محل إقامة معتاد أو موطن عمل رئيسي في الدولة التي وقع فيها الحجز.
2. إذا كان الدين المطالب به ناشئا في الدولة التي وقع الحجز التحفظي في دائرتها.
3. إذا كان الدين ناتج عن تصادم السفن أو أي ظرف من الظروف المشار إليها في المادة 13 من معاهدة بروكسل بشأن بعض قواعد التصادم، أو إذا كان الدين مضمونا برهن تأميني.

صعوبة هذا الحكم واضحة، إذ سوف يلقى الحاجز مشقة رفع دعواه أمام محكمة أجنبية والحصول بعد ذلك على أمر بالتنفيذ للحكم الصادر بكل ما يعنيه

ذلك من نفقات باهظة، لذلك نصت معاهدة بروكسل في مادتها السابعة على إختصاص محكمة الحجز في موضوع الدعوى، رغم مخالفة ذلك لأحكام الإختصاص التي يحددها قانونها الوطني[1].

الملاحظ في هذا المجال أن المشرع الجزائري قد حدد ميعاد تقادم دعوى الحجز الناجمة عن تصادم السفن في البحار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث وفقا للمادة 289 من قا.ب.ج.

الفقرة الثانية: تقديم طلب إستصدار أمر توقيع حجز تحفظي على السفينة .

بالعودة إلى نص المادة 152 من قا.ب.ج فإن إجراءات الحجز التحفظي تكون بناء على طلب كل من يدّع أن له دينا بحريا على السفينة من أجل إيقاف السفينة لضمان ذلك الدين، والمدعي وفقا للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1952 في فقرتها الرابعة والتي تقابلها نفس عنوان المادة من اتفاقية جنيف 1999، هو الشخص الذي يطالب بنفسه بحق (دين) بحري من أجل إستصدار أمر الحجز إلى الجهة المختصة.

بالرجوع إلى قا.إ.م.إ نجده أكد على أن تقديم العريضة(الطلب) من نسختين،ويجب أن تكون معللة أي مسببة ومؤرخة من الدائن طالب الحجز أو ممن ينبه، متضمنة الإشارة إلى الوثائق المحتج بها، وإذا كانت العريضة المقدمة بشأن خصومة قائمة فيجب ذكر المحكمة المعروض أمامها الخصومة[2].

---

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 163 .

[2] المادة 311 فقرة أولى من قا.إ.م.إ.

كما تضيف المادة 152 السابقة الذكر وجوب إستدعاءالسلطة المينائية في هذه الحالة فورا للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز، وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب.

أما عندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يُلزم باختيار موطن له بالجزائر لدى وكيل السفينة أو لدى محام، يتلقى فيه التبليغات، ويكون هنا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي، أي أنه يمكن للأجنبي غير المقيم في الجزائر تقديم طلب استصدار أمر بالحجز تحفظيا على سفينة بشرط أن يقوم باختيار موطن له بالجزائر كما أشارت المادة.

كما يمكن للقاضي أن يأمر عند الحاجة بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية[1].

في حالة قبول الطلب المقدم في شكل عريضة فإن الفقرة الخامسة من نفس المادة تبين أنه سوف يبلغ الأمر بالحجز إلى السلطة المينائية المعنية، والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة وعند الاقتضاء إلى الممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها.

بحكم حالة الاستعجال التي تطبع واقع الحجوز عامة وبالأخص الحجز التحفظي على السفينة الذي يخشى من ورائه فرار السفينة المرغوب حجزها، فإن المادة 299 من قا.إ.م.إ تنص على أنه: " في جميع أحوال الاستعجال، أو إذا

[1] الفقرة الرابعة من المادة 152 من قا.ب.ج.

اقتضى الأمر الفصل في إجراء يتعلق بالحراسة القضائية أو بأي تدبير تحفظي غير منظم بإجراءات خاصة[1]، يتم عرض القضية (طلب الحجز) بعريضة افتتاحية أمام المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها الإشكال أو التدبير المطلوب (الحجز التحفظي على السفينة)، وينادى عليها في أقرب جلسة، كما تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة أنه يجب الفصل في الدعاوى الإستعجالية في أقرب الآجال و هو ما أكده القضاء من خلال أحد القرارات الصادرة عن المحكمة العليا[2].

أما في حالة الاستعجال القصوى، كما لو كانت السفينة على وشك الإبحار،فإن المادة 302 من قا.إ.م.إ قد أتاحت الفرصة لطالب الحجز أن يقدم طلبه إلى قاضي الاستعجال خارج ساعات وأيام العمل، بمقر الجهة القضائية حتى قبل قيد العريضة في سجل أمانة الضبط، ومن ثم يحدد القاضي تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة تاريخ الجلسة، ويسمح عند الضرورة بتكليف الخصم بالحضور من ساعة إلى ساعة، كما يمكنه الفصل خارج ساعات العمل ومن خلال أيام العطل تضيف الفقرة الأخيرة من المادة.

أما فيما يخص التكليف بالحضور فيمكن تخفيض آجال التكليف بالحضور في مواد الاستعجال إلى 24 ساعة كما هو مبين في المادة 301 من قا.إ.م.إ.

---

[1] كما هو الحال بالنسبة للحجز التحفظي على السفينة الذي لم يرد في القانون البحري ما يشير إلى آجال الفصل في الدعاوى المتعلقة به.

[2] حيث قضت انه : مُتى اقتصر القانون على أن الحجز التحفظي يجري بمقتضى أمر على عريضة و من تم فإن استصدار هدا الأمر عن طريق القضاء الاستعجالي يكون جائزا قانونا لعدم وجود أي نص يمنع ذلك ما دام حق الدفاع مضمون للمحجوز عليه لأن هذا الإجراء في كلا الحالتين له طابع مؤقت، ولما كان كذلك فان النعي في القرار المطعون فيه بخرق إجراءات جوهرية في غير محله و يستوجب الرفض.....ٌ . قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ27-041983، رقم القرار31624.

تضيف المادة 312 فقرة أولى من نفس القانون، أنه في حالة الاستجابة للطلب يمكن الرجوع إلى القاضي الذي أصدر الأمر، للتراجع عنه أو تعديله.

كما أنه كل أمر على عريضة لم ينفد خلال أجل ثلاثة أشهر من تاريخ صدوره يسقط ولا يرتب أي أثر[1].

أما في حالة عدم الاستجابة للطلب فإن الفقرة الثانية من المادة 312 تبين أنه يكون الأمر بالرفض قابلا للاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي، على أن يرفع الاستئناف خلال 15 يوم من تاريخ أمر الرفض، ومن ثم يجب على رئيس المجلس القضائي أن يفصل في هذا الاستئناف في أقرب الآجال وهو ما جاءت به كل من الفقرة الثانية والثالثة من نفس المادة.

كما أن هذا الاستئناف وخلافا لما جاءت به المادة 10 من نفس القانون لا يخضع للتمثيل الوجوب بمحام[2].

الملاحظ أنه لا تشترط العلنية عند التصريح بالأمر على ذيل العريضة وفقا للمادة 272 من قا.إ.م.إ، حيث تحفظ النسخة الثانية من الأمر ضمن أصول الأحكام بأمانة ضبط الجهة القضائية.

للإشارة فإنه في حال الفصل في الموضوع يحوز الأمر الصادر فيه حجية الشيء المقضي فيه[1]، وبالتالي يصبح هذا الأمر بقيمة السند التنفيذي.

---

[1] المادة 311 من قا.إ.م.إ.

[2] الفقرة الخامسة من المادة 312 من قا.إ.م.إ.

منعا لتضارب الأوامر التي قد تصدر عن محاكم مختلفة فقد قضت الاتفاقيات الدولية ذات الشأن كما سبق وأن أشرنا إليه في دراستنا الأولية، فإنه لا يجوز لمدع واحد وعن نفس الدين تقديم طلب حجز أو طلب تقديم كفالة أو ضمان آخر أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة، فإذا وقع ذلك وجب رفع أي حجز لاحق يوقعه المدعي وهو ما بيّناه سابقا. وقد أوردنا ضمن ملاحق[2] هذا البحث نماذج لأمر على عريضة يتعلق بكل من:

- أمر على عريضة بتوقيع حجز تحفظي.
- أمر على عريضة برفض توقيع حجز تحفظي.
- أمر على عريضة برفع حجز تحفظي.
- أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي.

إلا انه وبالرغم من إتباع كل الإجراءات السابقة الذكر فعلى الجهة القضائية المختصة وكشرط لحجز السفينة أن تفرض على طالب الحجز ضمانا.

الفقرة الثالثة : تقديم ضمان .

تشير المادة 152 مكرر على أنه: " يجب على الجهة القضائية المختصة كشرط السفينة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحجز السفينة تقديم ضمان لا

---

[1] المادة 300 من قا.إ.م.إ.

[2] الملحق رقم 3.

يقل عن عشرة في المائة (10) من قيمة الدين، يحدد نوعه ومقداره وشروطه، إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها."

يفهم من نص المادة السابقة أنه يجب- وتحت طائلة عدم قبول طلب الحجز- على الجهة القضائية المختصة أن تفرض على الطالب بالحجز التحفظي أن يقدم ضمانا محدد المقدار ب (10) عشرة بالمائة من مقدار الدّين، تعويضا عما قد يلحق بالمحجوز عليه من ضرر بسبب هذا الحجز نتيجة تعسف الحاجز في استعمال حق الحجز، وهو ما جاءت به أحكام اتفاقية جنيف لسنة 1999 من خلال مادتها السابعة فقرة أولى.

بخصوص هذا الشرط الذي أورده المشرع البحري الجزائري لإتمام إجراءات الحجز التحفظي فإنه محسوب إيجابا على المشرع الجزائري فحسن فعل في رأينا،وذلك للحد من الحجوز التعسفية التي طالما أعاقت استغلال السفن، وبالتالي جذب السفن العالمية إلى موانئ الدولة ، وهو ما سنتطرق له بالتفصيل لاحقا.

الفرع الثاني: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن والمسؤولية على توقيعه تعسفيا.

يعد الأمر على عريضة وفق للمادة 600 فقرة الرابعة من قا.إ.م.إ، سندا تنفيذيا، فهل ذلك يعد كافيا لتنفيذ الأمر بالحجز تحفظيا على سفينة ما؟

الفقرة الأولى: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي والسلطة المخولة بالتنفيذ ونطاق تدخلها.

أولا: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي.

لقد جاء في المادة 659 من نفس القانون أن أمر الحجز يبلغ رسميا إلى المدين، وعلى المحضر القضائي تحرير محضر حجز وجرد للأموال تحت طائلة البطلان[1]، وتسليم نسخة من محضر الحجز إلى المحجوز عليه في أجل أقصاه ثلاثة (03) أيام، وإذا رفض الاستلام ينوه بذلك في المحضر ثم يتولى التنفيذ مباشرة بعد التبليغ، فإذا لم يبلغ أمر الحجز في أجل شهرين من تاريخ صدوره أو بلغ ولم يتم الحجز، أعتبر الأمر لاغيا بقوة القانون وفقا للمادة 690 من نفس القانون، لكن يمكن تجديد طلب الحجز بعد هذا الأجل تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة .

[1] قضت المحكمة العليا بالجزائر العاصمة في احد قراراتها الصادرة عن الغرفة المدنية بتاريخ12-03-1991، تحت رقم 68139 بأنه : من المقرر قانونا أن أمر الحجز التحفظي الصادر عن قاضي محكمة المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها يبلغ من غير إهمال إلى المدين و لما كان من الثابت في قضية الحال أن الأمر بالحجز لم يبلغ للمدين استوجب نقض القرار. المجلة القضائية، العدد الأول، سنة1996 ، ص28.

كما تضيف المادة 669 أنه يجب تبليغ الأمر بالحجز إلى الغير المحجوز لديه شخصيا إذا كان شخصا طبيعيا، أما إذا كان شخصا معنويا يبلغ إلى الممثل القانوني مع تسليمه نسخة من أمر الحجز والتنويه بذلك في المحضر.

بالعودة إلى نص المادة 152 من القانون رقم10-04 المعدل و المتمم للقانون98-05 المتضمن القانون البحري، نجد أنه بمجرد تقديم طلب الحجز إلى الجهة القضائية المختصة تستدعى السلطة المينائية فورا للحضور أمام القضاء لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز كما أشرنا سابقا .

تضيف الفقرة الخامسة من نفس المادة أن أمر الحجز يبلغ إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية وربان السفينة، وعند الإقتضاء إلى القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها، علما أن المادة السابقة الذكر لم تحدد المدة التي يتم فيها التبليغ بعكس ما جاءت به المادة 160مكرر2 من نفس القانون التي حددت مهلة ثلاثة(3) أيام لتسليم التبليغات الخاصة بالحجز التنفيذي، وهذا دون تحديد متى تبدأ هذه المدة.

للإشارة فإن محضر الحجز والجرد الذي يتولاه المحضر قضائي يجب أن يتضمن فضلا عن البيانات المعتادة ما يأتي:

1. بيان السند التنفيذي الذي بموجبه تم الحجز.
2. مبلغ الدين المحجوز من أجله.

3. اختيار موطن للحاجز في دائرة اختصاص المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها مكان التنفيذ.

4. بيان مكان الحجز وما قام به المحضر القضائي من إجراءات، أو ما لقي من صعوبات أو اعتراضات أثناء الحجز وما اتخذه من تدابير.

5. تعيين الأشياء المحجوزة بالتفصيل مع تحديد نوعها وأوصافها ومقدارها ووزنها ومقاسها وقيمها بالتقريب، ونختم المحضر بالتوقيع عليه مع المحجوز عليه إذا كان حاضرا أو التنويه عن غيابه أو رفضه التوقيع.

أما إذا خلا محضر الحجز والجرد من أحد هذه البيانات، كان قابلا للإبطال خلال اجل 10 أيام من تاريخه. ويرفع طلب الإبطال من كل ذي مصلحة عن طريق الاستعجال ويفصل فيه رئس المحكمة خلال اجل أقصاه 15 يوما[1].

أما إذا صدر الأمر وبلغ رسميا بإتباع جميع الإجراءات المنصوص عليها قانونا، فسوف يتم توقيع وتقييد إبحار السفينة المراد الحجز عليها[2]، كما يمكن الاستعانة بالقوة العمومية لتنفيذ أمر الحجز، عند الاقتضاء[3].

تجدر الإشارة هنا انه في ظل غياب ما يشير إلى تسجيل الحجز التحفظي على السفن، فان المادة 64 الفقرة الثانية من القانون البحري المصري تنص على انه

---

[1] المادة 691 من قا.إ.م.إ .

[2] المادة 152 قا.ب.ج.

[3] المادة 659 فقرة ثانية من قا.إ.م.إ.

يتم تبليغ صورة من محضر الحجز إلى مكتب التسجيل بالميناء المذكور في المحضر للتأشير بالحجز في سجل السفن، إذا كانت السفينة مسجلة في مصر قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب التسجيل بالحجز للتأشير به في السجل[1].

إذا كانت تلك الإجراءات المتبعة لتنفيذ الحجز التحفظي فما هي السلطة أو الجهة المخول لها قانونا تنفيذ الحجز في الميدان ؟

ثانيا:السلطة المخول لها تنفيذ الحجز التحفظي على السفن وآليات التنفيذ :

1: تدخل السلطة المينائية لتأكيد فعالية الحجز التحفظي على السفن :

لم يوضح المشرع في المادة 159 من القانون 98 -05 الكيفية التي يمكن أن تعلم بها السلطة الإدارية البحرية بأنه قد حجز تحفظيا على سفينة ما بخلاف الوضع في الحجز التنفيذي، حيث أكد في المادة 160 الفقرة الثانية من القانون البحري على تبليغ أمر الحجز التنفيذي للسلطة البحرية بقوله:" تبلغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الزبائن وكذا للسلطة الإدارة البحرية "[2].

بالمقابل نلاحظ أن النص الملغى للمادة 159 من القانون المعدل (الأمر80/76) كان أكثر وضوحا في هذا الجانب عندما ربط تدخل السلطة البحرية

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 166 .

[2] القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 يعدل ويتمم الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية الصادرة في 27 جوان 1998 عدد 47. ص 41.

لرفض احترام السفينة للحجز الموقع عليها بواجب إبلاغها بأمر الحجز، حيث جاءت صياغته كما يلي:" تقوم السلطة الإدارية البحرية للميناء الذي توجد فيه السفينة، بناء على أمر الحجز القضائي المبلغ إليها باتخاذ التدابير اللازمة لمنع السفينة المحجوزة من مغادرة الميناء حتى صدور أمر قضائي برفع الحجز عليها "[1].

ويبدو أن المشروع تعمد إغفال التبليغ بأمر الحجز التحفظي من منطلق أن صاحب المصلحة أعرف بتقدير الوسائل الكفيلة بحماية مصلحته، كالاتفاق مع مدينة على تسوية مرضية، قبل طرق باب السلطة الإدارية البحرية لمساعدته في إذعان المدين لمطلبه.

لضمان إمتثال المحكوم عليه لأمر السلطة القضائية، وإنسجامها مع الغاية من الحجز التحفظي على السفينة، والممثلة في جعل هذه الأخيرة في قبضة الدائن كي يستوفي حقه منها، يفترض أن تتخذ السلطة المينائية التدابير التي تحقق هذه الغاية،كأن تكون سحب وثائق السفينة أو إفراغها من الوقود أو تكليف أشخاص بحبسها أو غيرها من التدابير، لكن المشرع لم يحدد التدابير بعينها بل ترك للسلطة المينائية حرية اختيار التدبير المناسب، والحكمة من عدم التحديد هي تجنيب السلطة المينائية تهمة تعسف التدابير المتخذة واختلاف هذه الأخيرة من ميناء لآخر، ولو أن أكثر الموانئ تلجأ حاليا لفكرة سحب وثائق السفينة بعد أن يقوم الحاجز بتبليغ أمر الحجز لهيئة الرقابة البحرية بميناء الحجز[2]، لمواجهة إحتمال فرار السفينة، ونظرا

[1] غريبي عطاء الله، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، الجزائر، 2009، ص 41.

[2] الجيلالي بن سلكه، طرق و إجراءات التبليغ والتنفيذ والممهور بالمحاضر، دار الفنك للنشر، الجزائر، ط 1995، ص 132،133.

لإفتقار أغلب الموانئ الجزائرية للوسائل المادية التي تسمح بمراقبة السفن المحجوزة و مطاردتها عند هروبها[1]، حيث أوجبت المادة 159 قا.ب.ج على السلطة المينائية منع السفينة المحجوزة من الإبحار واستعمال كافة الإمكانيات المحققة لهذا الغرض[2].

- السلطة المينائية ليست طرفا في النزاع:

إذا بلّغ الحاجز الإدارة البحرية بأمر الحجز على السفينة، فإن السلطة المينائية تتدخل بغرض تجميد حركة السفينة من منطلق وحيد هو تنفيذ وثيقة رسمية صادرة عن قضائها الوطني إمتثالا للنص الدستوري الوارد في المادة 145 والذي أوجب على أجهزة الدولة كل حسب موقعه تنفيذ الأحكام القضائية الصادرة عن القضاء الوطني[3].

قد يطرح دور السلطة المينائية مسألة اعتبارها حارسا على السفينة المحجوزة، ومن ثم مساءلتها في حال حصول أضرار بمناسبة الحجز على السفينة، كأن تنفلت من حبال رسوها فتتلف ما ترتطم به من منشآت أو سفن. لكن الملاحظ أن السلطة المينائية لا تمارس مهام حارس السفينة المحجوزة، إذ لا تنتقل لها حيازة السفينة بمفهومها القانوني المادي، ولتجنب هذا الطرح فقد قام المشرع البحري الجزائري من

---

[1] عبد الغني مزياني، الحجز على السفن، مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء، الجزائر، 2003/2000، ص 17.

[2] يبدو أن بعض الموانئ الفرنسية تقوم أيضا بسحب وثائق السفينة بغرض امتثالها للحجز وهو ما لم يرق للقضاء الفرنسي،

Trib.com.sain-nazaire, 08 septembre 1978, navire ROCCO piaggio, DMF 1979, P 487.

[3] المرسوم الرئاسي 438/96 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996، ج ر عدد 76 الصادرة في 08 ديسمبر 1996، صفحة 6، وللتنبيه فإن تعديل سنة 2009 لم يمس هذه المادة.

خلال تعديل 2010[1] لقانون 05/98 المتضمن القانون البحري، وذلك من خلال إلزامية تعيين ما يعرف بالحارس القانوني للسفينة، وهو ما سنتعرض له بالتفصيل من خلال التطرق لآثار الحجز التحفظي على السفن.

على ذلك فإن السلطة المينائية لا تتدخل بشؤونها الخاصة بحراسة السفينة المحجوزة، وتنحصر مهمتها في منع السفينة من الإبحار أي تحقيق انطباق وصف الحجز على السفينة الممنوعة من الحركة[2].

بناء عليه لا يجوز بأي حال من الأحوال تحميل السلطة المينائية مسؤولية حراسة السفينة المحجوزة أي حراسة شيء لا يعنيها رقابته ولا إدارته.

لا يصح الدفع بهذا السبب، حيث أن تبليغ السلطة المينائية بأمر الحجز على السفينة يثبت فقط علمها بمضمون الأمر المبلغ إليها، ويرتب التزامها بتجميد حركة السفينة المحجوزة ومنعها من مغادرة الميناء وبذل الجهد للقبض عليها عندما تحاول الإفلات بطريق غير قانوني،ولا تسأل إلا عن تهاونها في أداء هذه المهام المحددة في المادة 159 من قا.ب.ج[3].

---

[1] القانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010،الجريدة الرسمية رقم 46 المؤرخة في 18 – 08 – 2010 المعدل والمتمم للقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية 47.

[2] Kamel Haddhoum , problématique des navires saisies sur le port, Revue le phare N° 28, page 4.

[3] لا ينفرد هذا الرأي بتأكيد استبعاد وصف الحارس على السلطة المينائية، فقد قرر ذلك أيضا مجلس الدولة الفرنسي في القرار التالي:

Conseil d'état Français du 20/01/1989, page 619.

- مشروعية إلغاء المادة 89 قانون بحري:

كان باستطاعة السلطة المينائية في ظل المادة 89 الملغاة من القانون البحري من الأمر رقم 80/76 الاستجابة لطلب الدائن وتوقيع الحجز التحفظي بصفة مؤقتة على السفينة دون الاستناد لأمر قضائي بذلك، شريطة أن يكون الدين البحري المطالب به دينا ممتازا وألا تتجاوز مدة الحجز ثلاثة أيام [1].

يبدو لأول وهلة أن هذا النص شرع لغرض مساعدة الدائن الممتاز للتغلب على مشاكل تعقد الإجراءات القضائية وطولها، وخاصة في أيام العطل والأعياد ونهاية الأسبوع وعند استعداد السفينة للإبحار، وذلك بإتاحة استعانته بالسلطة المينائية في الحجز مؤقتا على سفينة مدينه ريثما يستصدر من المحكمة الأمر القضائي بالحجز عليها.

الحقيقة أن هذا التبرير لا ينتبه للآثار السلبية لمثل هذا الإجراء، وخاصة من الناحية الاقتصادية، لأن مراعاة مصلحة الدائن الممتاز لا ينبغي أن تكون على حساب الاستغلال التجاري للسفينة والتسيير الأمثل للمؤسسة المينائية حيث يترتب على الحجز المفاجئ تبعات مالية يتحملها مجهز السفينة والمستفيدين من الرحلة البحرية، إضافة للتأثير السيئ على الاقتصاد الوطني جراء شغل السفينة للميناء وتعطيلها لحركة السفن داخله والإساءة لسمعة الميناء [2]، ولعل هذا هو أحد أسباب

---

[1] عطا الله غربي، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، منشورات الألفية الثالثة، تحت إشراف فاطمة بوخاتمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران ،2011، ص 114.

[2] Belkhir Ikkache, pourquoi or t on abrogé l'article 89 du code maritime algérien, Revue, le phare, février 2008, N°106, page 06.

مخالفة المشرع لما سنه في قانون 05/98 المعدل للأمر 80/76 حيث ألغى نص المادة 89 قانون بحري.

إضافة إلى ذلك، نرى أن العمل بنص 89 قانون بحري يقحم السلطة المينائية في النزاع مباشرة وخاصة إذا لم يظهر الدائن بعد طلبه، بخلاف ما يفترض حيث أن السلطة المينائية ليست سلطة أمنية إلا فيما يخوله لها القانون صراحة، ولا تتحرك إلا بناء على وثيقة رسمية صادرة عن جهة ذات صلاحية.

أما مشكلة تعقد الإجراءات وطولها، فهذه قضية عملية لا تتعلق بالقانون وإنما بالتقصير في تطبيقه، ونلاحظ أن القانون 09/08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية، نص في الفقرة الثانية من المادة 649 بأن: " طلب الحجز لن تزيد مدة الفصل فيه عن خمسة أيام من إيداعه بأمانة ضبط المحكمة "، وحسب المادة 302 من نفس القانون يمكن اللجوء للقضاء المستعجل أيام العطل وخارج أوقات العمل[1].

- نطاق تدخل السلطة المينائية في الحجز على السفينة:

إذا كان المبدأ يقضي بعدم جواز انصياع الهيئة المينائية لغير أوامر السلطة التنفيذية السلمية أو أوامر القضاء الوطني، فإن ذلك يقتضي تحديد نطاق تدخلها فينا يخص السفينة المحجوزة، و تمييزه عن التدخل ألضبطي الذي يهدف للحفاظ عن الأمن و السلامة البحريين.

****الحجز على السفينة في المحيط المائي للميناء.**

[1] المادة 302 من ق.إ.م.إ.

انطلاقا من المادة 159 من القانون البحري، يجب على السلطة المينائية بمجرد إبلاغها رسميا بأمر الحجز القضائي على السفينة، أن تقبض على السفينة موضوع الحجز ومنعها من مغادرة الميناء

بغية تسهيل مهمة السلطة المينائية، ينبغي على ربان السفينة المحجوزة باعتباره المسؤول المباشر عن الإبحار، أن يحترم تدابير تجميد الحركة ولا يحاول مغادرة الميناء بطرق غير مينائية، وإلا كان عرضة لعقوبة الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات، وكذا الغرامة المالية من 20000 إلى 100000 دج[1]، وإذا لاحظ ضباط الميناء أن بقاء السفينة في مكانها يشكل خطرا على أمن الميناء أو يعيق أنشطة الاستغلال به، يمكنهم أن يأمروا ربان السفينة بتغيير مكان رسو سفينته إلى رصيف آخر أو نحو رحب الميناء[2]، وفي حالة رفض تنفيذ أوامر ضباط الميناء يتم اتخاذ تدابير تغيير مكان الرسو على عاتق مرتكب المخالفة مع الإلزام بدفع غرامة تتراوح بين 5000 و80000 دج تقدر حسب حمولة السفينة[3].

لكن هناك تصور ثالث يتمثل في الحجز على السفينة في المياه الإقليمية، وهو تصور لا يعني مبدئيا السلطة المينائية لعدم وجودها في تلك المنطقة، إلا أن السفينة المحجوزة في المياه الإقليمية سوف تقاد حتما نحو الميناء لتلتزم السلطة المينائية بمنعها من الإبحار.

---

[1] المادة 509 من قا.ب.ج.

[2] المادة 938 من قا.ب.ج (قانون 05/98)، و المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج ر عدد 01 الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002، ص 03.الملحق رقم 04.

[3] المادة 948 من قا.ب.ج.

**الحجز على السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية.

بالرغم من نص المشرع على جواز حجز السفن في المياه الداخلية كما ذكرنا سابقا، وبعدم جواز حجزها في أعالي البحار إلا إذا تمت المطاردة انطلاقا من المياه الداخلية مثلما يستنبط من نص المادة 159 قا.ب.ج، فإن الملاحظ عدم تأكيد المشرع أو نفيه إمكانية الحجز على السفينة الأجنبية أثناء تواجدها في منطقة البحر الإقليمي للجزائر.

إننا لا نجد مبررا لسكوت المشرع عن هذا الأمر، خاصة وأن الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، قضت في الفقرة الثانية من المادة 28 بجواز حجز الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لهذه الدولة شريطة أن تتعلق المطالبة بحقوق والتزامات ترتبت على السفينة بمناسبة رحلتها أثناء مرورها في هذه المياه، كأن تقدم للسفينة الأجنبية أثناء تواجدها بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية خدمات قطر أو إسعاف أو يتم تزويدها بالوقود أو المؤن....، ففي مثل هذه الحالات يجوز لقضاء الدولة الساحلية أن يحجز على السفينة الأجنبية لضمان الديون المستحقة مقابل تلك الخدمات [1].

---

[1] المادة 28 من اتفاقية مونتيغوباي:

" 01- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول اتجاهها بغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة،

02- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض الرحلة،

إن التطورات الحاصلة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث تطرح أمامنا تساؤل آخر، يتعلق بالتعاون القضائي بين الدول وإمكانية حجز سلطات الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية في منطقتها الاقتصادية الخالصة لضمان ديون بحرية تمت المطالبة بها أمام قضاء دولة أخرى، كما هو الشأن لبروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث أجازت مادته السادسة في الفقرة الرابعة المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات والتي تحصل في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة .

لا شك أن تجسيد هذا التصور يتطلب جهدا وطنيا فيما يخص تحديد صلاحيات السلطات البحرية للدولة الساحلية، إضافة لوجود تنسيق دولي وخاصة في حال مطاردة السفينة الهاربة من الحجز[1].

**المطاردة الحثيثة للسفينة الهاربة من الحجز :

تلقي المادة 159 قانون بحري على عاتق مصالح الشرطة البحرية واجب مطاردة السفينة الهاربة من الحجز لتوقيفها وإعادتها للميناء، سواء كانت راسية أو أبحرت أو كانت مارة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، ويسمح لهاته المصالح في سبيل تحقيق غرضها أن تستعمل جميع الوسائل الضرورية بما في ذلك الاستعانة بأعوان

03- لا تخل أحكام الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أي سفينة أجنبية

[1] عطاء الله غربي، المرجع السابق، ص 117.

حراس الشواطئ واستعمال السلاح مع الحرص على حياة الأشخاص كما يجوز أن تتواصل ولا تنتهي إلا عند دخول السفينة الهاربة لمياه دولة أخرى كما سنشير له لاحقا.

نلاحظ عموم عبارة الشرطة البحرية الواردة في النص المذكور، ذلك أن الشرطة البحرية متعددة، ومنها الشرطة المينائية التابعة للهيئة المسؤولة عن تجميد حركة السفينة المحجوزة، وهو ما يؤدي بنا للمطالبة بتوضيح المقصود من العبارة المذكورة، لأن السلطة المينائية ليست لوحدها المتواجدة بالشريط الساحلي.

من جهة أخرى لا تتضح التفرقة في المادة 159 قا.ب.ج بين إجراءات توقيف السفينة وحجزها، خاصة وأن القانون الدولي ميّز بين الإجراءين فالحق في التوقيف تمارسه الدولة كاختصاص جنائي على السفينة، كأن توقفها لارتكاب جريمة بحرية أو اختراقها قواعد المرور البريء وفق المادة 19 من الاتفاقية العامة لقانون البحار، أما حق الحجز فيمارس كاختصاص مدني على السفينة بهدف مطالبتها بدين أو حق بحري إما طبقا لمقتضيات المادة 152 قا.ب.ج أو فيما تحدده إتفاقية بروكسل 1952 المتعلقة بالتوحيد الدولي لبعض قواعد الحجز التحفظي على السفن،أو إتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن عند نفادها[1].

ثالثا: المسؤولية عن توقيع حجز تحفظي تعسفيا .

إذا كان الحجز التحفظي على السفينة قد وقع بغير سند وبلا مبرر فلا شك أن ذلك سيسبب للمجهز أضرارا كبيرة، وتتمثل تلك الأضرار في تعطيل السفينة عن

[1] غربي عطاء الله، المرجع السابق، ص 20 – 24.

الاستغلال خلال فترة الحجز، إذ مؤدى الحجز التحفظي هو منع السفينة من التحرك وكذا في تعرض المجهز للحكم عليه بتعويض الشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة.

إعمالا بحكم القواعد العامة فإن الحاجز يلتزم في مثل هذا الفرض بتعويض المجهز عن الضرر المادي الذي أصابه بعنصريه، أي ما فات المجهز من كسب وما لحقه من خسارة، وكذلك بتعويضه عن الضرر الأدبي إن كان له مقتضى.

إن التعويض عن الحجز التحفظي التعسفي يكمن أساسه في أن ذلك الحجز يندرج في نطاق حق الالتجاء إلى القضاء بمعناه الواسع، والتعسف في استعمال الحق موجب للتعويض إذا ما تحقق الضرر[1].

فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار المترتبة عن توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم الكفالة أو الضمان لرفع الحجز عن السفينة – كما سنوضحه لاحقا – أو منع توقيعه عليها، فقد اقتصرت المادة السادسة من معاهدة بروكسل على الإحالة إلى قانون الدولة التي توقع الحجز أو طلب في إدارتها[2].

هذا وتفرض بعض البلاد الاسكندينافية على الحاجز تقديم كفالة أو ضمان كما هو الشأن بالنسبة للمشرع الجزائري، أما في فرنسا ومعظم البلاد فقد جرى العمل على أن يقدم الحاجز كفالة قبل أ، يأذن القاضي بتوقيع الحجز.

[1] كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 179،180.

[2] مصطفى كال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية، 1997، ص 115.

بالرجوع إلى نص المادة 646 من قا.إ.م.إ فإن القانون يضع مسؤولية الحجز التحفظي على عاتق الدائن الحاجز إلا أن فحوى المادة لا يفصّل في تلك المسؤولية، لكن بالرجوع إلى نص المادة 158 من قا.ب.ج فإنه : " يكون المدين طالب الحجز مسؤولا عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع....." ذلك أن الحجز على السفينة عمل خطير، والدائن الذي يمارسه كما سبق وأن أشرنا لا يملك عادة سندا تنفيذيا عند توقيعه، فهو يبقى خاضعا لاحتمالات الدعوى، وعلى هذا الأساس عمد المشرع الجزائري حاله حال التشريعات الوطنية والدولية حماية المحجوز عليه من تعسف الحاجز في استعمال حقه دون مبرر قانوني خاصة أنه لا يكفي لاستعمال هذا الحق أن تكون هناك مبررات ظاهرة لوجود الدين سبب الحجز.

تجدر الإشارة في الأخير أن الرأي الفقهي لا يعتبر الحجز تعسفيا لمجرد إدعاء المدين على الدائن بذلك، بل يشترط لاعتباره كذلك (أي حجزا تعسفيا) أن تثبت سوء نية الحاجز، أما إذا ثبت للمحكمة أن الحاجز كان حسن النية ولم يكن متجاوزا لحقه عند توقيعه الحجز التحفظي الذي لا يهدف من وراءه سوى ضمان حقوقه، فلا تقوم مسؤوليته[1].

[1] عرورة أعمر، المرجع السابق، ص 39.

المطلب الثاني:آثار توقيع الحجز التحفظي وسبل رفعه.

إن آثار هذا النوع من الحجوز جد بسيطة، فسيتم توقيف السفينة داخل الميناء، وتثبيت أو غل السفينة سيكون بالشكل الذي يسمح للدائن بعد الحصول على حكم لصالحه مباشرة إجراءات الحجز التنفيذي[1].

يفهم من ذلك أن الأثر الجوهري للحجز هو منع السفينة من السفر حتى يتسنى للدائن الحصول على سند تنفيذي لحقه واتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي[2] فلا يمكن في أي حال من الأحوال أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكها، وهو ما نصت عليه المادة 153 من القانون البحري الجزائري.

بالرجوع إلى القواعد العامة فإن الأثر الوحيد للحجز التحفظي، هو وضع الأموال المنقولة تحت تصرف القضاء و من المدين من التصرف فيها إضرارا لدائنه، وذلك وفقا للمادة 345 من قا.إ.م.إ. فيما ذهبت المواد 659،960، 961 من نفس القانون إلى أن آثار الحجز التحفظي هي، تحرير محضر الحجز وجرد الأصول وبقاء الأموال المحجوزة تحت يد المحجوز عليه (في ذمته) إلى حين الحكم بتثبيت الحجز أو رفعه.

---

[1] les effets de cette saisie sont très simple, le navire est arrêté dans le port, il est immobilisé de manière que le créancier après avoir obtenu condamnation, puisse procéder ultérieurement à la saisie exécutoire du navire, Philippe delebecque, Droit maritime, op.cit, page 168.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، ط 1993، ص 86.

لكن بالرجوع إلى النصوص الخاصة بالقانون البحري ومن خلال استقراء كل من المادة 150 إلى159 منه نجد أن الآثار التي يرتبها الحجز التحفظي على السفن لا تخرج عن ثلاث وهي:

- منع السفينة من مغادرة الميناء الذي تم فيه الحجز،
- تعيين حارس قانوني،
- القدرة على التصرف في السفينة،
- هذا ما سنتعرض له من خلال ما يلي:

الفرع الأول: آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة.

الأثر الأساسي الذي يترتب على الحجز التحفظي هو منع السفينة من السفر لتأمين الضمانات اللازمة للدائن بانتظار حصوله على سند تنفيذي وإتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي[1]، ويترتب على منع السفينة من السفر آثار أخرى سنقوم بتوضيحها كما يلي:

الفقرة الأولى: منع السفينة من مغادرة الميناء الذي تم فيه الحجز.

تقضي المادة 152 مكرر 1 من قا.ب.ج بأنه:" تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار" أما إذا حاولت السفن التي صدر في شأنها أمر بالحجز تحفظيا عليها،فإن المادة 159 من نفس القانون تقضي بأن:" يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تمر في مياه خاضعة للقانون الوطني تحاول الفرار أو ترفض الامتثال

[1] وهيب الأسبر، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، 2008، ص 68.

لأمر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري، وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة ....." أما إذا رفضت السفينة المُطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية فنفس المادة تؤكد من خلال فقرتها الثالثة أنه يكون بمقدار الشرطة البحرية أن تطلق طلقات بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، كما يمكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية، وتضيف القرة الرابعة أنه يمكن القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه،غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى وهو ما أكدته الفقرة الأخيرة من نفس المادة.

يتم منع السفينة من الترك أو حجزها في الميناء لمعرفة السلطات المختصة في ميناء الحجز وهو أمر يتطلب أولا صدور قرار من القضاء كما سبق لنا الذكر، ثم إعلانه إلى السلطات المينائية المختصة، وهو شرط ضروري لتوقيف السفينة. فيترتب على ذلك تكبيل السفينة المحجوزة وتقييد حركتها بحيث لا يستطيع الترك في ميناء الحجز، وهو جوهر الإجراء الذي يوقع على السفينة فجواز ملاحتها وهي منقول تؤدي إلى اختفاء الضامن الذي يهدف الحجز التحفظي أساسا تحقيقه.

للإشارة أنه ونظرا لتعديل 2010 الذي مس نصوص قا.ب.ج فإن المادة 160 مكرر 7 منه قد الزمت مجهز السفينة بالاحتفاظ بحد أدنى من البحارة لضمان أمنها حتى وإن كانت تحت طائلة الحجز، ويتم تحديد عدد البحارة بحسب نوع السفينة ونوع الملاحة الممارسة والحمولة وصنف السفينة طبقا لأحكام المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 2002/01/06 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ

على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من التجارة لضمان أمنها[1].

تجدر الإشارة أنه حتى وإن كان هذا الإجراء يدخل ضمن النصوص المنظمة للحجز التنفيذي على السفينة إلا أنه ليس هناك ما يمنع تطبيقها في حالة تثبيت الحجز التحفظي على السفينة.

الفقرة الثانية: تعيين حارس قانوني:

كما هو الحال بالنسبة لالتزام مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أنى من التجارة لضمان أمنها فإنه وفي حال غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية المعنية بتعيين حارس السفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه[2] .

يترتب عن ذلك نقل حيازة السفينة المحجوزة من المحجوز عليه إلى الحارس القانوني الذي يعينه المحضر القانوني في محضر الحجز وتنشأ عن الالتزام بالحراسة، التزام بالمحافظة على السفينة المحجوزة بحيث يسأل هذا الحارس عن هلاكها إذا كان الهلاك خطأ منه وهي في حيازته[3] .

حاول المشرع البحري الجزائري من خلال المادة 160/ مكرر 07 سد الفراغ الذي كان ينجم عن عدم تحديد الجهة المطالبة بحراسة السفينة المحجوزة وبالتالي

---

[1] ج ر عدد 01 الصادرة بتاريخ 2002/01/6، الملحق رقم 04.

[2] المادة 160 مكرر 7 فقرة 02 من قا.ب.ج.

[3] عرورة أعمر، المرجع السابق، ص 41-42.

عدم القدرة على تحديد المسؤولية في حالة إذا ما تعرضت إلى ضرر جراء سرقتها مثلا أو تضررت نتيجة عدم قيام الطاقم المطالب بضمان أمنها بواجبه أو نتيجة غيابه، حيث أنه في غياب هذا التحديد للمسؤولية كانت السلطات المعنية تتحمل كل أي ضرر كان أثناء تواجد السفينة في الميناء وهي محجوز عليها.

الفقرة الثالثة: القدرة على التصرف في السفينة.

الحجز التحفظي على السفينة لا يحجب ملكية السفينة عن صاحبها أو يحرمه من سلطاته كاملة، ولهذا يجوز له التصرف فيها بجميع التصرفات القانونية بما فيها البيع أو الرهن، بيد أن هذه التصرفات لا تنفذ في حق الدائنين الحاجزين، إذ لهم إن يباشروا التنفيذ عليها واستيفاء حقوقهم من ثمن البيع[1].

يتضح ذلك جليا من خلال محكمة النقض الفرنسية حيث اعتبرت في حكمها الصادر في 1958/02/15 أن الحجز التحفظي لا ينشئ لمصلحة ولدائن الحجز حق احتجاز ولا يرتب عليه حق أفضلية على ثمن الشيء المبيع[2] أي لا ينشأ للدائن الحاجز حقا عينيا على السفينة المحجوزة[3].

أما بخصوص المشرع الجزائري فنص المادة 153 من القانون البحري جاء واضحا بقولها: " لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة حقوق مالكها"، فالمشرع لم يقيد المالك وترك له حرية التصرف، ومن تم يجوز له بيعها أو

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 12.

[2] عروه أعمر، المرجع السابق، ص 143.

[3] هشام فضلي، نفس المرجع السابق، ص 120.

رهنها دونما الحاجة لاستئذان السلطات القضائية. إلا أن نقاد هذه التصرفات يبقى معطلاً لحين رفع الحجز[1] في مواجهة الدائن الحاجز وهو ما تطرقت إليه المادة 160 مكرر 5 بقولها: "كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز, لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز".

الفقرة الرابعة: وجوب رفع دعوى تثبيت الحجز.

لم يتطرق المشرع البحري الجزائري لدعوى تثبيت الحجز التحفظي إلا انه وبالرجوع إلى القواعد العامة[2] فإنه يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت صحة الحجز أمام قاضي الموضوع في أجل 15 يوم من تاريخ صدور أمر الحجز. بمعنى أنه يجب أن يستتبع توقيع الحجز التحفظي، رفع دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز[3]، والحكمة من تحديد ميعاد قصير لرفع الدعوى بالحق وبصحة الحجز (أي تثبيته) هي ألا يظل وضع السفينة قلقا لفترة طويلة[4]، فإذا فصلت المحكمة في دعوى تثبيت الحجز التحفظي على السفينة وتثبيته، كما يمكنها أن تقضي برفع الحجز كليا أو جزئيا، إذا برر المدين طلبه بأسباب جدية ومشروعة.

---

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص84.

[2] المادة 662 من ق.إ.م.إ :"يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت الحجز أمام القاضي الموضوع في أجل أقصاه 15 يوم من تاريخ صدور أمر الحجز، وإلا كان الحجز والإجراءات التالية له باطلين"

[3] كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 182.

[4] محمد سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 167.

إن الحكم بصحة الحجز التحفظي تقتضي أن يكون الدين ثابتا لدى المحكمة وإن تتحقق المحكمة أن الحجز قد وقع استنادا إلى دين بحري كما سبق إيفاده، وعلى سفينة يجوز الحجز عليها.

جدير بالذكر أن دعوى تثبيت الحجز التحفظي التي جاء بها المشرع من خلال المادة 662 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، إنما المقصود منها هو وجوب صدور الحكم بالدين والحكم بصحة الحجز، ذلك أنه من المستقر أن اصطلاح "الحكم بصحة الحجز" ينصرف إلى كل من الحكم بالدين والحكم بصحة الحجز، ويضاف إلى ذلك أن الحكم بصحة وتثبيت الحجز لا يمكن صدوره إلا إذا كان الدين ثابتا لدى المحكمة ويصبح الحكمان بثبوت الدين وصحة الحجز متلازمين لمجرد صدورها[1] .

أما في حالة عدم قدرة الدائن على تثبيت الحجز التحفظي أمام القضاء وجب رفع الحجز عن السفينة المحجوزة، وتثبيت الحجز ليس المقصود منه أن يقوم القاضي بالاعتماد على جرد الأشياء المحجوزة بموجب إثبات حالة، حيث إن مثل هذا التأسيس خاطئ بل أنه منعدم الأساس القانوني، و هو ما ذهبت إليه المحكمة العليا في أحد قراراتها، بحيث قضت أنه إذا كان القانون أجاز للدائن الحجز تحفظيا على منقولات مدينه إذا كان حاملا لسند أو كان لديه مصوغات ظاهرة، ويكون ذلك بموجب أمر يصدره قاضي محكمة موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها ويذكر فيه سند الدين إن وجد أو المقدار التقريبي للدين الذي من أجله صرح

[1] إيمان الجميل، النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية والمصرية، المرجع السابق،ص 181،182.

بالحجز، ويظل المحجوز عليه مؤقتا حائزا لأمواله لحين تثبيت الحجز ما لم يؤمر بغير ذلك فإنه أوجب عليه تقديم ما يثبت هذا الدين عند نظر دعوى تثبيت الحجز التحفظي[1].

تهدف دعوى صحة الحجز إذن إلى تحقيق غرضين، أولهما الحصول على حكم إلزام ضد المحجوز عليه يتضمن تأكيد حق الحاجز، وتعيين مقداره، وثانيهما هو الحكم بصحة إجراءات الحجز التحفظي.

أما المحكمة المختصة بنظر دعوى تبوث الحق و صحة الحجز فهي المحكمة التي تختص طبقا للقواعد العامة نوعيا ومحليا الكائن بدائرة اختصاصها موطن المحجوز عليه وذلك طبقا للقواعد العامة، ولكن إذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام محكمة أخرى، قُدمت دعوى صحة الحجز إلى هذه المحكمة لتفصل في الطلبين معا.

وفقا للمادة 662 ق.إ.م.إ فإن هده الدعوى ترفع في خلال 15 يوما من تاريخ توقيع الحجز وليس من تاريخ تبليغه.

الفرع الثاني: الكفالة وسبل رفع الحجز التحفظي الموقع على السفينة.

إذا كانت الاتفاقيات الدولية (بروكسل، جنيف) لم تعالج إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفن تجنبا لاصطدامها ومختلف التشريعات الوطنية كما سبق وأن أشرنا، إلا أنها عنيت بمسألة الكفالة، إذ لا يهدف الحجز التحفظي في

[1] مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 0885212 بتاريخ2012/12/05، سنة 2013.

معظم الحالات إلا للحصول على كفالة لضمان الدين لما يتضمنه الحجز على السفينة من تعطيل عن الاستغلال وإلحاق ضرر جسيم بالمجهز مما قد يسبب له خسائر فادحة نتيجة لما تتطلبه السفينة من مصاريف باهظة أثناء حجزها وبقائها في الميناء، لهذا فإن كل من معاهدة بروكسل وجنيف وكذا المشرع البحري الجزائري قد كفل طريقا سريعا يُمكن مجهز السفينة أو كل شخص ذي مصلحة أن يرفع الحجز وذلك إذا قدم كفالة أو ضمان كاف للوفاء بالدين المحجوز على السفينة من أجله[1]،فبمقتضى المادة الخامسة من معاهدة بروكسل فإنه يجوز رفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا كافيا، كما يمكن رفع الحجز بمقتضى المادة الرابعة من اتفاقية جنيف بقولها: "رفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كاف في شكل مرض إلا في الحالات التي تحجز فيها السفينة بشأن أي من المطالبات البحرية المعدودة في الفقر من (1) (ق) و (د) من المادة 1،ويجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تبيح للشخص الحائز للسفينة لمواصلة تشغيل السفينة إذا قدم هذا الشخص ضمانا كافيا أو أن يعالج على نحو آخر أمر تشغيل السفينة أثناء فترة الحجز" كما تضيف الفقرة الثانية أنه: "فإذا لم يتفق الأطراف على كيفية الضمان وشكله تحدد المحكمة هذا الضمان ومقداره بما لا يجاوز قيمة السفينة المحجوزة"

بالعودة إلى التشريع الجزائري فقد قرر القانون السماح للمحجوز عليه رفع الحجز عن السفينة من خلال المادة 156 من قا.ب.ج بقولها: " تأمر الجهة

[1] محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 84.

القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني برفع الحجز بكفالة أو ضمان كاف...."

الملاحظ أن قا.ب.ج لم يوضح الجهة المختصة بالنظر في طلب رفع الحجز إذا اكتفت المادة الأنفة الذكر بتحديد المحكمة التي جرى الحجز في نطاقها مما يستتبع الرجوع إلى القواعد العامة.

أضف إلى ذلك أنه بالرغم من مسايرة المشرع الجزائري للاتفاقيات الدولية من خلال إعطائه لوسيلتين لرفع الحجز إلا أنه لم يبين مجال إستخدامها عكس اتفاقية بروكسيل وجنيف مما يطرح إشكالية مجال وأهداف الكفالة؟ وهو ما سنوضحه من خلال ما يلي:

الفقرة الأولى: الكفالة أهدافها ومجال تطبيقها.

في جميع حالات الحجز التحفظي على السفينة سواء كان مؤسس بناءا على القانون الداخلي أو على اتفاقية بروكسل لسنة1952فإن المجهز سوف لن يترك السفينة المحجوز عليها عديمة الحركة بفعل هذا الإجراء بل سيطلب من القاضي المختص الإجازة بعودة السفينة للإبحار، مقدما في سبيل ذلك ما يعرف بالكفالة –والتي في غالب الأحوال تكون في شكل كفالة بنكية– التي ستكون بمثابة ضمان في حالة ما أدين بعد استكمال الإجراءات حول الموضوع[1] .

[1] Dans presque tous les cas, que la saisie conservatoire soit fondée sur la loi interne ou sur la convention de Brussel précitée, l'armateur ne peut pas laisser ainsi immobiliser un navire dans le part ou il a été saisi, et il demande au juges d'autoriser le navire a reprendre la mer en favorisant une garanti (généralement sous la forme d'une caution bancaire). Pour le cas ou il serai condamné, au terme de la procédure sur le font).Paulette Veaux-Fourmerie, Daniel Veaux, op.cit,. page 02.

لم يحدد قا.ب.ج و لا اتفاقيتي بروكسيل وجنيف نوع الكفالة أو الضمان الذي يقدمه المدين المحجوز عليه لرفع الحجز التحفظي على السفينة.إلا أنه في الواقع العملي غالبا ما تكون الكفالة أو الضمان عبارة عن مبلغ مالي يودع بخزانة المحكمة وفقا للقواعد العامة.إلا أن هذا لن يمنع من تقديمها على شكل كفالة مصرفية- وهو الغالب- أو على شكل خطاب ضمان من أحد أندية نوادي الحماية والتعويض.

إن تقديم كفالة عينية أو شخصية تشكل ضمانة كافية للدائن تؤمنه ضد رحيل السفينة ولا تسبب له كارثة بسبب هذا الرحيل، هذه الكفالة قد يقدمها المدين نفسه، أو غيره.إلا أن هدفها في جميع الأحوال هو ضمان وفاء الدين المراد توقيع الحجز على السفينة من أجله.

يترتب على الكفالة أثر هام هو منع توقيع الحجز التحفظي على السفينة أو بالأحرى منع استكمال إجراءات الحجز التحفظي على السفينة خاصة، وهي على أهبة السفر، فتقديم الكفالة من المدين يؤدي إلى رفع الحجز، أما إذا بطل هذا الحجز فيترتب على ذلك سقوط الكفالة [1] .

بالرجوع إلى اتفاقية بروكسل 1952 وبالأخص المادة 05 منها فيوجد أمام المدين المحجوز عليه وسيلتين للتخلص من الحجز التحفظي على سفينة وهما:

- قيام المدين المحجوز عليه ضمانات كافية للوفاء بدين الحاجز، ومجال تطبيق هذه الوسيلة هو الديون البحرية التي وقع الحجز التحفظي من أجلها والتي لا تتعلق

[1] عروة أعمر، المرجع السابق، ص 46.

بالنزاع حول ملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو حيازتها، أو حول استغلالها، أو حول الربح الناتج عن استغلالها .

– تقديم المدين المحجوز عليه ضمانات كافية للوفاء بدين الحاجز الدائن، وذلك لا لرفع الحجز عن السفينة وإنما للترخيص له من المحكمة المختصة باستغلالها أثناء فترة الحجز في الحدود والضمانات التي تحددها المحكمة.

إن مجال تطبيق هذه الوسيلة هي الحالات التي لا يطالب فيها الدائن بالحصول على دين معين، وإنما ينازع في ملكية السفينة المحجوز عليها أو في ملكيتها على الشيوع أو حيازتها أو استغلالها أو فيما يخص نصب الشريك المشاع في الربح الناشئ عن الاستغلال التجاري للسفينة، ففي مثل هذه الحالات لا يجوز للقاضي أن يأمر برفع الحجز وإنما كل ما يملكه هو الترخيص للمحجوز عليه باستغلال السفينة خلال فترة الحجز في حدود معينة ولقاء ضمانات كافية يقدمها المدين المحجوز عليه.

أما بخصوص اتفاقية جنيف لسنة 1999 نجد المادة 04 منها قد عرضت لموضوع رفع الحجز، حيث يتضح من أحكام هذه المادة أنه يمكن رفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها تحفظيا عند تقديم ضمان كاف وبطريقة مرضية، ولكن يكون ذلك إلا في الحالات التي لا يتم فيها الحجز على السفينة بشأن المطالبات البحرية الخاصة بنزاع حول ملكية السفينة، أو بشأن استخدامها، أو بشأن عوائد إستخدامها،وهنا يجوز للمحكمة المختصة في هذه الحالات أن تتيح للشخص الحائز للسفينة مواصلة تشغيلها [1] إذا قدم ضمانا كافيا، أو أن تعالج على نحو آخر أمر

[1] وذلك دون إمكانية رفع الحجز.

تشغيلها أثناء فترة الحجز، وأنه إذا لم يتفق الأطراف على كفاية الضمان وشكله تحدد المحكمة طبيعة هذا الضمان ومقداره شرط ألا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة، على أن لا يفسر أي طلب برفع الحجز عن السفينة عند تقديم الضمان على أنه إعتراف بالمسؤولية أو على أنه تنازل عن أي دفاع أو أي حق في الحد من المسؤولية[1].

تضيف الفقرة 04 من نفس المادة أنه في حالة ما إذا حجزت السفينة في دولة غير طرف ولم يرفع عنها الحجز على الرغم من تقديم ضمان بشأن تلك السفينة في دولة بشأن نفس المطالبة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن ذلك الضمان، عند الطلب، من المحكمة في الدولة الطرف.

أما إذا رفع الحجز عن السفينة في دولة غير طرف عند تقديم ضمان مرض بشأن تلك السفينة، تضيف الفقرة 05 من نفس المادة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن أي ضمان قدم في دولة طرف شأن نفس المطالبة إذا تجاوز المبلغ الإجمالي للضمان المقدم في الدولتين الاثنين:

أ- المطالب التي حجزت السفينة لإجرائها(أي الدين المطالب به)، أو

ب- قيمة السفينة.

أيهما أقل، إلا أنه يتعين عدم الأمر برفع الحجز ما لم يكن الضمان المقدم في الدولة غير الطرف متاحا فعلا للمطالب ويكون قابلا للتحويل بحرية.

ومتى قدم ضمان بموجب الفقرة (1) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدم الضمان أن يطالب من المحكمة في أي وقت تخفيض هذا الضمان أو تعديله، أو إلغائه.

---

[1] المادة 157 من قا.ب.ج .

لقد انتهج المشرع البحري الجزائري نهج الاتفاقيات الدولية ذات الشأن بخصوص إمكانية رفع الحجز بموجب تقديم كفالة فجاءت المادة 156 من قا.ب.ج على هذا النحو:« تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، يرفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف....».

على أنه قد اشترط المشرع الجزائري أن يكون للقاضي السلطة في تحديد قيمة الضمان أو الكفالة في حال لم يتفق الأطراف بشأنها، ويكون هذا التحديد بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة[1]، وإن كان هناك خلافات فقهية حول المراد بكفاية الكفالة لضمان حقوق الدائن، فكيف يمكن تفسير هذه الكفالة؟ وهل يجب أن تعادل قيمة الدين أم قيمة السفينة؟[2]

---

[1] الفقرة الثانية من المادة 156 من قا.ب.ج.

[2] Montant : valeur du navire ou du montant de la créance ?

-le montant de la garantie est-il fonction de la valeur de chose saisie ou de celle de la créance ? la question se pose principalement lorsque le débiteur peut constituer un fonds de limitation de responsabilité et lorsque la saisie est celle des sautes du navire.

Le professeur E.dupontavice a bien développé l'hypothèse du fonds de limitation de responsabilité.

-si le valeur de la créance est inferieur a la limite de la responsabilité du propriétaire du navire, la garantie doit être de cette valeur.

-si la valeur de la créance est supérieure a lodite limite, la distinction suivante doit être faite :

-la garantie est de la valeur du fonds de limitation s'il est opposable au créancier ;

Sinon, la garantie est de la valeur du navire, du fret et de ses accessoires, a moins qu'elle ne soit pas de la valeur du navire et de ses accessoires si la créance est de nature hypothèque.

إن مبلغ الكفالة المقدمة لرفع الحجز التحفظي على السفينة ينبغي أن يعادل قيمة السفينة المحجوزة كما سبق الإشارة إليه إضافة إلى الأجرة أو القيمة المحددة جزافا لهذه السفينة وفقا لنظام تحديد المسؤولية، و لا يجوز أن تتجاوز الكفالة هذه القيمة إلا إذا كان الدين الحجوز من أجله خطأ شخصي من المالك أو قرض عقده المالك لنفسه، ففي هذه الحالة فقط يمكن أن تكون الكفالة معادلة للدين المحجوز من أجله ولو جاوز ذلك قيمة السفينة المحجوزة، لأن في هذا الغرض الأخير لا يجوز تحديد مسؤولية مالك السفينة تحديدا جزافيا، أو التمسك برخصة الترك، ويعود ذلك لفكرة مفادها أن الثروة البحرية يجب أن تكون محل اعتبار عن تقدير الكفالة[1].

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يستثني الحالات التي يمنع فيها رفع الحجز إذا تعلق الأمر بالحجز سبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو ملكيتها في الشيوع أو بخصوص حيازتها أو استغلالها أو أي منازعة بخصوص الناتج عن استغلالها وذلك بالرغم من تقديم طلب عرض ضمان أو كفالة، مما يستوجب الرجوع إلى أحكام الاتفاقية الدولية النافذة (اتفاقية بروكسيل أو اتفاقية جنيف).

تجدر الإشارة في الأخير أنه يعد من قبيل الضمان، الكفالة التي يتم التعهد بها من قبل أحد البنوك في شكل ضمان بنكي شرط أن يكون لهذا البنك تصنيف

Deux critères servent de référence : la créance et la chose saisie, il est légitime de penser que la garantie ne doive pas être superieure au montant de la créance. Plus délicat est le problème de savoir. Yves Tassel, Navire, saisie conservatoire, Juris classeur, transport, cote 04,2007 ;Fasc.1128, page 28.

[1] بن عميرة وسيلة، جلاد فريدة، الحجز على السفينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاء، فرع قانون بحري ، الدفعة الثانية، ص 17.

الدرجة الأولى، كما قد يكون هذا الضمان في شكل رسالة ضمان تسلم من طرف نادي الحماية الذي ينتمي إليه المجهز[1].

الفقرة الثانية: السبل المتاحة لرفع الحجز التحفظي عن السفينة.

حتى يتمكن المدين من رفع الحجز عن سفينته وجب عليه أن يقيم دعوى رفع الحجز أمام القاضي المختص حيث جاءت المادة 351 في ظل قانون الإجراءات المدنية القديم: «رفع الحجز التحفظي أو تخفيض قيمته أو تحديد أثره يجوز استصداره من القضاء المستعجل بشرط أن تودع لدى الموظف القائم بالتنفيذ مبالغ كافية لضمان أصل الدين المحجوز من أجله والمصاريف.

يجوز للجهة القضائية المختصة بطلب تثبيت الحجز التحفظي لأية حالة كانت عليها الدعوى ومتى قبل الفصل في الموضوع أن تأمر برفع الحجز كليا أو جزئيا إذا برر المدين طلبه لأسباب حدية ومشروعة.» ويتضح من النص المذكور أعلاه أن للمحجوز عليه وسيلتين لرفع الحجز، أولاها تتمثل في لجوءه للقضاء المستعجل لاستصدار أمر برفع الحجز، أما الوسيلة الثانية فتتمثل في تقديم المحجوز عليه بدفع يتعلق برفع الحجز أمام قاضي الموضوع خلال النظر في دعوى تثبيت الحجز وهو ما ارتأينا تفصيله في الجزء الأول مع الأخذ بعين الاعتبار ما جاء به ق.إ.م.إ الجديد في الجزء الثاني.

[1] صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، ط1، 2007، ص 91،92.

أولا: رفع الحجز وفق قانون الإجراءات المدنية القديم.

1: رفع الحجز بموجب أمر استعجالي بناءا على تقديم كفالة:

إن الغاية التي قصدها المشرع هي تمكين المحجوز عليه من الوصول في الحال ودون اللجوء إلى مناقشة أسباب الحجز إلى رفع هذا الحجز عن أمواله بتقديم كفالة مرضية تضمن القيمة التي ألقي الحجز من أجلها وذلك إذا وجد أن مصلحته الفورية تحتم عليه هذا الإجراء[1]، ويلاحظ أن الفقرة الأخيرة من المادة 05 من معاهدة بروكسل تنص على أنه لا يمكن أن يؤول رفع الحجز لسبب هذا الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل عن منفعة التحديد القانوني للمسؤولية كما سبق وأن أشرنا. وقد تناولت الفقرة الأولى من المادة 351 من قانون الإجراءات المدنية القديم: «رفع الحجز التحفظي أو تخفيض قيمته أو تحديد أثره يجوز استصداره من القضاء المستعجل بشرط أن تودع لدى الموظف القائم بالتنفيذ مبالغ كافية لضمان أصل الدين المحجوز من أجله والمصاريف .« وتختص بذلك محكمة مكان توقيع الحجز وذلك وفقا للمادة 08 الفقرة 14 وقد تناول قا.إ.م.إ الجديد من خلال المادة 663 الفقرة 02 رفع الحجز بدعوى استعجالية إذا قام المدين بإيداع مبالغ بأمانة ضبط المحكمة أو بمكتب المحضر القضائي لتغطية أصل الدين المحجوز من أجله والمصاريف.

إذا كان الأصل في رفع الحجز ألا يتم بدون تقديم كفالة، فإنه يجوز استثناءاً رفع الحجز في كثير من الحالات دون تقديم كفالة من المحجوز عليه المدين.

[1] نعيم نزيه شلالا، الحجز الاحتياطي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005، ص 178.

2: رفع الحجز دون تقديم كفالة.

- رفع الحجز بموجب أمر استعجالي دون تقديم كفالة:

لما كان طلب الحكم ببطلان الحجز يتطلب وقتا طويلا قد تتعرض فيه مصالح مالك السفينة المحجوز عليها للخطر. فهل يجوز لمالك السفينة المحجوزة في الحالات التي يكون إجراء من إجراءات الحجز قابل للإبطال اللجوء للمحكمة بغية الحصول على أمر استعجالي- دون المساس بالموضوع- بعدم الاعتداد بهذا الحجز القابل للإبطال ويرفع آثاره؟

هنا يرى الدكتور محمد عبد الفتاح ترك أن القاضي الذي وقع الحجز في دائرته بوصفه قاضيا للأمور الاستعجالية إذا طلب منه الحكم بعدم الاعتداد بالحجز أن يرجع إلى حكم القانون لاستظهار ما إذا كان الحجز قد وقع وفقا له مستوفيا أركانه الجوهرية أم لا، فيعتبر عقبة مادية تعترض حق صاحب المال المحجوز عليه دون أن يكون في بحثه هذا مساس بأصل الحق، كبراءة الذمة من المدين، المحجوز من أجله أو الادعاء بعدم قيام هذه المديونية لا يكون له أثر على وصف المنازعة طالما أن المطلوب فيها إجراء وقتي فيكون الاختصاص بها لقاضي التنفيذ بصفته قاضيا للأمور الاستعجالية ليحكم فيه بصفة مؤقتة مع عدم المساس بأصل الحق[1]. ولم يرد بقانون الإجراءات المدنية نص بذلك.

- رفع الحجز من قاضي الموضوع:

إن ما ورد بالمادتين 5 من معاهدة بروكسيل سنة 1952 والمادة 156 من قا.ب.ج لا يتعارض مع الحق المكفول للمحجوز عليه أو لأي صاحب حق ذو شأن

[1] عروة أعمر، المرجع السابق، ص 47،48.

أن يقيم دعواه بدون الوفاء بكفالة أو ضمان أمام المحكمة المختصة يطلب فيها رفع الحجز، وذلك لمخالفة الحجز التحفظي الموقع على السفينة للشروط الموضوعية والشكلية اللازم توافرها لقيام الحجز إذا لم تتوافر في الحجز الشروط القانونية اللازمة لتوقيعه، كما لو استطاع المدين المحجوز عليه أن يثبت للقاضي أن الدين الذي أقيم الحجز لأجله لم يكون ثابتا أو بسبب ثبوت عدم مديونية المدين المحجوز عليه للدائن الحاجز، أو لم يتم عمل التكليف بالحضور في الموضوع أمام المحكمة المختصة وذلك في المدة المحددة، ويتحقق نفس الشيء إذا ما عدنا للمادة 07 من اتفاقية بروكسيل للحجز التحفظي، فإذا لم يقدم الحاجز طلبه في الموضوع أمام المحكمة الأجنبية المختصة أو المختارة بواسطة الطرفين وذلك في المدة المحددة رفع الحجز بمعرفة القاضي الذي أمر به[1] .

إن دعوى المنازعة دعوى موضوعية، يرفعها المحجوز عليه ضد الحاجز معترضا علة الحجز بقصد التخلص منه والتمكن من تسلم السفينة المحجوز عليها، والغرض من هذه الدعوى هو التوصل إلى حكم بشأن إبقاء الحجز أو رفعه وهل يتشابه مع الغرض من دعوى صحة الحجز وهو التوصل إلى حكم بشأن صحة الحجز أو إبقائه أو رفعه، ويجوز للمحجوز عليه أن يقف موقف المدافع في دعوى صحة الحجز كما يجوز له رفع دعوى رفع الحجز أو يطلب بطلانه كطلب عارض أمام نفس المحكمة، كما يجوز له التداعي بصفة مستقلة إذا لم ترفع دعوى صحة الحجز[2].

[1] بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن دراسة مقارنة، المرجع السابقة، ص 295.

[2] محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، المرجع السابق، ص 126.

جاء في الفقرة الثانية من المادة 351 من قانون إجراءات المدنية القديم انه:" يجوز للجهة القضائية المختصة بطلب تثبيت الحجز التحفظي في أية حالة كانت عليها الدعوى وحتى قبل الفصل في الموضوع أن تأمر برفع الحجز كليا أو جزئيا إذا برر المدين طلبه بأسباب جدية ومشروعة." ، وإذا كانت دعوى صحة الحجز مرفوعة ورفعت دعوى رفع الحجز أو طلب بطلانه تضم إحداهما للأخرى للارتباط الذي لا يقبل التجزئة.[1]

ثانيا: رفع الحجز وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد.

1:رفع الحجز بموجب أمر استعجالي دون تقديم كفالة

بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ووفقا للفقرة الأولى من المادة 643 فإنه: «إذا كان إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز، قابلا للإبطال يجوز للمحجوز عليه، أو لكل ذي مصلحة، أن يطلب بدعوى استعجاليه ضد الحاجز والمحضر القضائي، الحكم ببطلان الإجراء وزوال ما يترتب علية من آثار وذلك خلال شهر واحد من تاريخ الإجراء وإلا سقط الحق في طلب الإبطال أو اعتبر صحيحا، فخول الحق هنا لمن ترتب البطلان لمصلحته باعتباره بطلان نسبي، رفع دعوى للحكم ببطلان الإجراء وزوال ما ترتب عنه، وأن عدم استعمال هذا الحق خلال أجل شهر يعد تنازلا عن الحق ويجعل الإجراء صحيحا.

بالإضافة إلى هذه الحالة نصت المادة 663 فقرة أولى على عدم سعي الدائن إلى رفع دعوى تثبيت الحجز في أجل 15 يوم من تاريخ صدور أمر الحجز

[1] عروة أعمر، المرجع السابق، ص 49.

ذلك أنه ووفقا للمادة 662 يعد الحجز والإجراءات التالية له باطلين والباطل لا يرتب أثرا . والمحكمة المختصة محليا هي محكمة مقر الأموال المحجوز عليها طبقا للمادة 40 فقرة 07 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، والتي تقابلها المادة 08 من قانون الإجراءات المدنية القديم.

2:رفع الحجز بموجب أمر استعجالي بتقديم كفالة:

وهي إمكانية نصت عليها المادة 663 من قا.إ.م.إ الجديد بقولها:" إذا قام المدين بإيداع مبالغ مالية بأمانة ضبط المحكمة أو بمكتب المحضر القضائي لتغطية أصل الدين والمصاريف." إذ لا يهدف الحجز التحفظي إلا إلى ضمان حقوق الدائنين، وذلك بالحصول على كفالة كافية لتغطية الدين عند رفع دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز.

إلا أنه وبغض النظر عن القواعد العامة فقد جاءت المادة 156 من قا.ب.ج (98-05) بما يلي: «تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز بناءا على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز لكفالة أو بضمان كافي.«

ترفع دعوى رفع الحجز وفقا للقواعد العامة المنصوص عليها بالمواد 13-14-15 من قا.إ.م.إ. ملتمسا فيها من قاضي الأمور المستعجلة إصدار أمر برفع الحجز، وتقابل هذه المواد المادتين 12،13 من القانون القديم.

3: رفع الحجز بموجب حكم من قاضي الموضوع:(عدم رفع دعوى تثبيت الحجز).

ترفع دعوى تثبيت الحجز خلال 15 يوما من تاريخ توقيع أمر الحجز، وإذا لم يقم الحاجز برفعها هده المدة كان الحجز و الإجراءات التالية له باطلة[1].

نصت المادة 666 من قا.إ.م.إ على ما يلي:«إذا فصلت المحكمة في دعوى تثبيت الحجز التحفظي بإثبات الدين قضت بصحة الحجز التحفظي وتثبيته. كما يمكنها أن تقضي برفع الحجز كليا أو جزئيا إذا برر المدين طلبه بأسباب جدية ومشروعة.

إذا فصلت المحكمة برفض الدعوى بعدم إثبات الدين، قضت وجوبا برفع الحجز، وفصلت في طلب التعويضات المدنية، عند الاقتضاء.

يجوز الحكم أيضا على الحاجز بغرامة مدنية لا تقل عن عشرون ألف دينار (20000دج)». فجعلت المادة رفع الحجز في حالتين:

1- إذا برر المدين طلبه بأسباب جدية مشروعة رغم صحة الحجز ولم تحدد الأسباب تاركتا المجال للسلطة التقديرية للقاضي، وهو أمر اختياري للمحكمة إذ جاء في المادة " كما يمكنها " وهو ما يفسر إمكانية الاختيار.

2- إذا قضت المحكمة برفض دعوى إثبات الدين قضت وجوبا برفع الحجز.

ثالثا: رفع الحجز مقابل دفع قيمة الدين.

يرفع الحجز التحفظي أيضا إذا قام المدين المحجوز عليه بدفع قيمة المطالبة البحرية المستحقة اتجاه الدائن الحاجز.

[1] المادة 662 من ق.إ.م.إ.

رابعا:رفع الحجز التحفظي مقابل تحديد المسؤولية :

لقد خرجت التشريعات البحرية عن القواعد العامة- أين لا يحق للمدين التمسك بتحديد مسؤوليته عن ديونه في مال معين،أو في حدود قيمة مالية معينة وفقا لمبدأ الضمان العام الذي يقضي بان جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه- بمنح مالك السفينة الحق في التخلص من أعباء المسؤولية غير المحدودة،ودلك بطلب تحديد مسؤوليته،حيث جاء هدا الحق نتيجة الجهود المبذولة في سبيل إبرام اتفاقية لندن لسنة 1976 بشأن تحديد المسؤولية في الدعاوى البحرية،- والتي صادقت عليها الجزائر-[1]. ويظهر ذلك جليا من خلال المادة 92 من قا.ب.ج التي نصت على أنه يجوز لمالك السفينة أن يحدد من مسؤوليته اتجاه المتعاقدين معه أو اتجاه الغير بسبب دين من الديون الواردة في المادة93 من نفس القانون، إلا إذا ثبت أن الخطأ المرتكب خطأ شخصيا.

على ذلك يجوز رفع الحجز عن السفينة المحجوزة إذا ما قام مالك السفينة المستفيد من تحديد المسؤولية بإيداع مبلغ تحديد مسؤوليته نقدا خزانة المحكمة،على أن ذلك لا يعد اعترافا بالمسؤولية، بل يمكنه تقديم دفعاته للتخلص من مسؤوليته.

[1] المرسوم الرئاسي رقم 04-127،المؤرخ في 19 أفريل 2004، يتضمن التصديق عل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبة البحرية المبرمة بلندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976،ج ر عدد26، الصادرة بتاريخ 25أفريل 2004.

الفصل الثاني

الحجز التنفيذي على السفينة

التنفيذ هو الفعل أو الواقعة التي تحقق الالتزام[1]، أما الحق في التنفيذ فهو مجموع الطرق القانونية المتاحة التي تمكن الشخص أو الفرد الراغب في التنفيذ سواء بالطرق الإرادية أو عن طريق الجبر، وهو ما يعبر عنه بطرق التنفيذ[2] .

إن تدريس طرق التنفيذ أساسي لدراسة الإجراءات المعروفة باسم " الحجز"،هذه الإجراءات هي عبارة عن طرق قانونية تكون تحت تصرف الدائنين الذين لم يكن باستطاعتهم تحصيل ديونهم من مدينيهم عن طريق التنفيذ الاختياري، من أجل إجبارهم على الوفاء. وهو ما يعرف بالتنفيذ الجبري[3].

أما مفهوم كلمة " التنفيذ" فاصلها لاتيني و هي تعني الملاحقة أو التتبع نحو الأحسن بمعنى أن للتنفيذ علاقة بالالتزام، فبعد الإعلام، وما ينتج عنه من آثار لن

[1] En un sens, l'exécution signifie l'acte ou le fait qui réalise l'obligation. Claude Bremmer, procédures civiles d'exécution 1er édition, 2003, Dalloz, page 01.

[2] Le droit de l'exécution regroupe l'ensemble des moyens légaux dont dispose une personne qui souhaite obtenir l'exécution, sinon volontaire, aux mieux forcée, des obligations dont elle est créancière traditionnellement, on parlait de "voies d'exécution". Anne Leborgne, droit de l'exécution, 2eme édition, Dalloz, 2014, page17.

[3] L'enseignement des voies d'exécution a essentiellement pour objet d'étude de procédures connues sous le nom de Saisie, ces derniers sont des moyens légaux mise à la disposition des créanciers qui ne peuvent pas obtenir de leurs débiteurs l'exécution volontaire des obligations dont ceux-ci sont tenus à leurs Egard. Elles tendent donc a l'exécution forcée des dites obligation. Gérard Couchez, Daniel Lebeau, voies d'exécution, 11ème édition, 2013, DALLOZ, page 13.

يكون هناك أي عائق في سبيل تحقيق رضا الدائن[1] الذي حتما سيكون من شأنه بيع المال المحجوز عليه بالمزاد العلني حتى يتمكن هؤلاء الدائنون من استفتاء حقوقهم (ديونهم) من ثمن البيع[2]. ويتم اللجوء إلى التنفيذ عن طريق الحجز إذا لم يقم المجهز أو من يقوم مقامه بدفع ما عليه من ديون، ما سيتبعه حتما حق الدائن في التحرك لتوقيع الحجز التنفيذي على السفينة بغرض التمهيد لبيعها واستفاء حقه من ثمنها.

بديهي أنه حتى يحجز تنفيذيا على السفينة، يفترض أن يكون بيد الحاجز سند تنفيذي[3]. كما أن الدائن الذي يملك هذا السند له الحق في اتخاذ إجراءات التنفيذ مباشرة دون إتباع إجراءات حجز تحفيظي مسبق[4] .

نظم المشرع البحري الجزائري موضوع الحجز التنفيذي على السفينة من خلال نصوص المواد، من 160 إلى 160 مكرر 08 من القانون رقم 98 – 05 المؤرخ في 25 جوان 1998 و ما حمله من تعديل على نص المادة 160 مكرر

---

[1] Notion d'exécution, Issu du verbe latin « exsequor » qui signifie suivre jusqu'au bon, l'exécution évoquent un aboutissement. Le lien d'obligation après d'être formé et après avoir produit certaine effets, se dénoue dans une ultime étape ; sourait faire obstacle a la légitime satisfaction du créancier. Vinckel, François, Droit de l'exécution forcée, 2008, Gualino, page 15.

[2] آيلي جبران، مجلة نقابة المحامين في بيروت، العدد الثاني، سنة 2010، ص 544.

[3] المادة 687 من قا.إ.م.إ : " ... يجوز للمستفيد من السند التنفيذي، الحجز على جميع المنقولات... للمدين "

[4] محمد عبد الفاتح ترك، المرجع السابق، ص 192.

07 (تعديل 2010)[1]، لذلك فإن توقيع الحجز التنفيذي يخضع لتلك المواد. إلا أنه عند وجود نقص في القواعد الخاصة بالحجز التنفيذي على السفينة ، و ذلك من خلال القانون البحري الحالي، فإنه يتعين علينا اللجوء إلى قواعد الإجراءات المدنية والإدارية الخاصة بالحجز التنفيذي، وبالأخص تلك المتعلقة بالحجز التنفيذي العقاري أو تلك المتعلقة بالحجز على المنقول[2]، طالما أنها لا تتعارض مع أحكام قا.ب.ج أو الاتفاقيات الدولية التي سبق وأن صادقت عليها دولة الجزائر.

بالرجوع إلى النصوص الخاصة بالحجز التنفيذي على السفن المنظمة في إطار قا.ب.ج، نلاحظ أنه حتى يتم توقيع حجز تنفيذي على سفينة ما، يجب توافر شروط و إتباع إجراءات قانونية محددة حتى ينتج هذا الإجراء آثاره القانونية، وهو ما سنتعرض له من خلال تخصيص المبحث الأول للشروط و الإجراءات القانونية الواجب إتباعها لتوقيع هدا النوع من الحجز، ومن تم تخصيص المبحث الثاني للآثار التي سوف ينتجها هذا الإجراء.

[1] القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 اوت2010،ج ر عدد 46، الصادرة بتاريخ18 اوت2010، المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 اكتوبر1976،المتضمن القانون البحري.

[2] محمد عبد الفاتح ترك، المرجع السابق، ص 130.

المبحث الأول : شروط و إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة.

سنحاول من خلال هدا المبحث معرفة ما إذا كان قد حرص المشرع الجزائري من خلال القانون البحري أن يوفق بين إتاحة الوقت الكافي للمدين لتدبير الأموال اللازمة من أجل الوفاء بالدين، وبين تحقيق اعتبار السرعة في إتمام إجراءات الحجز التنفيذي[1]، وهو ما سنحاول استخلاصه من خلال هذه الدراسة التي سنقسمها إلى قسمين، سنعرض في الأول لشروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، وسنعرض في الثاني إجراءات توقيع هذا النوع من الحجز.

[1] محمد عبد الفاتح ترك، المرجع السابق، ص131.

المطلب الأول :شروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة و مدى تطابقها مع شروط توقيع الحجز التحفظي.

حتى نتمكن من معرفة الاختلاف والتطابق بين كل من شروط توقيع النوعين من الحجوز لابد من التطرق بداية إلى الشروط الواجب توافرها حتى يتمكن الدائن من توقيع الحجز التنفيذي على سفينة مدينه .

الفرع الأول: شروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة.

الحجز على السفينة قد يكون احتياطيا كما سبق الإشارة إليه، و القصد منه منع السفينة من السفر بواسطة جهة قضائية. أو حجزا تنفيذيا بناءا على طلب دائنيها، الغرض منه بيع السفينة لاستفاء الديون من ثمنها.

بالرجوع إلى تعريف السفينة فقد عرفها المشرع بأنها كل منشأه عائمة، ذاتية الدفع، أو مقطورة، صالحة للملاحة البحرية، على ذلك تعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها. ولا يشمل هذا التعريف إلا المنشأة العائمة الصالحة للملاحة البحرية[1]، فإذا فقدت صلاحيتها أو تحولت إلى حطام زال عنها وصف السفينة واتبع في حجزها و بيعها الإجراءات الخاصة بالمنقول دون الإجراءات المنصوص عليها في الحجز التنفيذي على السفينة [2] .

[1] إلياس حداد، القانون التجاري- بري - بحري - جوي، جامعة دمشق ، ط الخامسة ،1992 ، ص 383.

[2] قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 658، تاريخ 24 / 05 / 1982 .معرض عبد التواب، المستحدث في القضاء التجاري، أحكام محكمة النقض في واحد وعشرون عاما 1974-1995، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

الحجز على السفينة لا يعني الحجز على البضائع المشحونة على ظهرها و من تم أصحاب البضائع لهم الحق في استلامها لأن الحجز قد وقع على السفينة و ليس البضاعة المحملة عليها[1].

يلاحظ أن المشرع البحري الجزائري لم يتناول بالتنظيم سوى إجراءات الحجز التنفيذي و آثاره دون التعرض للشروط الواجب توافرها لإمكان توقيع الحجز، و يتعين بالنسبة لهذه المسألة الأخيرة، تطبيق القواعد العامة المتعلقة بالحجز التنفيذي على الوجه الآتي ذكره، بحيث لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا إذا كان بحوزة الحاجز سند تنفيذي[2]، حيث يرتب التنفيذ آثارا خطيرة في ذمة المدين. لذا فقد حرصت الإرادة التشريعية على تحديد الأعمال القانونية ذات القوة التنفيذية، و هذه الأخيرة وردت في القانون على سبيل الحصر، لذا لا يجوز القياس عليها[3] .

لما كان القانون قد عدد من خلال قا.إ.م.إ السندات التنفيذية[4]، فإنه لا مجال لاعتبار أي سند بأنه تنفيذي ما عدا تلك التي جاءت وفقا للمادة على أنها سندات تنفيذية، وهي كالآتي :

---

[1] عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البرية، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1999 . ص 138.

[2] المادة 60/1 من قا. إ. م. إ : " لا يجوز التنفيذ الجبري إلا بسند تنفيذي..." و يعرف السند التنفيذي بأنه عمل قانوني مؤكد يظهر في شكل معين يعطي لصاحبه الحق في التنفيذ جبرا عن المدين. محمد صبري السعدي الواضح في التنفيذ الجبري، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، 2015، ص 25.

[3] محمد صبري سعدي، نفس المرجع السابق ، ص 26.

[4] المادة 600 فقرة 02 من قا.إ.م.إ.

1. أحكام المحاكم التي استنفذت طرق الطعن العادية و الأحكام التي استنفذت طرق الطعن العادية و الأحكام المشمولة بالنفاذ المعجل،
2. الأوامر الاستعجالية ،
3. أوامر الأداء،
4. الأوامر على عرائض،
5. أوامر تحديد المعارف القضائية،
6. قرارات المجالس القضائية و قرارات المحكمة العليا المتضمنة التزاما بالتنفيذ،
7. أحكام المحاكم الإدارية و قرارات مجلس الدولة،
8. محاضر الصلح أو الاتفاق المؤشر عليها من طرف القضاة و المودعة بأمانة الضبط.
9. أحكام التحكيم المأمور بتنفيذها من قبل رؤساء الجهات القضائية و المودعة بأمانة الضبط.
10. الشيكات والسفاتج، بعد التبليغ الرسمي للاحتجاجات إلى المدين، طبقا لأحكام القانون التجاري.
11. العقود التوثيقية ، لاسيما المتعلقة بالإيجارات التجارية، والسكنية المحدودة المدة وعقود القرض والعارية والهبة والوقف والبيع والرهن والوديعة.
12. محاضر البيع بالمزاد العلني، بعد إيداعها بأمانة الضبط.
13. أحكام رسو المزاد على العقار.

تعتبر أيضا سندات تنفيذية كل العقود و الأوراق الأخرى التي يعطيها القانون صفة السند التنفيذي.

نظرا لأن السفينة تعد مالا يدخل في الذمة المالية لمالكها، كان من الطبيعي أن يقوم دائنو هدا الأخير بالحجز على السفينة لاستفاء ديونهم. وهذا الحق مضمون لجميع الدائنين دون أي تمييز بين أصحاب التأمينات أو الامتيازات العاديين. كما لا يجوز اتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة إذا كان الدين الذي خصص له مال آخر غير السفينة، هنا يجب التنفيذ على المال المخصص للوفاء أولا، فإذا لم يكف للوفاء انتقل الدائن إلى باق أموال المدين وتشارك مع بقية الدائنين في الضمان العام[1].

لا يشترط للتنفيذ على السفينة أن يكون الدين من الديون البحرية، أو يكون متعلقا بالسفينة أو باستغلالها، ذلك أن هذه الأخيرة هي جزء من ذمة المدين المالية، وتدخل في الضمان العام الذي يتمتع به الدائنون حفاظا على ديونهم[2]، وعلى هذا الأساس فمن حق أي دائن أن يطالب بالتنفيذ على سفينة مدينه أو حصته فيها، إذ أن السفينة ليست ضمانا قاصرا على الدائنين البحريين، أوعلي دين يتصل باستغلالها[3].

لقد ثار خلاف حول إمكانية توقيع الحجز التنفيذي على السفينة وهي قيد البناء. فذهب بعض الفقه بالقول بأنه طبقا لأحكام القانون البحري فأنه لا يخشى هرب السفينة وهي مازالت تحت البناء[4]. بينما يذهب رأي آخر إلى إمكانية توقيع

---

[1] الدائن لا يجوز له إطلاقا أن يهمل المال المخصص للوفاء و يعمد إلى مباشرة إجراءات التنفيذ على الأموال الأخرى. جمال مكناس أصول التنفيذ في الماد المدنية والتجارية، جامعة دمشق، 2002، ص 173.

[2] صلاح الدين الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، ط الأولى، دار المهد للنشر، الأردن، 1982، ص113.

[3] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري – دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان،2006، ص 93.

[4] بهجت عبد القادر، القانون البحري، ط1، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 80.

الحجز التنفيذي على السفينة و هي مازالت قيد البناء، فلا يستقيم حسب هذا الاتجاه القول بعدم الخشية من هربها لأن السفينة قد تكون جاهزة للملاحة البحرية ولو لم يتم تسليمها بعد إلى طالب البناء. إلا انه ونظرا لخلو التشريع الوطني من نص ينظم هذا الموضوع فإن الرأي الراجح الذي نؤيده أن السفينة وهي قيد البناء لا تدخل ضمن مفهوم السفينة كما عرفتها المادة 13 من قا.ب.ج، لأنها ليست منشأة صالحة للملاحة البحرية بمفهومها القانوني، ومن تم لا تخضع لأحكام الحجز التنفيذي الواردة في قا.ب.ج، و بالتالي لا يمكن الحجز تنفيذيا عليها. إلا أن هذا لا يمنع من إمكانية الحجز على المواد المستعملة لبناء السفينة التي لم يكتمل بناؤها.[1]

أما إذا كانت السفينة على وشك الإبحار فأن المشرع وبخلاف ما هو الحال عليه بالنسبة للحجز التحفظي، لم ينص صراحة على إمكانية حجز السفينة المتأهبة للسفر حجزا تنفيذيا، لكنه بالمقابل لم يحظر ذلك، لذا فإنه ليس هناك ما يمنع من إمكانية الحجز على السفينة تنفيذيا وهي على أهبة الإقلاع، خاصة وانه في هذه الحالة يكون الحاجز حائزا على سند تنفيذي بعكس الحجز التحفظي الذي أعطى المشرع الحق في توقيعه حتى من دون امتلاك المطالب به لهذا السند. لذلك فانه من باب أولى أن يتمكن الدائن الحائز على سند تنفيذي توقيع حجز تنفيذي على سفينة مدينه حتى و لو كانت على أهبة السفر، بل و يكون ذلك متاحا أيضا حتى و لم يكن الدين سبب الحجز من أجل السفرة نفسها.

---

[1] و هو أمر منطقي بما انه يمكن رهن المواد و المعدات التي يحتوي عليها قسم الورش و التي سوف تركب على السفينة قيد الإنشاء حسب المادة2/58 من قا.ب.ج.

يذهب بعض الفقهاء إلى أن الحجز في الحالة الأخيرة(أي متى تكون السفينة على أهبة السفر) أمر مضر بالرسالة البحرية ومعطل للاستثمار التجاري، و ينادون بضرورة تقييد مجال الحجز على السفن المتأهبة للسفر فقط من أجل الدين الذي يتعلق بالسفرة(الرحلة) نفسها[1].

إذا كان حجز السفينة حجزا تنفيذيا لاستنفاذ الديون المترتبة بذمة مالكها أمرا ممكنا، فإن هذا يقتصر على السفن التجارية الخاصة بالقطاع الخاص، سواء أكان يملكها أفراد أم شركات خاصة أوعامة، ما دامت هذه الأخيرة تعد من الأموال الخاصة للدولة. أما السفن التي تعد من المال العام – أي ملكا للدولة و مخصصة لمنفعة عامة– فلا يجوز الحجز عليها[2]، كي لا يؤدي ذلك إلى تعطيلها عن أداء الخدمة العامة، فعدم قابلية الأملاك العامة للحجز يعد من النظام العام، وكل مخالفة لهذا المبدأ يؤول إلى اعتبار الإجراءات التنفيذية باطلة بطلانا مطلقا.

تناول القانون البحري الجزائري من خلال تعديل 2010، تنظيم الحجز التنفيذي على السفن في المواد من 160 إلى 160 مكرر 08، و قد حرص المشرع من خلال تلك النصوص على تحقيق التوازن مستندا على اعتبارين :

1. مصلحة المدين (المنفذ ضده)، وذلك بإتاحة الوقت الكافي له لتدبير النقود اللازمة للوفاء.

[1] نصرت مثلا حيدر، طرق التنفيذ الجبري و إرادات التوزيع، مطابع فتى الرب، دمشق 1967، ص 353 ، 354.

[2] المادة 149 من قا.ب.ج " لا تطبق أحكام هذا الفصل عن سفن البرية الوطنية، و سفن حراسة الشواطئ، وكذلك السفن المخصصة لمصلحة عمومية غير تجارية ".

2. مصلحة الدائن (طالب التنفيذ)، و ذلك بتحقيق اعتبار السرعة في إتمام إجراءات التنفيذ الجبري.

على ضوء أحكام القانون المذكور أعلاه سنبحث في إجراء الحجز التنفيذي على السفينة، و لكن قبل ذلك و لتبيان أهم الفروق الموجودة بين الإجراءين المتعلقين بالحجز، وجب التمييز بين شروط توقيع كلا النوعين من الحجوز حتى يتسنى لنا فيما يلي ذلك التطرق بشكل منفصل لأهم ما يتعلق بالإجراءات الواجب إتباعها لتوقيع الحجز التنفيذي على السفن.

الفرع الثاني: التمييز بين شروط توقيع كل من الحجز التحفظي و الحجز التنفيذي على السفينة و الغاية من وراء كل واحد منهما.

الحجز التحفظي في أغلب الحالات يوقع على سفينة و هي على وشك الإبحار (خصوصا بعد مهاجمتها)، إلا أن الهدف الوحيد من هذا الإجراء هو منع السفينة من الإبحار خوفا من هروب المجهز الذي قد يكون مدينا معسرا اتجاه الحاجز.

عمليا فإن السفينة تثبث مؤقتا داخل الميناء الذي يتم فيه الحجز عليها بمجرد إجازة بسيطة من طرف رئيس المحكمة المختصة، أو من قاضي الاستعجال الذي قدر بأن الدين الذي تقدم به طالب الحجز مؤسس مبدئيا. و هذا بالرغم من أن المطالب بالحجز لم يبرر طلبه بسند تنفيذي مثل ما هو معمول به بخصوص الحجز التنفيذي[1] .

[1] Paulette veaux-Fourmerie, Daniel Veaux, op.cit, page02.

لذلك فان الحجز على السفينة قد يكون احتياطيا، القصد منه منع السفينة من السفر بواسطة جهة قضائية أو حجزا تنفيذيا بناءا على طلب دائنيها، الغرض منه بيع السفينة لاستنفاد الديون من ثمنها.

لما كان النوع الأول من الحجز يؤدي إلى تعطيل السفينة و منع من له مصلحة من استغلال نشاطها، ويؤدي هذا التعطيل أيضا إلى المساس بأشخاص آخرين لهم علاقة بهذه السفينة وهي على أهبة السفر، فإن المشرع الجزائري على خلاف أغلب القوانين التي لم تضم أحكاما بخصوص الحجز الاحتياطي[1]، تعرض فقط لبعض الأحكام.

أما الحجز التنفيذي على السفينة فهو ذلك الإجراء القانوني الذي يؤدي بضبط السفينة ووضعها تحت يد القضاء و من تم بيعها إستفاء لدين الحاجز من ثمنها[2] بناءا على سند تنفيذي، فإذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي عندها يكون له اللجوء إلى الحجز الاحتياطي لحماية حقه. و لكن في هذه الحالة لا يستطيع طلب إلقاء الحجز الاحتياطي إلا لوفاء دين بحري، كالعقود الخاصة باستعمال السفينة و

La saisie conservatoire est très souvent pratiqué sur un navire (notamment a la suite d'un abordage), mais son seul but est d'empêcher le navire de reprendre la mère, alors que son amateur a ou peut avoir des dattes en souffrance à l'égard du saisissant. En pratique, le navire est provisoirement bloqué dans le port ou il a été saisi, sur simple autorisation du président du tribunal ou à la port du juge distance du seul fait que la créance du demandeur parait « fondée dans son principe ».

[1] لذلك فإنه في حالة خلو التشريعات من أحكام خاصة بالحجز التحفظي، يتوجب الرجوع في ذلك إلى قواعد القانون العام.

[2] بوابة محاكم دبي ، مقالة منشورة في جريدة الخليج بعنوان الحجز على السفينة بتاريخ 13 تموز 2005. متاح على الموقع الإلكتروني www.gcc.legal.com

استئجارها و التامين على السفينة... و غيرها من الحالات التي حددها المشرع حصرا في المادة 151 من قا.ب.ج.

نلاحظ كذلك أن المشرع الجزائري لم يتناول بالتنظيم سوى إجراءات إيقاع الحجز التنفيذي و أثاره دون التعرض للشروط الواجب توافرها لإمكان توقيع هذا النوع من الحجز، بعكس تناوله بالتنظيم و بشكل أوسع توقيع الحجز التحفظي، سواء تلك الشروط المتعلقة بالدين بسبب الحجز أو تلك التي تعلقت بالجهة القضائية المختصة والتي اشترط تحركها بناء على طلب الشخص الذي يطالب بدين بحري، مرورا بشرط دفع الضمان المقدر ب 10% من قيمة الدين، وصولا لإمكانية رفع الحجز التحفظي عن السفينة، وهذا بعكس الحجز التنفيذي الذي إكتفى من خلال إلى تناول بعض الإجراءات التي سنحاول إيضاحها من خلال ما يلي:

المطلب الثاني: إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة.

حتى يتم بيع السفينة جبرا، أوجب المشرع إتخاذ بعض الخطوات التمهيدية،التي من مجملها تنظيم محضر وصدور قرار بالحجز وتسجيله في سجل السفن لضمان وضع السفينة تحت يد القضاء وتجميد تصرف المدين فيها، وهوما سنحاول توضيحه فيما يلي، مستندين في ذلك على مسار المشرع الجزائري في هذا الصدد سواء فيما يتعلق بالقانون البحري الجزائري، أو بالعودة إلى الشريعة العامة.

الفرع الأول : طلب استصدار أمر بالحجز التنفيذي و قيده .

الفقرة الأولى: طلب الحجز.

تبدأ المرحلة الأولى من التنفيذ على السفينة بتقديم الدائن (صاحب الحق) طلب التنفيذ مرفقا بالسند التنفيذي و الوثائق المؤيدة لحقه إلى دائرة التنفيذ.

