

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

جامعة وهران - السانبة



كلية الحقوق

قسم : القانون الخاص

توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري

مذكرة ماجستير في تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية

إشراف الأستاذة الدكتورة :

فاطمة بوخاتمي

إعداد الطالب :

عطاء الله غريبي

لجنة المناقشة

الأستاذ الدكتور : مصطفى تراري ثاني (أستاذ محاضر)
الأستاذة الدكتورة : فاطمة بوخاتمي (أستاذة محاضرة)
الأستاذة الدكتورة : مليكة بولنوار (أستاذة التعليم العالي)
عضوا رئيسا
عضوا مقررا
عضوا مناقشا

السنة الدراسية : 2009 / 2008

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا
أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ
تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ
إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا)

الآية 29 من سورة النساء

إهداء

أهدي ثواب هذا الجهد المتواضع إلى روح المفكر

الجزائري المسلم (مالك بن نبي) رحمه الله ، وإلى أرواح

شهداء (فلسطين) الطّاهرة .

كما أهدي ثمرة جهدي إلى : والدي الكريمين ، وزوجتي ، وولدي " محمد كمال " ، وأساتذتي ، ومشائخي خاصة ، وإلى جميع الأهل والأصدقاء .

كلمة شكر

بسم الله الرحمن الرحيم وصلى الله على سيدنا محمد وآله وصحبه وبعد :
إن الحمد والشكر من قبل ومن بعد الله رب العالمين أن وفقني لإعداد هذا البحث
المتواضع ، وأسأله سبحانه وتعالى أن يجعل ثوابه في ميزان حسناتي ويسهله
علي بالتمام والكمال وأن ينفع به كل من يطلع عليه (أمين).

وأقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى كل هيئة التدريس الموقفة بكلية الحقوق
لجامعة وهران (السانبا) ، والتي ساهمت في تنمية رصيدي العلمي القانوني
خلال سنة التكوين ، وعلى رأس هذه الهيئة الأستاذة الدكتورة بوخاتمي فاطمة
أطال الله بقاءها وأتم لها دينها ودنياها بما يحبه ويرضاه ، والتي كان لها الفضل
الكبير في إنجاز هذا الجهد بما قدمته من دعم وتوجيهات وتذليل للصعوبات طيلة
فترة البحث والتدوين .

كما لا يفوتني أن أشكر اللجنة المحترمة التي ستتكفل بمناقشة هذه المذكرة
وأعتذر لهم وللقراء الكرام - وخاصة أهل الاختصاص - عن أي عيوب تعترى
الدراسة ، ذلك أنه لا يخلو أي مصنف من النقص وإن لم أكن أقصد التقصير ،
وأرجو أن يقدروا صعوبة الموضوع المختار وقلة المراجع وبالذات المؤلفات
الوطنية منها ، وسأكون متقبلا لكل النصائح والاقترحات .

وما توفيقني إلا بالله ، فإن أصبت فمنه وحده سبحانه ؛ وإن أخطأت فمن
نفسي والشيطان .

الطالب : عطاء الله غريبي

قائمة لأهم المختصرات المتداولة في البحث

ص : الصفحة

دج : دينار جزائري

AFDM : Association Française de Droit Maritime

ALMA : London Maritime Arbitration Association
ويطلق عليها بالعربية : لائحة جمعية المحكمين البحريين بلندن

Cass .civ : Cassation civile

Cass. com : Cassation commerciale

CNUDCI : Conférence des Nations Unies pour le
Droit Commercial International
وبالانجليزية يرمز لها بالحروف (**UNCITRAL**)

DMF : Droit Maritime Français

Nº : Numéro

Obs : observation

P&I clubs : protection and indemnity clubs
ويطلق عليها بالعربية نوادي الحماية والتعويض

Rev : Revue

Trib.com : Tribunal commercial

المقدمة

مقدمة

نظرا لمقتضيات التنافس التي تسود عالم التجارة البحرية ، فإن مختلف العمليات المرتبطة بالسفن من بناء وتصليح واستغلال بحري وغيرها تتطلب توفير أموال طائلة لا يمكن أن تسعها الذمة المالية لصاحب المصلحة في إنجاز هذه الأعمال سواء كان مالكا للسفينة أو مستغلا لها ، ولسد تلك الاحتياجات يلجأ المتعاملون للاقتراض ؛ مقابل تقديم ثروتهم البحرية كضمانات للدائنين وفق نظام قانوني معين يعمل على ضمان التمويل المالي للمشاريع البحرية ؛ وعلى توفير الحماية القانونية اللازمة لحقوق المتعاملين في نفس الوقت ، وذلك عن طريق السماح للدائنين بالحجز والتنفيذ على الثروة البحرية لمدينهم .

ولما كانت السفينة أداة الاستغلال وأبرز عناصر تكوين الثروة لدى المجهز البحري فمن المنطقي أن يقوم الدائن بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه ، كوسيلة فعالة للضغط عليه وإرغامه على وفاء ما عليه من ديون ، ولذلك أتاحت مختلف التشريعات البحرية لدائني المجهز - وخاصة من تتعلق حقوقهم باستغلال السفينة - حق الحجز التحفظي على سفن مدينهم ، واعتبرتها الضمان العام المخصص لوفاء الدائنين ، ويرى البعض أنّ الأصل التاريخي للحجز التحفظي عموما يرجع إلى حق الدائن في القبض على مدينه خوفا من فراره ، وانتقل هذا الحق إلى القبض على أموال المدين بدل القبض عليه شخصيا¹ .

وبما أن الغاية من عملية توقيع الحجز التحفظي على السفينة تتمثل في إرغام المدين على الوفاء بالدين سبب الحجز ، فهذا يعني أن وفاء المدين بهذا الدين أو تقديمه لما يضمن سداه يضع نهاية لعملية الحجز ، إلا أن الأمر في الواقع العملي ليس بهذه البساطة ، نظرا للقيمة الاقتصادية الكبيرة - في أغلب حالات الحجز - للسفينة المحجوزة من جهة ، وللطابع الدولي المميز للمعاملات البحرية ووجود أطراف أجنبية في أكثر النزاعات الناشئة عنها ؛ واختلاف التشريعات الوطنية ذات العلاقة بها من جهة أخرى ، حيث أن تباين أحكام الحجز التحفظي على السفن المتضمنة في التشريعات الوطنية أثار - بمناسبة العمل بها - عدة إشكالات قانونية كان من شأنها أن تهدد حركية الاستثمار البحري على المستويين الدولي والداخلي للدول .

من هذه المنطلقات تتجلى ضرورة الحجز التحفظي على السفن في الحفاظ على حقوق الدائنين من جهة ، وآثاره الاقتصادية السلبية على أصحاب المصلحة في الرحلة البحرية من جهة أخرى ، حيث تتسبب زيادة حالات الحجز في ارتفاع تكاليف النقل والتأمين البحريين وكافة أوجه الاستغلال التجاري للسفن ، وهو ما ينعكس بصورة مباشرة على الوضع الاقتصادي والاجتماعي والسياسي للدول .
فبالنسبة للمدين المحجوز عليه تمثل السفينة المحجوزة نطاق ثروته البحرية وخاصة إذا ما كانت السفينة كبيرة الحجم ومرتفعة التكاليف ، حيث أن المحجوز عليه كان

¹ - محمد عبد الفتاح ترك ، الحجز على السفينة ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 2005 ، مشار إليه في هامش صفحة 7 .

سيجني جراء استغلالها عائداً مالياً كبيراً لو لم يحجز عليه ، كما أن متابعة الإجراءات ضده ، واحتمال الحكم عليه بالإفلاس يمس بسمعته التجارية ، ويشكك في مدى قدرته على الوفاء بالتزاماته ، ويؤدي إلى إعراض المتعاملين البحريين عن التعامل معه إضافة إلى تعرضه للمساءلة في مواجهتهم ، ومن هذا المنظور فإن حجز أي سفينة تجارية أو حتى قارب صيد يعادل إغلاق مؤسسة صناعية أو حرفية منتجة¹.