على طالب التنفيذ أن يرفق طلبه أيضا بإفادة من سجل السفينة المطلوب التنفيذ عليها، تبين ملكيتها وما يتعلق بها من حقوق وأعباء، كما تبين أوصافها و مشتملاتها، و تكون مؤرخة بتاريخ طلب التنفيذ أو تاريخ قريب منه، و على طالب التنفيذ أن يختار موطنا له في نطاق دائرة التنفيذ المختصة حتى يتسنى تبليغه الأوراق اللازمة في هذا الصدد، كما هو الحال بالنسبة للحجز التحفظي الذي سبق وأن أشرنا إليه، على أن يقدم طلب الحجز وفقا للمادة 722من قا.إ.م.إ إلى رئيس المحكمة التي لا توجد في دائرة اختصاصها السفينة، من طرف الدائن أو ممثله القانوني أو الإتفاقي، و يتضمن الطلب على الخصوص ما يلي :

1. اسم و لقب الدائن و موطنه الحقيقي و موطنه المختار في دائرة الاختصاص المحكمة التي توجد فيها السفينة المحجوز عليها.
2. اسم و لقب المدين و موطنه.
3. وصف السفينة المطلوب الحجز عليها، مع بيان موقعها، وأية بيانات تفيد التعيين، طبقا لما هو ثابت في مستخرج سند الملكية.

كما يمكن حسب نفس المادة في فقرتها الثانية أن يقوم الدائن باستصدار أمر على عريضة، يسمح للمحضر القضائي بدخول السفينة، للحصول على البيانات اللازمة لوصف مشتملاتها، وهذا أمر غير قابل لأي طعن.

تجدر الإشارة هنا أنه حتى و إن كانت المادة السابقة الذكر تتعلق بطلب الحجز على العقار إلا أنه لا يوجد مانع من تطبيقها على طلب الحجز الخاص بالسفينة في غياب نصوص خاصة بها. و ما يقال عن المادة 722 من قا.إ.م.إ يستوي على ما يليه من نصوص، بحيث يجوز تطبيقها على الحجز التنفيذي على السفينة، و في هذا الخصوص تستدعي المادة 723 من نفس القانون أن يرفق طلب الحجز المشار إليه في المادة 722 السابقة الذكر، وهذا تحت طائلة البطلان، بالوثائق الآتية:

1. نسخة من السند التنفيذي المتضمن مبلغ الدين، من محضر التبليغ الرسمي و التكليف بالوفاء،
2. محضر عدم كفاية الأموال المنقولة أو عدم وجودها بالنسبة للدائن العادي،
3. مستخرج من عقد الرهن أو مستخرج من قيد حق الامتياز بالنسبة لأصحاب التأمينات العينية،

4. مستخرج من سند ملكية المدين للسفينة،

5. شهادة عقارية ، (ويقابلها شهادة تسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن) وإذا لم يرفق الطلب بإحدى هذه الوثائق رفض طلب الحجز و يمكن تجديده عند استكمال الوثائق المطلوبة .

الفقرة الثانية: إرسال إنذار إلى مالك السفينة (التنبيه بالدفع) .

يتم إلقاء الحجز على السفينة عن طريق تبليغ الإنذار للمدين بضرورة تسديد الدين تحت طائلة إلغاء الحجز التنفيذي على السفينة، وذلك بناء على ما جاء من خلال المادة 160 مكرر 1من قا.ب.ج التي ربطت رفع الدعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة بأجل أقصاه عشرون(20)، بوجوب إرسال إنذار لإلزام المدين بالدفع. فلا يصح الحجز إذا، إلا بتبليغ الإنذار بالدفع، والغرض من إلزامية إجراء التبليغ المذكور هو التيقن من عجز المدين عن الوفاء، و أنه ليس له ما يدفع به طلب الحجز قانونا وهذا حتى يتسنى التنفيذ على ما له قسرا عليه بطرق التنفيذ المقررة لبيع أموال المدين.

نستخلص من نص المادة المذكور أعلاه على أنه:

1. لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد التنبيه رسميا على المدين في أجل أقصاه عشرون (20) يوما[1]ابتداء من يوم الالتزام بالدفع، كما يجوز أن يتم إجراء التنبيه و إيقاع الحجز بإجراء واحد.

[1] إن مهلة الإنذار هي عشرون يوما عملا بأحكام المادة 160 مكرر 1 من القانون، و على الرغم من أنها خفضت إلى 15 يوما تماشيا مع المدة التي جاء بها القانون الجديد (ق ا ج م إ) في المادة 612 منه. و مع ذلك تبقى المهلة حسب رأينا الذي نضمه لرأي أصحاب الشأن – طويلة مقارنة بما هو عليه الوضع في القانون الفرنسي في المادة 198 من مجموعة التشريعات البحرية، و القانون المصري في المادة 11 من القانون البحري اللذان جعلاها 24 ساعة، بينما المشرع التونسي أجاز إجراء الحجز في نفس يوم

2. يقوم الحاجز برفع دعوى ضد مالك السفينة أمام المحكمة المختصة وقد اشترط المشرع الجزائري أن يكون التنبيه بالدفع رسميا. أي بورقة من أوراق المحضر القضائي، كما أن هذا الأخير هو الذي يقوم بإيقاع الحجز مما يتصور معه كما أشرنا أن يتم التنبيه بالدفع و إيقاع الحجز بإجراء واحد.

الفقرة الثالثة: قيد الحجز وآثاره :

أوجبت المادة 160مكرر4 من قا.ب.ج تسجيل أو قيد أمر الحجز و ذلك وفقا لما يلي:

- بالنسبة للسفن الحاملة للعلم الجزائري في دفتر تسجيل السفن.
- بالنسبة للسفن الأجنبية في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم.

إذن هو إجراء شبيه بذلك المتعلق بتوقيع الحجز على العقار، حيث توجب القواعد العامة قيد هذا الإجراء في مصلحة الشهر العقاري، بحيث تؤكد المادة 728 على ضرورة أن يقوم المحافظ العقاري، وهذا تحت طائلة العقوبات التأديبية، بقيد أمر الحجز بالمحافظة العقارية، والذي يقابله دفتر تسجيل السفينة في ميناء تسجيلها .

من خلال ذلك يتبين أنه يجب على المحضر القضائي فور صدور أمر رئيس المحكمة المختصة بإيقاع الحجز على السفينة، وبعد تقييد قرار الحجز في السجل اليومي لدائرة التنفيذ ساعة وروده، إرسال صورة من قرار الحجز إلى الإدارة البحرية المختصة لتسجيله في دفتر السفينة، إذ لا بد من تسجيل قرار الحجز(قيده)، بحيث تمسك الإدارة سجلا تثبت فيه طلبات التسجيل و المستندات المؤيدة لها بأرقام

الإعلام بالحكم عملا بالفصل 108 من مجموعة التشريعات البحرية التونسي. عادل الغالي و أبو بكر سفير، رسالة دكتوراه الدولة، شعبة القانون الخاص جامعة باجي مختار، عنابة، السنة الجامعية2008- 2009، ص 178.

متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها، ويسلم طالب التسجيل إيصالا أو شهادة يذكر فيها رقم القيد وتاريخه وساعته، بحيث يتعرض موظف السجل للعقوبات التأديبية المنصوص عليها في التشريع الساري المفعول في حالة ما إذا لم يقيد أمر الحجز من تاريخ الإيداع ولم يتم تسليم الإيصال أو الشهادة إلى المحضر القضائي أو إلى الحاجز خلال أجل أقصاه 08 أيام .

أما عند قيام موظف السجل بقيد أمر الحجز، فيجب ذكر تاريخ و ساعة الإيداع وينوه بهامشه، بحيث يراعى فيه ترتيب ورود كل أمر حجز سبق قيده مع ذكر اسم ولقب وموطن كل الدائنين، والجهة القضائية التي أصدرت أمر الحجز.

إذا لم تكن السفينة المحجوزة مؤجرة وقت قيد أمر الحجز استمر المدين المحجوز عليه حائزا لها بصفته حارسا إلى أن يتم البيع، ما لم يؤمر بخلاف ذلك.

أما إذا كانت السفينة المحجوزة مؤجرة وقت قيد أمر الحجز اعتبرت الأجرة مستحقة محجوزة تحت يد المستأجر بمجرد تبليغه الرسمي بأمر الحجز، ويمنع عليه الوفاء بها للمالك .

في حين إذا سبق للمستأجر وأن دفع الأجرة للمدين المحجوز عليه قبل تبليغه الرسمي صح وفاؤه، وعندئذ يسأل عنها المدين بصفته حائزا لها.

هذا و تبقى عقود الإيجار التي أبرمها المدين المحجوز عليه ولها تاريخ ثابت قبل قيد أمر الحجز نافذة في حق الحاجزين و الدائنين الذين لهم حقوق مقيدة، إلا إذا اثبت الدائن أو الراسي عليه المزاد و لو بعد البيع، وقوع غش من المدين المحجوز عليه أو المستأجر في هذا الإيجار ففي هذه الحالة يمكن فسخ الإيجار.

أما عقود الإيجار التي ليس لها تاريخ ثابت وعقود الإيجار التي ابرمها المدين المحجوز عليه بعد قيد أمر الحجز لا تكون نافذة في حق الدائن الحاجز.

أما إذا كانت السفينة مثقلة بتأمين عيني و إنتقلت ملكيتها بعقد رسمي مشهر إلى الغير قبل قيد أمر الحجز وجب إنذار الغير الحائز و تكليفه بدفع مبلغ الدين أو تخلية السفينة .وإلا بيعت هذه الأخيرة جبرا عليه .

تجدر الإشارة أن هذا الإنذار يجب أن يشتمل فضلا عن البيانات المعتادة ما يلي:

1- بيان السند التنفيذي و الإجراءات التالية له.

2- بيان أمر الحجز و تاريخ القيد.

3- إنذار الحائز و تكليفه بالوفاء بمبلغ الدين خلال اجل شهر واحد (1) من تاريخ التبليغ الرسمي وإلا بيعت السفينة جبرا عليه[1] .

كما أنه لا يجوز للمدين المحجوز عليه و لا لحائز السفينة المحجوزة و لا للكفيل العيني بعد قيد أمر الحجز بسجل السفينة أن يثقل ملكية السفينة و لا أن يرتب تأمينات عينية عليه، وإلا كان تصرفه قابلا للإبطال .

غير أنه يجوز لبائع السفينة المحجوزة والشريك المقاسم أن يقيد حق الامتياز على السفينة في الآجال و الأوضاع المنصوص عليها في القانون المدني.

أما إذا أودع المدين المحجوز عليه بأمانة الضبط أو بين يدي المحضر القضائي قبل جلسة المزايدة، مبلغا كافيا للوفاء بأصل الدين و المصاريف المترتبة

[1] المادة 734 من ق.إ.م.إ.

عليه للدائنين المقيدين في شهادة تسجيل أو قيد السفينة، وللحاجزين، فان كل التصرفات الواردة على السفينة و المتعلقة بنقل الملكية أو ترتيب تأمينات عينية عليها تكون نافذة، وهو أهم أثر يمكن ملاحظته من بين تلك الآثار المترتبة على قيد الحجز.

الفرع الثاني: التبليغ الرسمي لأمر الحجز ووضع السفينة تحت يد القضاء.

إن أهم ما يشغل بال المدين الحاجز من خلال إقدامه على هذا الإجراء هو تمكنه من وضع السفينة تحت يد القضاء تمهيدا للتنفيذ عليها. إلا ان ذلك لن يتأتى له إلا بعد تبليغه لأمر الحجز رسميا.

الفقرة الأولى: التبليغ الرسمي لأمر الحجز:

طبقا للمادة 160-1 من قا.ب.ج فإنه إذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه عشرون (20) يوما من الإلزام بالدفع يقوم الحاجز برفع دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على السفينة، أما إذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات و الإستدعاءات بواسطة ربان السفينة، وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز وذلك في مهلة ثلاثة(03) أيام، عاما أن نسخة أمر الحجز تبلغ بواسطة المحضر القضائي إلى ممثل المجهز أو الربان و كذا السلطة الإدارية البحرية.

أما عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة الحجز لممثلية القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة عملا بما جاءت به المادة 160- 3 من قا.ب.ج.

لقد سمح المشرع بإتمام التنبيه و إيقاع الحجز بإجراء واحد ليس فقط كسبيل لتخفيف الإجراءات على الدائن، وإنما لكون فصل التنبيه عن الحجز يسمح بتهريب السفينة ، فكان الخيار إذا بين: إما اعتبار التنبيه منتجا لآثار الحجز، و إما تقرير إمكانية القضاء على الفاصل الزمني بين الإجراءين، و قد تبنى المشرع الحل الأخير و ترك الخيار فيه للحاجز بين إنذار المدين، أو إنذاره مع إلقاء الحجز بإجراء واحد، و حسنا فعل.

يتضح من ذلك أنه باستثناء حالة إذا ما تعلق الأمر بدين على السفينة المحجوز عليها، فانه لا يجوز تسليم التنبيه بالدفع لغير الشخص المالك أو في موطنه، أما إذا كان الدين متعلقا بالسفينة ذاتها، جاز لطالب التنفيذ تبليغ التنبيه إلى وكيل المالك، أو الربان[1].

كما يمكن تسليم التنبيه بالدفع في الموطن المختار، عملا بالقواعد العامة المنصوص عليها في قا.إ.م.إ، كأن يكون اتخذ مالك السفينة موطنا مختارا له في السند التنفيذي، عندئذ يجرى تبليغه إلى هذا الموطن[2].

---

[1] قرار محكمة النقض المصرية رقم 12 لسنة 1964: السفن الأجنبية التي تباشر نشاطها تجاريا في مصر لكل منها وكيل ملاحي ينوب عن صاحبها في مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة في مصر، ويمثله في الدعاوى التي ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط، ويعد و يعد هذا الوكيل موطنا لماك السفينة.مورس صادق،الموسوعة التجارية،معلقا عليها بأحدث أحكام محكمة النقض،دار الكتاب الذهبي،مصر،1999،ص582.

[2] عبد الحميد ألشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه و القضاء و التشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 58.

للإشارة فإن المحضر القضائي هو الشخص المخول قانونا[1] بالتبليغ الرسمي لنسخة أمر الحجز. حيث تنص المادة 725 من ق.إ.م.إ على أنه: " يقوم المحضر القضائي بالتبليغ لأمر الحجز إلى المدين..."

أما إذا كانت السفينة مثقلة بتأمين عيني للغير، وجب القيام بالتبليغ الرسمي لأمر الحجز إلى هذا الأخير مع إخطار مفتشيه الضرائب بالحجز،

فإذا لم يدفع مبلغ الدين في أجل 01 شهر من تاريخ التبليغ الرسمي ستباع السفينة جبرا عليه.

يودع أمر الحجز على الفور أو في اليوم الموالي للتبليغ الرسمي كأقصى أجل في ميناء تسجيل السفينة المراد الحجز عليها لقيد أمر الحجز في دفتر تسجيلها، و تعد السفينة محجوزة من تاريخ القيد.

حسب نص المادة726 من ق.إ.م.إ فانه: إذا كان الدائن الحاجز دائنا ممتازا له تأمين عيني على السفينة المراد حجزها يقام بالتبليغ الرسمي لأمر الحجز إلى حائز السفينة و إلى الكفيل العيني إن وجد. ولحائز السفينة المرهونة أو الكفيل العيني الخيار بين الوفاء بالدين أو التخلية أو قبول إجراءات الحجز والبيع.

الفقرة الثانية : وضع السفينة تحت يد القضاء.

تتمثل إجراءات وضع اليد على السفينة في تحرير محضر الحجز و تسليم صور منه إلى جهات حددها القانون، و يتم تكليف المحجوز عليه بالحضور لسماع الحكم بالبيع، على اعتبار أن غاية الحجز التنفيذي على السفينة تتمثل في التنفيذ عليها جبرا ببيعها بالمزاد العلني.

[1] المادة 162مكرر2 فقرة 2 من قا.ب.ج.

أولا: إصدار قرار الحجز و تسجيله أو قيده :

بعد إرسال الإنذار بالدفع إلى المدين، إذا لم يقم هذا الأخير بالدفع، فللدائن طالب التنفيذ أن يطلب من الجهة المنفذة إصدار قرار بالحجز التنفيذي على السفينة، ويكون تأخير الحجز مدة و لو قصيرة بعد إبلاغ المدين لا يخلو من الضرر بحق طالب الحجز، إذ أن الإنذار يكون وسيلة لتنبيه المدين إلى خطة الدائن فيهرع إلى تهريب السفينة من وجهه لبيعها أو يرتب حقوق عليها للغير تنقص من قيمتها وتضعف الضمان. إلا انه وتفاديا لهذه النتيجة أخذ المشرع كما وضحنا سابقا بمبدأ جواز إبلاغ الإنذار و إلقاء الحجز في وقت واحد [1] .

إذن فمجرد صدور قرار رئيس التنفيذ (المحكمة)، يجب على مأمور التنفيذ بعد تقييد قرار الحجز في دفتر تسجيل السفن (كما سبق الإشارة إليه) لدائرة التنفيذ ساعة وروده ، إرسال صورة من قرار الحجز إلى الإدارة البحرية المختصة للتسجيل في صحيفة السفينة، حتى يتسنى لها التسجيل الفوري لقرار الحجز وقيده، حيث تمسك الإدارة سجلا تثبت فيه طلبات التسجيل و المستندات المؤيدة لها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمني لورودها، و يسلم طالب التسجيل إيصالا يذكر فيه رقم القيد و تاريخه و ساعته.

[1] هذا ولم يحدد المشرع مهلة قانونية لعدم الدفع خلافا للإجراءات القانونية الواردة في القواعد العامة التي تحدد بالنسبة للمنقول 15 يوما من تاريخ التكليف بالوفاء م 687 من قا.إ.م.إ و بالنسبة للعقار مدة شهر (01) من تاريخ التبليغ الرسمي حسب المادة 725 من قا.إ. م إ.

بعد تسجيل قرار الحجز في سجل السفينة، يجب على موظف السجل أن يرسل إلى دائرة التنفيذ بيانا يثبت فيه تسجيل الحجز في السجل اليومي و في صحيفة السفينة، و يثبت في هذا البيان كذلك خلاصة عن الحقوق و الأعباء و الحجوز و القيود الاحتياطية المترتبة على السفينة، بغية الأخذ بعين الاعتبار هذه الحقوق عند الإعلان عن بيعها و توزيع الثمن.

عمليا لا ينتظر طالب التنفيذ إرسال الموظف لمثل هذا الكتاب و إنما يتولى بنفسه إيصاله و إبرازه في الملف التنفيذي.

ثانيا: تحرير محضر الحجز و الجرد :

إذا لم يقم المدين بالوفاء، انتقل المحضر القضائي (مأمور التنفيذ) إلى السفينة لتنظيم محضر بوضع اليد عليها وعلى موجوداتها(ملحقاتها)، و ذلك بناء على طلب المنفذ و يتم ذلك بحضوره.

وطبقا للمادة 691 من ق.إ.م.إ يجب أن يتضمن محضر الحجز و الجرذ فضلا عن البيانات المعتادة ما يأتي:

1- بيان السند التنفيذي و الأمر الذي بموجبه تم الحجز.

2- مبلغ الدين المحجوز من أجله .

3- اختيار موطن للدائن الحاجز في دائرة اختصاص المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها مكان التنفيذ.

4- بيان مكان الحجز وما قام به المحضر القضائي من إجراءات أو ما لقيه من صعوبات أو اعتراضات أثناء الحجز، و ما اتخذه من تدابير.

5- تعيين الأشياء المحجوزة بالتفصيل مع تحديد نوعها و أوصافها و مقدارها و وزنها و مقاسها و قيمتها بالتقريب.

و يختم المحضر بالتوقيع عليه مع المحجوز عليه إن كان حاضرا أو التنويه عن غيابه أو رفضه التوقيع.

تضيف المادة من خلال فقراتها الثالثة أنه إذا خلا محضر الحجز والجرد من أحد البيانات، كان قابلا للإبطال خلال 10 أيام من تاريخه .

و يرفع طلب الإبطال من كل ذي مصلحة عن طريق الاستعجال، حيث يفصل فيه رئيس المحكمة خلال أجل أقصاه خمسة عشر 15 يوما (الفقرة 04 من نفس المادة).

ثالثا: تسليم صور محضر الحجز التنفيذي والإخطار به:

لقد لم يميز المشرع الجزائري بقواعد خاصة بين السفينة التي تتمتع بجنسية الجمهورية الجزائرية والسفينة الأجنبية بخصوص إخطار المحضر التنفيذي، مما يستوجب العمل بالقواعد الخاصة بتبليغ قرار الحجز التحفظي، والتي سبق الإشارة إليها من خلال المادة 160 مكرر3 من ق.ب.ج.

إلا أنه بالعودة للمادة 688 من القانون 08-09 المتضمن قا.إ.م.إ فإنه في جميع الأحوال يجب أن تسلم نسخة من محضر الحجز والجرد إلى المحجوز عليه في أجل أقصاه ثلاثة أيام ، وإذا رفض الاستلام ينوه عنه في المحضر. وإذا تم الحجز في غياب المدين أو لم يكن له موطن معروف، يتم التبليغ الرسمي بالحجز

وفقا للمادة 1/412 من نفس القانون[1]. أما إذا كان الحجز و الجرد في موطنه بالخارج حسب الأوضاع المقررة في البلد الذي يقيم فيه، مع مراعاة الآجال المنصوص عليها في هذا القانون. وفي هذه الحالة، لا يتم البيع إلا بعد انقضاء مدة عشرة (10)أيام من تاريخ التبليغ [2].

في الأخير وجب الإشارة أنه و تبعا للمادة 601 من ق.إ.م.إ فإنه لا يجوز التنفيذ في غير الأحوال المستثناة بنص في القانون، إلا بموجب نسخة من السند التنفيذي، ممهورة بالصيغة التنفيذية الآتية:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

و تنتهي بالصيغة الآتية :

أ- في المواد المدنية: وبناء على ما تقدم، فإن الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، تدعو بأمر جميع المحضرين، و كذا الأعوان الذين طلب إليهم ذلك،تنفيذ هذا الحكم، القرار و على النواب لعاملين ووكلاء الجمهورية لدى المحاكم مديد المساعدة اللازمة لتنفيذه و على جميع قادة و ضباط القوة العمومية تقديم المساعدة اللازمة لتنفيذه بالقوة عند الاقتضاء،إذا طلب إليهم ذلك بصفة قانونية.

و بناء عليه وقع هذا الحكم.

---

[1] تنصالمادة 412 من قا.إ.م.إ على أن : إذا كان الشخص المطلوب تبليغه رسميا، لا يملك موطنا معروفا، يحرر المحضر القضائي محضرا يضمنه الإجراءات التي قام بها، ويتم التبليغ الرسمي بتعليق نسسخة منه بلوحة الإعلانات بمقر المحكمة ومقر البلدية التي كان له بها آخر محل.

[2] المادة 689 من ق.إ.م.إ.

رابعا: في حالة تعدد الدائنين:

إذا وقع الحجز التنفيذي من دائن ولم يتم البيع، وعلم الدائنون الآخرون بالحجز الأول قبل البيع، جاز لهم أن يتقدموا بسنداتهم أمام المحضر القضائي لتسجيلهم و انضمامهم إلى الدائن الحاجز الأول، وإعادة جرد الأموال المحجوزة (السفينة و ملحقاتها)، و طلب مواصلة إجراءات البيع إذا تقاعس الحاجز الأول وتوزيع المتحصل منه بينهم. أما إذا لم يعلم الدائنون الآخرون بالحجز الأول، جاز لهم إجراء حجوز أخرى على أموال المدين، لكن أثناء مباشرة الحجز الثاني يجب على الحارس المعين في الحجز الأول أن يظهر نسخة من محضر هذا الحجز والأموال المحجوزة، وعلى المحضر القضائي في هذه الحالة جرد الأموال في محضر، وحجز الأموال التي لم يسبق حجزها، ويعين حارس الحجز الأول حارسا عليها إذا كانت في نفس المحل، أو حارسا آخر إذا خيف أن الحارس الأول ليس باستطاعته المحافظة عليها.

يجب أن يبلغ رسميا محضر الحجز الثاني إلى كل من الحاجز الأول و المحجوز عليه والحارس، وإشعار المحضر القضائي الذي قام بالحجز الأول في أجل أقصاه عشرة أيام و إلا كان قابلا للإبطال.

إذا صرح ببطلان الحجز الأول، فلا يؤثر ذلك على الحجوز اللاحقة له على نفس المنقولات إذا كانت صحيحة[1].

[1] المواد700، 701 من ق.إ.م.إ.

هذا و تنص المادة 727 من الأمر 08-09 أنه " إذا تقدم دائن آخر بيده سند تنفيذي حائز لقوة الشيء المقضي به بعد قيد أمر الحجز، وجب على المحضر القضائي تسجيله مع الدائنين الحائزين، واستصدار أمر على عريضة يتضمن قيده بالمحافظة العقارية مع بقية الدائنين و يصبح منذ تاريخ التأشير به، طرفا في إجراءات التنفيذ،

و لا يجوز شطب التسجيلات و التأشيرات إلا بصدور أمر مخالف."

يتضح من النص أعلاه ما يلي:

1- يحق لأي دائن للمدين المحجوز عليه، و بيده سند تنفيذي، ولكون هذا السند حائز لقوة الشيء المقضي به- بعد قيد أمر الحجز السابق-، أن يتقدم للمحضر القضائي لطلب الحجز على نفس السفينة.
2- يقوم المحضر القضائي بتسجيل هذا الدائن مع الدائنين الحائزين.
3- يقوم الدائن طالب الحجز باستصدار أمر على عريضة لقيده في سجل (دفتر) السفينة مع بقية الدائنين الحائزين.
4- يصبح الدائن طالب الحجز طرفا في إجراءات التنفيذ منذ تاريخ التأشير بذلك في سجل السفينة(مكتب التسجيل بميناء التسجيل).
5- لا يجوز شطب التسجيلات أو التأشيرات، إلا بصدور أمر مخالف من رئيس المحكمة.

جاء نص المادة السابقة بناء على قاعدة أن توقيع الحجز على الأموال بمعرفة أحد الدائنين لا يجعله يختص بهذا الحجز، ولا تمنع غيره من توقيع الحجز على نفس هذه الأموال (السفينة)، و لذلك يستطيع أي دائن آخر أن يوقع حجزا ثانيا على نفس السفينة المحجوزة عليه، حيث لا يختص الحائز الأول بحجزه حتى و لو كان دائنا صاحب حق عيني تبعي على السفينة المحجوزة، و يتم الحجز الثاني بنفس الإجراءات التي تم بها الحجز الأول.

يجب على موظف أو ماسك سجل السفينة تسجيل أمر الحجز الثاني و التنويه بهامش الحجز الأول بترتيب ورود كل أمر حجز سبق قيده، مع ذكر لقب و موطن كل الدائنين و الجهة القضائي التي أصدرت أمر الحجز (المادة 729 قا.إ.م.إ).

أما إذا تعلق الأمر بسفينة مملوكة لغير المدين سواء كان حائزا أو كفيلا عينيا فإنه يمكن توقيع حجز ثان على السفينة، ليس فقط من دائني المدين، و لكن كذلك من دائنين الحاجز أو الكفيل العيني. ففي حالة توقيع الحجز الثاني على سفينة الكفيل العيني- سواء من جانب دائني المدين أو دائني الكفيل العيني- تبدأ إجراءات الحجز مع ضرورة مراعاة مكتب التسجيل القيام بالتأشير بالتنبيه الجديد على هامش تسجيل التنبيه الأول.

في حالة توقيع الحجز الثاني على سفينة الحائز، تتبع إجراءات الحجز في مواجهة الحائز، و ذلك بإنذاره بالدفع أو التخلية أو تحمل إجراءات و نفقات التنفيذ في مواجهته، ثم تسجيل هذا الإنذار.

هذا و يلاحظ أنه في حالة ما إذا كانت السفينة مثقلة السفينة بحق رهن رسمي أو امتياز و قام المدين بالتصرف في السفينة قبل التنفيذ عليه، يحق لصاحب الرهن أو الامتياز أن يتتبع السفينة في يد من انتقلت إليه الملكية و ينفذ عليه.

إذا كان قا.إ.م.إ لم ينظم مسألة التنسيق بين الحجوز المتعاقبة، فإنه و على خلاف ذلك قد تم التنسيق بخصوص هذه المسالة في بعض التشريعات كما هو الحال بالنسبة للقانون المصري[1].

يلاحظ أن ضرورة توحيد الإجراءات التالية لا ينفي استقلال الحجوز المتعاقبة، فالحجز الثاني يعتبر حجزا مستقلا عن الحجز الأول، بحيث لا يترتب على نزول الحائز الأول عن حجزه أو بطلان هذا الحجز أيا كان سبب البطلان، أو سقوطه أي أثر في بقاء الحجز الثاني صحيحا.

خامسا: حراسة السفينة :

تنص المادة 160مكرر 7 فقرة 1وفقرة2 من القانون الحري على ما يلي: " يلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها".

[1] المادة 2/402 من قانون الإجراءات المدنية المصري: إذا تبين سبق تسجيل تنبيه آخر لنزع ملكية العقار فلا يجوز المضي في الإجراءات على سبيل التعدد على العقار الواحد، و إنما يجب في هذه الحالة توحيد الإجراءات و إعطاء الأولوية في المضي في إجراءات التنفيذ للحائز الأسبق في تنبيه نزع الملكية، أي أن جميع الإجراءات التالية للحجوز مهما تعددت يجب أن تتم بإجراءات واحدة يباشرها الحاجز الأول و الذي يسمى بالدائن مباشر الإجراءات.

في حالة غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية بتعيين حارس للسفينة المحجوزة على نفقة المحجوز المختصة و صورة رابعة لقنصل الدولة التي تحمل جنسيتها.

لتطبيق هذه المادة أوجبت الفقرة الثالثة من نفس المادة ضرورة العودة إلى التنظيم لمعرفة التحديد القانوني لتضيعها،و بالأخص العودة إلى المرسوم التنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002[1] الذي يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. وعلى الخصوص إلى المواد 2. 3 . 4 من نفس المرسوم[2].

تضيف المادة 160 مكرر3 من قا.ب.ج أنه عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة قرار الحجز لممثليه القنصلية التابعة للدولة التي ترفع علمها، و تجري حراسة السفينة تحت مسؤولية الحاجز.

هذا وتنص الفقرة الثانية من المادة 160 مكرر على أنه: في غياب الطاقم المكلف بضمان أمن السفينة و حراستها، تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية المعنية، يتعين حارس السفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه"وهذا بغض النظر عن القواعد العامة التي تضمنت كيفية تحديد الشخص المكلف بحراسة الأموال المحجوزة و الإجراءات الرافضة لهذا التدبير[3].

هذا و يتعرض الحارس للعقوبة المقررة في قانون العقوبات للجرائم المتعلقة بالأموال المحجوزة، إذا تسبب في تبديد أو ضياع هذه الأموال أو تخلى عنها لغيره

[1] ج.ر عدد01، الصادرة في 2002/01/06.

[2] ملحق رقم 04.

[3] في هذا الخصوص وجب العودة إلى كل من المواد 697، 698، 699 من قا.إ.م.إ.

بغير أمر من القضاء، أو تعمد عدم إظهار صورة من محضر الحجز السابق للمحضر القضائي، و ترتب على ذلك ضرر الحاجز أو المحجوز عليه[1].

الفرع الثالث : دعوى استرداد السفن المحجوزة باعتبارها أموال منقولة.

يمكن لأي شخص يدعي ملكية السفينة محل بيع جبري، أن يقدم طلب استرداد وفقا لما يلي:

الفقرة الأولى: تعريف دعوى الإسترداد.

دعوى الاسترداد هي الدعوى التي يرفعها شخص من الغير يدعي فيها ملكية المنقولات المحجوزة، أو أي حق آخر يتعلق بها يتعارض مع الحجز عليها، طالبا الحكم له بثبوت حقه على هذه المنقولات و إلغاء الحجز عليها. فهي إذن منازعة موضوعية في التنفيذ تستهدف بطلان الحجز لتخلف أحد شروطه، و هو أن السفينة المحجوزة ليست مملوكة للمدين المحجوز عليه.

بذلك هي دعوى تختلف عن دعوى الحق العادية التي يرفعها صاحب الحق قبل الحجز أو بعد البيع لعدم اتصال الدعوى في هذه الحالة بالتنفيذ. و عليه فإنه يشترط لاعتبار الدعوى المرفوعة من صاحب الحق دعوى استرداد، أن يتم رفعها بعد توقيع الحجز و قبل البيع، و إلا اعتبرت دعوى حق عادية.

[1] المادة 702 من ق.إ.م.إ.

ترجع أهمية التفرقة السابقة، إلى أن القانون عنى عناية خاصة بدعوى الاسترداد لاتصالها بالتنفيذ و تأثيرها عليه.

الفقرة الثانية: الخصوم في هذه الدعوى.

ترفع دعوى الاسترداد بالإجراءات المعتادة برفع الدعوى، و لكن أمام قاضي الاستعجال، و يكون ذلك بحضور المحضر القضائي أو محافظ البيع إن وجد، و قد تشدد القانون فيما يجب أن تتضمنه صحيفة الدعوى من بيانات ضمانا لجديتها و لخطورة أثرها على التنفيذ. فعلاوة على البيانات العامة التي يتعين أن تشمل عليها صحف الدعاوي، أوجب القانون اشتمال صحيفة دعوى الاسترداد على بيان واف بأدلة الملكية و ترفق بالوثائق المؤيدة لها نسبة إلى المادة 717 من قا.إ.م.إ. و القصد من ذلك هو تمكين المدعى عليهم من الإطلاع عليها قبل الجلسة والاستعداد للرد عليها، فلا يضطرون للتأجيل فيتعطل عندئذ الفصل في الدعوى.[1]

الفقرة الثالثة: الفصل في دعوى الاسترداد و أثره:

أولا:الفصل في دعوى الاسترداد :

يجب على قاضي الاستعجال أن يفصل في الدعوى خلال خمسة عشر (15) يوما من تاريخ رفع الدعوة باسترداد السفينة المحجوزة و رفع الحجز عنها أو رفض طلب الاسترداد و مواصلة التنفيذ عملا بالمادة2/717 من قا.إ.م.إ.

ثانيا:آثار الفصل في دعوى الاسترداد:

[1] محمد السعيد صبري، المرجع السابق، ص 283، 248.

يترتب على رفع الدعوى وقف البيع و هو خروج عن الأصل، ذلك أن دعوى الاسترداد – كما سبق و أن أوضحنا – منازعة موضوعية في التنفيذ، و الأصل أن الإشكال الموضوعي لا يوقف التنفيذ دائما حماية من القانون للمسترد من بيع المنقول المحجوز عليه إلى مشتر حسن النية، فلا يتمكن من استرداده. لذلك نص القانون على وقف البيع، فيظل البيع موقفا إلى أن يفصل في الدعوى.

الفصل في الدعوى إما أن يكون بموجب حكم بالاسترداد أو بموجب حكم برفض الاسترداد و بالتالي تعويض الدائن الحاجز، كما سنوضحه وفقا لما يلي:

1: الحكم بالاسترداد.

إذا حكم القاضي باسترداد السفينة المحجوزة، فسيتم رفع الحجز عنها و من تم يستلم طالب الاسترداد السفينة.

2: الحكم برفض الاسترداد.

أما إذا رفض القاضي طلب الاسترداد، فإن التنفيذ يتم مواصلته و ذلك بإعادة السير في إجراءات بيع السفينة المحجوزة.

3: تعويض الدائن الحاجز.

إذا خسر طالب الاسترداد الدعوى، فيستطيع الدائن الحاجز الرجوع عليه أمام قاضي الموضوع بالتعويضات المالية عما لحقه من ضرر جراء دعوى الاسترداد وفقا للمادة 718 من قا.إ.م.إ.

المبحث الثاني: آثار توقيع الحجز التنفيذي على السفينة وأهم صوره.

إن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة يذهب بتفكيرنا مباشرة إلى البيع الجبري لها، إلا انه قد توجد هناك عدة صور[1] يتم فيها بيع السفينة جبرا دون إتباع الخطوات تلك المتعلقة بالحجز التنفيذي[2]. كيف ذلك؟ هو التساؤل الذي سنحاول الإجابة عنه من خلال ما يلي:

[1] كالحجز الجمركي،الحجز الضريبي، الحجز المطبق وفقا لقانون الإجراءات الجزائية، الحجز الإداري.....

[2] la vente forcée d'un navire fait immédiatement penser à la saisie-exécution(saisie-vente)en droit terrestre, dont elle est l'aboutissement normal. Mais il ya d'autres hypothèses de vente forcée de navires. Paulette veaux- Fourmerie, Daniel veaux, Navire et d'autres bâtiments de mer vente forcée des navires saisie-exécution, juris classeur transport, cote06, 1998,fasc1135, page2.

المطلب الأول:الآثار المترتبة على توقيع حجز تنفيذي على السفينة.

إن ما يشد انتباهنا عند الحديث عن الحجز التنفيذي هو التفكير مباشرة في البيع الجبري للسفينة المحجوز عليها، لكن حتى يكون للحجز التنفيذي مفعوله في مواجهة المدين المحجوز عليه أو الغير، لابد من أن يجري تسجيله في ميناء السفينة، وبمجرد أن يتم التسجيل يترتب على المدين المحجوز عليه عدم جواز التصرف[1]في السفينة المحجوزة، ووقف إجراء أية قيود جديدة خاصة بالرهون أو الحقوق التي ترد عليها، و إذا أجريت هذه التصرفات، فلا يكون لها من أثر في مواجهة الدائن الذي جرى وضع إشارة الحجز التنفيذي لحسابه[2] – و عمليا لا تجري السلطة المختصة في مكتب التسجيل أي تصرف يرد على السفينة بعد تبليغها الأخطار بالحجز كما لا تقيد الرهن الذي أجراه المالك قبل الحجز (ولم يسجل قبل الحجز) – أو بعده – إلا أنه ليس هناك ما يمنع إجراء التصرف لمصلحته (لتحرير السفينة) بإيداع مبلغ الدين الثابت بالملف التنفيذي و المحجوز لأجله مع الرسوم و المصاريف و القواعد المترتبة للدائن الحاجز عملا بالقواعد العامة للتنفيذ ، و عندها يقرر رئيس رفع الحجز التنفيذي الموضوع على دفتر السفينة[3].

---

[1] المادة 735 قا.إ.م إ ، المادة 160– 5 من قا.ب.ج.

[2] المادة 735 من قا.إ.م.إ، المادة 160مكرر5 من قا.ب.ج.

[3] أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة بموجب أحكام قانون رقم 46 العام 2006 مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلة 24، العدد الثاني 2008. ص 2/184) . المادة 736 من قا.إ.م.إ.

بعد تبليغ المالك تقوم السلطة المختصة في مكتب التسجيل بإعطاء بيان بالقيود المدرجة على دفتر السفينة في مكتب التسجيل، و يتوجب على طالب الحجز أن يقوم بتبليغ صورة عن الدعوى التي وجهها المالك (للحضور أمام دائرة التنفيذ لتقرير البيع في مواجهته) إلى جميع الدائنين المسجلة أسماؤهم ، و يتم التبليغ إلى مواطنهم المختارة المبينة في تسجيلهم. و للدائنين، عندئذ التدخل للحفاظ على حقوقهم، إذا شاؤوا.

أما بالنسبة للسفن الأجنبية التي يقع عليها الحجز، يمكن الرجوع إلى ميناء تسجيلها بواسطة قنصلية الدولة التي تتبعها، و على هذه القنصلية يقع واجب تحرير بيان بأسماء دائني السفينة المسجلين و يجرى تبليغهم بواسطة قنصليتهم .

كما يترتب على إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة وضعها تحت يد القضاء تمهيدا لبيعها بالمزاد العلني وفق إجراءات محددة. و النتيجة المترتبة على ذلك هي منع السفينة من السفر، حيث تبقى في المكان الذي ألقي الحجز عليها فيه، و ذلك ضمانا لحق طالب التنفيذ في إتمام إجراءات البيع و تحصيل حقه من حصيلة التنفيذ.

الفرع الأول : البيع الجبري، عوارضه و إجراءاته.

بعد المرور بإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة طبقا لما سبق بيانه فإن أهم اثر ينتج عن ذلك، أو بالأحرى أخطر إجراء ينجم عن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة هو إمكانية بيعها جبرا بالمزاد العلني، حيث تتسم هذه الإجراءات بالبطء

والتعقيد وذلك تقديرا من الإرادة التشريعية الجزائرية للأهمية الاقتصادية للسفن البحرية في حياة التجارة الدولية. و تمر إجراءات البيع بمرحلتين رئيسيتين:

الأولى و هي إعداد السفينة للبيع و ذلك بإيداع قائمة شروط البيع بأمانة ضبط المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الحجز خلال فترة ثلاثين(30) يوم ومن تم القيام بالتبليغ الرسمي لأمر الحجز خلال خمسة عشر يوما التالية لإيداع القائمة وفقا لنص المادة 740من قا.إ.م.إ. و يحق لذوي الشأن أ ورثتهم الاعتراض بعريضة إلى رئيس المحكمة قبل جلسة الاعتراضات بثلاثة (03) أيام على الأقل ليفصل بأمر غير قابل لأي طعن في أجل ثمانية (08) أيام وفقا للمادة 742 من نفس القانون. فإذا لم يقدم أي اعتراض يؤشر أمين اضبط بذلك في السجل الخص به و يشرع المحضر لقضائي في إجراءات الإعلان عن البيع بالمزاد العلني، و بذلك تبدأ المرحلة الثانية ، و هي مرحلة بيع السفينة بالمزاد العلني و التي تتم وفقا للإجراءات التفصيلية التي حددها القانون بالنسبة للعقار، و التي لا يوجد مانع من تطبيقها على السفن.

الفقرة الأولى: إعداد السفينة للبيع.

حتى يتسنى إعداد السفينة للبيع لا بد من تحرير قائمة يحدد فيها الشروط الواجب توافرها للبدء في عملية بيع السفينة المحجوز.

أولا: تحرير قائمة شروط البيع.

بالعودة للمادة 737 من قا.إ.م.إ نجد أنه:

إذا لم يقم المدين المحجوز عليه بالوفاء خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ البليغ الرسمي لأمر الحجز، يحرر المحضر القضائي قائمة شروط البيع و يودعها بأمانة ضبط المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها السفينة المحجوزة.

في حالة تعدد العقار و/أو الحقوق العينية العقارية- والتي يقابلها تعدد السفن المحجوزة و/أو الحقوق العينية المثقلة بها-، تودع قائمة شروط البيع في أمانة ضبط المحكمة التي يوجد فيها أحد هذه العقارات (السفن).

يجب أن تتضمن قائمة شروط البيع، فضلا عن البيانات المعتادة، ما يأتي :

1. اسم و لقب كل من الدائنين المقيدين و الحائز و المدين المحجوز عليه، و موطن كل منهم،
2. السند التنفيذي الذي تم الحجز بمقتضاه و مبلغ الدين،
3. أمر الحجز، و تاريخ تبليغه الرسمي و قيده، و تاريخ إنذار الحائز أو الكفيل العيني إن وجد،
4. تعيين العقار(السفينة) و/أو الحق العين العقاري المحجوز تعيينا دقيق، لاسيما موقعه، حدوده ، نوعه ، مشتملاته ، مساحته رقم القطعة الأرضية، و اسمها عند الاقتضاء مفرزا أو مشاعا، و غيرها من البيانات التي تفيد في تعيينه،وإن كان العقار بناية يلزم تبيين الشارع و رقمه و أجزاء العقارات[1]،

[1] بالنسبة للسفينة فإنه ما يعد جوهريا من البيانات التي يجب الإعلان عنها هو:

اسم الحاجز و موطنه حتى يتسنى رفع دعوى البطلان في مواجهته، و بيان السند التنفيذي لإمكان الطعن فيه، و المبلغ المحجوز من أجله حتى يعلم الدائنون الآخرون مدى مزاحمة الحاجز لهم، و اسم مالك السفينة و موطنه الذي توجه ضده الإجراءات و الذي ترفع دعوى الاستحقاق السفينة لمواجهتهم، و اسم السفينة حتى يمكن للجميع التأكد من صحة الأوصاف التي يضمنها الإعلان. أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة. المرجع السابق ص 187،188.

5. تحديد شاغل العقار (السفينة) و صفقته و سبب الشغل، و أنه شاغر(ة)،
6. شروط البيع و الثمن الأساسي و المصاريف،
7. بيان المحكمة التي سيتم أمامها البيع،

يؤشر رئيس المحكمة المختص إقليميا على محضر إيداع قائمة شروط البيع،ويحدد فيه جلسة الاعتراضات و جلسة لاحقة للبيع و تاريخ و ساعة انعقادها.

إذا خلت قائمة شروط البيع من أحد هذه البيانات، كانت قابلة للإبطال بناء على طلب كل ذي مصلحة خلال أجل أقصاه جلسة الاعتراضات و إلا سقط حقه.

في حالة إلغاء قائمة شروط البيع، يعاد تحديدها على نفقة المحضر القضائي.

تنص المادة 738على أن: ترفق مع قائمة شروط البيع المستندات الآتية :

1. نسخة من سند التنفيذي الذي تم الحجز بمقتضاه ،
2. نسخة من أمر الحجز ،
3. نسخة من محضر التبليغ الرسمي للمحجوز عليه أو الحائز أو الكفيل العيني إن وجد ،
4. شهادة عقارية تتضمن القيود التي حصلت إلى غاية الحجز (و تقابلها شهادة تسجيل السفينة في ميناء التسجيل، تتضمن القيود التي حصلت إلى غاية الحجز، أي تلك القيود المسجلة في دفتر تسجيل السفينة محل الحجز).

5. مستخرج جدول الضريبة.

ثانيا: بدء مرحلة إعداد السفينة للبيع :

تبدأ هذه المرحلة بإيداع القائمة التي تحدد شروط هذا البيع بأمانة ضبط المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها إجراء الحجز على السفينة، و يلي هذا الإجراء التبليغ الرسمي لهذه القائمة. كما يجب الإعلان العام عن هذا الإيداع عن طريق النشر و اللصق حتى يعلم به الكافة، فيتقدم كل صاحب مصلحة باعتراضه و ملاحظاته على هذه القائمة.

1: إيداع قائمة شروط البيع :

لبيان إجراء إيداع قائمة شروط البيع، علينا أن نحدد من يقوم بهذا الإيداع و ما هو الميعاد الواجب مراعاته في ذلك، و ما هي البيانات التي تتضمنها هذه القائمة و المستندات المرفقة بها.

- من يقوم بالإيداع و ميعاده :

طبقا لنص المادة 1/737من قا.إ.م.إ يقوم المحضر القضائي بتحديد قائمة شروط البيع، وذلك إذا لم يقم المدين المحجوز عليه بالوفاء خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر الحجز، وعلى المحضر القضائي إيداع هذه القائمة بأمانة ضبط المحكمة التي توجد في دائرة اختصاصها السفينة (العقار) المحجوزة.

إذا كانت العقارات (السفن) أو الحقوق العينية (التي ترد على السفينة) العقارية متعددة فتودع القائمة في أمانة ضبط أي محكمة يوجد بها أي من العقارات (أو السفن) أو الحق العيني العقاري.

- بيانات قائمة شروط البيع :

الهدف الرئيسي من إيداع قائمة شروط البيع و مرفقاتها، أن يتعرف أصحاب الشأن في التنفيذ سواء من يتقدم في المزاد لشراء السفينة المحجوزة، أو من له مصلحة تتعلق بهذه السفينة، على مدى صحة إجراءات التنفيذ، و على بيان السفينة وقيمتها التقريبية ومقدار الديون، و ذلك لكي يتمكن كل ذي مصلحة أن يعترض على البيع، مثل التقدم بملاحظاته على هذه القائمة ، و قد حددت المادة 737 /2 من نفس القانون، علاوة على البيانات المعتادة، البيانات التي يجب أن تتضمنها القائمة كما أوردناه سابقا.

من الشروط الصحيحة التي يمكن إدراجها في قائمة شروط البيع ما يلي:

- شرط عدم ضمان الحجز في تحديد مساحة السفينة المبيعة، بحيث يكون في هذه الحالة الحق في المطالبة بنقص الثمن فقط.
- شرط اكتفاء المشتري للسفينة بحكم المزاد كسبب لملكيته دون أن يكون له الحق في سندات أخرى لإثبات ملكيته.
- شرط قبول المشتري للسفينة بما عليه من حقوق سواء الظاهرة منها أو غير ظاهرة.

أما الشروط غير المقبولة في قائمة شروط البيع:

- شرط عدم ضمان رد الثمن عند استحقاق السفينة، أو تحميل المشتري بمصاريف أكثر مما ورد في أمر تقرير المصاريف.
- شرط إلزام المشتري بدفع قيمة السفينة بعملة أجنبية.

- شرط دفع الثمن للدائن الحاجز دون إيداعه، أو تمييز الدائن الحاجز الأول أو غيره عن الدائنين و إعطائهم أولوية في استيفاء الثمن دون سند من القانون.
- شرط منع بعض الأشخاص من الدخول في المزايدة[1].

إلا أن هم البيانات التي يجب توافرها في قائمة شروط البيع و قد نصت عليها المادة 739 قا.إ.م.إ، هو تحديد الثمن الذي تبدأ به المزايدة، حيث يفهم من نص المادة أنه يجب تحديد الثمن الأساسي الذي بدأ به البيع بالمزاد العلني و القيمة التقريبية به في السوق، لسفينة أو الحق العيني الذي رد عليها ، حملة أو على أجزاء من طرف خبير سفن ، يعين بأمر على عريضة، بناء على طلب المحضر القضائي أو الدائن الحاجز، بعد إثبات إيداع أتعاب الخبير بأمانة الضبط و المحددة مسبقا من طرف رئيس المحكمة.

كما يجب على الخبير حسب نفس المادة من خلال فقرتها الثانية، إيداع تقرير التقييم بأمانة الضبط خلال الأجل الذي يحدده رئيس المحكمة ، على أن لا يتجاوز هدا الأجل عشرة (10) أيام من تاريخ تعيينه، و إلا أستبدل بغيره.

إذاً لكي يحدد الثمن الأساسي للبيع بالمزاد العلني، لا بد أن يقوم المحضر القضائي أو الدائن الحاجز بطلب على عريضة لرئيس المحكمة المختصة بتعيين خبير بعد إيداع أتعابه بأمانة ضبط المحكمة ، و هذه الأتعاب يحددها رئيس المحكمة مسبقا، و يقوم الخبير بإيداع تقرير التقييم بأمانة ضبط المحكمة خلال مدة

[1] محمد صبري سعيد، المرجع السابق. ص 241،240،239.

يحددها رئيسها بشرط ألا تتجاوز عشرة أيام من تاريخ تعيين الخبير، و إلا يستبدل هذا الأخير بغيره.

- تحديد جلسة للاعتراضات على قائمة شروط البيع:

بعد إيداع المحضر القضائي قائمة شروط البيع بأمانة ضبط المحكمة المختصة يؤشر رئيس المحكمة على محضر إيداع القائمة و يحدد جلسة للاعتراضات و جلسة لاحقة للبيع و تاريخ و ساعة انعقادها. فإذا لم يتم أي اعتراض من ذوي الشأن عد عقد البيع على أساس هذه الشروط، وأصبحت بنود عقد البيع بين المحضر القضائي– باعتباره نائبا عن المدين أو الحاجز – و المشتري بالمزاد سارية[1].

- مرفقات قائمة شروط البيع :

أوجبت المادة 738 من قا.إ.م.إ السابق ذكرها أن ترفق بقائمة شروط البيع عند إيداعها، بيانات و مستندات محددة. لذا وجب العودة إلى المادة.

إن المغزى من تقديم البيانات والمستندات التي أوجب المشرع إرفاقها بقائمة شروط البيع، هو تمكين ذوي الشأن من مراقبة مدى حجية البيانات الواردة في القائمة، كذلك معرفة مدى مطابقة الثمن الأساسي المقدر في القائمة لحقيقة الواقع، و الغرض من تقديم الشهادة الخاصة بالسفينة و التي يمكن استخراجها أو طلبها من السلطة الإدارية البحرية المختصة بمسك دفاتر تسجيل السفن، حسب المادة 43 من قا.ب.ج التي تنص على :" يكون دفتر تسجيل السفن في متناول الجمهور و يستطيع الأشخاص المعنيون بهذا الشأن أن يطلبوا من أمين السجل شهادات قيد أو

[1] محمد صبري السعيد، المرجع السابق، ص 241،242.

خلاصات عن سجل السفينة" ، هو معرفة الدائنين الذي يجب اشتراكهم في إجراءات البيع فضلا عن تحديد مقدار ديونهم حتى يستطيع حائز السفينة معرفة ما يجب عليه سداده، إن هو أراد تطهير السفينة.

- قابلية قائمة شروط البيع للإبطال :

طبقا للفقرة الثانية من رقم 8 من المادة 737 قا.إ.م.إ، يستطيع كل ذي مصلحة طلب إبطال قائمة شروط البيع إذا خلت من أي بيان من البيانات المذكورة، وذلك خلال مدة أقصاها جلسة الاعتراضات على هذه القائمة التي حددها رئيس المحكمة،على أن تبطل هذه القائمة في حالة عدم تقديم أي مستند من المستندات التي أوجبت المادة 738 إرفاقها بقائمة شروط البيع، و يترتب على هذا الإبطال إن كان له مجال، إلغاء قائمة شروط البيع و تجديد قائمة شروط أخرى، حيث يكون هذا التجديد على نفقة المحضر القضائي.

- إعلام ذوي الشأن بإيداع قائمة شروط البيع:

نصت المادة 740 من نفس القانون على التبليغ الرسمي لقائمة شروط البيع بقولها: " يجب على المحضر القضائي خلال خمسة عشر (15) يوما الموالية لإيداع قائمة شروط البيع بأمانة الضبط، أن يبلغ رسميا الأشخاص الآتية:

1. المدين المحجوز عليه،
2. الكفيل العيني و الحائز للعقار (السفينة) و أو الحق العيني العقاري إن وجد،
3. المالكين على الشيوع إن كان العقار (السفينة) و أو الحق العيني العقاري مشاعا،

4.الدائنين المقيدين كل بفرده ،

5.بائع العقار (السفينة) أو مقرض ثمنه أو الشريك المقاسم أو المقايض به إن وجد، و في حالة الوفاة يكون التبليغ الرسمي إلى ورثة هؤلاء بصفة جماعية، دون تحديد الأسماء والصفات، في موطنهم، فإن لم يكن لهم موطن معروف ففي موطن المتوفي "

يجب أن يتضمن التبليغ الرسمي لقائمة شروط البيع فضلا عن البيانات المعتادة بيانات أخرى نصت عليها المادة 741 و التي في مجملها ما يلي :

1.تاريخ إيداع قائمة شروط البيع،

2.تعيين السفينة أو الحقوق العينية الواردة على السفينة المحجوزة بالإجمال،

3.الثمن الأساسي المحدد جملة أو لكل جزء من السفينة (ملحقاتها)،

4.تاريخ و ساعة الجلسة المحددة للنظر في الاعتراضات المحتملة، تاريخ و ساعة جلسة البيع بالمزاد العلني،

5.إنذار المبلغ لهم بالإيداع على قائمة شروط البيع لإبداء الملاحظات و الاعتراضات المحتملة، و إلا سقط حقهم في التمسك بها.

- **الاعتراض على قائمة شروط البيع:**

الهدف من التبليغ الرسمي لقائمة شروط البيع للأشخاص المذكورين في المادة 740 و إلى ورثتهم، أن يكون لكل من هؤلاء إبداء ما يراه من ملاحظات تتعلق بتعديل شروط البيع أو تتصل بأوجه البطلان التي تشوب القائمة أو الإجراءات السابقة عليها، و ذلك حتى يتم تصنيف كافة المنازعات التي قد تعترض عملية التنفيذ الجبري، لتصبح السفينة بذلك معدة لبيعها بالمزاد العلني.

وللوقوف على ماهية الاعتراض على قائمة شروط البيع، يجب أن نحدد المقصود بالاعتراض، الأشخاص الذين يحق لهم تقديمه، موضوع الإعتراض، ك إجراءاته، أثر تقديمه، و أثر الحكم الصادر فيه على إجراءات التنفيذ.

**** المقصود بالاعتراضات:**

الاعتراض على قائمة شروط البيع هو منازعة موضوعية يتم بموجبها التمسك بتعديل شروط البيع الواردة في القائمة أو ببطلان إجراءات التنفيذ على السفينة لعيب شكلي أو موضوعي أو الاعتراض عليها لأي سبب آخر يكون مؤثرا في طريق التنفيذ أو في صحته أو في جوازه.[1]

**** من يحق لهم الاعتراض و إجرائه :**

حددت المادة 742 من قا.إ.م.إ هؤلاء الأشخاص فنصت على ما يلي : " تقدم الاعتراضات بعريضة من طرف الأشخاص المشار إليهم في المادة 740 أعلاه ، وورثتهم إلى رئيس المحكمة قبل جلسة الاعتراضات بثلاثة (03) أيام على الأقل، و إلا سقط حقهم في التمسك بها.

تسجل العريضة في سجل خاص بعد دفع الرسوم حسب تاريخ ورودها، وتعقد جلسة الاعتراضات في غرفة المشورة بحضور المعترض والحاجز، والمحضر القضائي.

يفصل رئيس المحكمة في الاعتراضات، بأمر غير قابل لأي طعن في أجل أقصاه ثمانية (08) أيام.

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 242، 243، 244.

إذا لم يقدم أي اعتراض بالجلسة يؤشر أمين الضبط بذلك في السجل الخاص به، و يشرع المحضر القضائي في إجراءات الإعلان عن البيع في المزاد العلني."

*** * موضوع الاعتراض:**

تتنوع الاعتراضات التي يمكن إبداؤها على شروط قائمة البيع، منها ما يتخذ شكل أوجه البطلان، و منها ما يكون على هيأة ملاحظات، و منها يتمثل في طلب وقف الإجراءات أو تأجيلها[1].

*** * أوجه البطلان :**

قد يكون الاعتراض على بطلان الإجراءات السابقة على الجلسة المحددة للنظر في الاعتراضات، و قد يؤسس البطلان كذلك على عيب شكلي ناتج عن عدم إتباع القواعد الإجرائية، كإجراء الحجز على السفينة دون الحصول على أمر من رئيس المحكمة المختصة، أو عدم قيد الحجز بدفتر تسجيل السفينة قياسا بالمادة 728 قا. إ.م.إ .

قد يرجع العيب الشكلي إلى قائمة شروط البيع ذاتها، وذلك بعدم إيداعها في الميعاد المحدد، أو تودع غير مستوفاة البيانات الجوهرية المنصوص عليها في المادة 737 التي سبق ذكرها، أو لا تستوفي مرفقاتها المنصوص عليها في المادة 738 السابق ذكرها كذلك، أو لا يتم التبليغ الرسمي بإيداعها.

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 244، 245.

قد يكون البطلان أيضاً لعيب موضوعي، و من بينه ما يتعلق بمحل التنفيذ،كأن يكون المال محل التنفيذ مما لا يجوز الحجز عليه، أو يكون محله مما لا يملكه المدين كأن تكون السفينة ملكا للدولة مثلا و مخصصة للمنفعة العامة، أو كأن تكون السفينة قد خرجت من ملكية المدين في وقت سابق على إيداع قائمة شروط البيع .

قد يكون العيب يتعلق كذلك بالحق الموضوعي ذاته الذي يجري التنفيذ لاقتضائه، كأن يكون هذا الحق غير محقق الوجود أو غير معين المقدار أو مؤجلا،وقد يؤسس وجه البطلان لعيب موضوعي أيضا، وذلك لعدم توافر الحق في التنفيذ كما لو أجري التنفيذ بموجب حكم غير واجب النفاذ أو بناء على محرر موثق مطعون فيه بالتزوير[1].

**** الملاحظات على قائمة شروط البيع :**

تتعدد الملاحظات على قائمة شروط البيع فقد تكون بإضافة شرط، أو بحذف أحد الشروط أو بتعديله، فمن طلب إضافة شرط إلى القائمة كما هو الحال حينما يطلب المستأجر – و هو الذي له مصلحة حقيقية في الاعتراض – إضافة شرط سريان عقد إيجار السفينة الخاص به في مواجهة مشتري السفينة بالمزاد، تفاديا لما يمكن حدوثه بينهما مستقبلا من مشكلات حول نفاذ عقد الإيجار.

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 245، 246.

قد يكون موضوع الملاحظة هو طلب حذف أحد الشروط لمخالفته النظام العام أو الآداب العامة، كالذي يتضمن فوائد ديونه، أو إلزام المشتري بالمزاد العلني بدفع الثمن بالذهب، أو إلزامه بمصاريف باهظة تزيد عن ما قرره القاضي قبل افتتاح المزاد، و كذلك الشرط الذي يقصر المزاد العلني على أشخاص بعينهم بعلانية المزاد.

أخيرا قد تتمثل الملاحظة في تعديل أحد الشروط الواردة في القائمة كما هو الحال في طلب صاحب الاعتراض ببيع السفينة بالتجزئة بدلا من بيعها كصفقة واحدة.

**** إجراءات الاعتراض :**

طبقا للفقرة الثانية (02) من المادة 742 قا.إ.م.إ- و قد سبق ذكرها- فإنه يتم تسجيل عريضة الاعتراضات في سجل خاص بعد دفع الرسوم حسب تاريخ ورودها، و تعقد جلسة الاعتراضات في غرفة المشورة بحضور المعترض، الحائز، والمحضر القضائي، و يفصل رئيس المحكمة في الاعتراضات بأمر غير قابل لأي طعن خلال مدة ثمانية (08) أيام.

أما إذا لم يقدم أي اعتراض بالجلسة، يؤشر أمين الضبط بذلك في السجل الخاص به، و يشرع المحضر القضائي في إجراءات الإعلان عن البيع بالمزاد العلني.

ثالثا: طلب وقف بيع بعض السفن المحجوزة :

وفقا لنص المادة 743من نفس القانون فأنه يجوز لكل من المدين المحجوز عليه أو الحائز أو الكفيل العيني، أن يطلب بطريق الاستعجال وقف إجراءات البيع مؤقتا على سفينة أو أكثر من سفينة محجوزة، إذا أثبت أن قيمة إحدى هذه السفن كافية للوفاء بديون جميع الدائنين، حيث تحدد السفن محل التوقيف المؤقت للبيع بموجب أمر استعجالي. و عليه يمكن لنا طرح تساؤل حول: متى يجوز بيع السفن محل عدم بيعها مؤقتا ؟

1: جواز بيع السفن محل توقيف البيع المؤقت .

من خلال نص الفقرة الثانية (02) من المادة 743 نستطيع القول أنه باستطاعة كل دائن أن يطلب بيع السفن محل توقيف البيع، أو بالأحرى الاستمرار في بيع هذه السفن إذا كان الثمن الناتج عن البيع لم يكف للوفاء بدينه حتى بعد الحكم برسو المزاد.

هذا و لم يبين النص طريقة ذلك، إلا أن بعض الفقه يرى أنه في هذه الحالة على هذا الدائن أن يطلب ذلك بأمر على عريضة أمام قاضي المحكمة المختصة.

رابعا: طلب وقف الإجراءات لرفع دعوى الفسخ ضد المدين :

إذا كان المحجوز عليه قد اشترى السفينة محل الحجز، و لم يدفع الثمن كله أو بعضه، أو كان قد قايض عليه و لم يدفع فرق الثمن، فيجوز للبائع أو المقايض – بعد إعذاره المدين، ما لم يتفق على الإعفاء منه صراحة – أن يطلب بفسخ عقد البيع أو المقايضة لعدم الوفاء بالثمن أو بالفرق و ذلك تطبيقا للمواد 119، 120،

415 من القانون المدني الجزائري، و يكون للبائع أو المقايض- بموجب ما يستحق لهما من الأموال- امتياز على السفينة محل البيع أو المقايضة و هذا طبقا للمادة 999 من القانون المدني الجزائري[1]، شأنهما في ذلك شأن سائر الدائنين المقيدة حقوقهم على السفينة، فيحق لهما أن يحصلا على حقوقهما بعد بيع السفينة بالمزاد العلني.[2]

في هذا الخصوص، توجب المادة 745 من قا.إ.م.إ على بائع السفينة أو المقايض به إذا أراد أثناء إجراء التنفيذ رفع دعوى الفسخ لعدم دفع الثمن أو الفرق في حالة المقايضة، أن يرفعها (أي دعوى الفسخ) بالطرق المعتادة لرفع الدعاوى أمام المحكمة المختصة ببيع السفينة أو الحق العيني الذي ورد عليها[3]، و يتم التأشير بذلك على قائمة شروط البيع قبل الجلسة المحددة للنظر في الاعتراضات بثلاثة (03) أيام على الأقل و إلا سقط حقه في الاحتجاج بالفسخ على من حكم بإيقاع البيع عليه.

---

[1] نصت المادة 999 من القانون المدني الجزائري على أنه ما يستحق لبائع العقار من الثمن و ملحقاته يكون له امتياز على العقار المبيع و يجب أن يقيد الامتياز و لو كان البيع مستحيلا، و تكون مرتبته من تاريخ البيع إذا وقع التنفيذ في ظرف شهرين من تاريخ البيع فإذا انقضى هذا الأج أصبح الامتياز رهنا رسميا و هو ما يمكن تفعيله على السفينة المحجوزة محل البيع.

[2] أحمد أبو الوفا إجراءات التنفيذ في المواد المدنية و التجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبناني، الدار الجامعية للطباعة و النشر بيروت 1984 ص 710 .

[3] المادة 746 من قا.إ.م.إ.

إذا رفعت دعوى الفسخ و تم التأشير بذلك على قائمة شروط البيع، تم وقف إجراءات التنفيذ على السفينة لحين الفصل في دعوى الفسخ من المحكمة المختصة و ذلك وفقا لنص المادة 2/745 من قا.إ.م.إ.

الفقرة الثانية: بيع السفينة بالمزاد العلني :

أولا: بدأ مرحلة بيع السفينة:

بعد قيام رئيس المحكمة بالفصل في جميع الاعتراضات المقدمة من ذوي الشأن على قائمة شروط البيع، تبدأ مرحلة البيع بالمزاد العلني، حيث يتم الإعلان عن بيع السفينة باليوم و المكان الذي تحدده المحكمة، و تحدد هذه الأخيرة شروط البيع و دفع الثمن، و يجوز للغير وقف البيع برفع دعوى الاستحقاق و الإبطال و لكن ذلك محصور بالفترة قبل إحالة البيع إلى المشتري[1] و إلا انتقل حق من يدعي الاستحقاق و الإبطال إلى الثمن الذي ، و لكن يشرط لعدم صورة دعوى الاستحقاق و الأبطال أن يكون ذلك مسجلا لدى مكتب التسجيل بميناء السفينة[2].

تبدأ مرحلة البيع بالإعلان عن البيع بناء على طلب المحضر القضائي أو أي دائن طرف في الحجز، و يتم تحديد تاريخ و مكان جلسة البيع بالمزاد العلني بموجب أمر على عريضة، حيث تنص المادة 747 على ذلك وفقا لما يلي:" إذا لم يتم تحديد تاريخ و مكان جلسة البيع بالمزاد العلني مسبقا، يتم تحديدها بموجب أمر على عريضة، بناء على طلب المحضر القضائي أو أي طرف في الحجز.

[1] محمود محمد عبابدة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية و العربية و الاتفاقيات الدولية و الاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط الأولى، 2015. عمان، الأردن، ص 47.

[2] محمود محمد عبابدة، نفس المرجع السابق، ص 47.

يصدر رئيس المحكمة الأمر بعد التحقق من الفصل في جميع الاعتراضات التي سجلت.

يخطر المحضر القضائي جميع الدائنين المقيدين و المدين المحجوز عليه و الحائز و الكفيل العيني إن وجد، بتاريخ وساعة ومكان جلسة البيع بالمزاد العلني، ثمانية (08) أيام قبل الجلسة على الأقل".

بناء على نص المادة السالفة الذكر و ما يليها يمكن تحديد إجراءات بدء مرحلة بيع السفن كما يلي:

1: طلب إجراء البيع.

على الرغم من سبق تحديد جلسة البيع و حلول الميعاد المحدد لها، فإن إجراءات البيع و المزايدة لا تبدأ قانونا إلا إذا طلب ذلك أحد ذوي الشأن، وهم المحضر القضائي، أو أي دائن يكون طرفا في الحجز، و يكون ذلك بأمر على عريضة، حيث يقوم رئيس المحكمة بإصدار الأمر بعد تحققه من الفصل في جميع الاعتراضات التي تم تسجيلها.

لا يحق لرئيس المحكمة إجراء البيع بالمزايدة في اليوم المحدد لها من تلقاء نفسه و بدون طلب من أحد هؤلاء، حيث الهدف من ذلك هو رغبة الإرادة التشريعية الجزائرية في حماية المدين، إذ يكون هذا الأخير قد توصل إلى اتفاق مع أطراف التنفيذ الآخرين على ترك إجراءات التنفيذ أو تأجيل البعض منها أو وقفها للحصول علي ثمن مجز البيع، أو من أجل التفاوض مع الدائنين على طريقة ودية لتسوية حقوقهم أو الوفاء بكل أو ببعض هذه الحقوق[1].

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص249،250.

2: إخطار ذوي الشأن بميعاد جلسة البيع:

يخطر المحضر القضائي جميع الدائنين المقيدين و المدين المحجوز عليه و الحائز و الكفيل العيني إن وجد بتاريخ و ساعة و مكان جلسة البيع بالمزاد العلني ثمانية أيام قبل الجلسة على الأقل، وهو ميعاد مهم لهؤلاء حتى لا يتخلفوا على ميعاد البيع[1].

3: نشر مستخرج من قائمة شروط البيع:

بعد إيداع قائمة شروط البيع و التي سبق تبيان مضمونها من خلال المادة 737 التي سبق توضيحها، يقوم المحضر القضائي بنشر مستخرج من هذه القائمة في جريدة يومية وطنية، و التعليق في لوحة الإعلانات بالمحكمة خلال ثمانية أيام التالية لأخر تبليغ رسمي بإيداع القائمة[2]، و ترفق صورة من الإعلان في الجريدة و نسخة من محضر التعليق مع ملف التنفيذ.

يجوز لكل شخص الاضطلاع على قائمة شروط البيع في مكتب المحضر القضائي أو في أمانة ضبط المحكمة طبقا للمادة 748 فقرة2 من قا.إ.م.إ.

- شروط نشر الإعلان عن البيع:

يقوم المحضر القضائي بنشر الإعلان عن البيع طبقا لنص المادة 749 قا.إ.م.إ و التي تقضي بأنه : يحرر المحضر القضائي قبل جلسة البيع بالمزاد العلني بثلاثين (30) يوما على الأكثر و عشرون (20) يوما على الأقل، مستخرجا من مضمون

[1] فقرة 3من المادة 747 قا.إ.م.إ.

[2] ضرورة العودة هن إلى التبليغ الرسمي لقائمة شروط البيع وفقا للمادة740السابق الإشارة إليها.

السند التنفيذي و قائمة شروط البيع موقعا منه و يقوم بنشر الإعلان عن البيع بالمزاد العلني على نفقة طالب التنفيذ.

يتضمن المستخرج فضلا عن البيانات المعتادة ما يأتي:

1. اسم ولقب كل من الدائن الحاجز و المدين المحجوز عليه و الحائز و الكفيل العيني إن وجد و موطن كل منهم،
2. تعيين العقار (السفينة) كما ورد في قائمة شروط البيع،
3. الثمن الأساسي لكل جزء من العقار (السفينة) أو الحق العيني العقاري (السفينة)،
4. تاريخ و ساعة البيع بالمزاد العلني،
5. تعيين المحكمة التي يجري فيها البيع أو أي مكان آخر للبيع".

- تعليق و نشر الإعلان عن البيع بالمزاد العلني:

يتم تعليق ونشر الإعلان عن البيع وفقا لنص المادة 750 من قا.إ.م.إ. بحيث يمكن الحديث عن أماكن تعليق و نشر الإعلان عن البيع بالمزاد العلني وفقا لما يلي :

1. في باب أو مدخل كل السفينة من السفن المحجوزة،
2. في جريدة يومية أو وطنية أو أكثر حسب أهمية السفينة المحجوزة،
3. في لوحة الإعلانات بالمحكمة التي يتم فيها البيع،
4. في لوحة الإعلانات بقابضة الضرائب و البلدية التي وقع بها الحجز،
5. في المساحات و الأماكن العمومية،
6. و في أي مكان يحتمل أن يتضمن جلب أكبر عدد من المزايدين،

و يثبت نشر و تعليق الإعلان بتقديم صورة من الجريدة، أو تأشيرة الموظف المؤهل على هامش الإعلان المنشور و يرفق مع ملف التنفيذ.

هذا و يمكن لذوي الشأن طلب إلغاء إجراءات النشر و التعليق كما يلي :

- طلب إلغاء إجراءات النشر و التعليق :

نصت على ذلك المادة 751 قا.إ.م.إ، حيث يمكن للدائنين الحائزين والدائنين المتدخلين في الحجز و المدين المحجوز عليه، و الحائز و الكفيل العيني،تقديم عريضة إلى رئيس المحكمة لطلب إلغاء إجراءات النشر و التعليق قبل جلسة البيع بثلاثة (03) أيام على الأقل، و إلا سقط حقهم في ذلك، على أن يفصل رئيس المحكمة في طلب الإلغاء يوم البيع و قبل افتتاح البيع بالمزاد العلني، بأمر غير قابل للطعن، فإذا قرر الرئيس إلغاء إجراءات النشر و التعليق، أجل البيع إلى جلسة لاحقة، وأمر بإعادة هذه الإجراءات على نفقة المحضر القضائي

أما إذا فصل برفض طلب الإلغاء، أمر بافتتاح البيع بالمزاد العلني فورا. وبذلك سوف يقدر مصاريف التنفيذ.

4: تقرير مصاريف التنفيذ:

نصت على ذلك المادة 752 قا.إ.م.إ بحيث يقرر رئيس المحكمة مصاريف إجراءات التنفيذ بما فيها أتعاب المحضر القضائي بموجب أمر على عريضة تقدم من طرف هذا الأخير أو من أحد الدائنين، و يعلق عن هذا التقرير قبل افتتاح المزاد العلني، و ينوه عنها في حكم رسو المزاد فيما بعد.

ثانيا: خصوصيات البيع بالمزاد العلني ومراحله:

للبيع بالمزاد العلني خصوصيات تميزه عن غيره من أنواع البيع للسفن، ومن أهم هذه المميزات ما يلي:

1:علنية البيع :

يجري البيع في جلسة علنية برئاسة رئيس المحكمة أو القاضي الذي يعينه لهذا الغرض بمقر المحكمة التي أودعت فيها قائمة شروط البيع، في التاريخ و الساعة المحددين لذلك، و تكون بحضور المحضر القضائي و أمين الضبط، و حضور الدائنين المقيدين و المدين المحجوز عليه و الحائز و الكفيل العيني إن وجد، أو بعد إخبارهم بثمانية (08) أيام على الأقل قبل تاريخ الجلسة.

إن حضور عدد من المزايدين يجب ألا يقل عن ثلاثة (03) أشخاص، و يجوز تأجيل البيع بالمزاد العلني بطلب من أطراف الحجز إذا كان للتأجيل أسباب جدية، لاسيما قلة المزايدين و ضعف العروض، و في حال قبل التأجيل تعاد إجراءات النشر و التعليق على نفقة طالب التأجيل[1].

2: التحقق من صحة الإجراءات:

يقوم رئيس المحكمة بعد افتتاح جلسة البيع بالتحقق من حضور أو غياب أطراف الحجز و إتمام إجراءات التبليغ الرسمي و النشر و التعليق[2]. فإذا تأكد من الإجراءات الصحيحة أمر بافتتاح المزاد العلني.

---

[1] المادة 753 من ق.إ.م.إ.

[2] المادة 754 فقرة1 من ق.إ.م.إ.

3: افتتاح المزاد العلني:

يقوم رئيس المحكمة كما سبق و أن ذكرنا بافتتاح المزاد العلني و بذكر شروط البيع، و الثمن الأساسي و الرسوم و المصاريف، كما يذكر مبلغ التدرج في المزايدة حسب أهمية السفينة، و في جميع الأحوال لا تقل عن عشرة ألاف دينار (10.000دج) في كل عرض[1]، و ذلك ضمانا لحرية المزايدة و حتى لا يتقدم أحد بعرض يزيد بمبلغ تافه عن سابقه[2]. لكن التساؤل يطرح حول من يحق لهم المشاركة في المزاد العلني؟

4: من يحق له الدخول في المزايدة :

يشترط في من يتقدم للمزايدة طبقا للقواعد للعامة، أن يكون كامل الأهلية، و ألا يكون ممنوعا من التقدم قانونا سواء بنفسه أو عن طريق تسخير الغير، و إلا كان البيع باطلا[3]. و على ذلك لا يجوز للمدين التقدم للمزايدة لأنه من الأولى به سداد الدين بدلا من التقدم لشراء السفينة بالمزاد .

كما لا يجوز للقضاة الذين اشتركوا بأي وجهة من الوجوه في نظر و متابعة إجراءات التنفيذ أو أي من المسائل المتفرعة عنها الاشتراك في المزايدة، و يمتنع كذلك عن المحامين الوكلاء عن الدائن أو المدين المشاركة في هذه المزايدة حرصا على عدم التعارض بين مصالح موكلهم و مصالحهم الشخصية[4].

---

[1] المادة754 فقرة 2 من قا.إ.م.إ.

[2] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 253.

[3] المادة 402 من القانون المدني الجزائري.

[4] المادة 403 من القانون المدني الجزائري.

5: إمكانية تأجيل البيع و توقيفه :

يمكن تأجيل عملية البيع بالمزاد العلني إذا ما تحققت الأسباب التالية:

- يجوز تأجيل البيع بالمزاد العلني إذا طلب أحد أفراد الحجز التأجيل لأسباب جدية، لا سيما قلة المزايدين و ضعف العروض[1]، و على ذلك إذا كان عدد المزايدين أقل من ثلاثة، أو كان العرض ضعيفا، كما لو كان العرض أقل من الثمن الأساسي للمزايدة، فسيقرر رئيس المحكمة التأجيل، على أن يتحمل طالب التأجيل نفقات النشر و التعليق.
- أما إذا لم يتقدم أحد بأي طلب خلال خمس عشرة (15) دقيقة بعد افتتاح المزايدة، هنا يقوم رئيس المحكمة بإثبات ذلك في سجل الجلسة، ومن تم يقرر تأجيل البيع إلى جلسة لاحقة بذات الثمن الأساسي[2].

يجب أن يحدد رئيس المحكمة في الأمر الصادر بتأجيل البيع، تاريخ جلسة البيع اللاحقة خلال فترة لا تقل عن ثلاثين(30) يوما و لا تزيد عن خمسة و أربعين (45) يوما من تاريخ التأجيل[3].

في هذه الحالة يعاد النشر و التعليق عن البيع بالكيفية المنصوص عليها في المادتين 749 و 750 من قا.إ.م.إ[4].

---

[1] المادة 753 فقرة2 من قا.إ.م.إ.

[2] المادة 757 فقرة3 من قا.إ.م.إ.

[3] المادة 755 فقرة 1 من قا.إ.م.إ.

[4] المادة 755 فقرة 2 من قا.إ.م.إ.

- الجلسة الجديدة اللاحقة:

طبقا للفترة الرابعة من المادة 754 من نفس القانون، فانه يتم تأجيل البيع من طرف رئس المحكمة وإنقاص عشر الثمن الأساسي مع إعادة النشر والتعليق، إذا كانت العروض أقل من قيمة الثمن الأساسي وغير كافية لقيمة الدين والمصاريف[1].

- الجلسات التالية للجلسة اللاحقة:

تباع السفينة إلى من تقدم بأعلى عرض ولو كان أقل من الثمن الأساسي، إلا إذا قبل الدائن الحاجز أو أحد الدائنين المتدخلين في الحجز استفاء الدين عينا بالسفينة، بالثمن الأساسي المحدد له[2]

- حالة بيع السفن المتعددة :

إذا كان البيع يجري على عدة سفن محجوز عليها فيكون البيع بالتتابع، وإذا كان البيع يتضمن عدة سفن تقع في دوائر محاكم، يتم البيع حسب تتابع قيد الحجز المنصوص عليه في القانون[3] .

- قصر البيع على بعض السفن المحجوزة :

إذا كان ثمن بيع أحد السفن المحجوزة كافيا للوفاء بأصل الدين والمصاريف القضائية، يأمر رئيس المحكمة الذي أشرف على البيع بالتوقف عن بيع باقي السفن المحجوزة، ورفع الحجز عنها تلقائيا[4]

[1] المادة 750من ق.إ.م.إ.

[2] المادة 754 فقرة 5 من ق.إ.م.إ.

[3] المادة 724 من ق.إ.م.إ.

[4] المادة 765 من ق.إ.م.إ.

6: رسو المزاد : يرسو المزاد على من تقدم من المزايدين بأعلى عرض وكان آخر مزايد[1]، ويعتمد رئيس المحكمة العرض الذي لا يزاد عليه بعد النداء به ثلاث(3) مرات متتالية، بحيث تفصل بين كل نداء دقيقة واحدة[2].

وفقا لنص المادة 69من قا.م.ج، فإنه يسقط العطاء السابق لتقديم عطاء يزيد عليه ولو كان باطلا.

7: إعتماد العطاء وآثاره:

إذا تقدم مشتر بعطاء لشراء السفينة بالثمن الأساسي أو زايد على عطاء سابق وبقي عطاؤه مدة ثلاث دقائق دون أن يزايد عليه أحد، فهنا – وكما سبق القول– يقرر رئيس المحكمة اعتماد هذا العطاء في الجلسة فورا و تنتهي المزايدة على السفينة[3] و قراره في هذا الشأن يعد عملا إجرائيا[4].

يجب على الراسي عليه المزاد أن يدفع أثناء انعقاد الجلسة خمس الثمن و المصاريف و الرسوم المستحقة، و يدفع المبلغ الباقي خلال مدة أقصاها ثمانية (08) أيام بأمانة ضبط المحكمة[5] .

---

[1] المادة757 فقرة1 من قا.إ.م.إ.

[2] المادة 757فقرة 2 من قا.إ.م.إ.

[3] المادة 757 فقرة 01 من قا.إ. م.إ

[4] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 256.

[5] المادة 757 فقرة 3 من قا.إ.م.إ

8: أثر تخلف الراسي عليه المزاد عن إيداع باقي الثمن:

إذا تخلف الراسي عليه المزاد عن إيداع باقي الثمن كاملا في المدة المحددة (وهي ثمانية أيام من تاريخ جلسة البيع) يتم إعذاره بالدفع خلال خمسة(05) أيام، فإذا لم يقم بالدفع أعيد البيع بالمزاد العلني على ذمته[1].

9: إلزام الراسي عليه المزاد المتخلف عن دفع الثمن بفارق الثمن:

إذا أعيد بيع السفينة لتخلف الراسي عليه المزاد عن دفع الثمن خلال ثمانية (08) أيام المنصوص عليها في المادة 757فقرة 3 من قا.إ.م.إ السابقة الذكر، يلزم هذا الأخير بفرق الثمن إذا أعيد بيع السفينة بثمن أقل من الثمن الراسي به المزاد و لا يكون له الحق في الزيادة إذ بيعت بثمن أعلى[2].

و في هذه حالة يتضمن منطوق الحكم الصادر برسو المزاد للبيع الثاني، إلزام المزايد المتخلف بفرق الثمن إن وجد[3].

10: إعفاء الدائن المزايد من دفع الثمن:

إذا رسا المزاد على دائن و كان مبلغ دينه و مرتبته مع بقية الدائنين تبرزان إعفاءه من دفع ثمن البيع وفقا للمادة 757 أعلاه، قرر رئيس المحكمة اعتبار دينه ثمنا للبيع[4].

[1] المادة 757 فقرة 4 من قا.إ.م.إ.

[2] المادة 758 فقرة 1 من قا.إ.م.إ.

[3] المادة 758 فقرة2 من قا.إ.م.إ.

[4] المادة 759 من قا.إ.م.إ.

11: حالة بيع السفينة بثمن أقل من الثمن الأساسي و أثره:

إذا بيعت السفينة بثمن أقل من الثمن الأساسي المحدد في قائمة شروط البيع، فيجوز لكل شخص في أجل ثمانية(08) أيام التالية لتاريخ حكم رسو المزاد[1]، تقديم عريضة موقعة منه، يطلب فيها إعادة البيع بالمزاد العلني[2].

في هذه الحالة يتعهد المزايد الجديد بزيادة السدس عن الثمن الراسي به المزاد على الأقل، على أن يودع الثمن الكامل مع المصاريف القضائية و الرسوم المستحقة بأمانة الضبط مقابل وصل يبرر ذلك، فيعاد البيع بالمزاد العلني بنفس الكيفيات المنصوص عليها في المواد 749 إلى 757 (والتي سبق تبيانها)، على أن يتحمل طالب تجديد البيع بالمزاد العلني جميع النفقات[3]، وهي مصاريف النشر والتعليق والمصاريف القضائية.[4]

12: حق المزايد الجديد في إيقاف إعادة البيع:

يجوز للمزايد الجديد طلب إيقاف إعادة البيع وفقا لما يلي:

يحق للمزايد الجديد طلب إيقاف إعادة البيع المقررة على ذمته قبل الحكم برسو المزاد الجديد، بشرط أن يكون قام بإيداع المصاريف الإضافية المترتبة على تراجعه بأمانة ضبط المحكمة، و يكون ذلك بأن يقدم طلب إيقاف إعادة البيع في شكل عريضة، على أن يرفق بها إيصال المصاريف الإضافية إلى رئيس المحكمة الذي يفصل في الطلب بأمر غير قابل لأي طعن[5].

---

[1] و سنعرض لهذا الحكم فيما يلي من دراسة.

[2] المادة 760 فقرة 1 من ق.إ.م.إ.

[3] المادة 760 فقرة 2 من ق.إ.م.إ.

[4] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 256.

[5] المادة 761 من ق.إ.م.إ.

في هذه الحالة إما أن يستجيب رئيس المحكمة إلى طلبه، فلا يعاد البيع على ذمته، و إما أن يرفض ذلك محددا ميعاد إجراء البيع على ذمته، فيكون قرار رئيس المحكمة في الحالتين غير قابل لأي طعن[1].

الفرع الثاني:حكم رسو المزاد وآثاره:

لحكم رسو المزاد العلني الأثر المباشر على البيع النهائي للسفينة، ما يعني انتقال ملكية السفينة المحجوزة التي تم بيعها جبرا بالمزاد العلني إلى الراسي عليه المزاد. لكن ذلك لن يتم إلا بعد ضرورة المرور عبر مراحل إجرائية حتى يتم تغيير ملكية السفينة المبيعة التي سوف يتم توزيع ثمن بيعها، وهو ما يعرف بحصيلة التنفيذ.هذا ما سنقوم بتفصيله فيما يلي:

الفقرة الأولى: حكم رسو المزاد و إمكانية الطعن فيه من عدمه:

هنا يطرح التساؤل حول ما إذا يعتبر حكم رئيس المحكمة المختصة برسو المزاد حكما بالمعنى الدقيق وبالتالي تمتعه بحجية الشيء المقضي به، أم الأمر غير ذلك؟

أولا: حكم رسو المزاد :

إذا تمت المزايدة و قبل فيها أكبر عطاء، سواء في الجلسة الثانية أو الأولى على حسب الأحوال، يصدر رئيس التنفيذ حكمه برسو المزاد على المزايد الذي تقدم بأكبر عطاء، وقرار رئيس المحكمة الذي يصدره نتيجة بيع السفينة في إحدى جلسات البيع ينهي بصدوره عملية المزايدة.

لا يعد قرار مرسي المزاد حكما بالمعنى الدقيق، بل تمتزج فيه الطبيعة الولائية بالطبيعة الإدارية، و يترتب على ذلك عدم تمتعه بحجية الشيء المقتضى

[1] محمد صبري السعدي، نفس المرجع السابق، ص 258.

به. إلا انه في واقع الأمر يحسم مدى صحة المزايدة التي أجريت و يتعين في هذه الحدود السماح بالطعن فيه.

هنا يظهر الاختلاف بين بيع السفينة و بيع العقار في بعض التشريعات الوطنية الأخرى على غرار التشريع السوري، حيث تعتبر الإجراءات أبسط و أسرع في بيع السفينة منه في بيع العقار، ذلك أنه في حالة بيع العقار يترتب صدور قرار إحالة أول في العقار و من ثم هناك فرصة لزيادة العشر على الثمن المحال به العقار (حسب المادة 416 من قانون أصول المحاكمات)[1]، و من ثم إعادة بيع العقار لإتاحة فرصة لهذه الزيادة، في حين أن قرار الإحالة في بيع السفينة قطعي و لا يعقبه زيادة العشر[2].

هذا بخلاف المشرع الجزائري الذي لم يخص بيع السفينة بالمزاد العلني بنصوص خاصة مما استوجب الرجوع إلى إجراءات البيع بالمزاد العلني الخاصة بالعقار لما في ذلك من تشابه بين العقار والسفينة .

ثانيا: الطعن في الحكم:

تنص المادة 765 من قا.إ.م.إ على أنه: " حكم رسو المزاد غير قابل لأي طعن".

وهذا بخلاف بعض التشريعات التي جعلت قطعية حكم رسو المزاد هو المبدأ و جعلت له استثناء بأن أتاحت الطعن فيه بالاستئناف على غرار المشرع السوري الذي جعل أن :

[1] أمل شريا، المرجع السابق، ص193.

[2] أمل شريا، نفس المرجع السابق، ص 193.

المبدأ : لا يقبل حكم رسو المزاد الاعتراض، و قد اتخذ المشرع السوري هذه الإجراءات السريعة و المبسطة رغبة منه في استقرار المعاملات.

الاستثناء: تنص المادة 102 من قانون التجارة البحرية السوري على انه لا يجوز استئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب في إجراءات المزايدة (كعدم مناداة من قبل الدلال على افتتاح جلسة البيع)، أو في شكل الحكم (كعدم توقيع رئيس التنفيذ على قرار الإحالة)، و يكون ميعاد الاستئناف خمسة عشر يوما من تاريخ صدور الحكم، لا يضاف إليه ميعاد لعدم إعاقة إجراءات توزيع حصيلة البيع الجبري.

الفقرة الثانية: بيانات حكم رسو المزاد:

يتضمن حكم مرسى المزاد إضافة إلى بيانات الأحكام المألوفة و أسماء الأطراف ما يأتي:

1- السند التنفيذي الذي بموجبه تم الحجز و الإجراءات التي تلته، لا سيما تاريخ كل من التبليغ الرسمي و التكليف بالوفاء و إعلان البيع.

2- تعيين السفينة المباعة تعيينا دقيقا إضافة إلى ملحقاتها.

3- تحديد الثمن الأساسي للسفينة المباعة.

4- إجراءات البيع بالمزاد.

5- الهوية الكاملة للراسي عليه المزاد شخصا طبيعيا كان أو معنويا.

6- الثمن الراسي به المزاد و تاريخ الدفع.

7- إلزام المحجوز عليه أو الكفيل العيني أو الحارس حسب الأحوال بتسليم الفينة لمن رسا عليه المزاد[1].

[1] المادة763 من قا.إ.م.إ.

الفقرة الثالثة: تسجيل حكم رسو المزاد و آثاره :يرتب تسجيل حكم رسو المزاد العلني آثارا على كل ما سوف يقيد على سجل السفينة، وهو ما سنوضحه وفقا لما يلي:

أولا: تسجيل الحكم :

يتعين على المحضر القضائي وفقا للمادة 762 من قا.إ.م.إ، تسجيل حكم المزاد العلني في دفتر التسجيل الموجود في ميناء السفينة بناءا على طلب دائرة التنفيذ، إلا أن الواقع العملي أثبت أنه بمجرد حصول المرسي عليه المزاد على حكم رسو المزاد، يقوم هو بالذهاب إلى مديرية تسجيل السفن و يطلب تسجيل الحكم .

التسجيل يرتب أثرا بسقوط جميع الديون التي سبق تقييدها في دفتر تسجيل السفينة، و تنتقل إلى الثمن الذي أودع في صندوق دائرة التنفيذ، و ذلك تطبيقا لمبدأ تطهير المبيع من الديون- وهو ما سنتطرق إليه من خلال آثار البيع في قادم الدراسة-.

من تم تقوم إدارة الميناء بشطب تلك التسجيلات على أثر تقديم المالك الجديد حكم رسو المزاد العلني و شهادة من دائرة التنفيذ تؤكد اكتساب الحكم حجية الأمر المقضي فيه، لذلك يرى بعض الفقه إنه استنادا لهذا الإجراء الأخير، لابد من القول بعدم جواز الطعن في صحة الحجز بسبب مخالفة إجراءاته بعد صدور حكم مرسى المزاد، ذلك أنه بعد صدور هذا الحكم تكون وسيلة الطعن في تلك الإجراءات عن طريق استئنافه[1] وهو ما لم يقرره المشرع الجزائري.

[1] أمل شريا، المرجع السابق، ص 194.

أما ثمن بيع السفينة فيجري توزيعه وفقا لأحكام القوانين النافذة، فتسدد الديون المضمونة بحقوق عينيه و بعد ذلك الديون العادية.

ثانيا: آثار حكم رسو المزاد :

لحكم رسو المزاد العلني آثار سواء علي الراسي عليه المزاد أو في مواجهة الغير و من أهمها ما يلي:

1- لا يبلغ حكم رسو المزاد لأطراف الحجز و تتم تنفيذه جبرا على الأشخاص المذكورين في المادة[1]، وقد سبق ذكرهم وهم المحجوز عليه أو الحائز أو الحارس حسب الأحوال[2].

2- تنتقل إلى الراسي عليه المزاد كل الحقوق المدين المحجوز عليه التي كانت له على السفينة المباعة بالمزاد العلني ؛ و يعتبر حكم رسو المزاد سندا للملكية[3].

بذلك يصبح الراسي عليه المزاد خلفا خاصا للمدين. وهذا بالرغم من كون السفينة محل التنفيذ لم تكن مملوكه في الأصل للمدين، أو كانت مملوكة له ثم خرجت من ملكيته بأثر رجعي، أو كان قد باع السفينة رغم تسجيله قبل تسجيل الحجز في دفتر تسجيل السفن . ذلك أن دعاوى الاستحقاق والبطلان والفسخ من الممكن أن ترفع على المدين و لو بعد قيد حكم رسو المزاد بميناء تسجيل السفن.

[1] المادة 763 فقرة 7 من ق.إ.م.إ.

[2] المادة 764 فقرة 1 من ق.إ.م.إ.

[3] المادة 762 فقرة 1 من ق.إ.م.إ.

ثالثا: التزام الراسي عليه المزاد بدفع الثمن : توجب المادة 457 فقرة 1من قا.إ.م.إ على من رسى عليه المزايدة دفع خمس الثمن والمصاريف والرسوم المستحقة، وذلك فور انعقاد الجلسة، على أن يقوم بإيداع باق الثمن في أجل أقصاه ثمانية أيام (8) بأمانة ضبط المحكمة، و إلا أعيد بيع السفينة على مسؤوليته. وذلك بعد اعذاره بالدفع خلال خمسة أيام في حال لم يودع باق الثمن كاملا في المدة المحددة[1].

يقصد بالثمن في هذا المقام الثمن الأعلى الذي رست عليه المزايدة و الذي يلتزم الراسي عليه المزاد بدفعه مقابل انتقال ملكية السفينة إليه .

قدر المشرع – نظرا لارتفاع قيمة السفينة– أنه قد يصعب على من يشارك في المزايدة توفير المبلغ اللازم لدفع الثمن بالكامل يوم إجراء المزاد، لذلك اكتفى بوجوب دفع الخمس فور رسو المزاد و منح الراسي عليه المزاد مهلة ثمانية أيام لإيداع الباقي، فضلا عن مصروفات البيع التي يتحملها، على أن يدفع في خزانة المحكمة التي أجرت البيع.

إذا خالف الراسي عليه المزاد هذه الأحكام المشار إليها أعلاه، بأن لم يدفع خمس الثمن فور رسو المزاد، أو لم يودع باق المبلغ خلال المدة المشار إليها، يعاد بيع السفينة على مسؤولية الراسي عليه المزاد أو في ذمته . وذلك لكي لا تطول إجراءات توزيع حصيلة البيع على أصحاب المصلحة في ذلك ، بمعنى أن يسأل عن دفع الفرق بين البيع الأول و الثاني مع إلزامه بالمصاريف والنفقات والعطل والضرر. فإن بيعث بثمن أعلى من ثمن المزاد الأول فلا حق له بالزيادة– كما سبق

[1] المادة 757 فقرة 2 من قا.إ.م.إ.

وأن أشرنا- فهذه الزيادة تذهب لوفاء ديون مالك السفينة، أما في حال انقضاء كامل الديون تكون الزيادة الباقية من حق المنفذ ضده، أي المالك[1].

رابعا:انتقال ملكية السفينة مطهرة من الأعباء :

يترتب على صدور حكم مرسى المزاد انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد والتزامه بدفع الثمن الذي يتم توزيعه على أصحاب الحق فيه.