وبالنسبة للدائن الحاجز فإن السفينة المراد حجزها هي ضمان الوفاء الذي يتيح له الحجز على مدينه واقتضاء ديونه منه ، بل قد تكون السفينة الضمان المالي الممكن أو الوحيد لديون الدائن ؛ إذا لم يكن بمقدوره التنفيذ على ما سواها من أموال المدين كما في حالة الحجز على السفينة الشركة أو ما يعرف ب: *Single ship companies*² ، وكذا في حالة السفينة الأجنبية إذ أن الدائن يخشى ارتحالها وإفلات ضمانه خارج موطنه والمشاكل الإجرائية المعقدة والمصاريف الباهضة التي يتطلبها اللجوء إلى الجهات القضائية الأجنبية .

ويمتد تأثير الحجز لأصحاب الشأن في الرسالة البحرية (شاحنين ، مرسل إليهم ، مسافرين ، سلطة مينائية ، مؤمنين...) ، إذ أن مصلحتهم ترتبط ارتباطاً وثيقاً ليس فقط بعدم توقيع الحجز على السفينة ، وإنما في وصولها سالمة إلى ميناء الوصول ومغادرتها له دون تأخير³.

ونظراً لحساسية الموضوع وتعدّي أثره إلى المستوى الدولي ؛ فقد تداعت الدول وخاصة الدول البحرية الكبرى لإبرام اتفاقية دولية ببروكسل تتعلق بالتوحيد الدولي لبعض قواعد الحجز التحفظي على السفن ، بتاريخ 10 ماي 1952 ، حيث حاولت المعاهدة أن توحد أكبر قدر من الأحكام القانونية ؛ وأحالت في جوانب أخرى للتشريعات الداخلية ، ولكن إلى غاية سنة 1999 كان قد مر على العمل بمعاهدة بروكسل حقبة زمنية حدثت خلالها تطورات تكنولوجية في ميدان الصناعة والتجارة البحريتين ، كما رافقت تلك التطورات مشاكل قانونية وفنية ظهرت معها أساليب أخرى من التعاملات لم تكن سائدة عند إبرام معاهدة بروكسل ، ولذلك تضافرت جهود الدول مرة أخرى لحل هذه المشاكل المستجدة ، ليتم التوقيع على معاهدة جنيف بتاريخ 12 مارس 1999 ، إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد بسبب عدم حيازتها للنصاب القانوني الواجب لنفاذها⁴.

وتنسيقاً من المشرع الجزائري مع الجهود الرامية لتوحيد أحكام الحجز التحفظي على السفن فإن نزاعات الحجز التحفظي على السفن ذات الطبيعة الدولية تحكمها حالياً اتفاقية بروكسل 1952 المذكورة وستحكمها اتفاقية جنيف 1999 عند نفاذها ، حيث أن المشرع صادق على الاتفاقيتين بالمرسوم 171/64 والمرسوم الرئاسي 474/03

¹ - أنظر : Antoine Vialard , droit maritime , presses universitaires de France , premier édition , octobre 1997 , p 312 .

، وأيضاً : المرجع السابق ، ص 09 ، 10 ، 11 .

² - سنقصل في مفهوم السفينة الشركة في الفصل الثاني من هذا البحث .

³ - محمود مختار أحمد بربري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية بالقاهرة ، طبعة سنة 1999 ، مصر ، ص 194 ، وكذلك : مصطفى

كمال طه ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1998 ، ص 103 .

⁴ - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel , traite de droit maritime , librairie generale de droit et de jurisprudence ,

EJA , Paris (france) , 2006 , p411 ، وأيضاً : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 13 .

على التوالي¹ ، أما على المستوى الداخلي فإن نظام الحجز التحفظي على السفن يستمد مصدره القانوني من التشريع البحري الجزائري ممثلاً في القانون البحري الحالي² وكذا التشريعات ذات العلاقة كقانون الإجراءات المدنية ، حيث يعتبر القانون البحري بمثابة الشريعة العامة للتقاضي والتنفيذ ، بمعنى أنه يجب الرجوع إليه والاستناد إلى ما أحال إليه من نصوص أخرى أولاً ؛ ثم الرجوع إلى المصادر الإحتياطية ثانياً مما سوف نثبته عند التعرض له في حينه .

وبهذه المناسبة نشير إلى أن القانون البحري السابق³ ، كان قد اكتفى بتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفن دون أحكام الحجز التنفيذي في القسم السادس من الفصل الثاني من الباب الأول وذلك في المواد من 150 إلى 159 ، بينما أضاف المشرع في التعديل الأخير أحكام الحجز التنفيذي على السفن في المواد من 160 إلى 160-8 في نفس القسم والفصل والباب ؛ فضلاً عن استبداله عنوان الحجز التحفظي على السفن بعنوان : " الحجز على السفن " للدلالة على شموله للحجز بنوعيه .

ولا يفوتنا التنويه إلى أن المشرع الجزائري قد ألغى قانون الإجراءات المدنية النافذ حالياً والصادر بالأمر 154/66 بموجب المادة 1064 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، ولكن هذا الأخير نص في المادة 1062 على أنه لن يصبح ساري المفعول إلا بعد سنة من تاريخ 23 أبريل سنة 2008 وهو تاريخ نشره⁴ .

وبناء على ما مضى ، إذا كانت معرفة الإطار القانوني لنظام الحجز التحفظي على السفن تكتسي أهمية بالغة في النزاعات ذات العلاقة الدولية ؛ فإن الأمر لا يقل أهمية بالنسبة للنزاعات ذات العلاقة الوطنية ، وهي التي يفترض أن يحكمها التشريع البحري الجزائري ، لارتباطها قانونياً بالعلاقة الأولى ، ومساسها مباشرة بالاقتصاد الوطني القائم أساساً على المعاملات البحرية ، ولا شك أن البحث في هذا الموضوع أولوية تفرض نفسها على المختصين ، ففي هذا الصدد يمكن أن تثار العديد من التساؤلات ، نذكر منها ما يلي :

- ما مفهوم الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري مقارنة ببعض التشريعات الأخرى ؟ .

- ما الأسباب المجيزة للحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ؟ وهل المعايير المعتمدة لتحديد تلك الأسباب واحدة في معظم التشريعات وخاصة في التشريع الدولي ؟ .

¹ - المرسوم التنفيذي 171/64 مؤرخ في : 08 جوان 1964 يتضمن التصديق على اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 28 جوان 1964 ، عدد 18 ، ص 284 ، وأيضاً: المرسوم التنفيذي 474/03 مؤرخ في : 06 ديسمبر 2003 يتضمن التصديق على اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 10 ديسمبر 2003 ، عدد 77 ، ص 05 .

² - القانون 05/98 مؤرخ في : 25 جوان 1998 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 27 جوان 2005 ، عدد 78 ، ص 03 .

³ - الأمر 80/76 مؤرخ في : 23 أكتوبر 1976 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 10 أبريل 1977 ، عدد 29 ، ص 496 .

⁴ - الأمر رقم 154/66 ، مؤرخ في 08 جوان 1966 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية ، المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 09 جوان سنة 1966 ، عدد 47 صفحة 582 ، والقانون رقم 09/08 مؤرخ في 25 فبراير 2008 ، المتضمن لقانون الإجراءات المدنية والإدارية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أبريل سنة 2008 ، عدد 21 ، صفحة 02 .

- كيف نميز بين نظام الحجز التحفظي على السفن وبعض الأنظمة المشابهة كالحجز التحفظي الخاضع للقواعد العامة والحجز التنفيذي على السفن؟ وهل يجوز اللجوء للقضاء لطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة عند وجود شرط تحكيمي ينص على اختصاص هيئة التحكيم بالفصل في النزاعات؟.