- انتقال ملكية السفينة:

يترتب على صدور حكم مرسى المزاد العلى انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد، ويقع على عاتقه التزام بإخطار مصلحة الموانئ و مكتب التسجيل بصورة الحكم، لكي يتم التأشير بنقل الملكية في سجل السفينة .

- تطهير سجل السفينة :

يقصد بالتطهير، تحرير العين المثقلة بحق عيني تبعي كالرهن و الدعاوى المسجلة على العين من تلك القيود، وذلك بأداء الديون المضمونة بتلك الحقوق. وتطبيقا للقواعد العامة[2] تنقل ملكية السفينة مطهرة من كل الحقوق العينية التبعية[3] التي كانت تثقلها, إذ تنتقل حقوق الدائنين المرتهنين إلى الثمن, و يعتد من ثم برهونهم و مراتبهم عند حصيلة البيع.[4]

---

[1] أمل شريا، المرجع السابق، ص 195.

[2] المواد 934، 936 من قا.م.ج .

[3] المادة 764 من قا.إ.م.إ.

[4] أمل شريا، المرجع السابق، ص196.

لقد قيل[1]أن من شأن قاعدة تطهير السفينة التي تم بيعها جبرا، إرتفاع الثمن الذي قد ترسى عليه المزايدة, إلا أن القول المتقدم قد يصدق فيما يتعلق بالعلاقات الداخلية دون الدولية ، ذلك أن الامتيازات العينية تخضع لمبدأ إقليمية القانون بمعنى أن آثارها لا تتعدى الحدود الإقليمية للدولة التي تقررت فيها. ولم تستطع الجماعة الدولية حتى يومنا هذا تجاوز هذا المبدأ عن طريق إبرام اتفاقيات دولية تقضي باعتراف الدول المتعاقدة بآثار التأمينات العينية التي تتقرر في دولة متعاقدة أخرى و التنفيذ الجبري الذي تم فيها[2].و يضاف إلى ذلك أن كل الاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف المتعلقة بالاعتراف بالأحكام الصادرة عن المحاكم الأجنبية و بجواز تنفيذها تتضمن تحفظا خاصا بمراعاة النظام العام للدولة المطلوب منها الاعتراف بالحكم الأجنبي أو تنفيذه , و يترتب على ذلك أن التنفيذ الجبري الذي تم بالخارج و يكون محله سفينة جزائرية مثلا لا يفضي إلى تطهيرها من الرهون المقيدة في الجزائر، ومؤدى ذلك أن السفينة إذا عادت إلى الجزائر، يمكن التنفيذ عليها بموجب الرهن النافذ في الجزائر تحت يد من رسى عليه المزاد باعتباره حائزا للسفينة، كذلك إذا تم التنفيذ الجبري على سفينة أجنبية في الجزائر.

يتعرض الراسي عليه المزاد لإمكانية التنفيذ على السفينة إذا ما عادت على الدولة التي مازال الرهن المقيد بها نافذا، و القول بخلاف ذلك يؤدي بالدائنين إلى الإحجام عن منح الائتمان البحري، لكنه يعرض الراسي عليه المزاد لمخاطر جسمية قد تقضي عن المشاركة في المزايدة أو بالأقل عن تقديم عطاءات تناسب القيمة الحقيقية للسفينة المحجوزة عليها.

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص 146.

[2] هاني دويدار، نفس المرجع السابق ، ص 146.

إن الفاعلون في هذا المجال يقترحون وضع اتفاقية دولية تنظم حماية حقوق دائني مالك السفينة أثناء التنفيذ الجبري عليها في إحدى الدول بما لا يؤثر في حقوق باقي الدائنين في الدول الأخرى، و يوفر في الوقت نفسه حماية للضمانة الائتمانية التي تتمتع بها السفينة من ملاحقتها بتهديد التنفيذ عليها مجددا.

لذلك لابد من وضع أحكام تتضمن عدم الاستمرار في التنفيذ إلا بعد تنبيه الدول الأخرى بواسطة ممثليهم في الدول التي يجري فيها التنفيذ، وذلك لتمكينهم من الإعلان عن البيع و إتاحة الفرصة لدائني مالك السفينة في تلك الدول، المشاركة في هذا التنفيذ.

- عدم ضمان العيوب الخفية:

من خلال العودة لنص المادة 385 من القانون المدني الجزائري و باعتبار بيع السفينة بالمزاد العلني- بمعرفة المحكمة التي يجري فيها هذا البيع- بيع قضائي وإن كان شبهه البعض بالبيع الإداري- كما سبق و أن نشرنا – فإنه لا ضمان للعيوب الخفية في هذا النوع من البيوع، إذ جاءت المادة المذكورة أعلاه واضحة بقولها " لا ضمان في البيوع القضائية و لا في البيوع الإدارية إذا كانت بالمزاد".

بالتالي لن يلتزم المنفذ بوصفه من طالب ببيع السفينة جبرا، ولا للمالك بوصفه المنفذ عليه، بضمان العيوب الخفية اتجاه المشتري أو الشخص الراسي عليه المزاد.

- عدم التزام المشتري بالمزاد العلني بعقود عمل البحارة :

من بين آثار انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد، عدم التزامه بعقود عمل الربان أو البحارة الذين يعملون عليها ، وهو ما لم ينص عليه المشرع البحري

الجزائري بخلاف المشرع السوري مثلا الذي نص على ذلك من خلال المادة 105 من قانون التجارة البحرية السوري[1]. ومن تم لا تنفذ عقود العمل البحرية المتعلقة بالسفينة في مواجهة الراسي عليه المزاد عند بيع السفينة نتيجة للحجز عليها. ولا ينفسخ عقد العمل البحري من تلقاء نفسه في علاقة الربان أو البحارة بمالك السفينة أو مجهزها استنادا إلى استحالة تنفيذه، إلا إذا تبين من ظروف الحال أو من نصوص العقود أن الخدمة تتعلق بالسفينة المحجوز عليها دون غيرها. ولا تشير المادة105 أعلاه إلى إمكانية رجوع الربان أو البحارة بالتعويض على مالك السفينة بوصفه رب العمل إذا ترتب على بيع السفينة جبرا انفساخ عقود العمل البحري، ولا مناص في ذلك من الرجوع إلى القواعد العامة لعقود العمل إلا ما ورد بخصوصها في القانون البحري من نص خاص[2].

[1] المادة 105 من قانون التجارة البحرية السوري : "إذا بيعت السفينة بسبب الحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزاد بعقود عمل الربان أو البجارة الذين كانوا يعملون عليها ".

[2] قيل في تبرير حكم المادة المشار إليها أعلاه "أنه من حق الراسي عليه المزاد باعتباره المالك الجديد أن توفر له الحرية في اختيار الأشخاص الذين يعملون معه. وحكمة هذه القاعدة أيضا أنها تشجع على الإقبال على شراء السفن، إذ لو حملنا المشتري بالعقود السابقة للعمال البحريين لكان من شأن ذلك هبوط ثمن السفينة بل وعدم الإقبال على شرائها، لكن إذا توقفنا لدى الوضع في فرنسا لوجدنا المادة 71 من قانون 1967 ترتب على انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد انتهاء وظائف الربان مع تقرير حقه في الرجوع بالتعويض على من كان ملتزما في مواجهته، و يفسر الفقه الفرنسي هذا النص على أنه لا يفضي إلى إنهاء وظائف الربان بقوة القانون و إنما نخول المالك الجديد حق عزل الربان، و قد يستعمل المالك الجديد هذا الحق أو لا يستعمله و في فرض استعماله لا يكون هناك من سبيل أمام الربان سوى الرجوع على رب العمل بالتعويض الذي قد لا يكون مجديا إذ يكون الحجز على السفينة دليلا على إعسار مالكها في غالب الأحوال و إزاء عدم تعرض القانون لمصير التجارة ذهب رأي في الفقه الفرنسي إلى أنه يترتب على انتقال ملكية السفينة إلى الراسي عليه المزاد إما انتقال المشروع إليه بما فيه من علاقات عمل إذا كنا بصدد شركة سفينة واحدة ، وإما انتقال العمل قياسا على انتقال علاقات العمل مع نقل ملكية المصنع. و بالرغم من عدم صحة هذه الحلول القانونية إلا ان الرأي المتقدم ينم عن حرص صاحبه على عدم تشريد العمال البحريين لمجرد بيع السفينة جبرا . لذلك يرى أصحاب هذا التبرير ضرورة تفسير المادة 105 من القانون البحري السوري في أضيق حدود ممكنة ، فإذا كان النص يخول الراسي عليه المزاد حق عدم الالتزام بعمل الربان أو البحارة وجب عليه الإعلان عن إنهائه لعقود العمل البحري. ولا يحول تقرير هذا الحق دون إمكانية إثارة تعسف الراسي عليه المزاد في استعماله حق إنهاء هذه العقود. هاني دويدار، المرجع السابق ، ص 148.

الفقرة الرابعة: توزيع حصيلة التنفيذ.

يجري التنفيذ الجبري على السفينة لكي يستوفي الحاجز حقه من ناتج بيع ، أي الثمن الذي دفعه الراسي عليه المزاد. أما إذا تم التنفيذ الجبري على السفينة بناء على حجوز تنفيذية متعددة لأكثر من دائن يتم توزيع ثمن بيع السفينة عليهم وفقا لما يلي.

أولا: حالة الدائن الحاجز الواحد:

تنص المادة 790 من قا.إ.م.إ على أنه: إذا تم الحجز على مبالغ مالية لدى المدين أو تم بيع الأموال المحجوزة، إستلم الدائن هذه الأموال من المحضر القضائي أو محافظ البيع. والنص هنا واضح، فمن حق الدائن الحاجز الحصول على حقه من المبالغ التي تم تحصيلها من التنفيذ على السفينة المحجوزة، بحيث يمكنه في هذه الحالة تسلم هذه الأموال من المحضر القضائي أو محافظ البيع دون إشكال، ذلك أن الإشكال يطرح في حالة تعدد الدائنين وظهر أن الأموال المحصلة غير كافية .

ثانيا: حالة تعدد الدائنين و كفاية الأموال:

إذا تعدد الدائنون و كانت المبالغ المحصلة من التنفيذ كافية للوفاء بحقوق جميع الدائنين الحاضرين والدائنين المتدخلين في الحجز فيجب على المحضر القضائي أو محافظ البيع أو من تكون لديه هذه المبالغ أن يؤدي لكل دائن دينه بعد تقديم سنده التنفيذي، كما يجوز الوفاء أيضا بالدين لجميع الدائنين الذين ليست لهم سندات

و نحن بدورنا نضم رأينا إلى هذا الطرح الذي من شأنه الحفاظ و عدم المساس بحقوق التجارة و العمال البحريين الذين تربطهم علاقة عمل برب العمل بشأن هذه السفينة المحجوزة والحرص على عدم تشريدهم، لا لغاية سوى لأن رب العمل أفلس بالرغم من أنهم لم يكونوا سببا في هذا الإفلاس أو الإعسار، و بالتالي من واجب واضعي النصوص القانونية أخذ هذا الجانب بعين الاعتبار.

تنفيذية بعد موافقة كتابية من المدين المحجوز عليه. بعد ذلك ترد المبالغ المتبقية إلى المدين المحجوز عليه بعد سداد الديون و المصاريف[1].

ثالثا: إيداع الحصيلة بأمانة ضبط المحكمة عند عدم كفايتها:

إذا كانت المبالغ المحصلة من التنفيذ غير كافية للوفاء بحقوق جميع الدائنين والدائنين المتدخلين في الحجز، على المحضر القضائي أو محافظ البيع وعلى كل من تكون لديه المبالغ المتحصل عليها من التنفيذ، إيداعها بأمانة ضبط المحكمة التي تم فيها دائرة اختصاصها التنفيذ، مع إرفاق جدول عن الأموال المحجوزة و محضر رسو المزاد. في هذه الحالة يقوم رئيس أمانة الضبط بإخطار رئيس المحكمة كتابيا من أجل توزيع المبالغ المتحصل عليها من التنفيذ[2].

رابعا: حالة وجود عدة حجوز على أموال المدين أمام جهات قضائية مختلفة:

في حالة وجود عدة حجوز على سفن نفس المدين المحجوز عليه وأمام جهات قضائية مختلفة، يجب على المحضرين القضائيين، أو على محافظي البيع، وعلى كل من كانت لديه المبالغ المحصلة من التنفيذ، إيداعها بأمانة ضبط الحكومة التي تم في دائرة اختصاصها الحجز الأول أو البيع الأول للأموال المحجوزة[3].

خامسا:إعداد قائمة مؤقتة للتوزيع:

يقوم رئيس المحكمة خلال خمس عشر يوما (15) من تاريخ إخطاره بإعداد قائمة مؤقتة لتوزيع المبالغ المحصلة من التنفيذ بين الدائنين المقيدين، ويأمر بإيداعها

[1] المادة 791 من قا.إ.م.إ.

[2] المادة 792 من قا .إ.م.إ.

[3] المادة 793 من قا.إ.م.إ.

أمانة الضبط و تعليق مستخرج منها بلوحة إعلانات المحكمة[1]، و ذلك لمدة ثلاثين يوما (30)، و يجوز لكل دائن بيده سند دين أن يتقدم خلال عشرة (10) أيام من تاريخ انتهاء أجل التعليق إلى أمانة الضبط ليطلب قيده مع بقية الدائنين، و إلا سقط حقه في الانضمام إلى القائمة المشار إليها[2].

سادسا: محاولة التسوية الودية:

يقوم المحضر القضائي بتكليف الدائنين الحاجزين و الدائنين المتدخلين في الحجز بناء على طلب من يهمه التعجيل، بالحضور إلى جلسة التسوية الودية أمام رئيس المحكمة، ويتحقق الرئيس من صفة الدائنين و صحة تكليف الأطراف بالحضور وصحة التوكيلات وصحة طلبات التسجيل، ثم يقرر قيد من تبثت صفته من قائمة التوزيع وشطب من لم تثبت صفته.

فإذا حضر الأطراف و حصل الاتفاق على قائمة التوزيع المؤقتة بتسوية ودية، ثبت الرئيس اتفاقهم في محضر يوقعه وأمين الضبط والحاضرين، و يكون لهذا المحضر قوة السند التنفيذي.

أما إذا تخلف جميع الدائنين عن حضور الجلسة المحددة للتسوية الودية، قام الرئيس بالتأشير على القائمة المؤقتة، لتصبح بذلك هي القائمة النهائية.

---

[1] المادة 794 من ق.إ.م.إ.

[2] المادة 795 من ق.إ.م.إ.

في الحالتين يصدر الرئيس أمرا ولائيا إلى رئيس أمانة الضبط، بمنح المبالغ المستحقة لكل دائن حسب القائمة[1].

في حين إذا تغيب أحد الأطراف عن حضور جلسة التسوية الودية، يجوز توزيع المبالغ المتحصل عليها من التنفيذ على الدائنين الحاضرين، مع حفظ حقوق الدائن المتخلف في القائمة المؤقتة، حيث يعبر غيابه عن موافقته على نصيبه الوارد، إلا انه لا يجوز لهذا الأخير (الدائن المتخلف) تقديم أي طعن في قائمة توزيع التسوية الودية التي أشر عليها الرئيس[2].

سابعا: الاعتراض على قائمة التوزيع المؤقتة و أثره:

إذا لم تتم التسوية الودية بسبب إعتراض أحد الدائنين على قائمة التوزيع المؤقتة،يأمر الرئيس تثبيت الاعتراض في محضر، و يفصل فيه بأمر خلال أجل ثمانية (08) أيام.

يجوز إستئناف الأمر الصادر عن الاعتراض خلال عشرة أيام، إذا كان المبلغ المتنازع عليه يزيد عن مائتي دينار (200.000دج)، و هو ما ينطبق على السفن بحكم أن أغلب الديون المتعلقة بأشغال السفينة تفوق قيمتها المائتي ألف دينار.

[1] المادة 796 من ق.إ.م.إ.

[2] المادة 797 من ق.إ.م.إ.

يرفع الاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي و يفصل فيه في أقرب الآجال. إلا أن الملاحظ هو أن هذا الاستئناف لا يخضع للتمثيل الوجوبي، وليس له أثر موقف و لا يمنع الرئيس من تسليم أوامر توزيع المبالغ المالية إلى مستحقيها من الدائنين[1].

من جانب الفقه فهناك من يتساءل عن فائدة الاستئناف إذا كان هذا الأخير لا يمنع الرئيس من تسليم أوامر توزيع الأموال إلى مستحقيها من الدائنين، فلو فرضنا أن رئيس المجلس القضائي قد حكم في الاستئناف بمبلغ أكبر مما قرره رئيس المحكمة أو مما يختص عنه التسوية الودية، فكيف سيحصل في هذه الحالة المعترض على مبلغ التسوية المحكوم به له؟

ثامنا: حالة إفلاس المدين:

من خلال نص المادة 799 من نفس القانون يتبين أن إفلاس المدين المحجوز عليه لا يرتب وقف إجراءات التوزيع و ذلك حتى لو حدد التوقف عن الدفع بتاريخ سابق على الشروع في التوزيع ، فإفلاس المدين المحجوز عليه لا يوقف إجراءات التوزيع و لن يكون له أي أثر موقف حتى و لو كان تاريخ توقفه عن الدفع سابق على إجراء الشروع في التوزيع.

[1] المادة 798 من ق.إ.م.إ.

المطلب الثاني: صور الحجز التنفيذي على السفينة وإمكانية رفعه.

للحجز التنفيذي عدة صور لعل ما يميز هذه الصور هو اختلافها في الشكل و المضمون عما قمنا بتبيانه في سابق بحثنا، هذا بالإضافة لخضوع هذه الصور إلى نصوص جد خاصة تجعلها تنفرد عما هو معمول به في القواعد العامة سواء من حيث الشروط أو الإجراءات المتبعة، وهو ما سنوضحه من خلال ما يلي:.

الفرع الأول: صور الحجز التنفيذي.

للحجز عدة صور أهمها:

الفقرة الأولى: الحجز الإستحقاقي :

يقصد بحجز الاستحقاق مجموعة القواعد الإجرائية التي بموجبها يتم ممارسة حق التتبع على الأموال المنقولة، و ذلك عكس دعوى استحقاق المنقولات المحجوزة التي يطالب فيها المدعي بتحرير أمواله التي حجزت بطريق الخطأ لدى المحجوز عليه. فحجز الاستحقاق يهدف إلى رد المال إلى صاحب حق التتبع لممارسة حقه عليه سواء كان صاحب هذا الحق هو المالك أو شخص آخر.

بناء على ذلك فلا يهدف هذا الحجز إلى بيع المال المحجوز لوفاء دين الدائن الحاجز، بل يهدف إلى إعادة المنقول إلى الشخص الذي يدعي أنه له حق امتياز على هذا المنقول، و أن له حق ملكية يرد على هذا المحل المنقول[1].

[1] نبيل إسماعيل عمر،أصول التنفيذ الجبري، ط1، دارر المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2004، ص 297.

إذن فحجز الاستحقاق نوع من الإجراءات الاحتياطية التي يهدف إلى حماية حق الملكية أو الحق العيني التبعي الذي يخول لصاحبه حق التتبع(كالامتياز و الرهن) عند ما يخرج محل هذا الحق عن حيازته بهدف عودة الحيازة إليه[1] .

إلا أن صاحب الحق في طلب الحجز الاستحقاق يملك أيضا الحق في رفع دعوى الاستحقاق لاسترداد ماله، سواء كان هذا المال محجوزا، أو أخده شخص لا حق له فيه. ولكن دعوى الإسترداد تتميز بالإجراءات و المهل الطويلة مما يسمح للمدعي عليه بالتصرف في المنقول أو تهريبه أو إخفائه، أما الحجز الاستحقاقي فهو يلبي حاجات صاحب المصلحة بإجراءات سريعة تعطي للشخص حق الحجز وبالتالي يمتنع على المحجوز عليه التصرف الناقل للملكية.

حجز الاستحقاق لا يرد إلا على المنقولات المادية فهو لا يلقى على الديون كالحجز لدى ثالث ولا على العقارات[2]، و بالتالي فهو مختلف عن الحجز الاحتياطي فيما يتعلق بمحل الحجز، كما أنه يختلف عن الحجز التنفيذي في أنه لا يؤدي إلى البيع الجبري للمال المحجوز.

إن الحجز الاستحقاقي -كما سبق وأن ذكرنا- هو نوع من أنواع الإجراءات الاحتياطية التي تهدف إلى حماية حق المالك الحقيقي لأعيان منقولة، وحق صاحب

[1] طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت، 2008، ص286.

[2] و إن كان المشرع الجزائري قد أجاز لحائز العقار غير المشهر و الذي يملك سند ملكية و كذلك للغير الحائز لسند الملكية، طلب بطلان إجراءات الحجز مع طلب استحقاق العقار كله أو بعضه ، و لو بعد انتهاء الآجال المحدد للاعتراض على قائمة شروط البيع، و ذلك بدعوى استعجالية ترفع ضد الدائن الحاجز و المدين المحجوز عليه بحضور المحضر القضائي، المادة 772 من قا.إ.م.إ

الامتياز أو التتبع عليها تمهيدا لإرجاعها إليهم أو إلى المكان الذي نقلت منه، وذلك حتى يفصل في دعوى الاستحقاق. و يستطيع أن يطلب حجز الاستحقاق كل دائن له حق الامتياز على المنقول، كالدائن المرتهن رهنا حيازيا، كما يستطيع طلب حجز الاستحقاق كل دائن له حق تتبع على المال المنقول كالحابس.

بناءً على ذلك فالدائن المرتهن له حق الامتياز على الأموال المرهونة، إذا نزعت من مكانها خلافا لإرادته، وله في هذه الحالة أن يطلب من دائرة التنفيذ الواقع في نطاقها مكان المنقولات أن ترخص له بالحجز الإستحقاقي عليها، و كذلك يجوز لكل مالك حقيقي لمال منقول أن يطلب حجز الاستحقاق في مواجهة أي حائز يحوز على المال بغير رضاه[1].

إن الذي يقرر الحجز الإستحقاقي هو رئيس دائرة التنفيذ[2] التابع لها مكان وجود الأعيان المطلوب حجزها، و لا يسبق هذا الحجز إنذار يرسل للمدين، كما هو الحال في الحجز الاحتياطي أو التنفيذي.

هذا ولا يجوز تقديم طلب الاستحقاق في مواجهة أموال شائعة، أو أموال غير معينة بالذات، أو غير مفرزة، وإذا تعهد صانع بصنع منقول(سفينة) معين على أن يقوم هو بشراء المواد الأولية، فلا يجوز حجز هده المواد حجز استحقاق لأنها غير مملوكة لطالب الحجز.

---

[1] نبيل إسماعيل عمر، المرجع السابق. ص 298، 299.

[2] يجب أن ترفع دعوى الاسترداد (الاستحقاق) أمام قاضي الاستعجال، المادة 717 فقرة1 من قا.إ.م.إ.

يتم تقرير هذا الحجز بطلب يقدم إلى رئيس دائرة التنفيذ، و لهذا الأخير كامل السلطة في تقدير هذا الحجز أو رده[1]، وفيما يخص قرارات قاضي التنفيذ في هذا الصدد أيا كان نوعها، فهي قابلة للمراجعة، أما من رفض طلبه فيجوز له أن يعود من جديد للمطالبة به، و لكن بطلب جديد بناء على عناصر جديدة.

في الحقيقة أن كل ما يطبق على الحجز الاحتياطي يطبق على حجز الاستحقاق، إلا أن الملاحظ، هو أن قواعد دعوى الاستحقاق لا تطبق على حجز الاستحقاق، لأن المواد المطبقة أدناه إنما تطبق على حالة الحجز التنفيذي .أما فيما يخص حجز الاستحقاق فهو لا ينتهي ببيع جبري، و إنما بعودة المال إلى صاحبه[2].

كما أن هذا النوع من الحجز لا يرفع لقاء كفالة، لأن غرض هذا الحجز هو المحافظة على المال نفسه لا ضمان دين من الديون، أما الكفالة فتقرر لضمان الديون. و لا تطبق قواعد الإيداع و التخصيص ولا حصر المال المحجوز على هذا النوع من الحجز، و ذلك لإختلاف نظام هذا النوع من الحجز، وإختلافه أيضا عن الحجز التنفيذي و الاحتياطي.

لا يجوز الاشتراك في هذا الحجز، كما هو الحال في الحجز التنفيذي و الاحتياطي، لأن حجز الاستحقاق لا ينتهي بالبيع، بل بعودة المال إلى صاحبه.

---

[1] نبيل إسماعيل عمر، نفس المرجع السابق، ص 300.

[2] المادة 717 فقرة 2 من قا.إ.م.إ

يلاحظ أن حجز الاستحقاق ينتج أثار الحجز الاحتياطي من ناحية السماح للمحجوز عليه باستعمال المال المحجوز، و منعه من التصرف فيه تصرفا ناقلا للملكية وإتلافه أو تبديده، و تبقى يده عليه إلى أن يحكم بإرجاع المنقول إلى المكان الذي كان فيه ليستوفي الدائن بدين ممتاز حقه منه، أو ليسلم لمالكه الحقيقي الذي ظهرت صحة دعواه. هذا ما لم ترفع يد المحجوز عليه عن المال المحجوز إذا كانت هناك أسبابا يخشى معها تهريب هذا المال أو إتلافه أو تبديله ، و يتم تسليم المال في مثل هذه الحالات لحارس قضائي.[1]

الفقرة الثانية: الحجز الإداري:

الأصل أن الحجوز الإدارية حجوز تنفيذية، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك فيعتبر استثناءا عن الأصل[2].

الحجز الإداري قانون من القوانين ذات الأهمية الخاصة، فهو قانون خاص في التنفيذ الجبري، و بعكس التشريع الوطني الذي لم يخصه بتقنين خاص، فإن الكثير من التشريعات الوطنية كان لها ذلك بأن خصته بنصوص قانونية كالتشريع المصري مثلا، حيث نصت المادة 85 من قانون الحجز الإداري المصري على أن: " فيما عدا ما نص عليه هذا القانون تسري جميع أحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية التي لا تتعارض مع أحكام هذا القانون ". بمعنى أن إجراءاته قد جاءت استثناء من

[1] نبيل إسماعيل عمر، المرجع السابق ص 301 ، 302 .

[2] عبد الفتاح مراد، الحجز الإداري علما وعملا، شرح علمي وعملي لنصوص قانون الحجز الإداري رقم 307 لسنة 1955، الهيئة القومية لدار الكتب والوثائق المصرية، رقم الإيداع 97101، دون سنة نشر، ص 161.

قواعد قانون المرافعات المدنية والتجارية الذي يعتبر القانون العام في التنفيذ البحري و مثله قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

لقد أصدر المشرع المصري هذا القانون لمعالجة القصور والعيوب التي شابت القوانين السابقة عليه.

يقصد بالحجز الإداري حسب الفقه كافة الإجراءات المنصوص عليها قانونا و التي تجيز للحكومة أو الأشخاص الاعتبارية العامة، الحجز على أموال المدين كلها أو بعضها ونزع ملكيتها استنفاذا لحقوقها التي يحبذ القانون استيفاءها بهذا الطريق.

لقد أثار الحجز الإداري منازعات متعددة بين الجهات القائمة على توقيعه، وبين الأفراد، بعكس الحجز التنفيذي على السفن الذي تتولى السلطة القضائية توقيعه بموجب أمر على عريضة صادر من رئيس المحكمة المختصة[1].

أولا: طبيعة الحجوز الإدارية :

الحجوز الإدارية عبارة عن أوامر إدارية (وليست قضائية) محظور على المحاكم وقفها أو إلغاؤها أو تأويلها، فهي تلك الأوامر التي تصدرها الحكومة في سبيل المصلحة العامة و في حدود القانون بصفتها صاحبة السلطة العامة أو السيادة العليا، أما إجراءات البيع الإداري فهي ليست من هذا النوع، بل هي نظام خاص وضعه المشرع ليسهل على الحكومة تحصيل ما تأخر لدى الأفراد من الأموال الحكومية، وهو نظام أكثر اختصارا و أقل تعقيدا من نظام الحجز التنفيذي القضائي

[1] عبد الفتاح مراد، الحجز الإداري علما وعملا، المرجع السابق ، ص9 .

المنظم في إطار قانون الإجراءات المدنية والإدارية و أقل نفقة، حيث أحاطه المشرع بسياج من الضمانات التي تشبه إلى حد كبير تلك الضمانات التي أحيطت بها إجراءات نزع الملكية بالنسبة لجميع ذوي الشأن و منهم المدين الذي يمكنه رفع دعواه في حالة بيع ملكه جبرا بالطرق الإدارية على وزارة المالية الدائنة بالأموال.

ثانيا: طبيعة إجراءات الحجز الإداري و الجهة المختصة في النظر في صحتها :

إجراءات الحجز الإداري و بيع المال المحجوز ليست من قبيل الأعمال الإدارية التي تصدرها الحكومة في سبيل المصلحة العامة وفي حدود القانون بوضعها صاحبة السلطة العامة و التي ينطبق عليها الحظر المنصوص عليه قانونا، بل هي نظام خاص وضعه المشرع ليسهل على الحكومة دائنة، تحصيل ما يتأخر لدى الأفراد من أموال، و هو نظام أكثر اختصار و أقل نفقة- كما سبق وأن ذكرنا- من النظام المرسوم لسائر الدائنين في اقتضائهم لديونهم، و من ثم كان من اختصاص المحاكم النظر في صحة إجراءات الحجز الإداري و بيع المال المحجوز أسوة باختصاصها بالنظر في صحة إجراءات البيوع الجبرية القضائية

لما كان من المستقر عليه، أن القرارات التي تصدر بتوقيع الحجز الإداري ليست من قبيل القرارات الإدارية بالمعنى المقصود من القرار الإداري، و بالتالي فإن القضاء الإداري لا يختص بالدعوى التي ترفع بصفة أصلية بالطعن على هذه القرارات، فأن الوضع يختلف اختلافا جوهريا إذا أثيرت المنازعة في صحة أو بطلان الحجز بإعتبارها طلبا تبعيا للطلب الأصلي بأصل الحق، أو بالدين الذي يستوفى باتباع إجراءات الحجز الإداري. هذا ولم يرسم المشرع للمحجوز عليه إداريا- كما

فعل بالنسبة إلى المحجوز عليه قضائيا- طريقا معينا للطعن في إجراءات الحجز والبيع بمخالفة القانون، بحيث يترتب على تفويته إعتبار هذه الإجراءات صحيحة، ومن تم فإن حقه في الطعن عليها يبقى قائما لحماية حق ملكيته، فإذا ما قضي ببطلان هذه الإجراءات اعتبرت كأنها لم تتم، فلا يترتب عليها أثر ما و ذلك في حق الكافة وفقا للأصل ما لم يحمهم المشرع بنص صريح، و من تم فإن ملكية المحجوز عليه المبيع تعتبر أنها باقية في ذمة المحجوز عليه.

ثالثا: إجراءات الحجز الإداري :

إن التنفيذ الإداري على العقار- بصفته الصورة الأكثر تطبيقا على التنفيذ الإداري على السفينة- يبدأ بإعلان يوجهه مندوب الجهة الحاجزة إلى المدين صاحب العقار(السفينة) في شخص واضع اليد عليه مهما كانت صفته، يتضمن تنبيها بأداء الدين المنفذ به، وإنذار بحجز السفينة في حال عدم الأداء، و إذا تعدد المدينون ملاك السفينة المراد التنفيذ عليها، وجب إعلام التنبيه بالدفع و إنذار الحجز إلى كل واحد منهم، حيث يعتبر هذا الإجراء من الإجراءات الجوهرية التي يترتب عليها على مخالفاتها البطلان، وهو بطلان مقرر لمصلحة المدين الذي لم يعلم أو لم يصح إعلانه لهذا التنبيه.

كما أن إعلان التنبيه بالأداء والإنذار بحجز السفينة وإعلان محضر الحجز يجوز تسليمها إلى المدين نفسه أو في موطنه الأصلي.[1]

[1] المادة 91 من القانون 14 لسنة 1939، و المادة 10 من الأمر العالي الصادر في 25 مارس لسنة 1880 عن عبد الفتاح مراد المرجع السابق، ص 116.

رابعا: إجراءات البيع الجبري في الحجز الإداري:

في هذا الخصوص جاءت المادة العاشرة من الأمر العالي الصادر في 25 مارس لسنة 1880 الخاص بالحجز الإداري صريحة الدلالة على وجوب البدء بحجز المنقول و بيعه و عدم جواز الشروع في حجز العقار، وهو ما اعتبر مجالا خصبا للقياس على السفن – بحكم تشابه العقار بالسفينة فيما يخص إجراءات التصرف فيها– حيث تدل المادتين53، 56 من قانون الحجز الإداري رقم 308 لسنة 1955 على أن المشرع راعى في تنظيم البيع الجبري للعقار الحفاظ على قيمة الثروة العقارية– الثروة البحرية بالنسبة للسفن– و حماية مصلحة كل من الدائن و المدين، وهو ما يتحقق بالوصول إلى أعلى ثمن ممكن ، فأوجب النشر و الإعلان عن البيع حتى يشترك في المزايدة أكبر عدد من المزايدين، كما أوجب افتتاح المزايدة العلنية بعطاء لا يقل عن الثمن الأساسي مضافا إليه المصروفات حتى تكون المنافسة بين راغبي الثراء مدعاة للارتفاع بالثمن إلى أقصى قدر ممكن.

خامسا: نطاق توقيع الحجز الإداري:

على غرار الحجز القضائي وبالأخص الحجز على السفن الذي يتحدد نطاق توقيعه– بخصوص الدين سبب الحجز– في حدود الديون التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، فإن الحجز الإداري يجوز تتبع إجراءاته المبينة في القانون عند عدم الوفاء بالمستحقات الآتية ذكرها في مواعيدها المحددة بالقانون والمراسيم والقرارات الخاصة بها، و في الأماكن، وللأشخاص الذين يعينهم الوزراء المختصون.

1- الضرائب و الإتاوات والرسوم بجميع أنواعه.

2- المبالغ المستحقة للدولة مقابل خدمات عامة.

3- المصروفات التي تبذلها الدولة نتيجة أعمال أو تدابير تقضي بها القوانين .

4- الغرامات المستحقة للحكومة قانونا.

5- إيجارات أملاك الدولة الخاصة و مقابل الانتفاع بأملاكها العامة سواء في ذلك ما كان بعقد أو مستغلا بطرق خفية.

6- أثمان أطيان الحكومة المبيعة و ملحقاتها و فوائدها.

المبالغ المختلسة من الأموال العامة.

7- ما يكون مستحقا لوزارة الأوقاف وغيرها من الأشخاص الاعتبارية العامة من المبالغ المتقدمة و كذلك ما يكون مستحقا لوزارة الأوقاف بصفتها ناظرا أو حارسا من إيجارات و أحكام أو أثمان استبدال للأعيان التي تديرها الوزارة.

8- المبالغ المستحقة للبنونك التي تساهم الحكومة فب رأس مالها بما يزيد على النصف

9- المبالغ الأخرى التي نصت القوانين الخاصة بها على تحصيلها بطريق الحجز الإداري[1].

يتبين من هذا النص أن المشرع حدد مستحقات الدولة أو الحكومة (أو الأشخاص الاعتبارية العامة الأخرى) التي يجوز توقيع الحجز الإداري استيفاء لها و

[1] المادة 01 من القانون رقم 308 لسنة 1955 في شأن الحجز الإداري، عبد الفتاح مراد، المرجع السابق ص 152، 153.

قد ورد هذا التحديد على سبيل الحصر و من ثم فلا يجوز توقيع الحجز الإداري إلا لهذه المستحقات وحدها.

الفقرة الثالثة: الحجز الجمركي(المصادرة) :

ليس كل الجرائم الجمركية تعتبر أساسا يبنى عليه الحق في مصادرة الأشياء أو المواد أو وسائل النقل المستعملة في هكذا نوع من الجرائم الجمركية. وحدها الجنح الجمركية التي تعطي الحق لمصلحة الجمارك و التي يحددها قانون الجمارك[1].

أولا: تعريف المصادرة الجمركية (الحجز الجمركي):

تعرف المصادرة بأنها نزع ملكية المال جبرا عن صاحبه بغير مقابل[2] و إضافته إلى ملك الدولة سواء كان المال ملكا له أو لغيره إذا ما استعمل في ارتكاب جريمة جمركية، و تختلف المصادرة الجمركية عن الغرامة الجمركية من عدة أوجه أهمها أن المصادرة جزاء عيني إذ تنفد عينا و ذلك بنقل ملكية الأشياء المصادرة إلى الدولة بعكس الغرامة التي تتم سدادها نقدا.و فضلا عن ذلك تكون الغرامة دائما جزاء أصليا بينما تكون المصادرة عموما جزاء تكميليا[3].

---

[1] Les contraventions douanières n'y donnent pas lieu, mais seulement les délits douanière des articles 414 et suivants du code de douane français, qui prévoient, pour les délits qu'ils définissent, la confiscation de l'objet de fraude, des moyens de transport et des objets suivant à masquer le fraude , Réné Rodière, le navire, Dalloz, 1980, page 273.

[2] مجدى، محمد حافظ، الموسوعة الجمركية، دار الفكر الجامعي، 2005، الإسكندرية، مصر، ص 187.

[3] لحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية ط2، من دون دار نشر، 2001، ص 339.

ثانيا: مضمون المصادرة:

تعد المصادرة (أو الحجز الجمركي) الجزاء الأنسب للجرائم الجمركية لكونها تنصب على الشيء محل الغش، غير أن الأمر ليس دائما كما نتصوره لأن قانون الجمارك الجزائري لا يعاقب على كل الجرائم الجمركية بالمصادرة –كما سنوضحه لاحقا– كما أن المصادرة لا تنحصر دائما في الشيء محل الغش وحده بل تنصرف في حالات معينة إلى أشياء أخرى كما سنراه عند عرضنا للأشياء القابلة للمصادرة. وعلاوة على ذلك فإن المصادرة لا تكون دائما عينا فقد تكون أيضا في حالات معينة نقدا كما سنوضحه فيما يلي:

ثالثا: الجرائم المعاقب عليها بالمصادرة الجمركية:

لم ينص قانون الجمارك الجزائري على المصادرة كجزاء لكل الجرائم الجمركية بل حصرها في جرائم معينة، والمصادرة في المجال الجمركي على نوعين فإما تكون جزاء أساسياً و إما جزاءً تكميلياً.

تطبق المصادرة على الجنح الجمركية برمتها، وتكون فيها جزاء أساسيا بصرف النظر عن طبيعة الجريمة في درجة خطورتها، في حين قصر المشرع تطبق المصادرة في مجال المخالفات على تلك المتعلقة بالدرجة الثالثة، الرابعة والخامسة المنصوص عليها في المواد 321،323 من القانون رقم 79–07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 هـ الموافق ل 21 يوليو 1979، المتضمن قانون

الجمارك،المعدل و المتمم بالقانون 17-04 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438هـ الموافق ل 16 فبراير 2017[1].

تكون المصادرة تكميلية في الحالات المنصوص عليها قانونا ويتعلق الأمر بالبضائع التي تستبدل أو تكون محاولة استبدال في الأحوال الآتية :

- أثناء النقل إذا كانت بسند كفالة أو بوثيقة مماثلة.

- أثناء وجود البضاعة في نظام المستودع الخاص أو المستودع الصناعي أو المصنع الموضوع تحت المراقبة الجمركية.

- كل أنواع الإستبدال التي تخص البضائع الموجودة تحت مراقبة الجمارك.

إلا أن ما يهمنا أكثر في هذه الدراسة، هو إمكانية الحجز على السفن و مصادرتها،متى ما كانت هذه الأخيرة هي وسيلة النقل المستعملة في هذا النوع من الجرائم. وهو ما سنوضحه وفقا لما يلي:

بالإضافة للحالات المذكورة، نص قانون الجمارك الفرنسي على مصادرة وسيلة النقل كجزاء تكميلي في الحالات المنصوص عليها في المادة 61 من قانون الجمارك الفرنسي، إذا رفض المخالف الامتثال لأوامر أعوان الجمارك بالتوقف و هي الحالات المنصوص عليها كذلك في المادة 43 من قانون الجمارك الجزائري.

رابعا: الأشياء القابلة للمصادرة (الحجز) :

[1] ج ر عدد 11 الصادرة في 22 جمادى الأولى من عام 1438 االموافق ل 19 فبراير 2017.

تنصب المصادرة أساسا على البضائع محل الغش، وقد تطال أحيانا وفي ظروف معينة البضائع التي تخفي الغش. إلا أن ما يهمنا أكثر أنها قد تمس وسائل النقل ومن بينها السفينة كأداة نقل.

لم يعرف قانون الجمارك المقصود بعبارة "وسائل النقل" مما أدى بالقضاء إلى تحديد مفهومها، و تستخلص من استقراء قضاء المحكمة العليا في ظل قانون الجمارك قبل تعديله بموجب قانون 1998، أن مفهوم وسيلة النقل ينصرف إلى كل ما استعمل في نقل البضاعة و تحويلها من مكان إلى أخر، و ينطبق هذا على السفن و قطارات النقل بالسكك الحديدية و بوجه عام على كل مركبة أو عربة أو ...

إن مصادرة وسيلة النقل- التي تعتبر السفينة من أهم الوسائل ضمنها لنقل البضائع عبر البحر- جزاء مقرر للجنح الجمركية دون المخالفات و إذا كانت مصادرة البضائع محل الغش تنطبق على كل الجنح كلها على اختلاف درجاتها،فإن الأمر غير ذلك فيما يتعلق بمصادرة وسائل النقل حيث حصرها المشرع في الجنح من الدرجة الرابعة دون باقي الدرجات[1]، وهي جنحة التهريب التي ارتكبت بالسلاح الناري أو حيوان أو مركبة جوية أو سيارة أو سفينة نقل حمولتها تقل عن مائة 100 طن صافية أو عن (500) خمسمائة طنة إجمالية.

إذن في ظل التشريع الجديد، تصادر وسيلة النقل في حالة ما إذا ضبط شخص في أي نقطة من إقليم الجمهورية مهما بعدت عن النطاق الجمركي، وهو ينقل على متن وسيلة النقل ألبسة غير موفقة بفواتير شرائها، لكونه خالف أحكام

[1] المادة 328 من قانون الجمارك الجزائري..

المادة 262 من قانون الجمارك الجزائري، وهو الفعل الذي يعد تهريبا بمفهوم المادة 324 من نفس القانون.

تكون مصادرة وسيلة النقل واجبة في الجنح متى استعملت في ارتكاب الجريمة، و قد حرصت المحكمة العليا على التطبيق السليم لهذا ، فقضت في عدة مناسبات بوجوب الحكم بمصادرة وسيلة النقل المستعملة[1].

لا يشترط لتطبيق مصادرة وسيلة النقل أن تكون سبق حجزها، و إنما يكفي فقط أن تكون قد استعملت بأي طريقة كانت في إدخال البضائع محل الغش، أو في نقل الأشخاص المكلفين بكشف الطريق للمهربين أو أنها أدخلت إلى التراب الوطني بطريقة شرعية ثم تنازل عنها صاحبها للغير بدون القيام بالإجراءات الجمركية اللازمة.

فضلا عن ذلك استمر القضاء على ضرورة الحكم بمصادرة وسيلة النقل في أي مكان و في أي يد توجد، حيث نقضت في هذا الخصوص المحكمة العليا قرارا يقضي برفض طلب إدارة الجمارك الرامي إلى مصادرة السيارة محل الغش بدعوى أن المتهم مجرد حارس و أن مالكها يوجد في فرنسا فقضت بأن مصادرة وسيلة النقل واجبة حتى و إن كانت ملكا للغير و كان المتهم مجرد حارس لها[2]، أي أنه يمكن الحجز و مصادرة أي سفينة استعملت في جريمة جمركية في الإقليم الجزائري معاقب

[1] الغرفة الجزائية 2 ملف48481 قرار 23-12-1984، الغرفة الجزائية 1 ملف 34888 قرار 29-01-1985 . لحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، المرجع السابق، ص 344.

[2] الغرفة الجزائية2 ملف30328 قرار 20- 06 - 1984، المجلة القضائية سنة 1989، العدد الرابع ص 341.

عليها بموجب قانون الجمارك بالمصادرة، حتى وان كانت مملوكه لشخص غير الذي ارتكب الجريمة و إن كان مجرد حارسا لها، بل حتى وإن كان مؤجرا لها وهو يجهل الاستعمال الذي يتخصص لها[1]، كما قضي بمصادره السيارة (وسيلة النقل) ولو كانت مسروقة من مالكها بل و لو ضبطت في حيازه ورثة المخالف بعد وفاته.[2]

خامسا: حالات الإعفاء من مصادره وسيلة النقل(السفينة) :

هي نوعان : حالات تكون فيها المصادرة جوازية و أخرى تكون فيها غير جائزة.

1: الحالات التي تكون فيها مصادرة وسيلة النقل جوازية :

منذ تعديل نص المادة 381 من قانون الجمارك الجزائري بموجب قانون 1998 أصبحت مصادرة وسيلة النقل جوازية في كل الأحوال باستثناء حالتين وهما:

- اذا كانت الجريمة الجمركية تتعلق ببضائع محظورة عند الاستيراد أو التصدير بمفهوم المادة 1/21 قانون الجمارك، وسواء كان المنع منعا باتا مثل البضائع المتضمنة علامات منشأ مزورة، والبضائع التي منشؤها بلد محل مقاطعة تجارية و كذا النشريات و المؤلفات التي تتضمن صورا أو قصصا أو إعلانا أو إشهارا منافيا للأخلاق الإسلامية و للقيم الوطنية و لحقوق الإنسان ، أو التي تشيد بالعنصرية أو التعصب أو الخيانة أو المخالفة للآداب العامة، أو كان المنع جزئيا مثل الأسلحة و المخدرات.

---

[1] الغرفة الجزائية. م ق 3 ملف 141491 قرار 24-02-1987 (غير منشور).

[2] الغرفة الجزائية.م ق 3 ملف 127 450 قرار 19 - 11 - 1995 (غير منشور).

– إذا كان المتهم في حالة عود : و هنا نشير إلى أن قانون الجمارك لم يوضح المقصود بالعود مما يستوجب الرجوع إلى القانون العام وإلى قانون العقوبات تحديدا . حيث يشترط هذا الأخير بالنسبة للعود في مجال الجنح أن يرتكب الجاني جناية أو جنحة يعاقب فيها بحكم نهائي، ثم يرتكب جنحة ثانية خلال الخمس سنوات التالية لانقضاء العقوبة المقضية جزاءاً للجناية أو الجنحة الأولى أو سقوطها بالتقادم[1].

غني عن البيان أن العود الذي يقصده المشرع لأبعاد الاستفادة من أحكام المادة 281 ق جمارك التي تجيز للقضاء إعفاء المخالف من مصادره وسيلة النقل، هو العود من جنحة التهريب مهما كانت درجتها إلى جنحة التهريب من الدرجة الأولى.

2: الحالات التي تكون فيها مصادره وسيلة النقل غير جائزة :كان المشرع قد أورد حكما في المادة 326 مكرر من قانون الجمارك قبل إلغائها بموجب قانون 1998، ينص على عدم جواز مصادر وسيلة النقل في ثلاث حالات :

– إذا لم تتجاوز قيمة البضائع محل الغش في السوق الداخلية مبلغ 40000 دج[2]، و كانت المحكمة العليا قد أوضحت أن القيمة الواجب الأخذ بها هي قيمة البضائع في تاريخ ارتكاب المخالفة[3]، غير أن الحكم لا يطبق على أعمال التهريب، ومن تم

[1] المواد 55،56 من قانون العقوبات الجزائري.

[2] لحسن بوسقيعة، المرجع السابق ص 347.348.349.

[3] الغرفة الجزائية 2، ملف 39896 قرار 14-07-1987، المجلة القضائية، سنة 1989 العدد 3 ص 279.

تصادر وسيلة النقل في حالة ارتكاب فعل من أفعال التهريب مهما كانت قيمة البضائع محل الغش[1].

- حالة المخالفات المشار إليها في الفقرة 4 من المادة 304 من قانون الجمارك، و يتعلق الأمر بالمخالفات المرتكبة من قبل ربابنة السفن و قادة المراكب الجوية و كذا المخالفات المرتكبة على متن هذه السفن والمراكب الجوية الموجودة في حدود الموانئ والمطارات التجارية و التي لم تذكر في بيانات الشحن

- حالة التفريغ أو الشحن غشا في الموانئ أو المطارات المفتوحة للملاحة الدولية

إن أثر إلغاء المادة 326 مكرر المذكورة و إحلال المادة 304 مكرر محلها جاء رغبة من المشرع للتضييق من حالات الاستفادة من الإعفاء من المصادرة وذلك بحصرها في الحالتين الأولى والثانية، أي حتى المخالفات التي يرتكبها عادة ربابنة السفن و قادة المراكب الجوية بمناسبة النقل بواسطة السفن أو المركبات الجوية.