- إذا كان الحجز التحفظي لا يوقع إلا على سفينة وفق المفهوم المقدم من المادة 13 قانون بحري ، فما الوضع القانوني بالنسبة لتوابع السفينة وخاصة حاويات الشحن؟.

- هل السماح بتوقيع الحجز على السفينة وهي على أهبة الإبحار - مثلما نصت على ذلك المادة 154 قانون بحري - إجراء يخدم مصلحة التعاملات البحرية الوطنية؟ .

- كيف يمكن تمييز دور السلطة البحرية عند التدخل لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة بسبب دين بحري ، عن غيره من أوجه تدخلها لفرض احترام نظم الأمن والسلامة البحريين؟ .

- ما الأضرار التي يسببها الحجز التحفظي على السفينة للمنشآت المينائية ، وكيف واجهها المشرع الجزائري؟ .

- هل الحجز التحفظي يتبع السفينة المثقلة بالدين؟ أم يتبع الذمة المالية للمدين سواء كان مالكا للسفينة أم مستغلا لها؟ .

- هل يجيز التشريع البحري الجزائري الحجز التحفظي على السفن العامة¹ ، وما الإشكالات التي يثيرها التعويل على هذا المبدأ؟ .

- هل يجب على القاضي الجزائري الحكم برفع الحجز عندما يقدم المحجوز عليه ما يكفي لوفاء الدائنين أم يجوز له ذلك فقط؟ وماذا لو كان الضمان أو الكفالة المقدمين أقل من الدين المطالب به؛ كما في حالة استفادة المدين من مبدأ تحديد المسؤولية؟ .

إن كل تلك التساؤلات المذكورة سابقا وأخرى سيكشف عنها البحث دفعتني لاختيار الموضوع المقترح ، حيث سأحاول - بعون الله - الإجابة عنها بعد أن وحدتها في تساؤل أو إشكالية واحدة صغتها كالتالي :

ما هو الإطار القانوني المنظم لعملية توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري؟ .

للإجابة على هذا التساؤل سأقتفي أثر المعاهدات الدولية والتشريع البحري الجزائري في تخصيص أغلب اهتمامات البحث للجانب الموضوعي من نظام الحجز التحفظي على السفن وما يثيره توقيع الحجز من إشكالات قانونية وتطبيقية ، بالإضافة إلى دراسة علاقة هذا النظام بالسلطة البحرية وأثره على الهيئات المينائية وعلى مصالح المتعاملين البحريين ، أما الجانب الإجرائي فسأستعرضه بصورة موجزة بالقدر الذي تطرقت له أو أحالت إليه المصادر التشريعية الأصلية للموضوع ، إذ سأستند في هذا

¹ - " هي تلك السفينة التابعة للدولة والتي تستخدمها السلطات العامة فيها لأداء خدمات عامة ولغير غرض التجارة " ، أنظر : أحمد اسكندري ، محاضرات في القانون الدولي العام ، ديوان المطبوعات الجامعية بالجزائر ، طبعة سنة 1998 ، ص 46 .

الشأن للأمر 154/66 كونه التشريع النافذ لحد كتابة هذا البحث ؛ مع الإشارة للقانون رقم 09/08 ومقابلته معه عند الاقتضاء .

وتجدر الإشارة إلى أن البحث يقوم في شقه المنهجي على خطة مجزأة إلى فصلين ، يتكون كل منهما من مبحثين ، نتناول الفصل الأول الإطار القانوني العام لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ، حيث نستعرض أولاً ماهية الحجز التحفظي على السفن ، وتشمل المفهوم والقواعد القانونية الواجبة التطبيق ، ونتطرق ثانياً لفعالية الحجز التحفظي على السفن ، فنبرز التكييف القانوني لدور السلطة المينائية والمشاكل المسببة للموانئ ، ثم الآثار القانونية للأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة .

أما في الفصل الثاني فنتناول الإطار القانوني الخاص لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ومأل الحجز ، حيث نتكلم أولاً عن الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، ونعني بذلك سبب ومحل الحجز وخصوصية كل منهما ، وكذلك حالة امتناع الحجز عن السفينة ، أما في المبحث الثاني فنبيّن مأل الحجز التحفظي على السفينة والذي لا يخرج عن أحد الاحتمالين : إما أن يرفع وإما أن يتحول إلى حجز تنفيذي .

الفصل الأول

الإطار القانوني العام لنظام توقيع
الحجز التحفظي على السفن في
التشريع البحري الجزائري

الفصل الأول : الإطار القانوني العام لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري

يعتبر التشريع البحري الجزائري السفينة مالا منقولاً¹ ، وهي بهذا الوصف من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل وعنصراً من العناصر الإيجابية للذمة المالية لمالكها ، وهو ما يعطي الحق لأي دائن من دائني المالك في تجميد حركة السفينة بأن يوقع الحجز عليها ويمنعها من الإبحار إلى غاية تحصيل حقه (دينه) من مدينه بالوفاء الطوعي أو بالاستمرار في إجراءات التنفيذ والوفاء الجبري.²

يتضمن هذا الفصل مبحثين ، نتكلم أولاً عن ماهية الحجز التحفظي على السفن ، وثانياً عن آثاره القانونية والسلطة المختصة بتنفيذ أمر التوقيع وإشكالات هذا الاختصاص .

المبحث الأول : ماهية الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري

لمعرفة ماهية الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ينبغي تحديد مفهومه (المطلب الأول) ، وتعيين مدى خضوعه لأحكام هذا التشريع (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : مفهوم الحجز التحفظي على السفن

لضبط مفهوم نظام الحجز التحفظي على السفن نحاول أن نقدم التعريف القانوني له ، ونعين أطراف النزاع والمتدخلين فيه ، ثم نتطرق لمبررات توحيد قواعده دولياً ، ونوضح ما يميزه عن الأنظمة المشابهة .

الفرع الأول : تعريفه

عرفت معاهدة بروكسل³ لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن في الفقرة 02 من المادة 01 المقصود بالحجز بقولها: "والحجز معناه إيقاف سفينة بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري ولا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذاً لسند . " ، وهذا معناه أن المقصود في المعاهدة هو الحجز التحفظي دون الحجز التنفيذي ، أما إتفاقية جنيف لسنة 1999 فقد عرفت الحجز في المادة 01 الفقرة 02 كالتالي : "الحجز يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية ، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو

¹ - المادة 56 من القانون 05/98 المتضمن القانون البحري ، مصدر سابق .

² - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، السفينة ، طبع مكتبة الإشعاع الفنية بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1993 ، ص106 ، وأيضاً : محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص 157 .

³ - تجدر الإشارة إلى أن الصياغة النصية لمعاهدة بروكسل 1952 والتي سوف نصادفها خلال البحث هي الترجمة الجزائرية الموجودة في الجريدة الرسمية ، أنظر الملحق رقم 01 ، وللمقارنة مع الترجمة الرسمية المصرية ، يراجع على سبيل المثال : مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص107 .

تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ. " ، ونلاحظ أن هذا التعريف يكاد يتطابق مع تعريف إتفاقية بروكسل - المذكور سلفا - وما أضافه هو عبارة تقييد حركة السفينة ، والتي يفهم منها إمكانية السماح للسفينة المحجوزة بالحركة في نطاق مائي معين ، أي الإبحار في المياه الداخلية أو في الحدود المينائية على نحو يبيح مواصلة تشغيل واستغلال السفينة أثناء فترة الحجز¹ .

أما المشرع الجزائري فقد اعتمد - عند تعريفه للحجز - تعريفا مطابقا لما نصت عليه إتفاقية بروكسل حيث نصت المادة 150 قانون بحري بأن " الحجز التحفظي على السفينة يعني إيقافها لضمان دين بحري " كما نصت المادة 152 قانون بحري على أن " الحجز التحفظي يوقع بإذن المحكمة المختصة بناء على طلب من يدعي أن له دينا بحريا على السفينة " .

إن المستقرى لنص المادتين 150 و 152 قانون بحري يجزم بأن وصف السفينة المحجوزة ينطبق فقط على السفينة الموقوفة الثابتة أو الساكنة التي لا تقوم بأي حركة ، إلا أن هذا الحكم سرعان ما يبطل إذا ما تمت مقابله بما ورد في المادة 938 قانون بحري (الأمر 05/ 98) ، والتي تقضي بجواز قيام ضباط الميناء بعد التشاور مع مصالح الشرطة البحرية بأمر السفينة المحجوزة بالإبحار نحو مراكز أخرى على الرصيف أو نحو رحب الميناء إذا دعت إلى هذه الحركة أسباب أمنية أو أسباب الاستغلال ، وهذا يعني أن وصف الحجز يبقى ثابتا للسفينة المحجوزة رغم تحريكها نحو رحب الميناء أو مراكز أخرى على الرصيف إذا ما كانت الحركة بأمر ضباط الميناء ؛ وكانت راجعة لدواعي الأمن أو الاستغلال² .

وبناء على ذلك ، فإن مفهوم الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري يشمل حالة تقييد حركة السفينة داخل الحدود المائية لميناء الحجز إضافة لإيقافها ، لكن هذه الحركة لا تكون إلا بأمر ضباط الميناء ولا اعتبارات أمنية أو اقتصادية³ .

وكنتيجة لما قلناه سابقا يتبين لنا بأن الحجز التحفظي على السفن ينضبط تعريفه انطلاقا من العناصر التالية :

01 - يفترض في طالب الحجز التحفظي على السفينة عدم حيازته للسند التنفيذي المثبت لحقه ، لأن حيازة مثل هذا السند يتيح له الحجز التنفيذي على السفينة دون حاجة لإطالة أمد الدعوى ، ولذلك يجوز طلب الحجز التحفظي على السفينة استنادا لسند عرفي بل ويمكن طلب ذلك دون الاستناد لأي وثيقة⁴ .

¹ - تراجع الفقرة الرابعة في المادة الأولى من إتفاقية جنيف (1999) ، حيث تنص على جواز تشغيل السفينة المحجوزة مع استمرار حجزها في حالتين : (أ) في حالة النزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها ، (ب) في حالة أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدامها أو بشأن عواندها ، وتضمنت المادة الخامسة من معاهدة بروكسل نفس الحكم .
² - ورد المضمون ذاته في المادة 67 من المرسوم التنفيذي 01/ 02 المؤرخ في : 06 يناير 2002 ، المتضمن النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة بنفس التاريخ ، العدد 01 ، ص 03 .
³ - يعرف الدكتور ربان محمد عبد الفتاح ترك الحجز التحفظي بأنه : (ضبط المال ووضعه تحت يد للقضاء بهدف منع المحجوز عليه من القيام بأي عمل قانوني أو مادي من شأنه الإضرار بحق الدائن الحاجز) ، مرجع سابق ، ص 07 .
⁴ - محمد حسنين ، طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 2001 .
ص 148 .

02 - لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا بعد إذن هيئة مختصة لم يحددها القانون البحري ، وبالتالي يخضع تحديدها للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية .

03 - يوقع الحجز التحفظي على سفينة دون غيرها من المنشآت أو الآليات البحرية التي لا ينطبق عليها هذا الوصف¹ .

04 - لا يؤذن بالحجز التحفظي على السفينة إلا من أجل المطالبة بدين بحري ، ولعل الحكمة من ذلك هي تشجيع الاستغلال البحري وتأكيد فعالية الائتمان البحري ، وذلك بإتاحة مواصلة الرحلة البحرية وعدم إعاقتها بالاستغلال بضمان ديون أشخاص بعيدين عن الاستغلال البحري² .

05 - لم يهتم المشرع البحري بقيمة الدين البحري الذي يسمح بالحجز التحفظي لضمانه ، ولم يفترض أي شروط في الدين الموجب للحجز ، كما لم يلزم الدائن بأن يثبت حالة الخطر والاستعجال المهددة للضمان³ .

06 - لا يزول وصف الحجز عن السفينة إذا حركتها السلطات المينائية ضمن النطاق المائي للميناء لاعتبارات اقتصادية أو أمنية تقتضيها ظروف الميناء⁴ .

الفرع الثاني : أطراف عملية الحجز

من المقرر أن نظام الحجز التحفظي على السفن يؤسس علاقة طرفاها الرئيسيان : الحاجز والمحجوز عليه ، فيما يظهر دور السلطة البحرية كطرف مشرف على عملية الحجز ومنفذ لها.

أولا : الحاجز

الحاجز هو الشخص الذي يوقع الحجز على السفينة لصالحه ، وهو الطرف الايجابي في التنفيذ ، حيث يطالب بتوقيع الحجز على السفينة استيفاء لدينه إما من ثمنها بعد بيعها وإما بإلزام المحجوز عليه بتقديم كفالة مالية أو تأمين عيني لضمان الوفاء بديونه⁵ .

فقد أطلقت اتفاقية جنيف 1999 على الدائن الحاجز اسم المطالب ، وعرفته بأنه كل شخص يتقدم بمطالبة بحرية ، كما عدت الأشكال القانونية التي قد يتخذها أي من طرفي الحجز بما في ذلك المطالب ، حيث يمكن أن يكون فردا أو مجموعة شركاء ، أو هيئة عامة أو خاصة سواء كانت شركة أو حتى دولة أو أحد التقسيمات الفرعية المكونة لها⁶.

¹ - طبقا للمادة 13 قانون بحري يتحقق وصف السفينة لأي عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة .

² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 110 .

³ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 106 .

⁴ - أنظر المادة 938 قانون بحري ، وأيضا : المرسوم التنفيذي 02 / 01 ، المادة 67 .

⁵ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، مشار إليه في هامش ص 09 ، وأيضا : محمود السيد عمر التحيوي ، النظام القانوني للحجز وفقا لأخر التعديلات في قانون المرافعات المصري وقانون الحجز الإداري ، منشأة المعارف بالاسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 2002 ، ص 10.

⁶ - المادة الأولى ، الفقرتين الثالثة والرابعة من اتفاقية جنيف 1999 .

ووفقا للقواعد العامة في القانون المدني قد ينتقل حق الدين لشخص آخر فيحل هذا الأخير محل الدائن الأصلي في توقيع الحجز على السفينة ، ويستوي أن يكون المحال إليه خلفا عاما أو خاصا ، وقد يحدث الحلول قبل توقيع الحجز ؛ وقد يحدث أثناءه ، فيستكمل المحال إليه باقي الإجراءات.

وسواء تم انتقال الحق في الدين بدون عوض كأن يتم عن طريق الهبة أو الوصية أو الميراث ، أو كان انتقاله بعوض عن طريق حوالة الحق وفق الشريعة العامة¹ ، فإن الأمر لا يخرج عن أحد الاحتمالين² :

01 - إما أن يكون الدين المنتقل ناتج عن حق عيني كحق الملكية عن شراء أو شراكة على الشبوع أو حق رهن ، فإن القانون يلزم المحال إليه بأن يقيد حقه في دفتر تسجيل السفينة ، وكل بيان خاضع للقيود في هذا الدفتر له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله مثلما نصت على ذلك المادة 45 قانون بحري ، كما أنه لا يمكن تصور أنّ المحال إليه (الدائن) يدعي بدين ناتج عن حق رهن وارد على سفينة عامة أو عن رهن أنشأه شخص لا يملك السفينة المدعى ارتهائها³.