سادسا: الطبيعة القانونية للمصادرة الجمركية في القانون الجزائري (الحجز الجمركي على السفينة):

كما هو الحال بالنسبة للغرامات الجمركية كان قانون الجمارك قبل تعديله بموجب قانون 1988 ينص في المادة 259 فقرة4 منه على أن المصادرات الجمركية تشكل تعويضات مدنية." وبذلك كان يقر صراحة بالطابع المدني للمصادرة

[1] الغرفة الجزائية 3، ملف 129364 قرار 17-12- 1995 (غير منشور).

الجمركية. غير انه تراجع بمناسبة تعديل قانون الجمارك و التزم الصمت بخصوص هذه المسألة كما فعل بالنسبة للغرامة الجمركية.

إذا كان المشرع قد التزم الصمت بخصوص الطبيعة القانونية للمصادرة الجمركية إثر تعديل قانون الجمارك بموجب قانون 1998 كما فعل بالنسبة للغرامة الجمركية، فإن ما نصت عليه المادة 281 في صياغتها الجديدة يحمل على الاعتقاد بأن المشرع لم يعتبر المصادرة الجمركية تعويضا مدنيا فحسب، بل أصبح يقر بطبيعتها المختلطة، مع تغليب الطابع الجزائي على الطابع المدني، و إلا كيف نفسر نصه على جواز إعفاء المخالف من مصادرة وسيلة النقل(السفينة) ؟

أما إذا أبعدنا الطابع المدني عن المصادرة الجمركية، فهل هذا يعني أنها تشكل في ظل التشريع الجديد عقوبة جزائية ؟

الحقيقة إن المسألة لم تنل حقها من النقاش في الفقه الجزائري فما هو رأي القضاء؟

موقف القضاء : ذهب القضاء الجزائري في بداية الأمر إلى أن المصادرة الجمركية تشكل تعويضا مدنيا، وعلى هنا الأساس قضى المجلس الأعلى بأن النصوص المتعلقة بها لا تسري على الماضي ولو كانت أقل شده و هذا خلافا للمبدأ الذي يحكم العقوبات في المادة 02 من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات الجزائري[1].

[1] الغرفة الجزائية 2 ملف 39896 قرار 14-07-198 المجلة القضائية سنة 1989 العدد 03 ص 279.

غير أن هذا الموقف تطور في السنوات الأخيرة نحو الأخذ بالطابع المختلط للمصادرة الجمركية[1]، و في هذا الاتجاه أصدرت المحكمة العليا قراراً- سبق و إن أشرنا إليه- قضت فيه بما يأتي : "من الثابت من تلاوة لنص المادة 324 من قانون الجمارك أن الغرامة و المصادرة المقررة في جنحة التهريب ليستا تعويضا مدنيا و إنما هما جزاءان لهما طبيعة جبائية[2]، وفي نفس الاتجاه أصدرت المحكمة العليا أيضا قرار آخر بتاريخ 96/12/30 جاءت فيه بما يلي: " إذا كان قانون الجمارك قد اعتبر في غير معناه في الفقرة الأخيرة من المادة 254 الغرامة والمصادرة تعويضات مدنية، فإن ذلك لا يغير من طبيعة دعوى إدارة الجمارك شيئا، طالما أن كل الأحكام الجزائية التي يتضمنها قانون الجمارك تنص على أن المخالفات الجمركية يعاقب عليها بالغرامة الجمركية، مشيرة إلى هذه الأخيرة بصفتها جزاءاً جنائيا وليس تعويضا مدنيا"[3].

الفرع الثاني: رفع الحجز التنفيذي على السفينة و تمييزه عن الحجز التحفظي:

إن لدعوى رفع الحجز التنفيذي أهمية بالغة في مدى متابعة هذا الإجراء. فما المقصود بهذه الدعوى؟ ومن هم أطرافها؟ ومن هي المحكمة المختصة في النظر في هذه الدعوى؟ ذلك ما سنحاول الإجابة عنه من خلال ما يلي:

---

[1] لحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 358، 359.

[2] الغرفة الجزائية 3ملف 136 286 قرار 09 – 09 – 1996. غير منشور .

[3] الغرفة الجزائية 2ملف 139983 قرار 1996،12،30 سالف الذكر.

الفقرة الأولى: تعريف دعوى رفع الحجز وأهميتها :

يقصد بدعوى رفع الحجز، الدعوى التي يرفعها المحجوز عليه للمنازعة في صحة الحجز بغية الحصول على حكم ببطلانه وبالتالي رفع آثاره –التي سنوضحها لاحقا–أيا كان سبب المنازعة، سواء تعلق الأمر بالحق الذي وقع الحجز من أجله (كما لو كان غير محقق الوجود)، أو تعلق بالمال المحجوز عليه(كما إذا وقع الحجز على سفينة مملوكه للدولة حيث تستغلها للمصلحة العامة)[1]، أو تعلق كذلك بإجراءات الحجز (كما لو لم يتم رفع دعوى تثبيت الحجز أو الدين في الميعاد الذي نص عليه القانون)[2].

لا تخفى أهمية هذه الدعوى في الحالات التي يقع فيها الحجز بإذن قضائي، إذ تكون هي وسيلة المحجوز عليه الوحيدة للتمسك ببطلان الحجز، أما في الحالات التي لم يتم الحجز فيها بإذن من القاضي، فالبرغم من أن رفع الحجز ليست الوسيلة الوحيدة للمحجوز عليه للتمسك بالبطلان، إلا أنه يستطيع رفع دعوى ببطلان الحجز،كما يستطيع الدفع بالبطلان أثناء رفع دعوى تثبيت الحجز.

إن دعوى رفع الحجز منازعة موضوعية في التنفيذ أخضعها القانون لقواعد خاصة، فلا تنطبق عليها القواعد العامة لمنازعات التنفيذ، إلا فيما لم يرد بشأنه نص.

---

[1] المادة 149 من قا.ب.ج/ المواد 636 ، 638 ، 639 من قا.إ.م.إ .

[2] المادة 160 مكرر 1 من قا.ب.ج .

أولا: الخصوم في الدعوى :

يقوم المحجوز عليه برفع دعوى رفع الحجز على الحاجز وحده، أما المحجوز لديه فلا يختصم في الدعوى، وإنما يتم إعلامه بقيامها فقط، ليترتب في حقه الأثر الذي يرتبه القانون على ذلك، فإذا لم يتم إخباره فلا يترتب البطلان على ذلك، وإنما لا يحتج عليه برفع هذه الدعوى[1].

ثانيا: المحكمة المختصة :

دعوى رفع الحجز منازعة موضوعية في التنفيذ، يختص بها نوعيا رئيس المحكمة التي يدخل في دائرة اختصاصها التنفيذ على السفينة، أما محليا، فطبقا للقواعد العامة في منازعات التنفيذ الموضوعية، فيختص بها القاضي الذي يقع في دائرة اختصاصه موطن المحجوز لديه، و لكن خروجا عن ذلك، وعن القواعد العامة في الاختصاص المحلي، أجاز القانون للمحجوز عليه رفع الدعوى أمام رئيس المحكمة الذي يتبعه، بمعنى آخر أنه أجاز رفع الدعوى في هذه الحالة أمام محكمة المدعي نفسه، و أساس ذلك أنه: من ناحية أن المحجوز لديه(دائرة التنفيذ) ليس طرفا في الدعوى، ومن ناحية أخرى للتيسير على المحجوز عليه، رفع الدعوى أمام محكمة قريبة له،على أنه ليس هناك ما يمنعه من رفع دعواه أمام المحكمة المختصة بالتنفيذ التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المحجوز عليه عملا بالقواعد العامة

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 282.

في منازعات التنفيذ الموضوعية لأن الخروج هنا عن الأصل جوازي للمدعى (المحجوز عليه) [1].

ثالثا: أثر رفع الدعوى و تبليغ المحجوز لديه برفعها :

رفع دعوى رفع الحجز باعتبارها منازعة موضوعية، لا يترتب عنها أي أثر على التنفيذ، ولا يحتج بها على المحجوز لديه برفعها، إلا إذا تم إبلاغ دائرة التنفيذ بها، فيترتب على إبلاغها في هذه الحالة، أن يمتنع عن الوفاء للحاجز إلا بعد الحكم فيها بحكم حائز لقوة الشيئ المقضي فيه، أو بحكم مشمول بالنفاذ المعجل. فإذا لم يتم إبلاغ المحجوز لديه برفع الدعوى و قام بالوفاء للحاجز متى توافرت شروط هذا الوفاء، كان وفاؤه في هذه الحالة صحيحا، فواجب امتناع المحجوز لديه عن الوفاء للحاجز لا ينتج عن مجرد رفع الدعوى، و إنما ينتج عن إبلاغه برفعها.

الفقرة الثانية: تمييز الحجز التنفيذي عن التحفظي و إمكانية تحول هذا الأخير إلى حجز تنفيذي:

أولا: تمييز الحجز التنفيذي عن الحجز التحفظي :

الحجز كما قدمناه نوعان حجز تحفظي و حجز تنفيذي، و الحجز التحفظي يقصد به مجرد التحفظ على أموال المدين خشية تهريبها أو إخفائها، أما الحجز التنفيذي فيهدف فضلا عن التحفظ على أموال المدين، بيعها جبرا حتى يستوفي الدائن حقه من حصيلة هذا البيع.

[1] محمد السعدي صبري، المرجع السابق، ص 282.

يعتبر الحجز التحفظي بداية التنبيه بنزع الملكية، فالحجز سواء كان تحفظيا أو تنفيذيا، يؤدي إلى التحفظ على أموال المدين بوضعها تحت يد القضاء، غير أن الحجز التحفظي يتميز بأنه مجرد إجراء وقتي يحقق حماية وقتية و سريعة للدائن بالتحفظ على أموال مدينه (السفينة) حفاظا على هذا الضمان الخاص بحقه، و بذلك تنتهي وظيفة الحجز التحفظي على السفينة ، لهذا نجد الإرادة التشريعية الجزائرية يسرت شروطه، فأجازت للدائن توقيعه و لو لم يكن بيده سند تنفيذي، و اكتفت بأن يكون للدائن حق توقيعه و لو لم يكن محقق الوجود أو حال الأداء، بل و حتى إن لم يكن معين المقدار. كما لا يشترط من ناحية أخرى إعلان المدين بالسند التنفيذي لو كان بيد الدائن سند و تكليفه بالوفاء، وذلك حتى تتوفر السرعة في إجراء الحجز وبالتالي تتحقق مباغتة المدين في توقيعه، بحيث أن السرعة تقتضي عدم انتظار الدائن الحصول على سند تنفيذي بحقه أو تعيين مقدار هذا الحق[1].

يلاحظ أنه بينما يسرت الإرادة التشريعية شروط الحجز التحفظي فإنها تشددت في شروط الحجز التنفيذي لأنه فضلا عن التحفظ على أموال المدين في الحجز الأول فإنه يهدف إلى بيعها في الثاني، فأوجبت أن يكون بيد الدائن سند تنفيذي وأن يكون حقه المثبت بهذا السند محقق الوجود وحال الأداء، بل ومعين المقدار، وأن يسبق الحجز إعلان المدين بالسند التنفيذي و تكليفه بالوفاء.

الملاحظ أيضا، أن القانون قد أتاح للدائن سبيل الحجز التحفظي كوسيلة للحفاظ على ضمانه المقرر على أمواله مدينه، غير أنه حرص في نفس الوقت ألا

[1] محمد صبري، المرجع السابق، ص150.

تكون هذه الوسيلة أداة كيدية للمدين، فأوجب على الدائن بعد أن اطمأن على ضمانه بتوقيع الحجز على السفينة وبالتالي منعها من السفر، أن يستكمل ما ينقصه من شروط الحجز التنفيذي حتى يصبح الحجز باستكمال هذه الشروط حجزا تنفيذيا، وإلا زال الحجز حتى لا تظل مصالح المدين المعلقة.[1]

ثانيا: تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي :

رأينا كيف أن المفاهيم المعطاة لمقومات الحق محل الحماية في الحجز الاحتياطي تختلف بشكل أو بآخر عن تلك المعمول بها في الحجز التنفيذي، لذلك فإن تحول الحجز الاحتياطي كوسيلة لمجرد ضمان حق الدائن إلى حجز تنفيذي لاقتضاء حق الدائن جبرا عن المدين ببيع السفينة المحجوزة – أي بنزع ملكيتها عنه– يرتبط بتغير مفاهيم مقومات الحق محل الحماية ، وهذا التغيير لا يتم تلقائيا و إنما من خلال وسيلة إجرائية معينة هي دعوى إثبات الدينً، أو دعوى صحة الحجز –كما سبق وأن أشرنا– وهي بحسب الغرض منها وعلى خلاف معظم الدعاوى التي ترفع أثناء العملية التنفيذية، لا تعتبر عارضا من عوارض التنفيذ ولا إشكالا من إشكالاته، و إنما هي مرحلة تطورية طبيعية من مراحل العملية ذاتها . وهذا الوضع ينعكس بوضوح على التنظيم الإجرائي للدعوى كما سوف نرى .

على ذلك فدراسة تحول الحجز الاحتياطي الحجز تنفيذي هي دراسة في دعوى إثبات الدين التي تهدف إلى توفير سند تنفيذي بيد الدائن، و ذلك في الأحوال

---

[1] محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص151.

التي يتم فيها الحجز التحفظي بغير سند تنفيذي يتضمن حقا محقق الوجود وحال الأداء ومعين المقدار. فإذا ما توافر هذا السند بهذه المقومات لنا أن نتساءل عما إذا كان من اللازم لكي يتحول الحجز أن تستكمل مقدمات التنفيذ من حيث إعلان السند التنفيذي و تكليف المدين بالوفاء. نرى أن هذه المقدمات ما هي إلا نتيجة طبيعية و منطقية لوجود السند و لابد أن تتخذ إذا ما أريد التنفيذ على سفينة المدين بالبيع الجبري.

كما نلاحظ من ناحية أخرى أن دعوى إثبات الدين هي الوسيلة المعتبرة في تحول الحجز الاحتياطي، فلما كان الغرض الأساسي من دعوى إثبات الدين هي تقوية سند الحاجز و جعله سندا قابلا للتنفيذ الجبري بطريق نزع الملكية أو تحديد مقدار الحق المطالب به الذي سوف يتم التنفيذ اقتضاء له، فإن المناط الأساسي في هذه الدعوى هو كون الحجز التحفظي تم بغير سند تنفيذي، وقد سبقت الإشارة إلى أنه لا حاجة لأمر قاضي التنفيذ بالحجز إلا في الأحوال التي لا يكون فيها بيد الدائن سند تنفيذي أو حكم غير واجب النفاذ أو كان دينه غير معين المقدار.

مؤدى ذلك، أنه إذا كان بيد الدائن سند تنفيذي فيجب أن يتقدم بطلب تنفيذه في مدة معينة من تاريخ إقرار إلقاء الحجز، و إلا سقط الحجز و عندئذ هو ليس بحاجة لرفع دعوى إثبات الدين، فإذا لم يكن بيه سند تنفيذي– و هذا هو بيت القصيد – فعليه أن يتقدم بدعوى إثبات الدين خلال المدة المحددة قانونا من تاريخ إقرار الحجز، و إلا سقط الحجز.

صحيح أن هذه الدعوى كما هو ظاهر من اسمها تهدف إلى تقرير صحة إجراءات الحجز، إلا أن الهدف ثانوي إذا ما قورن بالأول، و هذا الهدف الثانوي لا يبرر السعي إلى تحقيقه بدعوى أصلية ترفع بطلبه إلا مجرد تبعيته للغرض الأول أو اتصاله بدعوى قائمة فعلا بثبوت الحق، لذلك فالمشرع الجزائري لم يشترط الحكم بصحة الحجز.

قد يكون واضحا عدم الحاجة إلى رفع الدعوى في حالة وجود سند تنفيذي بالمعنى الدقيق، إلا أن الدعوى لا ترفع كذلك إذا كان بيد الدائن حكم غير واجب النفاد، وذلك لأنه لا يلبث أن يصبح سندا تنفيذا، أو أن تلغيه محكمة الطعن، وفي الحالتين لا جدوى من رفع الدعوى، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى رأينا أنه إذا كان الدين غير معين المقدار، و جرى الحجز التحفظي- مع ذلك- بعد أخذ إذن القاضي الذي يكون قد أصدر أمرا بتقدير الدين مؤقتا، فإن ذلك لا يحول دون وجوب رفع الدعوى في هذه الحالة لأنه سوف يقدر الدين من خلالها تقديرا قطعيا.

لما كانت دعوى إثبات الدين كما سبق الإشارة مرحلة تطويرية هامة من مراحل العملية التنفيذية، يتحول بها الحجز من تحفظي إلى تنفيذي، فإنه من الطبيعي ألا يكون الاختصاص بها لقاضي التنفيذ وإنما للمحكمة المختصة و وفقا للقواعد العامة، شأنها في ذلك شأن سائر الدعاوى المعروفة بدعاوي الإلزام التي تهدف إلى تزويد المدعي بسند تنفيذي. ولما كانت دعوى إثبات الدين دعوى عادية و ليست إشكالا من إشكالات التنفيذ فإنها ترفع بالأوضاع المعتادة لترفع الدعوى.

نلاحظ من ناحية أخرى أن المشرع رغبة منه في توفير الوقت الإجرائي قد ضرب ميعادا قصيرا لدعوى إثبات الدين يجب أن ترفع خلاله، و اعتبر هذا الميعاد ميعادا لازما و حتميا يترتب عليه جزاء إجرائي شديد الأثر، وهو اعتبار الحجز كأن لم يكن (سقوط الحجز)، بحيث يزول وتزول كافة إجراءاته بما في ذلك أمر القاضي بتوقيع الحجز، غير أن اعتبار الحجز كأن لم يكن لا يمنع من بقاء الدعوى قائمة كدعوى موضوعية عادية الهدف منها ثبوت الحق لا علاقة لها بأي حجز

إذن متى صدر حكم بإثبات الدين قابل للتنفيذ يتحول الحجز الاحتياطي إلى حجز تنفيذي ، و إذا بني الحجز على سند أو ورقه قابلة للتنفيذ مباشرة، فلا يتم تحوله إلا بعد انقضاء مهلة الإنذار بدون تقديم إعتراض على التنفيذ.

تجدر الإشارة في الأخير أنه، إذا كانت دعوى إثبات الدين –على النحو الذي أشرنا إليه سابقا– هي الوسيلة الإجرائية اللازمة أساسا لتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي – وذلك في الحالة التي لا تكون فيها بيد الدائن الحاجز سند تنفيذي– فإن هذه الدعوى لا تكفي بذاتها لتحول الحجز وإنما لا بد من اتخاذ المقدمات الممهدة للحجز، بحيث يتحدد وقت التحول باختلاف سند التنفيذ، فإذ كان الحجز التحفظي قد تم بناء على سند تنفيذي فإنه يصبح تنفيذيا من الوقت الذي يتم فيه إبلاغ المدين بالحجز، إذ إبلاغ المدين بالحجز يتضمن إعلانه بالسند التنفيذي و تكليفه بالوفاء حتى يؤكد عزم الدائن على استيفاء حقه، وهذه هي المقدمات المطلوبة قانونا.

أما إذا كان الحجز التحفظي قد تم بناء على أمر قاضي الإستعجال، فإنه لا يصبح تنفيذيا إلا بعد صدور حكم بثبوت الدين (الحق) و صحة الحجز الصادر في دعوى صحة الحجز. وهنا يتطلب أيضا اتخاذ مقدمات التنفيذ

غير أنه لا بد من الإشارة أنه في هذه الحالة الأخيرة تتحقق هذه الممهدات أو المقدمات ضمنيا بإبلاغ المدين بالحجز التحفظي، وبشكل أكثر قطعيه في الحالة التي ترفع فيها دعوى صحة الحجز، حيث تتضمن هذه الدعوى عزما أكيدا من الدائن في استيفاء حقه، وتتضمن في نفس الوقت إنذارا للمدين بضرورة الوفاء الاختياري قبل المضي في التنفيذ الجبري بالبيع ونزع الملكية، وإتاحته فرصة هذا الوفاء إن أراده. لذلك فإن مجرد توافر السند التنفيذي بيد الدائن في هذه الحالة يعد كافيا للبدء في إجراءات الحجز التنفيذي.

خاتمة

خـــاتمـــة:

من خلال دراستنا لموضوع الحجز على السفن، يتضح أن الحجز التحفظي باعتباره الأكثر شيوعا بالمقارنة مع الحجز التنفيذي، إنما هو إجراء وقائي وقتي يهدف الدّائن من ورائه إجبار المدين على تقديم كفالة لضمان الوفاء بديونه، الواردة حصراً في كل من اتفاقيتي بروكسيل 1952 وجنيف 1999، هذه الأخيرة غطت النقص بإضافتها ديون لم ترد في اتفاقية بروكسيل، والتي تبناها بدوره المشرع الجزائري من خلال المادة 151 من قا.ب.ج.

حفاظا على حماية المدين من الحجوز التعسفية نتيجة هذا النوع من الإجراءات الوقتية التي قد يتبين في آخر المطاف أنها كانت بسبب ديون وهمية، حرص المشرع الجزائري على وضع حد لسوء استعمال هذا الحق- الذي يعيق النشاط التجاري البحري، ويهز ثقة مشغلي السفن في القوانين الداخلية- وسعى أيضا للمحافظة على مصداقية ونجاعة هذا الإجراء، من خلال إلزام طالب الحجز التحفظي بدفع ما مقداره عشرة بالمائة 10 % من قيمة الدين البحري المطالب به. وبالرّغم من كون أن هذه المطالبة البحرية قد تكون غير حال(أي أن أجل الوفاء لم يحن بعد)، بل وغير معيّنة المقدار، إلا أنه وبعملية حسابية بسيطة نجد أنّه كلما زادت قيمة الحق المطالب به ستزيد قيمة نسبة الضمان الواجب دفعه عند طلب الحجز، وهو ما من شأنه مجابهة تعسف الدّائن طالب الحجز في حال تبث أن مطالبته البحرية كانت وهمية، الأمر الذي سيفقد هذا الأخير قيمة الضمان الذي دفعه كشرط لتوقيع الحجز التحفظي الذي سعا وراء تنفيذه.

سعيا منه(المشرع) كذلك لإعطاء الحجز على السفن – باعتباره إجراء خطير – حقه تماشيا مع ما جاءت به الاتفاقيات الدولية، حرص المشرع على وجوب تبليغ الأمر بالحجز إلى السلطة المينائية المعنية، والسلطة الإدارية البحرية المحلية، وربان السفينة، وعند الاقتضاء إلى الممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها. وهذا خلافا لما كان عليه الحال قبل التعديل (تعديل 2010)، حيث لم يكن ينص على وجوب تبليغ سلطة الميناء بأمر الحجز التحفظي على السفينة، لأنّه كان يعتبر أن صاحب الحق أعرف بالطرق الكفيلة لتحقيق مصلحته، وهو ما اعتبره البعض إجحافا في حق المدين المحجوز عليه الذي كان لا بد له أن يعلم بهذا الإجراء بكافة الطرق الممكنة.

إلاّ أنه وبالرغم من ضرورة التبليغ بالأمر القضائي الذي يوجب على السلطة المينائية الامتثال لمضمونه (الأمر)، وذلك باتخاذ كافة التدابير اللازمة التي تراها محققة لتجميد حركة السفينة المراد الحجز عليها، فان مهام السلطة المينائية تقتصر على احترام السفينة للحجز، وقد تأمر بتغيير مكان رسوها إلى رصيف آخر أو نحو رحب الميناء إذا ما رأت أن وضعيتها تهدد الأمن والاستغلال المينائيين، إلا أن تدخلها هذا لا يعني تدخلا في تسيير السفينة واستغلالها، فالسلطة المينائية ليست طرفا في النزاع، ولا تسأل عن حراسة السفينة، ومن تم جاء إلغاء المشرع للمادة 89 من القانون البحري لرفع كل لبس حول إمكانية مساءلة السلطة المينائية في حال ما إذا حدث أي ضرر أثناء الحراسة.

كما يفترض في السفينة المحجوزة أن تحترم الحجز الموقع عليها ولا تحاول الإفلات منه بطرق إحتيالية، وإلا كان ربانها عرضة لعقوبات جزائية، أما إذا هربت

فسيتم مطاردتها من طرف الشرطة البحرية وإعادتها إلى ميناء الحجز، حيث لا تتوقف المطاردة إلا إذا دخلت السفينة لمياه تابعة لدولة أخرى.

الملاحظ كذلك من خلال استقراء النصوص التنظيمية للحجز على السفن، أنّه بالرغم من المرونة الممنوحة من المشرع الجزائري في سبيل توقيع إجراء الحجز التحفظي على سفينة المدين رغم خطورته، يعرف الحجز التنفيذي على السفن باعتباره إجراء أشد خطورة تعقيدات كثيرة في سبيل توقيعه. إلا أنه من الناذر تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي، فغالبا ما يسارع ذوي المصلحة بمباشرة إجراءات رفعه (الحجز التحفظي) بواسطة دفع كفالة- تأخذ شكل ضمان بنكي يسلمه هذا الأخير لمن سلم المقابل من الأطراف وكان يحوز على حكم أو سند حاز الحجة بأن يقضى له بالدين الذي يمكن استيفاؤه في هذه الحالة من الكفالة أو الضمان – وبالتالي إمكانية الوقوف في وجه خطورة الحجز التنفيذي الذي حتما إن وقع أو استكملت إجراءاته سيعود بآثاره الوخيمة على مشغلي السفن سواء من الناحية المالية حيث سوف تباشر عملية نزع الملكية، أو سواء من ناحية السمعة الاقتصادية والتجارية لملاك السفن (أفراداً كانوا أو أشخاص معنوية).

إن إتاحة الفرصة بدفع الكفالة هي إمكانية اعتبرت في صالح المدينين المحجوز عليهم، إذا ما أضفنا إلينا فرصة أخرى لفك جمود السفينة المحجوزة، ضمها المشرع الجزائري إلى خانة الحماية القانونية الممنوحة لهؤلاء(أي المحجوز عليهم)، وذلك بإعطائهم الحق للمسارعة في تنفيذ التزاماتهم خلال كافة أطوار مباشرة الإجراءات المؤدية لتوقيع الحجز، بدءاً بضرورة إنذارهم بالدفع ومرورا بمنحهم مهلة في سبيل ذلك، وصولا إلى إمكانية توقيف عملية البيع أو تأجيلها، تاركا لهم فرصة

الوفاء لأصحاب الحقوق لغاية آخر إجراء، حتى يتسنى لهم تفادي توقيع الحجز وتجنب البيع الجبري للسفينة.

في الأخير تجدر الإشارة أنه وبالرغم من عدم إشارة المشرع الجزائري للتدابير الواجب على السلطة المينائية اتخاذها في سبيل منع السفينة من الإبحار، أو على الأقل إلى صور قياسية أو نمطية لهذه التدابير، وعدم النص على إمكانية حجز السفينة الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي للجزائر طبقا لمقتضيات المادة 28 من اتفاقية مونتغوباي، وعدم النص على تحديد الجهة المعنية بتنفيذ أمر الحجز، وتجاهله تحديد صلاحيات الشرطة البحرية بشأن تنفيذ الاقتراح السابق، بل أنه لم يفرق بين كل من إجراء حجز السفينة وإجراء توقيفها باعتبار الإجراء الأخير له علاقة بأنظمة الدولة الداخلية، وبالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة، ومكافحة الجرائم البحرية. إلا أن المشرع الجزائري يكون قد وفق لحد بعيد في تنظيمه لإجراء الحجز على السفينة محدثا ذلك التوازن المنشود بين المصالح المتضاربة لكل من الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه و التي يميزها سعي الأوّل(الدائن) لحماية حقه من الضياع فمكنه من اللجوء للقضاء المستعجل للتنفيذ على سفينة المدين مخافة هروبها، وسعي الثاني(المدين) لفك الحجز ورفعه وبالتالي عدم توقف نشاطه التجاري البحري المتعلق أصلا بعدة أطراف قد تتضرر جراء هذا التوقيف، فمكنه بدوره من ذلك، بمنحه جملة من الضمانات التي قد تمكنه من رفع، تجنب، توقيف أو تأجيل تنفيذ هذا الإجراء.

إلا أن أهم ما أعاق الباحثين والدارسين والممارسين(القضاة) في هذا المجال الذي يطغى عليه الطابع الإجرائي هو ضرورة الرجوع إلى القواعد الإجرائية العامة

التي فرضت علينا نحن أيضا من خلال هذه الدراسة اللجوء تارة إلى الإجراءات الخاصة بالمنقول باعتبار السفينة كذلك، وتارة أخرى إلى الرجوع لتلك الخاصة بالعقار باعتبار السفينة منقول ذو طابع خاص يقترب من العقار أكثر منه للمنقول من حيث الإجراءات التي تخضع لها التصرفات التي ترد على السفينة، كنا نأمل أن يغط المشرع الجزائري هذا الأشكال بأن يفرد إجراءات خاصة تتعلق بالحجز على السفن بنوعيه بشكل أوسع من خلال القانون البحري الجزائري الذي تعتبر السفينة محوراً له، وهذا على غرار ما بادرت به بعض التشريعات الوطنية الدولية(كالتشريع السوري مثلا). وهذا بدون التقليل من الجهود المبذولة من طرفه خصوصا في إزالة اللبس الذي كان يكتنف الأوامر على عرائض، خاصة إذا علمنا أن توقيع الحجز يتم في شاكلة هذه العرائض، هذا من جهة، ومن جهة أخرى في تقصيره للآجال المتعلقة بالدعاوى القضائية بما يؤدي إلى تكييف قواعد الإجراءات المدنية والإدارية مع المعايير الدولية.

الملاحق

الملاحق

- **الملحق رقم 01:** مرسوم مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسيل 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن.

- **الملحق رقم 02:** مرسوم تصديق الجزائر على اتفاقية جنييف 1999 بشأن الحجز على السفن.

- **الملحق رقم 03:** نمادج لأوامر على عريضة بشأن:

* أمر على عريضة لتوقيع حجز تحفظي على سفينة (محكمة الغزوات).

* أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي على سفينة (محكمة الغزوات).

* أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي على سفينة (محكمة الغزوات).

* أمر على عريضة برفع حجز تحفظي على سفينة(محكمة الغزوات).

* أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي على سفينة(رئيس محكمة عنابة).

* أمر على عريضة برفع حجز تحفظي على سفينة(رئيس محكمة عنابة).

- **الملحق رقم 04:** المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها،

الثلاثاء ١٨ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ٢٨ يوليو سنة ١٩٦٤ السنة الاولى العدد ١٨ -

الجريدة الرسمية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

قوانين ومراسيم

قرارات . مقررات . مناشير . اعلانات و بلاغات

الاشتراكات	القوانين والمراسيم			مناقشات المجلس الوطني	النشرة الرسمية اعلانات ،صفقات عمومية وسجل تجاري	التحرير والادارة الاشتراكات والنشر المطبعة الرسمية ٩ شارع ترولیه الجزائر تليفون : ٤٩-٨١-٦٦ ٩٦-٨٠-٦٦ رقم الحساب الجاري بالبريد ٥٠ - ٣٢٠٠
	٣ أشهر	٦ اشهر	سنة	سنة	سنة	
في الجزائر	٨ دنانير	١٤ دينارا	٢٤ دينارا	٢٠ دينارا	١٥ دينارا	
في البلاد الاجنبية	١٢ دينارا	٢٠ دينارا	٢٥ دينارا	٢٥ دينارا	٢٠ دينارا	

ثمن العدد ٢٥ر٠ دينار وثمن العدد للسنين السابقة ٣٠ر٠ دينار و تسلم الفهارس مجانا للمشتركين٠ المطلوب منهم الاعلام عن تغيير عناوينهم وعن مطالبهم - يؤدى عن تغيير العنوان ٣٠ر٠ دينار ثمن النشرة على اساس ٢ر٥٠ دينار للسطر

فهرس

اتفاقيات دولية

- مرسوم رقم ٦٤-١٧١ مؤرخ فى ٢٧ محرم عام ١٣٨٤ الموافق ٨ يونيو سنة ١٩٦٤ بمشاركة الجمهورية الجزائرية فى الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الاحتفاظى على السفن البحرية والموقعة فى بروكسل فى تاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ٠ ٢٨٣
- نص الاتفاقية ٠ ٢٨٤

مراسيم ، قرارات ، تعليمات

رئاسة الجمهورية

- مرسوم رقم ٦٤-٢٠٧ مؤرخ فى ٥ ربيع الاول عام١٣٨٤ الموافق ١٥ يوليو سنة ١٩٦٤ يكلف بموجبه نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الدفاع الوطنى مؤقتا بمهام رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية (استدراك) ٢٨٦

وزارة العدل

- موجز قرارين مؤرخين فى أول ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١١ يوليو سنة ١٩٦٤ بالحاق كاتبى ضبط بوزارة العدل ٠ ٢٨٦

وزارة الداخلية

- موجز قرارين مؤرخين فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦ يوليو سنة ١٩٦٤ بتعيين مساعدين اداريين ٠ ٢٨٦

وزارة الاقتصاد الوطني

ـ قرار مؤرخ فى ٥ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٥ يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن تحديد مقدار استخراج السميذ من القمح وضبط أسعار أنواع السميذ ٠ ٢٨٧

ـ قرارات مؤرخة فى ٢٦ صفر عام ١٣٨٤ الموافق ٧ يوليو سنة ١٩٦٤ تتضمن انتداب لمهام مديرين عماليين للصناعة فى مقاطعات الجزائر ووهران وقسنطينة ٠ ٢٨٧

ـ قرار مؤرخ فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن تجديد الرخصة الخاصة للتنقيب عن الوقود المعروفة « بحاسى طبطاب » ٠ ٢٨٧

ـ قرار مؤرخ فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن تجديد الرخصة الخاصة للتنقيب عن الوقود السائل المدعوة « العرق الشرقى » التى هى فى حيازة الشركة الفرنسية للبترول (بالقطر الجزائرى) وشركة اسو الصحراوية ، وشركة المساهمات البترولية (بتروبار) ٠ ٢٨٩

ـ قرار مؤرخ فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن تجديد الرخصة الخاصة للتنقيب عن الوقود السائل المدعوة « قطاية » التى تملكها شركة التنقيبات البترولية ٠ ٢٩٠

ـ قرار مؤرخ فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن قبول التخلى الكامل الذى قدمته الشركة الوطنية للتنقيب واستغلال البترول فى الجزائر (ش و ت ا ب ج) عن رخصتها الخاصة بالبحث عن الوقود السائل المعروفة برخصة « القطار ـ عرق تافلت » ٠ ٢٩١

ـ قرار مؤرخ فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦يوليو سنة ١٩٦٤ يتضمن قبول التخلى الجزئى عن الرخصة الخاصة للتنقيب عن الوقود السائل المدعوة « عرق ايكيدى » ٢٩٢

وزارة تجديد البناء والاشغال العمومية والنقل

ـ قرار وزارى مؤرخ فى ٢٨ محرم عام ١٣٨٤ الموافق ٩يونيو سنة ١٩٦٤ يتعلق بتسجيل السيارات التى يملكها الممثلون الدبلوماسيون والقنصليون أو من يماثلهم المقيمون بالجزائر ٠ ٢٩٣

وزارة السياحة

ـ قرار مؤرخ فى ٥ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٥يوليو سنة ١٩٦٤ بتفويض الامضاء لمدير الادارة العامة ٠ ٢٩٥

ـ مقرر مؤرخ فى ٣ محرم عام ١٣٨٤ الموافق ١٥ مايو سنة ١٩٦٤ يتضمن تشكيل لجنة منح الرخص أو سحبها المنصوص عليها فى المرسوم رقم ٦٣ـ٤٧٧ المتعلق بتنظيم المهنة الفندقية والسياحية ٠ ٢٩٥

بلاغات ، اعلانات

اسواق : مناقصات ٢٩٦

اتفاقيـــــات دوليـــــة

مرسوم رقم ٦٤ـ١٧١ مؤرخ فى ٢٧ محرم عام ١٣٨٤ الموافق ٨ يونيو سنة ١٩٦٤ وخاص بالمشاركة فى الاتفاقية الدوليـة المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز الاحتفاظى على السفن البحرية والموقعة فى بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢

ـ ان رئيس الجمهورية ، رئيس مجلس الوزراء

ـ بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية ٠

ـ وبمقتضى المادة ٤٢ من الدستور ٠

ـ ونظرا للاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز الاحتفاظى على السفن البحرية الموقعة فى بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ٠

ـ وبعد استشارة المجلس الوطنى ٠

ـ وبعد سماع مجلس الوزراء ٠

ـ يرسم ما يلى :

المادة الاولى : تشارك الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية فى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد قواعد الحجز الاحتفاظى على سفن البحر الموقعة فى بروكسل بتاريخ ١٠

مايو سنة ١٩٥٢ .

المادة ٢ : ينشر هذا المرسوم مع نص الاتفاقية المشار اليها في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

وحرر بالجزائر في ٢٧ محرم عام ١٣٨٤ الموافق ٨ يونيو سنة ١٩٦٤.

احمد بن بلة

اتفاقية دولية

لتوحيد بعض قواعد الحجز الاحتفاظي على سفن البحر الموقعة في بروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢

ـ ان الاطراف السامية المتعاقدة :

بعد ما تيقنت من ضرورة الاتفاق المشترك على تحديد بعض القواعد الموحدة المتعلقة بالحجز الاحتفاظي الذي يجرى على السفن البحرية ، فقد ارتأت ابرام اتفاقية بهذا الشان واتفقت على ما يلي :

المادة الاولى : تطلق في هذه الاتفاقية التعابير الواردة فيما بعد بمعانيها الآتية :

١ ـ «دين بحري» يعني مستند حق أو دين ناشيء عن احد الاسباب التالية :

أ) الاضرار المسببة في باخرة نتيجة اصطدام وما الى ذلك.

ب) فقدان حياة بشرية او اضرار جسدية مسببة من باخرة أو ناتجة عن استغلال باخرة .

ج) اسعاف وانقاذ .

د) عقود متعلقة باستعمال او تأجير سفينة بموجب « عقد ايجار سفن » وما اليه .

هـ) عقود متعلقة بنقل البضائع على سفينة بالاستناد لعقد ايجار سفن او بيان شحن وما اليه .

و) خسائر أو اضرار لحقت ببضائع وامتعة منقولة على سفينة .

ز) الخسارة المشتركة

ح) قرض المخاطرة البحرى

ط) جر السفن

ى) دلالة السفن

ك) التموين ، أيا كان مكانه ، منتوجات او عدة مقدمة لسفينة بقصد استغلالها أو صيانتها .

ل) بناء ، تصليحات ، تجهيز سفينة أو نفقات مستودع .

م) رواتب الربابنة والضباط ورجال الملاحة .

ن) المبالغ التي يؤديها الربان ومستأجروا السفينة والشاحنون أو الاعوان لحساب الباخرة او لحساب مالكها .

ق) ملكية السفينة المتنازع فيها .

ر) ملكية السفينة المتنازع فيها والتي هي على الشياع أو حق التصرف فيها او استغلالها أو الحقوق في منوجات استغلال باخرة مشاعة .

ش) كل رهن بحرى أو رهن حيازى .

٢ ـ و«الحجز» معناه ايقاف سفينة باذن السلطة القضائية المختصة لاجل ضمان دين بحرى ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذا لسند .

٣ ـ ان لفظ «شخص» يعني كل شخص طبيعي أو معنوى ، وجماعة أشخاص أو رؤوس اموال وكذا الدول والادارات والمؤسسات العمومية .

٤ ـ ومعنى «مدع» (المدعي) الشخص الذي يطالب لنفسه بحق دين بحرى .

المادة ٢ : لا يجوز حجز سفينة يخفق عليها علم احدى الدول المتعاقدة في دائرة دولة متعاقدة الا بالاستناد الى دين بحرى ولكن ، ليس في مقتضيات هذه الاتفاقية ما يجوز اعتباره كموسع أو محدد للحقوق والصلاحيات العائدة للدول والسلطات العمومية أو سلطات الموانيء بموجب قوانينها الداخلية وأنظمتها في حجز وتوقيف أو منع سفينة من الاقلاع في مناطقها البحرية .

المادة ٣ : (١) يستطيع كل مدع ، بدون أن يمس بمقتضيات الفقرة ٤ من المادة ١٠ حجز السفينة المرهونة بالدين أو كل سفينة أخرى عائدة لمن كان ، حين نشوء الدين البحرى ، مالكا للسفينة المرهونة بذلك الدين وان كانت السفينة المحجوزة على اهبة الاقلاع ، على أنه لا يجوز حجز اية سفينة لمقتضى دين من الديون المشار اليها في الفقرات ق ـ ر ـ اوش ـ من المادة الاولى باستثناء ذات السفينة الخاصة بالشكوى .

(٢) تعتبر السفن لمالك واحد عندما تكون حصصها في ملكية عائدة لنفس الشخص أو الاشخاص .

(٣) لا يجوز حجز سفينة ولا اعطاء ضمان أو كفالة أكثر من مرة واحدة فى دائرة قضائية أو أكثر من دوائر الدول المتعاقدة لضمان نفس الدين ولطلب ذات المدعى ، واذا حجزت سفينة فى دائرة من تلك الدوائر القضائية وقدم بهذا الشان ضمان أو كفالة سواء رفع الحجز أو لتجنبه ٠

وكل حجز يصدر فيما بعد على السفينة أو على سفينة أخرى عائدة لنفس المالك بطلب من المدعى ولنفس الدين البحرى يجرى رفعه وتحررها المحكمة أو أية سلطة تابعة لتلك الدولة ، الا اذا أثبت المدعى تلبية لرغبة المحكمة أو السلطة القضائية المختصة ، بأن الضمان أو الكفالة قد رفعا نهائيا قبل اجراء الحجز التالى أو لوجود سبب جدى آخر يستوجب ابقـــاء الحجز ٠

(٤) فى حالة استئجار سفينة مع تسليم التسيير البحرى عندما يكون المستأجر ملتزما وحده بدين بحرى مرتبط بهذه السفينة ، يستطيع المدعى حجز هذه السفينة أو أية سفينة أخرى عائدة للمستأجر ، مع الاحتفاظ بمقتضيات هذه الاتفاقية بيد أنه لا يجوز حجز باخرة أخرى عائدة للمالك بموجب ذلك الدين البحرى ٠

وتطبق الفقرة السابقة كذلك على جميع الحالات التى يكون فيها الشخص غير المالك ملتزما بدين بحرى ٠

المادة ٤ : لا يجوز حجز سفينة الا باذن محكمة أو أية سلطة قضائية مختصة فى الدولة المتعاقدة التى يجرى فيها الحجز ٠

المادة ٥ : تمنح المحكمة أو أية سلطة قضائية مختصة أخرى تنتمى اليها السفينة المحجوزة ، رفع الحجز عندما يقدم ضمان أو تأمين كافيان ، باستثناء الحالة التى يجرى فيها الحجز لمقتضى ديون بحرية معينة فى المادة الاولى أعلاه بعنوان الاحرف ـ ق ـ ز ، وفى ذلك الحال يحق للقاضى أن يعطى الاذن باستغلالها عندما يقوم هذا الاخير بتقديم الضمانات الكافية أو بأداء ايجار تسيير السفينة خلال مدة الحجز ٠

وفى حال عدم اتفاق الاطراف على مقدار الضمان أو التامين تقوم المحكمة أو السلطة القضائية المختصة بتحديد نوعـــه ومبلغه ٠

لا يمكن أن يؤول طلب رفع الحجز بسبب هذا الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل عن منفعة التحـــديد القانونى لمسؤولية مالك الباخرة ٠

المادة ٦ : ان جميع الخلافات المتعلقة بمسؤولية المدعى عن الاضرار المسببة من جراء حجز سفينة أو عن نفقات الضمان أو الكفالة المقدمة بقصد التحرر أو التجنب من الحجز تفصل حسب قانون الدولة المتعاقدة التى جرى أو طلب فيها الحجز ٠

تسرى قواعد الاجراءات المتعلقة بحجز سفينة وبالحصول على الاذن المشار اليه فى المادة ـ٤ـ وبجميع الحوادث الطارئة التى يقضيها الحجز ، وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التى جرى أو طلب فيها الحجز ٠

المادة ٧ : (١) تكون محاكم الدولة التى حصل فيها الحجز هى ذات اختصاص للبت فى أساس الدعوى :

ـ اذا كانت تلك المحاكم ذات اختصاص بموجب القانون الداخلى للدولة التى جرى فيها الحجز

ـ أو فى الحالات التالية ، المعرفة بالتفصيل التالى :

أ ـ اذا كان للمدعى اقامة عادية ، أو مركز مؤسسة فى الدولة التى جرى فيها الحجز

ب ـ اذا كان الدين البحرى نفسه قد نشأ فى الدولة المتعاقدة التى يتبعها مكان الحجز

جـ ـ اذا كان الدين البحرى قد نشأ خلال السفر الذى حصل فيه الحجز

د ـ اذا كان الدين ناشئا عن اصطدام أو عن الظروف المشار اليها فى المادة ١٣ من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد قضايا الاصطدام الموقعة فى بروكســـل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠.