02 - إما أن يكون الحق المنتقل للخلف حقا شخصيا يجوز الحجز بسببه كمصاريف المساعدة والإنقاذ وديون الخسائر المشتركة وأجور طاقم السفينة ... (المادة 151 قانون بحري) ، فإن بإمكان الدائن المحال له حتى قبل إعلان المدين بصفته كدائن أن يوقع الحجز التحفظي على السفينة ليحافظ على الحق المنتقل إليه (المادة 242 قانون مدني) ، غير أنه يجب عليه أن يعلن المدين قبل البدء في التنفيذ بحلوله محل الدائن الأصلي وبدليل هذا الحلول ، وإلا كان للمدين طلب إبطال الإجراءات لانعدام الصفة في الطرف طالب الحجز⁴.

أما إذا كان انتقال الحق بالحوالة ؛ فإن قبول المدين للحوالة يعفي المحال له من إعلانه بسند التحويل ، كما أنه لنفاذ هذا القبول أو هذا الإعلان في مواجهة الغير لا بد من أن يكون الإقرار أو القبول ثابت التاريخ (المادة 241 قانون مدني)⁵.
ويلاحظ أنه إذا كان القانون الواجب التطبيق هو معاهدة بروكسل ، فإن المادة 08 الفقرة 05 من هذه المعاهدة تعتبر كل من يخلف الدائن الأصلي له نفس محل الإقامة أو المركز الرئيسي الذي للدائن الأصلي .

¹ - الأمر 58 /75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ، الجريدة الرسمية الصادرة في : 30 سبتمبر 1975 ، العدد 78 ، الصفحة 12 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 26 يونيو 2005 ، العدد 44 ، الصفحة 17 ، المادتين 239 و240 .

² - لمزيد من التفصيل عن القواعد التي تحكم انتقال الحق ، يراجع على سبيل المثال : محمدي فريدة زواوي : المدخل للعلوم القانونية : نظرية الحق ، طبع المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية ، وحدة الرعاية (الجزائر) ، طبعة سنة 2000 ، ص180 إلى 191 وكذلك : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص18 .

³ - ذلك أن المادة 56 قانون بحري تمنع رهن السفن العامة ، والمادة 57 قانون بحري لا تمنح حق إنشاء رهن على السفينة إلا لمالكها فقط ، كما لا يمكن للمدين المحجوز عليه أن يدفع بعدم علمه بحلول المحال إليه محل الدائن البحري الأصلي لأن انتقال حق الدين يكون مسجلا على سجل السفينة .

⁴ - أنظر للمقارنة: A.Rieg : Cession de Créance, Guide juridique , Dalloz , Volume 1 , P 16 ، مشار إليه في محمدي فريدة زواوي ، مرجع سابق ، هامش ص 183 ، وانظر كذلك: محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص13 .

⁵ - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص13 ، وأيضا: محمدي فريدة زواوي ، مرجع سابق ، ص 183 .

وترى الدكتورة حفيظة السيد الحداد أن الحكمة من هذا الحل هي الاستجابة لحاجات عملية أهمها : حاجة دائن المجهز إلى تظهير حقه أو التنازل عنه للغير¹.

وفي الأخير فإن الدائن الحاجز - سواء أصيلا أو محالا إليه - قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، عاما أو خاصا، يتمتع بالشخصية المعنوية أو لا يتمتع بها إلا أنه يمكن أن يظهر بعدة أوجه قانونية ، نذكر منها ما يلي :

- مالك السفينة ملكية كلية أو جزئية : ومثال ذلك أن يحجز المالك على الشبوع على السفينة وهي بيد أحد أو بقية المالكين ، أو أن يحجز المالك المؤجر على السفينة وهي بيد المستأجر².

- مستغل السفينة غير المالك : ومثال ذلك أن يحجز المستأجر على السفينة وهي بيد المستأجر من الباطن³.

- مسيّر السفينة : كأن يحجز الربان أو أعضاء الطاقم البحري على السفينة تحت أيديهم للمطالبة بالوفاء بأجرة العمالة⁴.

- التابع الوكيل والسمسار البحري : سواء كان وكيلاً عن مالك أو مستغل السفينة أو عن أصحاب الحق في الحمولة ، ومثاله أن يوقع الوكيل الحجز عن السفينة للمطالبة بأجرة الوكالة⁵.

- الغير المتعاقد وشبه المتعاقد : حيث يطالب هذا الشخص بديون أو حقوق مالية في مواجهة المحجوز عليه ، كالمبالغ التي صرفها الممون لتلبية حاجات الطاقم البحري ، أو الحقوق المالية الناشئة عن أشباه العقود أو المقررة بالقانون كالاتزام الناشئ عن انتشار حطام السفينة والتزامات حقوق الملاحة⁶...

- الغير المتضرر : كأن يطالب الغير بالتعويض عن الأضرار التي يتحملها مالك أو مستغل السفينة بمناسبة استغلاله لها ، كالأضرار التي تسببها السفينة للمنشآت المينائية⁷....

ثانيا : المحجوز عليه

لا نجد في القانون البحري الجزائري ولا في معاهدة بروكسل أي تعريف للمحجوز عليه ، بينما تورد اتفاقية جنيف 1999 الأشكال القانونية التي يمكن أن يظهر بها المحجوز عليه ، فتنص بأنه : " يعني أي فرد أو شراكة أو هيئة عامة

¹ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، مشار إليه في هامش ص 10 .

² - المادة الأولى الفقرتين (ق ، ر) في معاهدة بروكسل 1952 ونفس رقم المادة والفقرات في إتفاقية جنيف 1999 .

³ - المادة الأولى ، الفقرة (د) ، معاهدة بروكسل 1952 والمادة الأولى ، الفقرتين (و ، ز) من إتفاقية جنيف 1999 .

⁴ - الفقرة (م) من المادة الأولى ، معاهدة بروكسل 1952 وتقابلها الفقرة (س) في المادة الأولى من إتفاقية جنيف 1999 .

⁵ - الفقرة (ن) من المادة الأولى ، معاهدة بروكسل 1952 وتقابلها الفقرة (ص) من المادة الأولى من إتفاقية جنيف ، وننبه إلى أن أجرة الوكيل البحريين لا تدخلها معاهدة بروكسل ضمن الديون البحرية .

⁶ - الفقرات (أ ، ز ، ج ، ك) من المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 وتقابلها الفقرات (ه ، ط ، ي ، ك ، ن) من المادة الأولى

اتفاقية جنيف 1999 .

⁷ - الفقرتين (أ ، ب) من المادة الأولى ، معاهدة بروكسل 1952 ، وتقابلها الفقرات (أ ، ب ، ج) من المادة الأولى من إتفاقية جنيف 1999 .

أو خاصة ، سواء كانت شركة أم لا ، بما في ذلك الدولة أو أي من التقسيمات الفرعية المكونة لها ، ما دامت هذه الدولة لا تمارس نشاطا عاما "1 .
وتعرف بعض المصادر المحجوز عليه بأنه هو الطرف الذي توجه إجراءات الحجز ضده ، فهو الطرف السلبي في العلاقة ، حيث يطالبه الدائن بوفاء الحق أو الدين البحري المدعى به أو تقديم ما يضمن الوفاء به² ، وقد يكون المدين واحدا وقد يتعدد المدينين وتجمعهم صفة واحدة كالشركاء على الشيوخ في السفينة ، فتوجه الإجراءات ضد المجهز الشريك ؛ وهو بدوره يكون له الرجوع فيما بعد على باقي الشركاء المدينين المتضامنين .

والأصل أن المحجوز عليه يكون هو المدين المسؤول عن الدين البحري واستثناء يجوز الحجز على غير المدين ، كما أن هناك مدينين لا يجوز الحجز عليهم.
01 / المحجوز عليه هو المدين (المسؤول عن الدين) :

يمتاز نظام الحجز التحفظي على السفن بعدم استلزامه لشرط ملكية المدين للسفينة المحجوزة خروجاً عن القواعد العامة التي تقضي بضرورة أن يكون المنقول محل الحجز مملوكاً للمدين³ ، وفي هذا الصدد يقدم لنا نظام الحجز التحفظي على السفن تصورين لنوعين من المدينين يمكن الحجز عليهما وهما :

أ - المدين المحجوز عليه المالك للسفينة المحجوزة :

الأصل أن يكون المدين المالك للسفينة هو المحجوز عليه ، وهو ما اتفقت عليه كل من معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 إضافة للقانون البحري الجزائري ، حيث يمكن إما الحجز على السفينة التي نشأ بسببها الدين البحري ، وإما على أي سفينة أخرى يملكها وقت الحجز بشرط أن تكون ملكيته للسفينة المحجوزة ثابتة وقت نشأة الدين ، سواء كان وقت نشأة الدين البحري مالكا للسفينة المتعلق بها الدين أم غير مالك لها⁴.

ب - المدين المحجوز عليه غير المالك للسفينة المحجوزة :

أجاز التشريع الدولي وكذا التشريع البحري الجزائري⁵ ، أن يكون المحجوز عليه غير مالك للسفينة المحجوزة ، إذا تولى التسيير الملاحي للسفينة المحجوزة وكان مسؤولاً وحده عن الدين البحري ، وتحقق هذه الشروط في المستأجر للسفينة

¹ - المادة الأولى الفقرة الثالثة والمادة الثامنة الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 .

² - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 09 و10 ، وأيضاً : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص14 ، وأيضاً : محمد عزمي البكري ، الحجز القضائي على المنقول في ضوء الفقه والقضاء ، دار محمود للنشر والتوزيع (مصر) ، الطبعة الأولى لسنة 1995 ، ص21 .

³ - أنظر : Antoine Vialard , droit maritime , presses universitaires de France , premier édition , octobre , 1997 , p 315 .

⁴ - مما تنص عليه المادة الثالثة الفقرة الرابعة ، من معاهدة بروكسل ما يلي: "...يستطيع المدعي حجز...أو أية سفينة أخرى عاندة للمستأجر..." ، ونفس المعنى متضمن في الفقرة الثانية من المادة الثالثة في معاهدة جنيف 1999 ، وكذلك المادة 155 قانون بحري .

⁵ - مما ورد في المادة الثالثة الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل : " في حالة استئجار سفينة مع تسليم التسيير البحري عندما يكون المستأجر ملتزماً وحده بدين بحري مرتبط بهذه السفينة ، يستطيع المدعي حجز هذه السفينة... " ، ونفس الفكرة في المادة الثالثة الفقرة الأولى من معاهدة جنيف إلا أنها تقرن حصول ذلك بإذن قانون دولة الحجز ببيع السفينة غير المملوكة للمدين ، أما المادة 155 قانون بحري فقد جاءت موافقة لما نصت عليه معاهدة بروكسل في الفقرة الرابعة من المادة الثالثة .

بهيكلها(عارية) وكذا في المستأجر للسفينة لمدة معينة كون هذا الأخير يتمتع بالإدارة التجارية للسفينة مما يحتم عليه أن يتحمل وحده المسؤولية عن الدين البحري¹.
والملاحظ أن هذه القاعدة تربط بين استغلال السفينة والحجز عليها دون مراعاة ملكية المدين للمال المحجوز ، حيث أننا أمام وضعية لسفينة تعلق بها دين بحري وهي بحوزة مدين لا يملكها ، وهي تبدي تأثير المشرعين الدولي والوطني بالنظرية الأنجلوسكسونية التي تعتبر السفينة شخصية معنوية تتحمل أعباء الديون المثقلة بها² ، إلا أن القضاء الفرنسي رأى - عند اعتماده هذا المبدأ - بأن حق الدائن في الحجز على السفينة غير المملوكة لمدينه ، مرده إلى أن المدين يظهر بمظهر المالك أمامه وقت نشأة الدين³.

وترتيباً على ذلك إما أن يقدم المدين المحجوز عليه ما يضمن الوفاء كالكفالة المالية ليتم رفع الحجز عن السفينة ، وإما أن تستمر إجراءات التنفيذ لتنتهي ببيع السفينة المحجوزة وتوزيع الحصيلة على الدائنين ، ولكن إذا كان قانون بلد الحجز لا يسمح ببيع المال غير المملوك للمحجوز عليه - مثلما هو الشأن في القانون الداخلي الفرنسي⁴ - فإن البيع لا يمكن أن يحصل ، وهو ما يجعل الحجز غير ذي جدوى ، ولذلك تداركت اتفاقية جنيف 1999 هذه الملاحظة فنصت بأنه : " لا يسمح بتوقيع الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين إلا إذا جاز في قانون دولة الحجز بيع السفينة⁵ " .

02 / الحجز على غير المدين :

أ - الحجز على الحائز القانوني للسفينة المرهونة :

يتمتع الدائن المرتهن بحق تتبع السفينة المرهونة وحجزها تحت يد أي حائز قانوني لها ، ويقصد بالحائز القانوني للسفينة المرهونة كل من انتقلت إليه السفينة بأي سبب من أسباب ملكيتها أو أي حق عيني آخر عليها قابل للرهن ، وترتيباً على ذلك لا يعتبر مستأجر السفينة حائزاً لأنه صاحب حق شخصي ، كما لا يعتبر حائزاً الشريك المتضامن الذي اشترى حصة شريكه في السفينة التي سبق رهنها قبل البيع ضماناً لدين بحري على الشريكين ، لأن من آلت إليه الملكية مسؤول في ذمته الشخصية عن الدين⁶.

وتبدو أهمية تحديد صفة الحائز القانوني للسفينة المرهونة عند البدء في الإجراءات ، فالدائن المرتهن يلتزم بإعلان الحائز والتنبيه عليه قبل المضي في

1 - في الاستئجار بالمدة يتحمل المستأجر الالتزامات والمصاريف الضرورية لممارسة الإدارة التجارية المنتقلة إليه ويتحمل مصروفات تزويد السفينة بالوقود ودفع رسوم الموانئ والإرشاد ، كما يلتزم بدفع أجور أفراد الطاقم نظير الساعات الإضافية... بل يستطيع إبرام عقود النقل مع الغير ويكتسب صفة الناقل البحري دون المؤجر ، مشار إلى ذلك في: العربي بوكعبان ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر بوهان (الجزائر) ، طبعة 2002 ، ص 107.

2 - أنظر : Sir Richard Aikens , la saisie conservatoire de navires en droit Française et anglais : une comparaison , conférence a l'AFDM , 15 Mai 2008 , P4 .

3 - أنظر : Cour d'appel de Pau , 6decembre 1984 , D.M.F, № 442 , octobre 1985 , P589 .
الفكرة في الفصل الثاني .

4 - استناداً للمادة 30 من قانون 27 أكتوبر 1967 والمادتين 13 و74 من قانون 9 جويلية 1991 .

5 - المادة الثالثة الفقرة الثالثة من اتفاقية جنيف .

6 - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق، ص154.

الإجراءات¹ ، كما أن القانون يمكّن الحائز عند مطالبته بالدين من خيارات متعددة كالتطهير الاختياري للسفينة من الرهن والاتفاق مع الدائن المرتهن على تسوية مرضية ، أو الدفع بالتطهير الإجباري وكذا الدفع بانقضاء عقد الرهن ، ومن أمثلة الحائز القانوني للسفينة المرهونة : وارث مالك السفينة المرهونة ، ومشتريها عن بيع جبري .

ونلاحظ أن المشرع الجزائري لم يمنع الدائن المرتهن من حجز السفينة المرهونة بيد من انتقلت إليه ملكيتها أو من يستغلها بالاتفاق مع مالكها ، حيث يبقى الحاجز دائنا للمدين الراهن - أي بائع السفينة أو المتخلي عنها المحجوز عليه - حتى ولو كان هذا الأخير غير مدين² .