هـ ـ اذا كان الدين ناشئا عن مساعدة أو انقاذ

و ـ اذا كان الدين مضمونا برهن بحرى أو حيازى على الباخرة المحجوزة ٠

(٢) اذا كانت المحكمة التى حصل حجز السفينة فى دائرتها غير مختصة للفصل فى أساس الدعوى فان الضمان أو الكفالة المقدمين وفقا للمادة ٥ للحصول على رفع الحجز ، يضمنان تنفيذ جميع الاحكام التى تصدر فيما بعد من المحكمة المختصة بالبت فى الاساس أمام المحكمة التابعة لاية سلطة قضائية أخرى لمكان الحجز فتحدد الاجل الذى يجب على المدعى أن يقدم خلاله دعواه لدى المحكمة المختصة ٠

(٣) اذا تضمنت اتفاقية الاطراف شرطا بتعيين الاختصاص

لدائرة قضائية أخرى أو شرطا تحكيميا يجوز للمحكمة تحديد أجل للحاجز يقيم خلاله دعواه فى الاساس ٠

(٤) فى الحالات المنصوص عليها فى الفقرتين السابقتين ، اذا لم يجر تقديم الدعوى فى الاجل المحدد ، فيمكن للمدعى أن يطلب رفع الحجز أو تحرير الضمان المقدم ٠

لا تنطبق هذه المادة على الحالات المذكورة فى مقتضيات الاتفاقية الخاصة بملاحة نهر الرين المؤرخة فى ١٧ أكتوبر سنة ١٨٦٨ والتى وقعت مراجعتها ٠

المادة ٨ : (١) يجرى تطبيق مقتضيات هذه الاتفاقية فى جميع الدول المتعاقدة على كل سفينة يخفق عليها علم دولة متعاقدة

(٢) يجوز حجز السفينة التى يخفق عليها علم دولة غير متعاقدة فى احدى الدول المتعاقدة بالاستناد لدين من الديون المعينة فى المادة الاولى أو لكل دين آخر يبرر الحجز بمقتضى قانون تلك الدول ٠

(٣) على أنه يمكن لكل دولة متعاقدة أن ترفض كلا أو جزءا من مزايا هذه الاتفاقية تجاه كل دولة غير متعاقدة وتجاه كل شخص ليس له ، يوم وضع الحجز اقامة عادية أو مؤسسة رئيسية فى دولة متعاقدة ٠

(٤) لا يغير ولا يمس أى مقتضى من مقتضيات هذه الاتفاقية القانون الداخلى للدول المتعاقدة فيما يخص حجز سفينة فى دائرة الدولة التى يخفق علمها بواسطة شخص توجد اقامته العادية أو مؤسسته الرئيسية فى تلك الدولة ٠

(٥) باستثناء المدعى الاصلى الذى يحتج بدين بحرى ترتب له على طريق الاحالة ، أو بمفعوله تنازل أو ما الى ذلك يعتبر خلال تطبيق هذه الاتفاقية ، عند نفس الاقامة العادية أو نفس المؤسسة الرئيسية للدائن الاصلى ٠

المادة ٩ : لا يجوز اعتبار أى مقتضى من هذه الاتفاقية بخلاف شروطها من شأنه أن ينشىء حقا فى دعوى ليس لها وجود ازاء القانون الذى تطبقه المحكمة الناظرة فى النزاع ٠

لا تمنح هذه الاتفاقية للمدعين أى حق للتبعية غير الحق الممنوح بذلك القانون الاخير أو بالاتفاقية الدولية على الامتيازات والرهون البحرية اذا كانت قابلة للتطبيق ٠

المادة ١٠ : يحق للأطراف السامية المتعاقدة حين توقيع ايداع المصادقات أو على اثر مشاركتهم فى الاتفاقية أن تحتفظ بما يلى :

أ) حق عدم تطبيق مقتضيات هذه الاتفاقية فى الحجز الجارى على سفينة بناء على ديون بحرية منصوص عليها فى الفقرتين ق-ر- من المادة الاولى وبتطبيق قانونهم الوطنى على ذلك الحجز ٠

ب) حق عدم تطبيق مقتضيات الفقرة الاولى من المادة ٣ فى الحجز الجارى فى بلادهم بناء على الديون المشار اليها فى المادة الاولى. ـ الفقـر ش

المادة ١١ : تتعهد الاطراف السامية المتعاقدة برفع جميع الخلافات التى عسى أن تحدث من جراء تاويل أو تطبيق هذه الاتفاقية الى التحكيم دون الاخلال بالتزامات الاطراف السامية التى اتفقت على عرض نزاعاتها على محكمة العدل الدولية ٠

المادة ١٢ : تكون هذه الاتفاقية معروضة لتوقيع الدول الممثلة فى المؤتمر الدبلوماسى التاسع للحقوق البحرية ويحرر محضر التوقيع بمساعى وزير الشؤون الخارجية البلجيكية ٠

المادة ١٣ : تجرى المصادقة على هذه الاتفاقية وتودع وثائق المصادقة لدى وزارة الشؤون الخارجية البلجيكية التى تبلغ جميع الدول الموقعة والمشاركة بذلك الايداع ٠

المادة ١٤ : أ) يسرى مفعول هذه الاتفاقية بين الدولتين الاوليين اللتين تكونان قد صادقتا عليها وذلك بعد ستة أشهر تلى تاريخ ايداع وثيقة المصادقة الثانية ٠

ب) ويسرى مفعول الاتفاقية بعد ستة أشهر تلى تاريخ ايداع وثيقة المصادقة لكل دولة موقعة على مصادقتها بعد الايداع الثانى ٠

المادة ١٥ : يجوز لكل دولة غير ممثلة فى المؤتمر الدبلوماسى التاسع للحقوق البحرية المشاركة فى هذه الاتفاقية ٠ يجرى تبليغ المشاركات لوزارة الشؤون الخارجية التى تقوم باعلام جميع الدول الموقعة والمشاركة على الطريق الدبلوماسى ٠

ويسرى مفعول هذه الاتفاقية بالنسبة للدول المشاركة بعد ستة أشهر من تاريخ استلام اعلان على أن لا يكون هذا السريان سابقا لبدء التنفيذ المحدد فى المادة ١٤-أ-

المادة ١٦ : يجوز لكل طرف سام متعاقد عند انقضاء أجل ثلاث سنوات تلى نفاذ هذه الاتفاقية عليه أن يطلب عقد مؤتمر يكلف بالفصل فى جميع المقترحات الرامية لاعادة النظر فى الاتفاقية ٠

ويقوم كل طرف سام متعاقد يرغب فى ممارسة هذا الحق باعلام الحكومة البلجيكية التى تتكلف بالدعوة للمؤتمر فى غضون ستة أشهر ٠

المادة ١٧ : يحق لكل من الاطراف السامية المتعاقدة الانسحاب فى اى وقت كان من هذه الاتفاقية بعد اجراء العمل بها . ولا ينتج ذلك الانسحاب مفعوله الا بعد مرور سنة واحدة من تاريخ وصول الاعلان بالانسحاب الى الحكومة البلجيكية التى تخبر الاطراف المتعاقدة الاخرى على الطريق الدبلوماسى .

المادة ١٨ : أ ـ يستطيع كل طرف سام متعاقد ، حين المصادقة على الاشتراك ، او فى كل وقت لاحق أن يبلغ الحكومة البلجيكية كتابة ، بتطبيق هذه الاتفاقية على البلدان أو بعض البلدان التى تتولى علاقاتها الدولية ، فتطبق هذه الاتفاقية على تلك البلدان بعد ستة أشهر من تاريخ وصول الاعلان الى وزارة الشؤون الخارجية البلجيكية على أن لا يتم ذلك قبل تطبيق هذه الاتفاقية على هذا الطرف السامى المتعاقد .

ب) يستطيع كل طرف سام متعاقد وقع على تصريح برسم الفقرة ـأـ من هذه المادة أن يبلغ وزارة الخارجية البلجيكية فى كل حين بأن ينهى تطبيق هذه الاتفاقية على البلاد المذكورة، فيسرى مفعول هذا الفسخ م نمدة السنة المنصوص عليها فى المادة ـ١٧ـ .

ج) تخبر وزارة الشؤون الخارجية البلجيكية جميع الدول الموقعة والمشاركة بالطرق الدبلوماسية بكل تبليغ يرد عليها برسم هذه المادة .

حرر ببروكسل بتاريخ ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ باللغتين الفرنسية والانجليزية بنصين معتمدين على السواء .

مراسيم قرارات تعليمات

رئاسة الجمهورية

استدراك

مرسوم رقم ٦٤ـ٢٠٧ مؤرخ فى ٥ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٥ يوليو سنة ١٩٦٤ يكلف بموجبه نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الدفاع مؤقتا بمهام رئيس مجلس الوزراء ووزير الداخلية (استدراك)

بدلا من :

يرسم ما يلى :

المادة ٢ : يمارس مجلس الاشراف الى آخر المادة ـ٣ـ التالية .

يقرأ :

يرسم ما يلى :

المادة الاولى : ان مهام رئيس مجلس الوزراء الخ ..)

والمادتان ٢و٣ الواقعتان قبل المادة ـ١ـ تابعتان لقرار ٢٢ صفر عام ١٣٨٤ الموافق ٣ يوليو سنة ١٩٦٤ المتعلق بانشاء مجلس اشراف على المطبعة الرسمية ، ومكانهما بداية الصفحة ٢٤٨ .

وزارة العدل

موجز قرارين مؤرخين فى اول ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١١ يوليو سنة ١٩٦٤ بتعيين كاتبة ضبط والحاقها بوزارة العدل

ـ بمقتضى قرارين مؤرخين فى أول ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١١ يوليو سنة ١٩٦٤

ـ عينت السيدة فتيحة دربال زوجة ابن احمد بصفة مؤقتة لوظيفة كاتبة ضبط متمرنة بالمحكمة الابتدائية الكبرى بتيزى وزو .

ويسرى مفعول هذا القرار ابتداء من تاريخ تولية المعنية بمهامها .

ـ الحقت السيدة فتيحة دربال زوجة ابن احمد ، كاتبة الضبط المتمرنة بالمحكمة الابتدائية الكبرى بتيزى وزو بوزارة العدل .

وزارة الداخلية

موجز قرارين مؤرخين فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦ يوليو سنة ١٩٦٤ بتعيين مساعدين اداريين

ـ بمقتضى قرارين مؤرخين فى ٦ ربيع الاول عام ١٣٨٤ الموافق ١٦ يوليو سنة ١٩٦٤ :

عين السيد لموعبد الملك لوظيفة مساعد ادارى الدرجة الاولى، بوزارة الداخلية ويسرى مفعول هذا القرار ابتداء من تاريخ تولية المعنى بمهامه .

ـ وعينت الآنسة رشيد صالحة لوظيفة مساعدة ادارية ، الدرجة الاولى بوزارة الداخلية على أن تتوفر فيها الشروط المنصوص عليها فى المادة الثانية من المرسوم رقم ٦٢ـ٥٠٣ الصادر فى ١٩ يوليو سنة ١٩٦٢ .

العدد 77
السّنة الأربعون

الأربعاء 16 شوّال عام 1424 هـ
الموافق 10 ديسمبر سنة 2003 م

الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

إتفاقات دولية ، قوانين ، ومراسيم
قرارات وآراء ، مقرّرات ، مناشير ، إعلانات وبلاغات

الاشتراك سنوي	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا	بلدان خارج دول المغرب العربي
	سنة	سنة
النّسخة الأصليّة	1070,00 د.ج	2675,00 د.ج
النّسخة الأصليّة وترجمتها	2140,00 د.ج	5350,00 د.ج

تزاد عليها نفقات الإرسال

الإدارة والتحرير
الأمانة العامّة للحكومة
WWW.JORADP.DZ
الطبع والاشتراك
المطبعة الرّسميّة
حي البساتين، بئر مراد رايس، ص.ب 376 - الجزائر - محطة الهاتف 021.54.35.06 إلى 09
021.65.64.63
الفاكس 021.54.35.12
ج ج ب 3200-50 الجزائر
Télex : 65 180 IMPOF DZ
بنك الفلاحة والتّنمية الرّيفيّة 060.300.0007 68 KG
حساب العملة الأجنبيّة للمشتركين خارج الوطن
بنك الفلاحة والتّنمية الرّيفيّة 060.320.0600.12

ثمن النّسخة الأصليّة 13,50 د.ج
ثمن النّسخة الأصليّة وترجمتها 27,00 د.ج
ثمن العدد الصّادر في السّنين السّابقة : حسب التّسعيرة
وتسلّم الفهارس مجّانا للمشتركين.
المطلوب إرفاق لفيفة إرسال البيرينة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.
ثمن النّشر على أساس 60,00 د.ج للسّطر.

16 شوّال عام 1424 هـ
10 ديسمبر سنة 2003 م
الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة / العدد 77
5

اتّفاقيّات واتّفاقات دوليّة

مرسوم رئاسيّ رقم 03 - 474 مؤرّخ في 12 شوّال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003، يتضمّن التّصديق على الاتفاقية الدّولية بشأن حجز السّفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

- بناء على تقرير وزير الدّولة، وزير الشّؤون الخارجيّة،

- وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّة 77-9 منه،

- وبعد الاطّلاع على الاتفاقية الدّولية بشأن حجز السّفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على الاتفاقية الدّولية بشأن حجز السّفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، وتنشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

المادّة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 12 شوّال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003.

عبد العزيز بوتفليقة

الاتفاقية الدّولية بشأن حجز السّفن،

إنّ الدّول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إذ تدرك توفّر الرّغبة في تسهيل تنمية التّجارة البحرية العالميّة بشكل منسجم و منتظم،

واقتناعا منها بالحاجة إلى سنّ قانوني ينشئ، نظاما دوليا موحدا في مجال حجز السّفن وياخذ في اعتباره التطورات الأخيرة في الميادين المتّصلة بذلك،

اتفقت على ما يأتي :

المادّة الأولى
التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية :

1 - "المطالبة البحرية" تعني أيّ مطالبة بحقّ ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية :

أ) الهلاك أو التلف النّاجم عن تشغيل السّفينة،

ب) الوفاة أو الضّرر البدني، الّذي يحدث في البرّ أو الماء، ويتّصل اتّصالا مباشرا بتشغيل السفينة،

ج) عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق إنقاذ، بما في ذلك، عند الانطباق، التعويض الخاص المتّصل بعمليات إنقاذ السفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة،

د) الضّرر الّذي تلحقه أو قد تلحقه السّفينة بالبيئة أو الشريط السّاحلي أو المصالح المتّصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضّرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعيّن اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبّدها أو يرجّح أن يتكبّدها الغير بشأن هذا الضّرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديدا في هذه الفقرة الفرعية (د)،

هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلّقة برفع السّفينة الغارقة، أو المحطّمة، أو الجانحة، أو المتخلّى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أيّ شيء يكون أو كان على متن هذه السّفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلّقة بالمحافظة على السفينة المتخلّى عنها وإعالة طاقمها،

و) أيّ اتفاق يتعلّق باستخدام أو استئجار سفينة، سواء ورد في مشارطة إيجار أو في غيرها،

ز) أي اتفاق يتعلّق بنقل البضائع أو الركاب على متن السّفينة، سواء ورد في مشارطة إيجار أو في غيرها،

ح) الهلاك أو التّلف الّذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السّفينة، أو الّذي يتّصل بهذه البضائع،

ط) العوارية العامّة،

ي) القطر،

ك) الإرشاد،

ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدّات (بما في ذلك المعاويات) الّتي زوّدت بها السّفينة أو الخدمات الّتي أدّيت للسّفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها،

م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السّفينة،

ن) رسوم وأعباء الموانئ، والقنوات والأحواض والمرافئ، وغيرها من المجاري المائيّة،

س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقّة لربّان السّفينة، وحبّاطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات التّأمين الاجتماعي المستحقّة الدّفع عنهم،

ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السّفينة أو مالكيها،

ف) أقساط التّأمين (بما في ذلك اشتراكات التّأمين التّبادلي) الخاصّة بالسّفينة، الواجبة الدّفع من مالك السّفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ص) أيّ عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدّفع عن السّفينة من مالك السّفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

ق) أيّ نزاع حول ملكية السّفينة أو حيازتها،

ر) أيّ نزاع بين الشركاء في ملكية السّفينة بشأن استخدام السّفينة أو بشأن عوائدها،

ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السّفينة،

ت) أيّ نزاع ينشأ عن عقد بيع السّفينة.

2 - "الحجز" يعني أيّ توقيف للسّفينة أو تقييد بأمر من محكمة ضمانا للمطالبة بحرية، ولكنّه لا يتضمّن حجز السّفينة تنفيذا أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النّفاذ.

3 - "الشّخص" يعني أيّ فرد أو شراكة، أو أية هيئة عامّة أو خاصّة، سواء كانت شركة أم لا، بما في ذلك الدّولة أو أيّ من التّقسيمات الفرعية المكوّنة لها.

4 - "المطالب" يعني أيّ شخص يتقدّم بمطالبة بحرية.

5 - "المحكمة" تعني أية سلطة قضائية مختصّة في الدّولة.

المادّة 2

سلطات الحجز

1 - لا يجوز حجز السّفينة أو رفع الحجز عنها إلاّ بموجب إذن من محكمة الدّولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

2 - لا يجوز حجز السّفينة إلاّ في مطالبة بحرية، وليس في أية مطالبة أخرى.

3 - يجوز حجز السّفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلّق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أيّ عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدّولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقا لقانون دولة أخرى.

4 - مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدّولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلّقة بحجز السّفينة ورفع الحجز عنها.

المادّة 3

ممارسة حقّ الحجز

1 - يجوز حجز أيّ سفينة قدّمت بشأنها مطالبة بحرية :

أ) إذا كان الشّخص الذي يملك السّفينة عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولا عن تبعة المطالبة وكان مالكا للسّفينة عند توقيع الحجز، أو

ب) إذا كان مستأجر السّفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولا عن تبعة المطالبة وكان مستأجرا للسّفينة عارية أو مالكا لها عند توقيع الحجز، أو

ج) إذا كانت المطالبة تستند إلى رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذي طبيعة مماثلة على السّفينة، أو

د) إذا تعلّقت المطالبة بملكية أو حيازة السّفينة، أو

هـ) إذا كانت المطالبة في مواجهة مالك السّفينة، أو مستأجر السّفينة عارية، أو مديرها، أو مشغّلها، وكانت مضمونة بامتياز بحري منح أو نشأ بموجب قانون الدّولة التي طلب فيها توقيع الحجز.

2 – يجوز أيضا حجز أيّ سفينة أو سفن أخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشّخص المسؤول عن تبعة المطالبة البحرية، والذي كان عند نشوء المطالبة :

أ) مالكا للسّفينة التي نشأت بشأنها المطالبة البحريّة، أو

ب) مستأجرا لتلك السّفينة، عارية أو لمدّة معيّنة، أو لرحلة معيّنة، ولا ينطبق هذا الحكم على المطالبات المتعلّقة بملكية أو حيازة السّفينة.

3 – على الرّغم من أحكام الفقرتين 1 و2 من هذه المادّة، لا يجوز حجز سفينة ليست ملكا للشّخص المسؤول عن تبعة المطالبة، إلاّ إذا جاز، في قانون الدّولة التي طلب فيها توقيع الحجز، إنفاذ حكم يصدر تلك المطالبة ضد تلك السّفينة عن طريق بيعها بيعا قضائيا أو جبريا.

المادّة 4

رفع الحجز

1 – يرفع الحجز عن السّفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كاف في شكل مُرض، إلاّ في الحالات التي تحجز فيها السّفينة بشأن أيّ من المطالبات البحريّة المعدودة في الفقرتين (1) (ق) و(ر) من المادّة 1. ويجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تتيح للشّخص الحائز للسّفينة مواصلة تشغيل السّفينة إذا قدّم هذا الشّخص ضمانا كافيا، أو أن تعالج على نحو آخر أمر تشغيل السّفينة أثناء فترة الحجز.

2 – فإذا لم يتّفق الأطراف على كفاية الضّمان وشكله، تحدّد المحكمة طبيعة هذا الضّمان ومقداره بما لا يتجاوز قيمة السّفينة المحجوزة.

3 – لا يفسّر أيّ طلب برفع الحجز عن السّفينة عند تقديم الضّمان على أنّه اعتراف بالمسؤولية أو على أنّه تنازل عن أيّ دفاع أو أيّ حقّ في الحدّ من المسؤولية.

4 – إذا حجزت السّفينة في دولة غير طرف ولم يرفع عنها الحجز على الرّغم من تقديم ضمان بشأن تلك السّفينة في دولة بشأن نفس المطالبة، فإنه يتعيّن الأمر بالإفراج عن ذلك الضّمان، عند الطلب، من المحكمة في الدّولة الطرف.

5 – إذا رفع الحجز عن السّفينة في دولة غير طرف عند تقديم ضمان مُرض بشأن تلك السّفينة، فإنّه يتعيّن الأمر بالإفراج عن أيّ ضمان قدّم في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، إذا تجاوز المبلغ الإجمالي للضمان المقدّم في الدّولتين الاثنتين :

أ) المطالبة التي حجزت السّفينة لأجلها، أو

ب) قيمة السّفينة.

أيهما أقلّ. إلاّ أنّه يتعيّن عدم الأمر برفع الحجز ما لم يكن الضمان المقدّم في الدّولة غير الطرف مناسبا فعلا للمطالب ويكن قابلا للتحويل بعملة.

6 – وعدا قدّم ضمان بموجب الفقرة (5) من هذه المادّة، يجوز للشّخص الذي قدّم هذا الضمان أن يطلب من المحكمة في أيّ وقت تخفيض هذا الضمان، أو تعديله، أو إلغاءه.

المادّة 5

حقّ تكرار الحجز والحجز المتعدّد

1 – إذا سبق حجز السّفينة في أيّ دولة ثمّ رفع الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن السّفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السّفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلاّ :

أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلّق بتلك السّفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط ألاّ يتجاوز المقدار الكلّي للضمان قيمة السّفينة، أو

ب) إذا كان الشّخص الذي سبق أن قدّم الضّمان غير قادر، أو يحتمل ألاّ يكون قادرا، على الوفاء ببعض أو كلّ التزامات ذلك الشّخص، أو

ج) إذا رفع الحجز عن السّفينة المحجوزة أو أفرج عن الضّمان السّابق تقديمه :

1 – إمّا بطلب أو موافقة من المطالب استنادا إلى أسباب معقولة،

2 – وإمّا لأنّ المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الافراج عن الضمان.

2 – لا تحجز أيّ سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحريّة إلاّ :

أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضّمان السّابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، أو

ب) إذا انطبقت أحكام الفقرة 1 (ب) أو (ج) من هذه المادّة.

3 – "رفع الحجز" في معنى هذه المادّة، لا يشمل أيّ رفع للحجز أو إفلات من الحجز بطريق غير قانوني.

المادّة 6

حصانة مالكي السّفن

المحجوزة وممتلكيها عارية

1 – يجوز للمحكمة، كشرط لحجز السّفينة، أو لإجازة الإبقاء على الحجز الّذي سبق توقيعه، أن تفرض على المُطالب الّذي يسعى لحجز السّفينة أو الّذي حصل على حجز السّفينة، الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحدّدها تلك المحكمة، إزاء أية خسارة قد يتكبّدها المدّعى عليه نتيجة للحجز إذا تبيّن أن المُطالب هو المسؤول عنها، وهذا يشتمل، ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدّعى عليه نتيجة :

أ) حجوز الحجز تعسّفيا أو دون مبرّر، أو

ب) الإفراط في تقدير الضّمان المطلوب والمُقدّم.

2 – تختصّ محاكم الدّولة التي يوقع فيها الحجز بتحديد مدى مسؤولية المطالب، إذا تبيّنت مسؤوليته، إزاء الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السّفينة، وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي قد تنشأ نتيجة :

أ) حجوز الحجز تعسّفيا أو دون مبرّر، أو

ب) الإفراط في تقدير الضّمان المطلوب والمقدّم.

3 – تحدّد مسؤولية المطالب، إذا تبيّنت مسؤوليته، وفقا للفقرة 2 من هذه المادّة، بتطبيق قانون الدّولة التي يرفع فيها الحجز.

4 – إذا تعيّن أن تقوم محكمة في دولة أخرى أو هيئة تحكيم بالبتّ في موضوع الدّعوى وفقا لأحكام المادّة 7، يجوز حينذاك وقف الإجراءات المتعلّقة بمسؤولية المطالب وفقا للفقرة 2 من هذه المادّة إلى حين هذا البتّ.

5 – متى قدّم ضمان عملا بالفقرة (1) من هذه المادّة، يجوز للشّخص الّذي قدّم الضّمان أن يطلب في أيّ وقت من المحكمة تخفيض أو تعديل أو إلغاء ذلك الضّمان.

المادّة 7

الاختصاص القضائي بموضوع الدّعوى

1 – تختصّ المحاكم في الدّولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدّم فيها الضّمان لرفع الحجز عن السّفينة بالبتّ في موضوع الدّعوى، ما لم تتّفق الأطراف اتّفاقا سليما أو تكون قد اتّفقت اتّفاقا سليما على عرض النّزاع على التحكيم أو على محكمة تابعة لدولة أخرى تقبل ذلك الاختصاص.

2 – على الرّغم من أحكام الفقرة (1) من هذه المادّة، يجوز لمحاكم الدّولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضّمان لرفع الحجز عن السّفينة، رفض ممارسة ذلك الاختصاص، متى جاز ذلك الرفض في قانون تلك الدّولة وقبلت محكمة تابعة لدولة أخرى ذلك الاختصاص.

3 – في الحالات التي لا تكون محكمة الدّولة التي وقع فيها الحجز أو قدّم فيها الضّمان لرفع الحجز عن السّفينة :

أ) مختصّة بالبتّ في موضوع الدّعوى، أو

ب) قد رفضت ممارسة الاختصاص وفقا لأحكام الفقرة 2 من هذه المادّة

يجوز لهذه المحكمة، ويتعيّن عليها عند الطلب، أن تأمر بمهلة يقوم المُطالب في غضونها بمباشرة إجراءات رفع الدّعوى أمام محكمة مختصّة أو هيئة تحكيم.

4 – إذا لم تباشر إجراءات رفع الدّعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقا للفقرة (3) من هذه المادّة، يتعيّن حينذاك الأمر، عند الطلب، برفع الحجز عن السّفينة المحجوزة أو الإفراج عن الضمان المقدّم.

5 – إذا بوشرت إجراءات رفع الدّعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقا للفقرة (3) من هذه المادّة، أو إذا بوشرت إجراءات رفع الدّعوى أمام محكمة مختصّة أو هيئة تحكيم في دولة أخرى في حالة عدم صدور هذا الأمر، يتعيّن حينذاك الاعتراف بأيّ قرار نهائي يصدر في الدّعوى وتنفيذه على السّفينة المحجوزة أو على الضمان المقدّم لرفع الحجز عن السّفينة بشرط :

أ) أن يكون المدّعى عليه قد أخطر على وجه معقول بهذه الإجراءات ومنح فرصة معقولة لتحضير الدّفاع في الدّعوى، و

ب) أن لا يكون هذا الاعتراف مخالفا للنظام العامّ.

6 – ليس في أحكام الفقرة (5) من هذه المادّة ما يقيّد أيّ أثر آخر يترتّب على حكم القضاء أو قرار التحكيم الأجنبيين بموجب قانون الدّولة التي وقع فيها حجز السّفينة أو قدّم فيها الضمان لرفع الحجز عنها.

المادّة 8

التطبيق

1 – تطبّق هذه الاتفاقية على أيّ سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء كانت تلك السّفينة ترفع أم لا علم دولة طرف.

2 – لا تطبّق هذه الاتفاقية على أيّ سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغلها الدّولة وتستخدمها، مؤقتا، في خدمات عامّة غير تجارية فقط.

3 – لا تمس هذه الاتفاقية أيّ حقوق أو سلطات عائدة لأيّ حكومة أو إدارات تابعة لها، أو لأيّ سلطة عامّة، أو لأيّ سلطة من سلطات الأحواض أو المرافىء، بموجب أيّ اتفاقية دولية أو بموجب أيّ قانون محلّي أو لائحة محلية، لتوقيف أو منع إبحار أيّ سفينة في دائرة ولايتها.

4 – لا تمس هذه الاتفاقية سلطة أيّ دولة أو محكمة في إصدار أوامر تنحصب على كامل أصول ذمة المدين.

5 – ليس في هذه الاتفاقية ما يمس تطبيق الاتفاقيات الدّولية التي تنصّ على الحدّ من المسؤولية، أو القانون المحلّي الذي يدخلها حيّز النّفاذ، في الدّولة التي وقع فيها الحجز.

6 – ليس في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس أحكام القانون السّاري في الدّول الأطراف فيما يتعلّق بحجز السّفينة ماديا في دائرة ولاية دولة علم السّفينة والّذي حصل عليه شخص يقيم عادة في تلك الدّولة أو يتّخذ فيها المقرّ الرّئيسي لأعماله، أو حصل عليه أيّ شخص آخر انتقلت إليه المطالبة من هذا الشّخص عن طريق الحلول أو الحوالة أو غير ذلك.

المادّة 9
عدم إنشاء امتيازات بحرية

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسّر على أنه ينشىء امتيازا بحريا.

المادّة 10
التحفّظات

1 – يجوز لأيّ دولة، عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أو في أيّ وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أيّ من الحالات التالية أو كلّها :

أ) السّفن غير العاملة في البحار،

ب) السّفن التي لا ترفع علم دولة طرف،

ج) المطالبات بموجب الفقرة 1 (ق) من المادّة الأولى.

2 – يجوز للدّولة، عندما تكون أيضا دولة طرفا في معاهدة معنيّة بشأن الملاحة في المياري المائية الداخلية، أن تعلن، عند توقيع هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أن القواعد المتعلّقة بالاختصاص القضائي والاعتراف بقرارات المحاكم وتنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادّة 7 من هذه الاتفاقية.

المادّة 11
الوديع

تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العامّ للأمم المتحدة

المادّة 12
التوقيع، والتصديق، والقبول، والموافقة، والانضمام

1 – يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لأيّ دولة في مقرّ الأمم المتحدة بنيويورك من 1 أيلول/ سبتمبر 1999 وحتى 31 آب/ أغسطس سنة 2000، ويبقى باب الانضمام إليها مفتوحا بعد ذلك.

2 – يمكن للدول أن تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق :

أ) التوقيع دون تحفّظ فيما يتّصل بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول، أو

ب) التوقيع رهنا بالتصديق أو الموافقة أو القبول على أن يعقب ذلك التصديق أو الموافقة أو القبول، أو

ج) الانضمام.

3 – يجري مفعول التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام بإيداع صكّ بهذا المعنى لدى الوديع

المادّة 13
الدّول التي بها أكثر من نظام قانوني واحد

1 – إذا كان في الدّولة وحدتان إقليميتان أو أكثر يطبّق في كلّ منها نظام قانوني مختلف بشأن المسائل التي عولجت في هذه الاتفاقية، فلهذه الدّولة أن تعلن عند التوقيع، أو التصديق، أو القبول، أو الموافقة، أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية سوف تمتدّ إلى كافّة وحداتها الإقليمية أو إلى وحدة واحدة أو أكثر منها فقط، ولها أن تعدّل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أيّ وقت.

2 - يخطر الوديع بأيّ إعلان من هذا القبيل على أن يذكر فيه صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها الاتفاقية.

3 - بالنّسبة للدّولة الطرف التي يكون لديها نظامان قانونيان أو أكثر فيما يتعلّق بحجز السّفن وتكون هذه النظم منطبقة في وحدات إقليمية مختلفة، فإنّ الإحالات الواردة في هذه الاتفاقية إلى محكمة الدّولة وقانون الدّولة سوف تُبنى على أنها تحيل إلى محكمة الوحدة الإقليمية ذات الصّلة بالموضوع داخل تلك الدّولة وقانون الوحدة الإقليمية ذات الصّلة بالموضوع في تلك الدّولة.

المادّة 14

بدء النّفاذ

1 - تدخل هذه الاتفاقية حيّز النّفاذ بعد ستّة (6) أشهر من تاريخ إعراب 10 دوّل عن رضاها بالالتزام بها.

2 - بالنّسبة للدّولة التي تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية بعد تلبية شروط نفاذها، يسري مفعول هذا الرّضا بعد ثلاثة (3) أشهر من تاريخ الإعراب عنه.

المادّة 15

التنقيح والتعديل

1 - يعقد الأمين العامّ للأمم المتحدة مؤتمرا للدّول الأطراف لتنقيح أو تعديل هذه الاتفاقية، وذلك بناء على طلب ثلث الدّول الأطراف.

2 - يعتبر أيّ رضا بالالتزام بالاتفاقية يعرب عنه بعد تاريخ نفاذ أيّ تعديل عليها منطبقا على الاتفاقية بصورتها المعدّلة.

المادّة 16

الانسحاب

1 - يجوز لأيّ دولة طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية في مواجهة تلك الدّولة.

2 - يكون الانسحاب عن طريق إيداع صكّ بالانسحاب لدى الوديع.

3 - يسري مفعول الانسحاب بعد عام من استلام الوديع لصكّ الانسحاب، أو بعد مدّة أطول تحدّد في صكّ الانسحاب.

المادّة 17

اللغات

وضعت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللّغات الإسبانية، والانكليزية، والروسية، والصينية، والعربيّة، والفرنسية، وتعتبر كلّ من هذه النصوص متساوية في الحجّية.

حرّرت في جنيف في اليوم الثّاني عشر من آذار/ مارس، سنة ألف وتسعمائة وتسع وتسعين 1999.

وإثباتا لذلك، قام الموقّعون أدناه، المفوّضون بذلك حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

مرسوم رئاسيّ رقم 03 - 475 مؤرّخ في 12 شوّال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003، يتضمّن التّصديق على اتفاق البلد المشارك بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة ومنظمة أمريكا اللاتينية للطاقة (OLADE) الموقّع بالجزائر في 9 يوليو سنة 2001.

إنّ رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدّولة، وزير الشّؤون الخارجية،

- وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّة 77-9 منه،

- وبعد الاطّلاع على اتّفاق البلد المشارك بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة ومنظمة أمريكا اللاتينية للطاقة (OLADE) الموقّع بالجزائر في 9 يوليو سنة 2001،

يرسم ما يلي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتّفاق البلد المشارك بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة ومنظمة أمريكا اللاتينية للطاقة (OLADE) الموقّع بالجزائر في 9 يوليو سنة 2001، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

المادّة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 12 شوّال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003.

عبد العزيز بوتفليقة

ملاحق:

النموذج رقم:1

أمر على عريضة بتوقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة العدل

مجلس قضاء تلمسان

محكمة الغزوات **أمـــر**

مكتب الرئيس

رقم:

بتاريخ:

نحن السيد:.....رئيس محكمة الغزوات

بمساعدة الأستاذة:....أمينة ضبط محكمة الغزوات

- بعد الإطلاع على طلب العارضة بنك الفلاحة و التنمية الريفية و كالة...رقم.....
الغزوات الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب ....شارع..... الغزوات المودع بمكتبنا في .....المقدم بواسطة الأستاذ .....الرامي إلى إجراء حجز تحفظي على سفينة صيد المملوكة للمدين .....من نوع .....، الطول .....م،العرض..م الحمولة.....طنة،القوة....ح، الراسية حاليا بميناء الغزوات ضمانا لاستفاء الدين.....دج
- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على الأمر 80/76 المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المتضمن القانون البحري و خاصة المواد من 150 الى 154 منه.
- بعد الاطلاع على المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشان حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12-03-1999 و خاصة المواد 1-2-3 منه

لهذه الأسباب و من أجلها

نأمر بتوقيع حجز تحفظي على سفينة صيد المملوكة للمدين.....
من نوع جياب، الطول.....م، العرض.....م، الحمولة.....طنة، القوة...ح
الراسية بميناء الغزوات بمعرفة محضر قضائي تابع لدائرة اختصاص مجلس قضاء تلمسان
لفائدة المدعي بالدين بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة..... الغزوات
الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب .....شارع..... الغزوات
لضمان تسديد مبلغ الدين المقدر:.....دج
و القول بأنه يرجع إلينا في حالة و جود إشكال في التنفيذ
وصحة لما تقدم أمضينا هذا الأمر نحن الرئيس و امين الضبط

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:2

أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائريه الديمقراطيه الشعبيه

وزارة العدل

مجلس قضاء تلمسان

محكمة الغزوات **أمـــر**

مكتب الرئيس

رقم:

بتاريخ:

نحن السيد:.....رئيس محكمة الغزوات

بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط محكمة الغزوات

- بعد الإطلاع على طلب العارضة بنك الفلاحة و التنمية الريفية و كالة...رقم.....

الغزوات الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب ....شارع..... الغزوات المودع بمكتبنا في .....المقدم بواسطة الأستاذ .....الرامي إلى إجراء حجز تحفظي على سفينة صيد المملوكة للمدين .....من نوع .....، الطول .....م،العرض..م الحمولة.....طنة،القوة....ح، الراسية حاليا بميناء الغزوات ضمانا لاستفاء الدين.....دج

- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على قانون الإجراءات المدنية و خاصة المادة 345 و ما بعدها منه
- حيث يستفاد من الوثائق المرفقة بالطلب ان الدين الذي تطالب العارضة باستصدار أمر بالحجز التحفظي على سفينة الصيد المملوكة للمدين لضمان تسديد الدين مضمون بعقد رهن محرر من طرف الموثق .....الكائن بالغزوات في .....الأمر الذي ينفي

توافر حالة الضرورة التي تبرر بوجود خطر حال و محدق يهدد الضمان العام للدائن في استيفاء دينه وفقا لما تقتضيه المادة 345 من قانون الإجراءات المدنية و بالتالي فانه يتعين رفض طلب العارضة

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفض طلب العارضة

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:3
أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة الغزوات **أمر**
مكتب الرئيس
رقم:
بتاريخ:
نحن السيد:.....رئيس محكمة الغزوات
بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط محكمة الغزوات

- بعد الإطلاع على طلب العارضة مؤسسة .....الممثلة من طرف مسيرها الكائن مقرها.....عمارة.....الطابق.....تلمسان المقدمة بواسطة الأستاذ.....الرامي إلى استصدار أمر بتوقيع حجز تحفظي على البضاعة المتكونة من .....الموجودة على ظهر الباخرة - أ- المخفقة عالم - دبي - الراسية حاليا بميناء الغزوات و ذلك لضمان مبلغ الدين المقدر

ب .....دولار أمريكي

او ما يعادله بالدينار الجزائري ب.....دج

- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على قانون الإجراءات المدنية و خاصة المادة 345 و ما بعدها منه
- بعد الاطلاع على القانون البحري و خاصة المادة 150 و ما بعدها منه
- بعد الاطلاع على المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشان حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 1999/03/12 و خاصة المواد 1-2-3 منه
- حيث أن العارضة لم تقدم ما يفيد أن البضاعة المطالب بالحجز عليها ملك للعارض ضدهم هذا من جهة.
- حيث انه من جهة ثانية فان الفواتير المحتج بها لا تتعلق بالمدعى عليها الثالثة شركة-س- الكائنة بدبي مجهز سفينة - أ-
- حيث انه من جهة ثالثة فان طلب العارضة لا يتعلق بالحجز على السفينة وفقا لما تقتضيه المواد 150 و ما بعدها من القانون البحري التي تحتج بها العارضة

و بالتالي فانه يتعين الأمر برفض طلب

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفض طلب العارضة

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:4
أمر على عريضة برفع الحجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة الغزوات **أمـــر**
مكتب الرئيس
رقم:
بتاريخ:
نحن السيد:.....رئيس محكمة الغزوات
بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط لدى محكمة الغزوات

- بعد الإطلاع على طلب العارضة شركة....للتأمين الممثلة من طرف مصفيها الكائن مقرها الحالي بإقامة.....قطعة رقم... تلمسان المودع بمكتبنا في.....و المقدم بواسطة الأستاذ.....الرامي الى استصدار أمر برفع اليد على الحجز التحفظي على السفينة (...) الموقع بمقتضى الأمر الصادر عن رئيس محكمة الغزوات في .....رقم الفهرس.....
- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على القانون البحري و خاصة المادة 156 منه
- حيث أن السفينة المذكورة أعلاه قد تم الحجز عليها تحفظيا وفقا لمحضر حجز تحفظي على السفينة المحرر من طرف المحضر القضائي .....في .....
- حيث أن الدائن الحاجز التمس رفع الحجز المضروب على السفينة المذكورة أعلاه و بالتالي فان المحكمة تستجيب له.

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفع الحجز التحفظي المضروب على السفينة(..)
الراسية بميناء عنابة بمقتضى الأمر الصادر عن رئيس محكمة الغزوات في...رقم الفهرس.....
و القول بأنه يعود إلينا البث في حالة و جود إشكال

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:3
أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة تلمسان **أمر**
مكتب الرئيس
رقم:
بتاريخ:
نحن السيد:.....رئيس محكمة عنابة
بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط محكمة عنابة

- بعد الإطلاع على طلب العارضة مؤسسة .....الممثلة من طرف مسيرها الكائن مقرها.....عمارة.....الطابق.....تلمسان المقدمة بواسطة الأستاذ.....الرامي إلى استصدار أمر بتوقيع حجز تحفظي على البضاعة المتكونة من .....الموجودة على ظهر الباخرة ـ أ ـ المخفقة عالم.دبي. الراسية حاليا بميناء الغزوات و ذلك لضمان مبلغ الدين المقدر ب .....دولار أمريكي

او ما يعادله بالدينار الجزائري ب.....دج

- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على قانون الإجراءات المدنية و خاصة المادة 345 و ما بعدها منه
- بعد الاطلاع على القانون البحري و خاصة المادة 150 و ما بعدها منه
- بعد الاطلاع على المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشان حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 1999/03/12 و خاصة المواد 1-2-3 منه
- حيث أن العارضة لم تقدم ما يفيد أن البضاعة المطالب بالحجز عليها ملك للعارض ضدهم هذا من جهة.
- حيث انه من جهة ثانية فان الفواتير المحتج بها لا تتعلق بالمدعى عليها الثالثة شركة س. الكائنة بدبي مجهز سفينة ـ أ ـ
- حيث انه من جهة ثالثة فان طلب العارضة لا يتعلق بالحجز على السفينة وفقا لما تقتضيه المواد 150 و ما بعدها من القانون البحري التي تحتج بها العارضة

و بالتالي فانه يتعين الأمر برفض طلب

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفض طلب العارضة

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:1
أمر على عريضة بتوقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة تلمسان **أمـــر**
مكتب الرئيس
رقم:
بتاريخ:
نحن السيد:.....رئيس محكمة تلمسان
بمساعدة الأستاذة:....أمينة ضبط محكمة تلمسان

- بعد الإطلاع على طلب العارضة بنك الفلاحة و التنمية الريفية و كالة...رقم.....
تلمسان الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب ...شارع.....تلمسان المودع
بمكتبنا في .....المقدم بواسطة الأستاذ .....الرامي إلى إجراء حجز تحفظي
على سفينة صيد المملوكة للمدين .....من نوع جيالب، الطول .....م،العرض..م
الحمولة.....طنة،القوة....ح، الراسية حاليا بميناء الغزوات ضمانا لاستفاء الدين.....دج
- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- **بعد الاطلاع على الأمر 80/76 المعدل و المتمم بالقانون 05/98 المتضمن القانون البحري و خاصة المواد من 150 الى 154 منه.**
- بعد الاطلاع على المرسوم الرئاسي رقم 474/03 المتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشان حجز السفن المعتمدة بجنيف يوم 12-03-1999 و خاصة المواد 1-2-3 منه

لهذه الأسباب و من أجلها

نأمر بتوقيع حجز تحفظي على سفينة صيد المملوكة للمدين.....
من نوع جيالب، الطول.....م، العرض.....م، الحمولة.....طنة، القوة...ح
الراسية بميناء الغزوات بمعرفة محضر قضائي تابع لدائرة اختصاص مجلس قضاء تلمسان
لفائدة المدعي بالدين بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة.....تلمسان
الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب .....شارع.....تلمسان
لضمان تسديد مبلغ الدين المقدر:.....دج
و القول بأنه يرجع إلينا في حالة و جود إشكال في التنفيذ
وصحة لما تقدم أمضينا هذا الأمر نحن الرئيس و امين الضبط

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:2
أمر على عريضة برفض طلب توقيع حجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة تلمسان **أمـــر**
مكتب الرئيس
رقم:
بتاريخ:

نحن السيد:.....رئيس محكمة عنابة
بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط محكمة عنابة

بعد الإطلاع على طلب العارضة بنك الفلاحة و التنمية الريفية و كالة..رقم..... الغزوات الممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها ب ....شارع..... الغزوات المودع بمكتبنا في .....المقدم بواسطة الأستاذ .....الرامي إلى إجراء حجز تحفظي على سفينة صيد المملوكة للمدين .....من نوع جياب، الطول ....م،العرض..م الحمولة.....طنة،القوة....ح، الراسية حاليا بميناء الغزوات ضمانا لاستيفاء الدين.....دج

- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على قانون الإجراءات المدنية و خاصة المادة 345 و ما بعدها منه
- حيث يستفاد من الوثائق المرفقة بالطلب ان الدين الذي تطالب العارضة باستصدار أمر بالحجز التحفظي على سفينة الصيد المملوكة للمدين لضمان تسديد الدين مضمون بعقد رهن محرر من طرف الموثق .....الكائن تلمسان في .....الأمر الذي ينفي توافر حالة الضرورة التي تبرر بوجود خطر حال و محدق يهدد الضمان العام للدائن في استيفاء دينه وفقا لما تقتضيه المادة 345 من قانون الإجراءات المدنية

و بالتالي فانه يتعين رفض طلب العارضة

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفض طلب العارضة

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

النموذج رقم:4
أمر على عريضة برفع الحجز تحفظي:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة العدل
مجلس قضاء تلمسان
محكمة تلمسان **أمر**
مكتب الرئيس
رقم: بتاريخ:
نحن السيد:.....رئيس محكمة عنابة
بمساعدة الأستاذة:.....أمينة ضبط لدى محكمة عنابة

- بعد الإطلاع على طلب العارضة شركة....للتأمين الممثلة من طرف مصفيها الكائن مقرها الحالي بإقامة.....قطعة رقم...شارع..الابيار الجزائر المودع بمكتبنا في.....و المقدم بواسطة الأستاذ.....الرامي الى استصدار أمر برفع اليد على الحجز التحفظي على السفينة (...) الموقع بمقتضى الأمر الصادر عن رئيس محكمة تلمسان في .....رقم الفهرس.....
- بعد الاطلاع على الوثائق المرفقة بالطلب
- بعد الاطلاع على القانون البحري و خاصة المادة 156 منه
- حيث أن السفينة المذكورة أعلاه قد تم الحجز عليها تحفظيا وفقا لمحضر حجز تحفظي على السفينة المحرر من طرف المحضر القضائي .....في .....
- حيث أن الدائن الحاجز التمس رفع الحجز المضروب على السفينة المذكورة أعلاه و بالتالي فان المحكمة تستجيب له.

لهذه الأسباب و من اجلها

نأمر برفع الحجز التحفظي المضروب على السفينة(..)
الراسية بميناء الغزوات بمقتضى الأمر الصادر عن رئيس محكمة تلمسان في..رقم الفهرس.....
و القول بأنه يعود إلينا البث في حالة وجود إشكال

رئيس المحكمة **أمين الضبط**

العدد 01
السّنة التّاسعة والثّلاثون

الأحد 22 شوّال عام 1422 هـ
الموافق 6 يناير سنة 2002 م

الجمهوريّة الجزائريّة
الديمقراطيّة الشّعبيّة

الجريدة الرسميّة

اتفاقات دوليّة ، قوانين ، ومراسيم
قرارات وآراء ، مقرّرات ، مناشير ، إعلانات وبلاغات

الاشتراك سنويّ	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا	بلدان خارج دول المغرب العربيّ
	سنة	سنة
النّسخة الأصليّة	1070,00 د.ج	2675,00 د.ج
النّسخة الأصليّة وترجمتها ...	2140,00 د.ج	5350,00 د.ج
		تزاد عليها نفقات الإرسال

الإدارة والتّحرير
الأمانة العامّة للحكومة

WWW.JORADP.DZ

الطّبع والاشتراك
المطبعة الرّسميّة

7 و9 و13 شارع عبد القادر بن مبارك - الجزائر
الهاتف 65.18.15 الى 17 ح.ج.ب 50 - 3200 الجزائر
Télex : 65 180 IMPOF DZ
بنك الفلاحة والتّنمية الرّيفيّة 060.300.0007 68 KG
حساب العملة الأجنبيّة للمشتركين خارج الوطن
بنك الفلاحة والتّنمية الرّيفيّة 060.320.0600.12

ثمن النّسخة الأصليّة 13,50 د.ج
ثمن النّسخة الأصليّة وترجمتها 27,00 د.ج
ثمن العدد الصّادر في السّنين السّابقة : حسب التّسعيرة.
وتسلّم الفهارس مجّانا للمشتركين.
المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.
ثمن النّشر على أساس 60,00 د.ج للسّطر.

فهرس

مراسيم تنظيميّة

مرسوم تنفيذيّ رقم 02 - 01 مؤرّخ في 22 شوّال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدّد النّظام العامّ لاستغلال الموانىء وأمنها. 3

مرسوم تنفيذيّ رقم 02 - 02 مؤرّخ في 22 شوّال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدّد القواعد المتعلّقة بالاحتفاظ على متن السّفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. 21

قرارات، مقرّرات، آراء

وزارة التّجارة

قرار وزاري مشترك مؤرّخ في 9 شوّال عام 1422 الموافق 24 ديسمبر سنة 2001، يتضمّن إلغاء القرار الوزاريّ المشترك المؤرّخ في 27 شوّال عام 1419 الموافق 13 فبراير سنة 1999 والمتضمّن إنشاء شهادة المصدّر لبعض المنتوجات. 27

وزارة المجاهدين

قرار مؤرّخ في 20 شعبان عام 1422 الموافق 6 نوفمبر سنة 2001، يحدّد القائمة الاسميّة لأعضاء اللّجنة القطاعيّة الدائمة للبحث العلميّ والتّطوير التّكنولوجيّ لوزارة المجاهدين. 28

وزارة العمل والضّمان الاجتماعي

قرار مؤرّخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001، يتضمّن رفع قيمة معاشات الضّمان الاجتماعيّ ومنحه وريوعه. 28

وزارة السّياحة والصّناعة التّقليديّة

قرار مؤرّخ في 28 شعبان عام 1422 الموافق 14 نوفمبر سنة 2001، يحدّد القائمة الاسميّة لأعضاء اللّجنة القطاعيّة الدائمة للبحث العلميّ والتّطوير التّكنولوجيّ لوزارة السياحة والصناعة التقليدية. 29

وزارة الاتّصال والثّقافة

قرار مؤرّخ في 2 رمضان عام 1422 الموافق 17 نوفمبر سنة 2001، يتضمّن تعيين أعضاء اللّجنة الوطنيّة للممتلكات الثّقافية. 30

وزارة الشّباب والرّياضة

قرار مؤرّخ في 14 شوّال عام 1422 الموافق 29 ديسمبر سنة 2001، يحدّد تشكيلة المكتب الوزاريّ للأمن الدّاخليّ في المؤسّسة على مستوى وزارة الشّباب والرّياضة وسيره. 30

وزارة المؤسسات والصناعات الصغيرة والمتوسطة

قرار مؤرّخ في 29 ربيع الثاني عام 1422 الموافق 21 يوليو سنة 2001، يتضمّن تجديد اللجنة المتساوية الأعضاء المختصة بأسلاك موظفي وزارة المؤسسات والصناعات الصغيرة والمتوسطة. 31

يضمنون في هذا الإطار شرطة وأمن المسطحات المائيّة والممرّات المائيّة والرحب والأرصفة وكذا المناطق البرية للموانىء وملحقاتها في حدود الأملاك العموميّة المينائيّة.