والحقيقة أن أصل هذا الحجز يستند لمبدأ حق التتبع الذي يخوّل الدائن المرتهن إمكانية ملاحقة سفن مدينه في أي يد كانت ، فلا يحد من هذا الحق انتقال ملكية السفينة المرهونة لذمة الغير ولو ادعى هذا الأخير حسن نيته ، حيث أن المشرع عندما أوجب تقييد الرهن في وثائق السفينة أنشأ - بهذا الإلزام - قرينة قاطعة دالة على علم المشتري (المحجوز لديه) بما يتقل السفينة من رهون³ .

ويتقدم الدائن المرتهن أثناء استيفائه لدينه على غيره من الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة وعلى كافة الدائنين العاديين وفق القواعد العامة ، ولا يزاومه في تحصيل الدين إلا الدائنين المرتهنين السابقين له في المرتبة والدائنين المضمون حقهم بامتياز بحري ، إلا أن الدائن المرتهن يتمتع بحق أولوية مطلقة في استيفاء دينه من تعويضات التأمين والتعويضات التي تحل محل السفينة المرهونة وتوابعها⁴ .

ومما يجب علينا توضيحه أن قاعدة حق تتبع الدائن المرتهن للسفينة المرهونة لا تنطبق في الحالات التالية :

01 - حالة انتقال ملكية السفينة للمشتري عن طريق البيع الجبري القانوني :
البيع الجبري القانوني للسفينة يطهرها من جميع الحقوق العينية المثقلة لها بما فيها الرهون إلا ما ارتضاه المشتري بالاتفاق مع الدائن المرتهن⁵ ، حيث أن حقوق الدائنين المرتهنين تنتقل إلى ما يحصل من ثمن المبيع (أي ثمن السفينة) .

02 - حالة إنقضاء الرهن : ينقضي الرهن إما بتراضي أطراف الرهن أو بالطريق القضائي ، أو بالتقادم بعد مرور 10 سنوات من تاريخ تسجيل الرهن⁶ لأن لأن الدائن المرتهن يفقد صفته كمرتهن ويصبح دائنا بحريا عاديا¹ .

1 - المادة 332 قانون الإجراءات المدنية ، وتقابلها المادة 617 من القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .
2 - تجدر الإشارة إلى أن المادة 57 قانون بحري نصت على أن إنشاء رهن على السفينة يجب أن يتم بسند رسمي صادر عن مالك السفينة فقط ، كما لا يمكن أن يكون مشتر السفينة المرهونة شخصا أجنبيا لأن المادة 71 تنص على أنه تعتبر باطلة و عديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها " .
3 - المادتين 63 ، 67 ، قانون بحري
4 - تراجع المواد: 62 ، 65 ، 72 ، 76 ، قانون بحري ، وأيضا : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ص153، 152، وكذلك العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص94 .
5 - المواد 68 ، 50 ، 54 ، قانون بحري .
6 - المادتين 69 ، 66 ، قانون بحري .

03 - حالة هلاك السفينة المرهونة : عند فقدان السفينة أو اعتبارها غير صالحة للملاحة يمارس الدائن المرتهن حقه على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها².

04 - حالة إنقضاء الرهن بالأسباب العامة : ينقضي الرهن بالوفاء أو ما يقوم مقامه شريطة أن يقع سبب الوفاء صحيحا ، وبالتنازل عن الرهن ، وبالتطهير الاختياري حيث يقوم من انتقلت إليه ملكية السفينة بتطهيرها من الديون التي تثقلها³.

ب - الحجز على الكفيل والكفيل العيني :

وفقا لما تقضي به المادة 644 قانون مدني يجوز الحجز على الكفيل ، وهو من ضمن شخصا تحمل دين بحري في ذمة المدين الأصلي بالرغم من أن هذا الكفيل غير مدين ، فيحجز الدائن على السفينة التي قدمها الكفيل لضمان الدين البحري أو على أي سفينة أخرى مملوكة له ، وفي حالة إفسار الكفيل يمكن التنفيذ ضد المدين الأصلي⁴ ، كما يجوز الحجز على سفينة الكفيل العيني وهو من رهن سفينته كلها أو جزءا منها ضمانا لدين بحري في ذمة المدين الأصلي ، مع أن الكفيل العيني غير مدين ولكنه مالك السفينة المقدمة كضمان⁵ ، فيقتضي الدائن المرتهن دينه بالتنفيذ على ما قدمه الكفيل العيني من ضمان بعد أن يحجز عليه ، ولا يجوز أن يتعدى التنفيذ إلى السفن أو الأجزاء غير المشمولة بالضمان ، ويرجع فيما بقي له من دين على المدين الأصلي (المضمون)⁶.

03 / مدينون لا يجوز الحجز عليهم :

لا يجيز القانونان الدولي والداخلي أن يكون المحجوز عليه دولة أو أحد الأشخاص التابعين لها بمناسبة أداء خدمة عامة من طرف سفن مملوكة أو مستغلة من طرف الدولة أو أحد تابعيها ، حيث قد تكون سفنا حربية أو سفنا عامة أو سفنا خاصة تخصصها الدولة لأداء خدمة عامة بصفة دائمة أو مؤقتة⁷.

ثالثا : السلطة البحرية كطرف منفذ ومشرف على عملية الحجز

¹ - فالظاهر من صياغة المادة 66 قانون بحري أن المشرع رتب بطلان الرهن إذا مرت 10 سنوات منذ قيده ولم يجدد خلالها وللمقارنة مع التشريع المصري ، يراجع : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 149 ، حيث أن المادة 49 قانون تجارة بحرية مصري تنص على أنه إذا مرت المدة المطلوبة لتجديد قيد الرهن يفقد الدائن المرتهن مرتبته في القيد الأول وتحدد مرتبته وفقا للقيد الجديد ويبقى كدائن مرتهن.

² - المادتين 61 و62 قانون بحري.

³ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق ص 94 ، 95 ، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع في المادة 71 قانون بحري يمنع بيع السفينة المرهونة لأجنبي .

⁴ - المادة 83 قانون إجراءات مدنية ، وتجدر الإشارة إلى أنه يرجع للقواعد العامة من أجل تحديد أركان عقد الكفالة وآثارها وأيضا عند إرادة تحديد العلاقة بين الكفيل والأطراف الأصلية للدين البحري (أنظر المواد 644 إلى 673 قانون مدني) .

⁵ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 139 ، وللمقارنة مع القواعد العامة في الإجراءات المدنية ؛ يراجع : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 14 .

⁶ - هذه القاعدة مستنبطة من المادة 67 قانون بحري ، وبالنسبة للقواعد العامة أنظر المادة 901 قانون مدني.

⁷ - المادة الثامنة الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 ، والمادة 162 قانون بحري ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 27 ، 28 ، وننبه إلى أن اتفاقية بروكسل لم تتعرض للموضوع ، وسنفضل في هذه الفكرة في الفصل الثاني .

من المتفق عليه أن طرفي الحجز التحفظي على السفن هما الحاجز والمحجوز عليه ، إلا أنه في جميع الأحوال يجب الالتجاء للسلطة العامة ممثلة في السلطة البحرية باعتبارها السلطة المؤهلة لأن يتم على يدها التنفيذ أو التطبيق الفعلي للأمر بالحجز¹ .

ويتعدد المتدخلون باسم السلطة البحرية حسب المنطقة البحرية التي يتم فيها التدخل والصلاحيات القانونية الممنوحة لكل متدخل ، حيث نجد ضباط الشرطة القضائية وقادة سفن القوات البحرية وأعوان المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ وكذا حراس وضباط الموانئ وأعوان الأمن الوطني² .