وبهذه الصّفة :

- يسهرون على السّير الحسن للانارة والتشوير البحريّ والإرشاد على امتداد الميناء والرحب والممرّات المائيّة ويكونون على علم بحالة أعماق المياه وبصفة عامّة بكافّة شروط الملاحة. يعطون بالتّالي الأوامر ويشعرون المصلحة المعنيّة للسّلطة المينائيّة بكلّ الوقائع المتعلّقة بالصّيانة والمحافظة على المنشآت وحركة السّفن في الحدود البحريّة للميناء،

- يأخذون في حدود صلاحيّاتهم وفي حالة حدث غير متوقّع ولا سيّما فيما يخصّ الإرشاد الإجراءات الأوّلية الّتي تقتضيها الوضعيّة،

- ينظّمون طبقا لبرنامج تخصيص أماكن للسّفن ترتيب دخول وخروج السّفن ويأمرون ويقودون جميع الحركات ويعلمون بذلك ربابنة السّفن وقادتها ومرشديها،

- يسهرون على حرية المرور والحفاظ على نظافة الأرصفة والسطوح الترابيّة والمفارات ومنشآت مينائيّة أخرى وتحديد الأماكن الّتي يجب أن تشغلها البضائع قبل الشّحن وبعد التّفريغ.

- يراقبون ويشرفون على عمليّات شحن وتفريغ البضائع وتزويد السّفن بصابورة أو نزعها وتفريغ النّفايات وصرف الغاز،

- يحرصون على أن تحترم القواعد الأمنيّة المتعلّقة بعمليّات بناء السّفن وتصليحها،

- يسهرون على تطبيق التّنظيم السّاري العمل به وجميع تعليمات الأمن في مجال نقل البضائع الخطيرة وعبورها ومناولتها،

- يقودون وينسّقون، تحت سلطة مسؤولهم، التدخّلات في مجال مكافحة الكوارث وأعمال الإسعاف الّتي من الواجب تقديمها للسّفن وللأشخاص الموجودة في خطر على مستوى الموانىء.

المادّة 129 : يضمن مراقبو الموانىء، تحت سلطة ضبّاط الموانىء، تطبيق القواعد العامّة والخاصّة للاستغلال والأمن وكذا التعليمات المقرّرة في مجال حفظ الصّحّة والنّظافة والوقاية من حوادث العمل.

ويسهرون أيضا على الاستغلال العقلاني لمساحات التّخزين وعلى احترام الأحكام الّتي تنظّم المرور والتوقّف في مناطق استغلال الميناء.

الباب الرّابع
حكم ختاميّ

المادّة 130 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسمية للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 22 شوّال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002.

علي بن فليس

مرسوم تنفيذيّ رقم 02 - 02 مؤرّخ في 22 شوّال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002، يحدّد القواعد المتعلّقة بالاحتفاظ على متن السّفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنّة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها.

إنّ رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النّقل،

- وبناء على الدّستور، لاسيّما المادّتان 85- 4 و125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى الأمر رقم 73-12 المؤرّخ في 29 صفر عام 1393 الموافق 3 أبريل سنة 1973 والمتضمّن إحداث المصلحة الوطنيّة لحراسة الشواطئ، المعدّل والمتمّم،

- وبمقتضى الأمر رقم 76-80 المؤرّخ في 29 شوال عام 1306 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمّن القانون البحري، المعدّل والمتمّم، لاسيّما المادّة 200 النقطة (ز) منه،

- وبمقتضى المرسوم رقم 83-510 المؤرّخ في 18 ذي القعدة عام 1403 الموافق 27 غشت سنة 1983والمتضمّن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974، المتعلّقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المعدّل والمتمّم (اتفاقية سولاس 74 / 78)،

- وبمقتضى المرسوم الرّئاسيّ رقم 2000-256 المؤرّخ في 26 جمادى الأولى عام 1421 الموافق 26 غشت سنة 2000 والمتضمّن تعيين رئيس الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرّئاسيّ رقم 01-139 المؤرّخ في 8 ربيع الأوّل عام 1422 الموافق 31 مايو سنة 2001 والمتضمّن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التّنفيذي رقم 96-350 المؤرّخ في 6 جمادى الثانية عام 1417 الموافق 19 أكتوبر سنة 1996 والمتعلّق بالإدارة البحرية المحلية،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : تطبيقا لأحكام الأمر رقم 76-80 المؤرّخ في 29 شوال عام 1306 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه، لاسيّما المادّة 200 النقطة (ز) منه، يحدّد هذا المرسوم العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها.

المادّة 2 : العدد الأدنى من البحارة على متن السّفن التجارية لضمان أمنها هو ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن « Minimum Safe Manning » التي تسلّمها الإدارة البحرية المختصّة.

المادّة 3 : يشكل العدد الأدني من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها خارج طاقم الاستغلال أدنى العناصر لضمان أمن السفينة.

المادّة 4 : يحدّد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية الجزائرية لضمان أمنها طبقا للجدول المرفق بالملحق الأوّل من هذا المرسوم.

تحدّد الإدارة البحرية الوطنية عدد البحارة المذكورين أعلاه، حسب المعايير الآتية :

أ - نوع السّفن (السّفن الناقلة للركاب، للبضائع العامّة، للمواد الكيميائية وللمحروقات)،

ب - نوع الملاحة الممارسة (الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة ، والملاحة غير المحدودة)،

ج - حمولة السفن،

د - صنف السفينة (آلية أو عادية).

المادّة 5 : يجب أن تزوّد السفن الناقلة للركاب المستغلّة، زيادة على ذلك، بطاقم لضمان أمن الركاب بمعدّل ستة (6) أشخاص لكل شريحة تتكون من مائة (100) راكب أي ربّانين (2) وأربعة (4) مستخدمي تنفيذ.

المادّة 6 :يمكن أن يعدّل العدد الأدنى من البحارة على متن السّفن التجارية لضمان أمنها المحدّد في الملحق الأوّل من هذا المرسوم بطلب من مجهّز السفينة في حالة تغيير منطقة الملاحة أودرجة تالية السفينة أو تطبيق قواعد دولية جديدة.

وفي هذه الحالة، تسلّم الإدارة البحرية المختصّة شهادة جديدة.

المادّة 7 : تحرّر شهادة الأمن المذكورة أعلاه، باللّغة الوطنيّة واللّغة الانجليزية. ويجب الاحتفاظ بها بشكل دائم على متن السّفن .

المادّة 8 : تسلّم الشهادة المذكورة أعلاه الّتي يرفق نموذج منها في الملحق الثاني من هذا المرسوم لمدّة أقصاها سنة واحدة (1) قابلة للتجديد.

المادّة 9 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 22 شوّال عام 1422 الموافق 6 يناير سنة 2002.

علي بن فليس

الملحق الأول

العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها

صنف السفينة	نوع الملاحة	الحمولة الكلية المسجلة	نوع السفينة	هيئة السطح					مستخدمو التحكم التنفيذي				هيئة الماكينات			مستخدمو التحكم التنفيذي	
				ربان	ربان ثان	ض.م.م. ملاحي	ضابط راديو	طبيب	رئيس طاقم	رئيس سطح	طباخ	ملاح	رئيس الميكا	ميكا ثان	ض.م.م. الماكينات	دهان رئيس	دهان
السفن الناقلة للبضائع العامة	ملاحة محدودة	< 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	2	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	2	1	1	0	0	1
		> 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
	ملاحة غير محدودة	< 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	2	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
		> 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
السفن الناقلة للمحروقات	ملاحة محدودة	< 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
		> 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
	ملاحة غير محدودة	< 3000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
		> 3000 < 6000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	1
		> 6000	عابرة	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	2	1	2
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	1	2

الملحق الأول (تابع)

صنف السفينة	نوع الملاحة	الحمولة الكلية المسجلة	نوع السفينة	ربان	هباط السطح: ربان ثان	هباط السطح: ض.م.م. ملاحي	هباط السطح: هابط راديو	هباط السطح: طبيب	مستخدمو التحكم التنفيذي: رئيس طاقم	مستخدمو التحكم التنفيذي: رئيس سطح	مستخدمو التحكم التنفيذي: طباخ	مستخدمو التحكم التنفيذي: ملاح	هباط الماكينات: رئيس الميكا	هباط الماكينات: ميكا ثان	هباط الماكينات: ض.م.م. الماكينة	مستخدمو التحكم التنفيذي: دهان رئيس	مستخدمو التحكم التنفيذي: دهان	المجموع
السفن الناقلة للغاز والمواد الكيميائية	ملاحة غير محدودة	> 3000	عادية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0	13
			آلية	1	1	2	0	0	1	0	1	3	1	1	0	0	1	12
		3000 < 6000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	2	1	2	16
			آلية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	0	1	2	14
		> 6000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	4	1	1	2	1	2	17
	ملاحة محدودة	> 3000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	4	1	1	2	0	2	16
			آلية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	1	1	0	13
		3000 < 6000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	0	1	2	12
			آلية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	1	0	1	16
		> 6000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	3	1	1	2	1	2	17
			آلية	1	1	2	1	0	1	0	1	4	1	1	0	2	2	16
السفن الناقلة للمسافرين	ملاحة غير محدودة	> 3000	عادية	1	1	2	1	0	1	0	1	2	1	1	0	1	2	13
			آلية	1	1	2	0	1	1	0	1	2	1	1	0	0	1	12
		3000 >	عادية	1	1	2	1	1	1	0	1	3	1	1	2	1	1	17
			آلية	1	1	2	1	1	1	0	1	3	1	1	0	0	1	14

ض.م.م / الملاحة : هابط مكلف بالمناوبة في برج القيادة الملاحية.
ض.م.م / الماكينات : هابط مكلف بالمناوبة في برج غرفة الماكينات.

ملاحظة هامة :

1 – لا يتعين على الضابط الميكانيكي أو أي عضو آخر من أعضاء مستخدمي الماكينات أن يتولى وحده المناوبة في أماكن تواجد الماكينات أو بمدخل وحده في غرفة الدفع الرئيسي ما لم يتحقق من أمن هذا الشخص من برج القيادة بمسافات متقاربة بواسطة نظام إنذار المراقبة أو بطريقة أخرى تراها الإدارة مقبولة.

2 – على متن السفن الناقلة للغاز والمواد الكيميائية، يتولى الشحن أحد الضباط المكلفين بالمناوبة على برج القيادة.

3 – على متن السفن الناقلة للـ. وقات والغاز والمواد الكيميائية التي تكرس ملاحة «محدودة» يتولى الشحن أحد هباط السطح المكلفين بال. ناوبة على برج القيادة.

22 شوّال عام 1422 هـ
6 يناير سنة 2002 م
الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة / العدد 01 25

الملحق الثاني

البحرية التجارية MERCHANT MARINE

شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

صدرت وفقا لأحكام اللائحة 13 (ب من الباب V)
للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر
لعام 1974، في صيغتها المنقحة

ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISION OF REGULATION V 13 b) OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED.

تفاصيل السفينة PARTICULARS OF SHIP

اسم السفينة ..... SHIP'S NAME

الرقم المميّز أو الأحرف المميّزة ..... DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS

رقم المنظمة البحرية الدولية ..... IMO NUMBER

ميناء التسجيل ..... PORT OF REGISTRY

الحمولة الإجمالية ..... GROSS TONNAGE

اتفاقية الحمولة الدولية للسفن (1969) ..... INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASURMENT OF SHIPS (1969)

قوة الدفع الرئيسية (كيلوواط) ..... MAIN PROPULTION MACHINERY (KW)

نوع السفينة ..... TYPE OF SHIP

غرفة محركات غير خاضعة لإشراف دائم UNMANED MACHINERY SPACES

نعم / YES ☐ ☐ لا / NO

TRAIDING AREA المناطق الملاحية

THE ABOVE MENTIONED SHIP IS CONSIDERED TO BE SAFETY MANNED IF WHENEVER IT PROCEEDS TO ANY CONDITIONS STATED IT CARRIES NO LESS THAN THE NUMBER, RANK/CAPACITY OF PERSONNEL SHOWN BELLOW, SUBJECT TO ANY CONDITIONS STATED HEREUNDER.

تعتبر السفينة المذكورة أعلاه مأمونة التشغيل للعمل بعرض البحر (ما لم تدون أي شروط) وهي تحمل الحد الكافي من المؤهلين كما هو مدون أدناه.

RANK/CAPACITY الرتبة / الصفة	CERTIFICATE OF COMPETENCY (STCW RULE) شهادة الكفاءة	NUMBER OF PERSONS عدد الأشخاص
CAPITAIN ربان	MASTER CERTIFICATE (II / 2) شهادة ربان	
DECK OFFICER ضابط سطح	MASTER 1st and 2nd Cart (II-1/II-2) شهادة ربان أول/ثان	
CHIEF ENGINEER رئيس ميكانيكي	CHIEF ENGINEER CERTIFICATE (III-3/III-2) رئيس المهندسين	
ENGINE OFFICER ضابط مهندس	ENGINE OFFICER CERTIFICATE (III-1/III-2) شهادة مهندسين م أول م ثان	
RADIO OFFICER ضابط راديو	RADIO OFFICER CERTIFICATE شهادة راديو	
DOCTOR طبيب		
BOSUN رئيس بحارة		
CHIEF COOK طباخ		
ASSISTANT ENGINEER مساعد مهندس		
ABLE SEAMAN بحار سطح		
ORDINARY SEAMAN بحارة عاديين		
GRAISSEUR دهان		
	TOTAL المجموع	

PRESCRIPTIONS OR SPECIAL CONDITIONS, IF ANY
شروط أو استلزامات إضافية
RADIO OFFICER MAY BE OMITTED IF VESSEL IS EQUIPED AND CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH GMDSS, AND AT LEAST TWO (2) OF THE CREW ARE HOLDERS OF GMDSS OPERATORS'S CERTIFICATE (G.O.C)
يستغنى عن خدمات ضابط راديو في حالة تجهيز السفينة بجهاز GMDSS وضابطان (2) من ضباط السطح على الأقل يجب أن يكونا متحصلين على شهادة G.O.C

ISSUED AT ..... **DATE** .....
صدر في **تاريخ الإصدار**
EXPIRY DATE .....
Errorl Bookmark not defined **تاريخ انتهاء الصلاحية**

.....

SEAL OR STAMP OF THE ISSUING AUTHORITY
ADMINISTRATOR OF MARINE AFFAIRS
متصرف الشؤون البحرية **شعار أو ختم السلطة المسؤولة عن إصدار السجل**

قائمة المراجع

قائمة المراجع

** باللغة العربية:

1/الكتب و المؤلفات:

* **أحمد خليل**، التنفيذ الجبري، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006 .

* **أنور طلبة**، أوامر الأداء، منشأة المعا ريف، الإسكندرية، مصر، 1994 .

* **آيلي صفا**، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، الطبعة الأولى، مطبعة صادر، 1993.

* **أحمد محمود خليل**، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاءً، المكتب الجامعي الحديث،2010 .

* **إيمان الجميل**، النظام القانوني للسفن البحرية الكويتية والمصرية–دراسة مقارنة– الطبعة الأولى سنة 2014، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2015.

* **إيمان فتحي الجميل**، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.

* **إلياس حداد**، القانون التجاري(بري، جوي، بحري)، جامعة دمشق، الطبعة الخامسة، 1992 .

* **أحمد أبو الوفا**، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى أصول المحاكمات اللبناني، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1984.

* **الجيلالي بن سلكه**، طرق إجراءات التبليغ والتنفيذ والممهور بالمحاضر، دار الفنك للنشر، الجزائر، سنة 2003/2000.

* **الغوتي بن ملحة**، القانون القضائي، الديوان الوطني للأشغال التربوية، الجزائر، 2000 .

* **إيمان فتحي حسن الجميل**، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الإسكندرية، 2010.

* **أحسن بوسقيعة**، المنازعات الجمركية، الطبعة الثانية، دون دار النشر، الجزائر،2001.

* **بهاء بهيج شكري**، التأمين البحري في التشريع و التطبيق، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2009.

* **بهجت عبد القادر**، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984.

* **جمال سايس**، الاجتهاد القضائي في المادة التجارية والبحرية، الجزء الأول،الطبعة الأولى، 2013.

* **جمال مكناس**، أصول التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، جامعة دمشق، 2000 .

* **جمال عبد الناصرمانع**، القانون الدولي العام، المجال الوطني للسفينة.....

* **جلال وفاء محمدين**، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر،1997.

* **جمال ابو علي**، الملتقى الأول للإتحاد العربي لغرفة الملاحة البحرية، بيروت، 2004 .

* **حمدي الغنيمي**، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، 1988 .

* **حميدة جميلة**، الوجيز في عقد التأمين، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.

* **صلاح الدين الناهي**، الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى، دار المعهد للنشر، الأردن، 1982.

* **صلاح محمد سليمة**، تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي البحرية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، 2007.

* **طلعت دويدار**، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان،2008.

* **طالب حسن موسى**، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع،2007.

* **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، دار الثقافة والتوزيع للنشر والتوزيع، 2011 .

* **عاطف محمد الفقي**، قانون التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.

* **عبد الفتاح محمد ترك**، موسوعة القانون البحري، جمهورية مصر العربية، من دون دار نشر، من دون سنة النشر.

* **علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي**، منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت، 2001.

* **عبد الفضيل محمد أحمد**، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع،2011.

* **عبد الكريم عوض خليفة**، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، 2013.

* **عدلي أمير خالد**، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، 2006.

* **عبد القادر العطير، باسم ملحم محمد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.

* **علي كامل**، الوجيز في القانون البحري، مطبعة نانسي دمياط، 2005 .

* **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993.

* **عبد الحميد الشواربي**، قانون التجارة البحرية رقم08 لسنة1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعاريف، الإسكندرية، بدون سنة نشر.

* **علاء محمد عمر**، إنتقال المخاطر في البيوع البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.

* **عبد القادر فتحي لاتين وفريق من الخبراء**، النقل البحري العربي، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2008.

* **عبد الفتاح مراد**، الحجز الإداري علما وعملا، الهيئة القومية لدار الكتب والوثائق المصرية، رقم الإيداع 97101، المنشية 47 شارع القائد جوهر شقة رقم21 .ت 034744447، بدون سنة نشر.

* **علي البارودي**، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988.

* **كمال حمدي**، القانون البحري(السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة)، منشأة المعاريف، الإسكندرية مصر، 1997.

* **لطيف جبر كوماني**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، مطابع الأرز عمان وسط البلاد، سوق البراء،الأردن1998.

* **مجدي محب حافظ**، الموسوعة الجمركية، الطبعة الثانية، دار الفكر الجامعي،الإسكندرية، 2005 .

* **محمد إبراهيم موسى**، موضوع عقد التامين البحري، دار الجامعة الجديدة، طنطا، 2008 .

* **محمد نصر محمد**، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى،مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2012.

* **محمود سمير الشرقاوي**، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة،2001.

* **محمود محمد عبابنة**، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والإتفاقيات الدولية والإجتهادات القضائية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.

* **مصطفى كمال طه**:- القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1998.

- أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة -، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006 .

- القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006 .

- القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة، 1995.

* **مصطفى كمال طه، وائل أنور بندر**، التوحيد الدولي للقانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الأسكندرية، 2012.

* **محمد عبد الفتاح ترك**، الحجز التحفظي، الأكادمية العربية للعلوم والتكنولوجيات والنقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة، 2005.

* **محمد نعيم علو**، الطبعة الأولى، الجزء الخامس، موسوعة القانون الولي للبحار القانون البحري، مركز الشرق الأوسط الثقافي للطباعة والنشر، 2012.

* **محمود سمير الشرقاوي**، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993.

* **محمود شحماط:**- المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع،2010.

- القانون البحري الجزائري ، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر.

* **محمد سيد الفقي**، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

* **مورس صادق**، الموسوعة التجارية، دار الكتاب الذهبي، مصر، 1999.

* **محمد صبري السعدي**، الواضح في شرح التنفيذ الجبري طبقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2015.

* **معوض عبد الثواب**، القانون التجاري(بري، جوي، بحري)، أحكام محكمة النقض في احد وعشرون عاما-1995/1974- منشأة المعاريف، الإسكندرية، 1997.

* **نبيل إسماعيل عمر**: - أصول التنفيذ الجبري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2004 .

- الأوامر على عرائض ونظامها القانوني، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

* **نعيم نزيه شلالا**، الحجز الاحتياطي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2005.

* **هشام فضلي**، التطورات الحديثة في الحجز على السفن وفقا للإتفاقيات الدولية والقانون الفرنسي والمصري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، طبعة 2012.

* **هاني دويدار**:- قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

- النقل البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية،2008.

* **هشام فرعون**، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1989.

* **وهيب الأسبر**، القانون البحري(السفينة أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2001.

* **وجدي حاطوم**، النقل البحري، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان،2011.

* **يعقوب يوسف صرخوه**، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، الطبعة الثانية، الجزء الأول، 1988.

2/الرسائل والمذكرات:

* **حمة مرامرية**، الحجز التنفيذي، رسالة دكتوراه، شعبة القانون الخاص، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009/2008.

* **إيدير ليندة**، الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون10-04 المؤرخ في 15 أوت2010 المعدل والمتمم للأمر76-80 المتضمن القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، السنة الجامعية:2014- 2015 .

* **حامي حياة**، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر، 1996.

* **عودة بومعزة**، النظام القانوني للسفينة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002.

* **غربي عطا الله**، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير مقدمة لجامعة وهران، الجزائر، 2009.

* **بن عميرة وسيلة، جلاد فريدة**، الحجز على السفينة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاة، فرع قانون بحري، الدفعة الثانية.

* **عبد الغني مزياني**، الحجز على السفن، مذكرة تخرج مقدمة إلى المعهد الوطني للقضاة، الجزائر، سنة2001/2000.

* **عروة أعمر**، الحجز التحفظي على السفينة، مذكرة تخرج من المدرسة العليا للقضاء، الدفعة السابعة عشرة 2009/2006.

3/المقالات:

* **أمل شريا**، الحجز التنفيذي على السفينة بموجب أحكام قانون رقم 64 لعام 2006، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية والقانونية، العدد الثاني، المجلد24، 2008.

* **آيلي جبران**، الحجز على السفن، مجلة نقابة المحامين في بيروت، العدد الثاني، 2010.

* **أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية**، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، منشورات الألفية الثالثة، تحت إشراف فاطمة بوخاتمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران،2011.

* **محمد بن عمار**، مفهوم السفينة في القانون البحري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، العدد الأول، 1993.

* **جمال أبو علي**، المتقى الأول للإتحاد العربي للملاحة البحرية، بيروت، 2004.

* **بهجت قايد**، الحجز التحفظي على السفن دراسة مقارنة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد58.

* **بوابة محاكم دبي**، مقالة منشورة في جريدة الخليج، الحجز على السفينة، تاريخ النشر 13 تموز 2005. متاح على الموقع الكتروني:www.gcc.legal.com .

4/النصوص القانونية:

أ-الاتفاقيات الدولية:

* معاهدة بروكسيل لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية المبرمة في 1926/04/10 و الموقع عليها في 1934/05/24 .

* اتفاقية بروكسيل لسنة 1952 المؤرخة في 10ماي المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم64-71، المؤرخ في 08جوان1964، ج ر عدد58، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر1964.

* اتفاقية 1976المؤرخة في 19 نوفمبر1976، المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127،ج ر عدد 26، الصادرة في 25 أبريل 2004.

* اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 الموقع عليها في 1982/12/10 بمونتغوباي (جاميكا)، والتي دخلت حيز النفاذ في 1994/11/16 بعد مصادقة 60 دولة.

* اتفاقية جنيف لسنة1999 المؤرخة في 12 مارس، المتعلقة بالحجز على السفن، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، ج ر عدد77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر2003.

ب- النصوص القانونية الداخلية:

- القوانين والأوامر:

* الأمر رقم 66-154، المؤرخ في 08 يونيو1966، يتضمن قانون الإجراءات المدنية، ج ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 09 يونيو 1966.

* الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات الجزائري.

* الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 ديسمبر من سنة 1975 يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بالقانون05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005و القانون 07-05المؤرخ في 13 مايو 2007.

* الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 اكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

* القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 هـ الموافق ل 21 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، المعدل و المتمم بالقانون 17-04 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438هـ الموافق ل 16 فبراير2017، ج ر عدد 11 صادرة في 22 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 19 فبراير2017.

* القانون رقم 08-09، المؤرخ في 23 فيفري2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد21، الصادرة بتاريخ 23أفريل2008.

* القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت2010، ج ر عدد46، الصادرة بتاريخ 18 أوت2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري.

- المراسيم:

* المرسوم الرئاسي رقم 64-171، المؤرخ في 08 يونيو 1964، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسيل بتاريخ 10 مايو 1952، ج ر عدد18، الصادرة بتاريخ27 يوليو 1964.

* المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بمونتغوباي(جمايكا)، ج ر عدد 06، الصادرة في 1996/01/24.

* المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، المؤرخ في 06 يناير2002، ج ر عدد01، الصادرة بتاريخ 06جانفي 2002.

* المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز على السفن الموقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999، ج ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

* المرسوم الرئاسي رقم 04-127، المؤرخ في 19 أفريل 2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبة البحرية المبرمة بلندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، ج ر عدد 26، الصادرة بتاريخ 25أفريل 2004.

5- الإجتهادات القضائية:

* قرار رقم 68139، الصادر عن المحكمة العليا، الغرفة المدنية بتاريخ 12-03-1991.

* قرار رقم 1732، ملف رقم07/1307 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بفاس، والصادر بتاريخ 28-11-2007.

* قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2014/01/09، ملف رقم 0879213، قضية شركة نالكو الدولية ضد شركة نالكو التوظيب، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، قسم الوثائق والدراسات القانونية والقضائية، 2014 ،صفحة 210.

* قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 2013/12/05، ملف رقم 0885212، قضية (غ،س) ومن معه ضد (خ،م) والشركة البرازيلية المحدودةً أي سي سي مينيرفاً ومن معهما، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، قسم الوثائق والدراسات القانونية والقضائية، 2013، صفحة 201.

* قرار رقم 110039 صادرعن المحكمة العليا بتاريخ 1994/05/04، منشورات بيرتي، القانون المدني في ضوء الممارسة القضائية، طبعة 2008، 2009 ، صفحة 174 .

* قرار صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1998/12/08، ملف رقم 171793، المحكمة العليا، الجزء الثاني، 2014، صفحة 23 .

* قرار صادر عن الغرفة الجزائية 2 بتاريخ 14-07-198، ملف رقم 39896، المجلة القضائية سنة 1989 ، العدد 03 ، صفحة 279.

**باللغة الفرنسية:

1- OUVRAGES:

*Bonassies Pierre, Christian Scapel, Droit Maritime, L.G.D.J, Delta.

*Beurrier Jean-Pierre, Saisie Conservatoire et Saisie Exécutive de Navire, Droit Maritime, Dalloz, 2009/2010.

*Bremmer Claude, Procédure Civiles d'Exécution, 1ere édition, Dalloz, 2013.

*Couchez Gérard, Daniel le Beau, Voie D'exécution, 11eme édition, Dalloz, 2013.

*Delebeque Philippe, Droit Maritime, 13eme édition, Dalloz , 2014.

*François Vinckel, Droit de L'exécution Forcés, Gualino, 2008.

*Jacket Jean-Michel, Philippe Delebecque, Sabine Corneloup, Droit du Commerce internationale, 2eme édition, Dalloz, 2010.

*Leborgne Anne, droit de l'exécution, 2eme édition, Dalloz, 2014.

*Ripert George, Droit Maritime, 4eme édition, tome première, Librairie Dalloz, 1950.

*Rodière René, Droit Maritime, Le navire, Dalloz, 1980.

*Rodière René, Dupantavice Emmanuel, Encyclopédie, Dalloz, commerciale1974 numéro23.

*Rodière Réné , traité Générale de Droit maritime, paris,1979.

2-mémoires:

*Giogiviéra Ruzlana, la saisie conservatoire des navires (étude comparative en droit français et droit international), mémoire de master 2, université paul cézanne aix marseille3, année 2010-2011.

3-articles:

*kamel Haddoum, problématiques des Navires Saisies et son impact sur les ports maritimes, revue de la cour suprême, n°1, Alger 2007, page 48,64.

*Ikkache Belkhir, Pourquoi at-on abrogé l'article 89 du code maritime algérien, revue, le phare, février 2008,numéro 106.

3-jurisprudence:

*C.A Aixe provence, 14 novembre 1996, D.M.F 1997, N°572.

*C.A Aix-en-provence, 31 mai 1983, D.M.F, 1987.

*Tassel Yves, Vavire:saisie conservatoire, jurie classeur transport, cote:04, 2007, Fasc,1128, date de fraicheur:28 février2007, France.

*Fournerie- Paulette veaux, Daniel Vaux, navire et autres Bâtiments de mère, Vente Forcée des Navires, Saisie-exécution, juris classeur transport cote 06, 1998, fasc, 1135.France.

*Mohamed Benammar, les règles de saisie conservatoire des navires en Droit Algérien, revue Algérienne du Droit Maritime et des transports, Edition Laboratoire de Droit Maritime et des

Transports, faculté de droit, université de Tlemcen, N°: 4, 2016.

*Conseil d'état Français du 20/01/1989, Dalloz, 1989.

الفهرس

مقدمة:..... 1
الفصل الأول : الحجز التحفظي على السفينة. 17
المبحث الأوّل: السفن التي تكون محلا لحجز تحفظي. 20
المطلب الأوّل: الشروط المتعلقة بالسفينة محل حجز تحفظي..... 21
الفرع الأوّل: تعريف السفن محل الحجز وطبيعتها القانونية..... 21
الفقرة الأولى: السفينة وحالتها المدنية. 23
أوّلا: المعنى اللغوي و القانوني للسفينة و تحديد أنواعها..... 23
1: المعنى اللغوي والقانوني للسفينة..... 23
2: أنواع السفن..... 24
ثانيا: الحالة المدنية للسفينة. 25
1: اسم السفينة..... 26
2: حمولة السفينة..... 26
3: موطن السفينة..... 28
4: درجة السفينة..... 29
5: أوراق السفينة:..... 30
6: جنسية السفينة. 32
- شروط اكتساب الجنسية. 33
- إثبات جنسية السفينة: 35
- آثار التمتع بالجنسية: 36
7: تسجيل السفينة. 37
- السفن الخاضعة للتسجيل..... 39

- إجراءات التسجيل:.....39
- آثار التسجيل:. 39
ثالثا:الخصائص الواجب توافرها في المنشأة حتى تكتسب وصف السفينة: 42
1: صلاحية المنشأة العائمة للقيام بالملاحة البحرية. 42
2: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد. 52
3: امتداد وصف السفينة إلى ملحقاتها وأجزائها. 53
4: جواز الحجز على وقود السفينة 56
5: أجرة النقل..... 57
الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية للسفينة. 58
ثانيا: السفينة منقول. 59
الفقرة الثالثة: الحقوق العينية و التبعية التي ترد على السفينة:.....62
أولا: ملكية السفينة 62
1: إكتساب ملكية السفينة : 62
- عن طريق شراء السفينة:.....63
- عن طريق البناء: 66
2: صور ملكية السفينة 70
-ملكية السفينة على الشيوع 71
-ملكية الدولة للسفينة 75
ثانيا: الامتيازات والرهون التي ترد على السفينة.....77
1:الامتياز البحري : 78
- حقوق الامتياز على السفينة: 78
- محل الامتياز و آثاره (وعاء الامتياز) وأسباب انقضائه : 84

2: الرهن البحري 87
- الشكل و الموضوع في الرهن البحري:.....88
- شهر عقد الرهن البحري و آثاره : 90
الفرع الثاني: نطاق تطبيق قواعد الحجز التحفظي على السفينة.....96
الفقرة الأولى:اتفاقية بروكسيل ونطاق تطبيقها. 96
الفقرة الثانية: اتفاقية جنيف لسنة1999 ونطاق تطبيقها 100
ثالثا: جواز الحجز تحفظيا على كل السفن من عدمه. 104
1: السفن التي يجوز توقيع حجز تحفظي عليها.....105
- الحجز على السفن المملوكة للمجهز 105
- الحجز على السفن في حال استئجارها : 106
- الحجز على السفن في حال بيعها.....110
- الحجز على السفن المتأهبة للسفر 114
2: السفن التي لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها 117
- السفن المملوكة للدولة 117
- السفن المملوكة في الشيوع : 120
- الحجز على السفينة المرهونة 122
- الحجز على ما يعرف بالسفن الظاهرة 125
المطلب الثاني : الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التحفظي على السفينة 127
الفرع الأول : النطاق الإيجابي للدين سبب الحجز التحفظي.....128
الفقرة الأولى: فيما يخص معاهدة بروكسل 1952 129
1:الديون الشخصية : 129
2:الديون العينية.....131

الفقرة الثانية: فيما يخص اتفاقية جنيف 1999 132
الفقرة الثالثة: فيما يخص المشرع البحري الجزائري.....134
الفرع الثاني : النطاق السلبي للدين سبب الحجز التحفظي.....138
الفقرة الأولى: خروج الدين البحري من الاتفاقية إلى القانون البحري : 139
الفقرة الثانية: عدم جواز تكرار الحجز و تعدده بسبب نفس الدين البحري كمبدأ.....143
المبحث الثاني : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة والآثار المترتبة على ذلك..145
المطلب الأول : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة. 149
الفرع الأول: استصدار أمر بتوقيع الحجز والقواعد المتبعة وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية 149
الفقرة الأولى: الجهة المختصة بإصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة. 149
الفقرة الثانية: تقديم طلب استصدار أمر توقيع حجز تحفظي على السفينة 154
الفقرة الثالثة : تقديم ضمان 156
الفرع الثاني: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن والمسؤولية على توقيعه تعسفيا. 158
الفقرة الأولى: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي والسلطة المخولة بالتنفيذ ونطاق تدخلها....160
أولا: إجراءات تنفيذ الحجز التحفظي. 158
ثانيا:السلطة المخول لها تنفيذ الحجز التحفظي على السفن وآليات التنفيذ : 161
1: تدخل السلطة المينائية لتأكيد فعالية الحجز التحفظي على السفن : 161
ـ السلطة المينائية ليست طرفا في النزاع: 163
ـ مشروعية إلغاء المادة 89 قانون بحري: 165
ـ نطاق تدخل السلطة المينائية في الحجز على السفينة: 166
ثالثا: المسؤولية عن توقيع حجز تحفظي تعسفيا 170
المطلب الثاني:آثار توقيع الحجز التحفظي وسبل رفعه. 173

الفرع الأول: آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة.....174

الفقرة الأولى: منع السفينة من مغادرة الميناء الذي تم فيه الحجز..... 176

الفقرة الثانية: تعيين حارس قانوني:.....177

الفقرة الثالثة: القدرة على التصرف في السفينة. 180

الفقرة الرابعة: وجوب رفع دعوى تثبيت الحجز. 178

الفرع الثاني: الكفالة، وسبل رفع الحجز التحفظي الموقع على السفينة.....180

الفقرة الأولى: الكفالة أهدافها ومجال تطبيقها......182

الفقرة الثانية: السبل المتاحة لرفع الحجز التحفظي عن السفينة. 188

أولا: رفع الحجز وفق قانون الإجراءات المدنية القديم.....189

1: رفع الحجز بموجب أمر استعجالي بناءا على تقديم كفالة:.....192

2: رفع الحجز دون تقديم كفالة.....190

- رفع الحجز بموجب أمر استعجالي دون تقديم كفالة: 193

- رفع الحجز من قاضي الموضوع: 190

ثانيا: رفع الحجز وفقا لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد......192

1:رفع الحجز بموجب أمر استعجالي دون تقديم كفالة.....192

2:رفع الحجز بموجب أمر استعجالي بتقديم كفالة:.....196

3: رفع الحجز بموجب حكم من قاضي الموضوع:(عدم رفع دعوى تثبيت الحجز)......194

ثالثا: رفع الحجز مقابل دفع قيمة الدين. 194

رابعا:رفع الحجز التحفظي مقابل تحديد المسؤولية.....195

الفصل الثاني:الحجز التنفيذي على السفينة......196

المبحث الأول : شروط و إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة.....199

المطلب الأول :شروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة و مدى تطابقها مع شروط توقيع الحجز التحفظي.....200

الفرع الأول: شروط توقيع الحجز التنفيذي على السفينة.....200

الفرع الثاني: التمييز بين شروط توقيع كل من الحجز التحفظي و الحجز التنفيذي على السفينة و الغاية من وراء كل واحد منهما.....206

المطلب الثاني : إجراءات توقيع الحجز التنفيذي على السفينة 209

الفرع الأول : طلب استصدار أمر بالحجز التنفيذي و قيده 209

الفقرة الأولى: طلب الحجز. 209

الفقرة الثانية: إرسال إنذار إلى مالك السفينة (التنبيه بالدفع) 211

الفقرة الثالثة: قيد الحجز وآثاره : 212

الفرع الثاني: التبليغ الرسمي لأمر الحجز ووضع السفينة تحت يد القضاء. 215

الفقرة الأولى: التبليغ الرسمي لأمر الحجز: 215

الفقرة الثانية : وضع السفينة تحت يد القضاء. 220

أولا:إصدار قرار الحجز و تسجيله أو قيده 218

ثانيا: تحرير محضر الحجز و الجرد :.....222

ثالثا: تسليم صور محضر الحجز التنفيذي والإخطار به: 223

رابعا: في حالة تعدد الدائنين:.....222

خامسا: حراسة السفينة :.....228

الفرع الثالث : دعوى استرداد السفن المحجوزة باعتبارها أموال منقولة 230

الفقرة الأولى: تعريف دعوى الاسترداد..... 230

الفقرة الثانية: الخصوم في هذه الدعوى.....228

الفقرة الثالثة: الفصل في دعوى الاسترداد و أثره:.....228

أولا:الفصل في دعوى الاسترداد : 228

ثانيا:آثار الفصل في دعوى الاسترداد 228

1: الحكم بالاسترداد: 232

2: الحكم برفض الاسترداد: 232

3: تعويض الدائن الحاجز 233

المبحث الثاني: آثار توقيع الحجز التنفيذي على السفينة وأهم صوره......230

المطلب الأول:الآثار المترتبة على توقيع حجز تنفيذي على السفينة......231

الفرع الأول : البيع الجبري، عوارضه و إجراءاته......232

الفقرة الأولى: إعداد السفينة للبيع......233

أولا: تحرير قائمة شروط البيع. 238

ثانيا: بدء مرحلة إعداد السفينة للبيع 240

1: إيداع قائمة شروط البيع 236

- من يقوم بالإيداع و ميعاده 236

- بيانات قائمة شروط البيع.....241

- تحديد جلسة للاعتراضات على قائمة شروط البيع: 243

- مرفقات قائمة شروط البيع 239

- قابلية قائمة شروط البيع للإبطال.....239

- إعلام ذوي الشأن بإيداع قائمة شروط البيع 240

- الاعتراض على قائمة شروط البيع 246

ثالثا: طلب وقف بيع بعض السفن المحجوزة 246

1: جواز بيع السفن محل توقيف البيع المؤقت.....246

رابعا: طلب وقف الإجراءات لرفع دعوى الفسخ ضد المدين 251

الفقرة الثانية: بيع السفينة بالمزاد العلني 248

أولا: بدأ مرحلة بيع السفينة.....248
1: طلب إجراء البيع. 249
2: إخطار ذوي الشأن بميعاد جلسة البيع: 254
3: نشر مستخرج من قائمة شروط البيع:.....250
- شروط نشر الإعلان عن البيع:.....255
- تعليق و نشر الإعلان عن البيع بالمزاد العلني:.....251
- طلب إلغاء إجراءات النشر و التعليق : 252
4: تقرير مصاريف التنفيذ:.....252
ثانيا: خصوصيات البيع بالمزاد العلني ومراحله:.....257
1:علنية البيع..... 257
2: التحقق من صحة الإجراءات: 253
3: إفتتاح المزاد العلني: 258
4: من يحق له الدخول في المزايدة : 254
5: إمكانية تأجيل البيع و توقيفه : 259
- الجلسة الجديدة اللاحقة:.....260
- الجلسات التالية للجلسة اللاحقة: 256
- قصر البيع على بعض السفن المحجوزة : 256
6: رسو المزاد:. 257
7: اعتماد العطاء وآثاره:.....257
8: أثر تخلف الراسي عليه المزاد عن إيداع باقي الثمن: 258
9: إلزام الراسي عليه المزاد المتخلف عن دفع الثمن بفارق الثمن:.....258
10: إعفاء الدائن المزايد من دفع الثمن:.....258

11: حالة بيع السفينة بثمن أقل من الثمن الأساسي و أثره: 259
12: حق المزايد الجديد في إيقاف إعادة البيع: 259
الفرع الثاني:حكم رسو المزاد وآثاره: 260
الفقرة الأولى: حكم رسو المزاد و إمكانية الطعن فيه من عدمه: 260
أولا: حكم رسو المزاد : 260
ثانيا: الطعن في الحكم: 261
الفقرة الثانية: بيانات حكم رسو المزاد: 262
الفقرة الثالثة: تسجيل حكم رسو المزاد و آثاره 267
أولا: تسجيل الحكم 267
ثانيا:آثار حكم رسو المزاد : 264
ثالثا: التزام الراسي عليه المزاد بدفع الثمن 269
رابعا:انتقال ملكية السفينة مطهرة من الأعباء : 266
- انتقال ملكية السفينة 266
- تطهير سجل السفينة : 266
- عدم ضمان العيوب الخفية: 268
- عدم التزام المشتري بالمزاد العلني بعقود عمل البحارة : 268
الفقرة الرابعة: توزيع حصيلة التنفيذ.....270
أولا: حالة الدائن الحاجز الواحد:.....270
ثانيا:حالة تعدد الدائنين و كفاية الأموال: 270
ثالثا: إيداع الحصيلة بأمانة ضبط المحكمة عند عدم كفايتها: 271
رابعا: حالة وجود عدة حجوز على أموال المدين أمام جهات قضائية مختلفة: 271
خامسا:إعداد قائمة مؤقتة للتوزيع:.....271

سادسا: محاولة التسوية الودية:.....272
سابعا: الاعتراض على قائمة التوزيع المؤقتة و أثره: 273
ثامنا:حالة إفلاس المدين: 274
المطلب الثاني: صور الحجز التنفيذي على السفينة وإمكانية رفعه.....275
الفرع الأول: صور الحجز التنفيذي.....275
الفقرة الأولى: الحجز الإستحقاقي : 275
الفقرة الثانية: الحجز الإداري: 279
أولا: طبيعة الحجوز الإدارية :.....280
ثانيا: طبيعة إجراءات الحجز الإداري و الجهة المختصة في النظر في صحتها :.....281
ثالثا: إجراءات الحجز الإداري :.....282
رابعا: إجراءات البيع الجبري في الحجز الإداري:.....283
خامسا: نطاق توقيع الحجز الإداري:.....283
الفقرة الثالثة: الحجز الجمركي(المصادرة) : 285
أولا: تعريف المصادرة الجمركية (الحجز الجمركي):.....285
ثانيا: مضمون المصادرة: 286
ثالثا: الجرائم المعاقب عليها بالمصادرة الجمركية: 286
رابعا: الأشياء القابلة للمصادرة (الحجز).....287
خامسا: حالات الإعفاء من مصادره وسيلة النقل(السفينة) : 290
1: الحالات التي تكون فيها مصادرة وسيلة النقل جوازية : 290
2: الحالات التي تكون فيها مصادره وسيلة النقل غير جائزة 291
سادسا: الطبيعة القانونية للمصادرة الجمركية في القانون الجزائري (الحجز الجمركي على السفينة):..... 292

الفرع الثاني: رفع الحجز التنفيذي على السفينة و تمييزه عن الحجز التحفظي: 294

الفقرة الأولى: تعريف دعوى رفع الحجز وأهميتها : 295

أولا: الخصوم في الدعوى :.....296

ثانيا: المحكمة المختصة :.....296

ثالثا: أثر رفع الدعوى و تبليغ المحجوز لديه برفعها 297

الفقرة الثانية: تمييز الحجز التنفيذي عن التحفظي و إمكانية تحول هذا الأخير إلى حجز تنفيذي:.....297

أولا: تمييز الحجز التنفيذي عن الحجز التحفظي :.....297

ثانيا: تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي :.....299

خـــاتمـــة:.....304

الملاحق.....309

قائمة المراجع..... 340

الفهرس.....359

ملخص

إن الحجز على السفن بنوعيه باعتباره شكل من أشكال الحماية القضائية، يعد من أهم مواضيع القانون البحري التي أثارت ومازالت تثير العديد من المشاكل الاقتصادية والعملية والقانونية، الأمر الذي قد ينتج عنه تأخر في حركة السفن في بعض الموانئ، بل وصل الأمر لنزع ملكيتها عن أصحابها، وذلك من خلال بيعها جبراً بالمزاد العلني، وهو ما أثر على السيّر الطبيعي للتجارة الدولية ما دفع بالمجتمع الدولي للتحرك من أجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز تاركا المجال للتشريعات الوطنية تفعيل الإجراءات الكفيلة بضمان الحقوق المتنازع عليها بشأن هذا الإجراء. فهل وضع المشرع الجزائري الإجراءات القانونية الكفيلة بمواجهة الظروف والاحتمالات الواردة عند توقيع الحجز على السفن بالشكل الذي سوف لن تصل فيه إلى حالة الانسداد أو التعارض أو الفراغ ؟ وإلى أي حد وفق المشرع الجزائري في إقامة التوازن المنشود من خلال فعالية أو عدم فعالية النظام القائم للحجز على السفن في ضمان الحقوق سواء بالنسبة للأطراف أو بالنسبة للغير الذي حتما سوف تتعرض مصالحه للخطر جراء هذه الممارسة ؟ خاصة وأن القواعد العامة لا تكفي لوضع ضمانات كافية لحجز السفينة باعتبارها ليست مالا عاديا. بل هي قبل ذلك أداة الملاحة البحرية التي لا بد لمختلف التشريعات أن تراعي فيها جانب المشروع البحري.

الكلمات المفتاحية: الحجز التحفظي ، الحجز التنفيذي، إجراءات توقيع الحجز بنوعيه وإمكانية رفعه، الديون البحرية سبب الحجز، السفن محل الحجز، الدائن الحاجز، المدين المحجوز عليه.

Résumé:

La saisie des navires des deux types comme une forme de protection judiciaire, est l'un des sujets les plus importants du droit maritime, qui a soulevé et continue de donner lieu à de nombreux problèmes économiques, juridiques et pratiques, ce qui peut entraîner des retards dans le mouvement des navires dans certains ports, mais il est venu à l'expropriation de leurs propriétaires, par la vente forcée aux enchères qui a affecté le fonctionnement normal du commerce international, ce qui incite la communauté internationale à agir pour unifier certaines des règles relatives à la détention, laissant le champ de la législation nationale pour activer des mesures pour garantir les droits en litige sur cette procédure. Le développement du législateur algérien pour contrer les conditions et les possibilités contenues lors de la réservation sur les navires sous la forme dans laquelle il ne sera pas atteindre l'état de blocage ou de conflit ou annuler la signature de la procédure judiciaire? Dans quelle mesure selon le législateur algérien pour établir l'équilibre souhaité par l'efficacité ou le manque d'efficacité du système actuel des réserves sur les navires pour assurer que les droits des deux parties ou pour non qui intérêts inévitablement exposé au risque en raison de cette pratique? D'autant plus que les règles générales ne suffit pas de mettre en place des garanties suffisantes pour réserver le navire qui ne considère pas comme un bien ordinaire. Il est par l'outil de navigation maritime qui est lié à diverses lois afin de tenir compte du côté du projet maritime.

Mots-clés: saisie conservatoire, saisie exécutive, créance maritime, procédures de la saisie ,la garantie, la main lever de la saisie, créancier, débiteur, navires saisissables.

Abstract:

The seizure of vessels as a form of judicial protection, is one of the most important topics of maritime law, which has raised and continues to raise many economic, practical and legal issues, which may result in delays in the movement of ships in some ports, but it came to ownership of their owners, and through forced sale by auction, and which has affected the normal international trade what pushed the international community to move for the unification of certain rules relating the seizure, leaving the area of national legislation to activate procedures to ensure the disputed rights on this procedure. Does the Algerian legislator put in place the legal procedures to deal with the circumstances and possibilities of signing the arrest of ships in such a way that they would not reach a state of obstruction, conflict or vacuum? And to what extent, does the Algerian legislator achieve the desired balance through the effectiveness or ineffectiveness of the existing ships reservation system in securing the rights of both parties, or for others whose interests will inevitably be endangered by this practice ? Especially that general rules are not enough to develop sufficient guarantees to book the ship as it is not ordinary money. But before that, it is the maritime navigation tool that must various legislation take into account in it the aspect of the maritime project.