والأصل أن يلتزم ربان السفينة بصفته ممثلاً للمحجوز عليه بالامتناع عن الإبحار بمجرد أن يبلغه المحضر القضائي بأمر القضاء بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة سواء كانت هذه الأخيرة راسية في الميناء - وهو الوضع الطبيعي لحجزها - أو كانت على وشك الإبحار³ ، غير أن المحضر القضائي الحريص يحتاط لاحتمال هروب السفينة المراد حجزها فيبلغ نسخة من أمر الحجز لمسؤول الرقابة البحرية على مستوى ميناء الحجز⁴ ، لكي يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة في حالة عدم استجابة استجابة الربان لأمر الحجز واستمراره بالإبحار ، إذ أن القانون يلزم السلطة البحرية بمطاردة السفينة الهاربة من الحجز ، حيث تأمر الشرطة البحرية السفينة الهاربة بالتوقف ؛ ولها أن تطلق في المرة الأولى طلقات إنذار بدون رصاص ، وإذا تمادت هذه السفينة في عدم الامتثال لأوامر الشرطة البحرية ؛ تطلق عليها طلقات رصاص حقيقية وتحرص على سلامة الأشخاص ، كما يمكن أن تستمر المطاردة ولا تتوقف إلا بدخول السفينة الهاربة لمياه دولة أخرى⁵ .

الفرع الثالث : مبررات التوحيد الدولي لأحكام الحجز التحفظي على السفن
إذا كان صحيحاً أن القواعد العامة المنظمة للحجز تقدم للدائنين آليات للتنفيذ على أموال مدينهم وتحصيل حقوقهم منها ، فإن هذه القواعد وإجراءاتها لا تكفي لضمان حقوق الدائنين البحريين بالنظر لما لهذه الحقوق من خصوصيات⁶ ، فلو افترضنا تطبيق النظام القانوني للتنفيذ والمتضمن في القواعد العامة على كافة الدائنين مشاركة ؛ فإن هذا سيؤدي إلى إبطال مبدأ تخصيص الثروة البحرية ، ومن ثم القضاء كلية على فعالية الإئتمان البحري ، إذ سترتب عليه مشاركة الدائنين البحريين غيرهم من الدائنين غير البحريين في اقتسام وتوزيع حصيلة الثروة البحرية ، وهو ما ينتج

1 - سنشرح ذلك في المبحث الثاني من هذا الفصل .

2 - المرسوم التشريعي 13/94 مؤرخ في 28 ماي 1994 ، خاص بالصيد البحري الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 22 جوان 1994 ، عدد 40 ، ص 04 ، المادة 26 ، وكذلك المادة 933 قانون بحري .

3 - المادة 154 قانون بحري ، وتقابلها المادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 .

4 - جيلالي بن سلوة ، طرق إجراءات التبليغ والتنفيذ والمهور بالمحاضر ، دار الفتن للنشر (الجزائر) ، طبعة سنة 1995 ، ص 130 إلى 133 .

5 - المادة 159 قانون بحري ، وأيضاً المادة 88 من المرسوم التشريعي 13/94 المتعلق بالصيد البحري ، مصدر سابق .

6 - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 103 ، وأيضاً: محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 158 .

عنه تخوف الدائنين البحريين من كفاية حصيلة التنفيذ وإحجامهم عن التعامل مع المجهزين وهو ما سيضعف المعاملات البحرية¹.

ومن هذا المنطلق ؛ ظهرت الحاجة إلى إيجاد نظام قانوني خاص بعملية حجز التحفظي على السفن ، يقوم على مبدأ تخصيص الثروة البحرية كضمان للمتعاملين مع تجهزي السفن للتنفيذ عليها وإستفاء ديونهم منها بالأولوية قبل غيرهم من الدائنين غير البحريين ، بل إن هناك من ذهب إلى وجوب أن تكون الثروة البحرية ذمة مالية مخصصة للدائنين البحريين دون سواهم² ، ولا شك أن هذا النظام الخاص سيكون له دور فعال ومشجع للدائنين البحريين للإقدام على التعامل مع المجهزين ، وهو ما سيخلف أثارا إيجابية على التجارة البحرية³.

ويجدر التنويه إلى أن إعتقاد مبدأ تخصيص الثروة البحرية لوفاء حقوق المتعاملين البحريين يرتبط بقاعدة أخرى تضمنتها معظم التشريعات البحرية تقضي بحصر حق الحجز على هذه الثروة بيد الدائنين البحريين فقط ، إلا أن المشرع الفرنسي خرج عن هذه القاعدة فنص على جواز حجز الدائنين العاديين إضافة للبحريين على الثروة البحرية للمدين⁴.

يمتاز نظام الحجز التحفظي على السفن المراد إيجاده بالسرعة والفعالية بحيث يعترف بحق دائن المجهز في أن يحجز على سفن المدين ، وأن يتتبع بقية أمواله أو ثروته البحرية إذا لم تكن لديه أموال يمكن الحجز عليها في منطقة المطالبة ، ولهذا فقد أطلق عليه البلجيكيين عبارة *mise a la chaîne* ، التي تعني وضع المدين في قبضة حديدية تمنع من هروبه⁵ ، فهذه المزاياء توافق بين مصلحتين متباينتين ، فهي من جهة تعزز ثقة الدائن وتجعله يتأكد من أن حقه لن يضيع وأنه سيتمكن من تحصيل ديونه ، ومن جهة أخرى تأخذ بعين الاعتبار مصالح المجهزين المدينين بإشراك الدائنين في تحمل أعباء التجارة البحرية والمخاطر الجمة التي تكتنف الملاحة البحرية والصعوبات التي تواجه الأشخاص المشتغلين بهذا الميدان⁶.

كانت المحاولات القانونية في هذا الشأن وطنية في البداية ، حيث صاغت الدول منفردة نصوصا خاصة بالحجز التحفظي على السفن ، نذكر منها على سبيل المثال : القانون البلجيكي الصادر في 04 سبتمبر 1908 ، وتقنين الملاحة البحرية الإيطالي الصادر سنة 1924 (المادة 1074 وما بعدها) ، وبالمقابل فإن التقنين

¹ - محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص108 ، وأيضا: زكي زكي الشعراوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية (مصر) ، طبعة سنة 1988 ، ص327.

² - وهو موقف القوانين الجرمانية التي تعتبر السفينة وملحقاتها ذمة مالية مخصصة لوفاء الدائنين المتعلقة حقوقهم بها دون غيرهم من الدائنين ، مشار إلى ذلك في : محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق، ص110 .

³ - المرجع السابق ، في نفس الصفحة .

⁴ - أنظر: René Rodiere ,Emmanuel du Pontavice ,Droit maritime ,12edition , Dalloz (France)1997, P164 ، وأيضا : Martine Remond - Gouilloud , Droit maritime , études internationales , Pedone (France) , 1988 ، p160 .

⁵ - أنظر: Martine Remond - Gouilloud ، مرجع سابق ، ص157 .

⁶ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، ص11 ، وأيضا : محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص109.

التجاري الفرنسي لعام 1807 لم يتناول بالتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفن واكتفى بوضع قواعد خاصة بالحجز التنفيذي عليها¹. ولكن إذا كانت التشريعات الوطنية في كل دولة إهتمت بتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفن فإن هذا التنظيم لم يؤت أكله على المستوى الدولي ، بل على العكس من ذلك ترتبت صعوبات عملية من العسير تجاوزها ، ذلك أن أغلب النشاطات البحرية تتعدى الحدود الوطنية للدول ، وهذا يعني أن الحجز التحفظي على السفن يكون أكثر خطورة على المستوى الدولي ، فالحجز على السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية أمر بالغ الحساسية والتعقيد².

لقد أدرك المجتمع الدولي الحاجة الملحة لتوحيد وتدويل أحكام الحجز التحفظي على السفن تماشياً مع الطابع الدولي للتجارة البحرية واستبعاداً للأثار السلبية لتنازع القوانين الوطنية ، لذلك تم إبرام إتفاقية أولى في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952 وقد شهدت نجاحاً كبيراً ثم تلتها إتفاقية ثانية أبرمت بمدينة جنيف في 12 مارس 1999 ، حيث نصت ديباجة إتفاقية جنيف على ما يلي : " إن الدول الأطراف في هذه الإتفاقية ، إذ تدرك توفر الرغبة في تسهيل تنمية التجارة البحرية العالمية بشكل منسجم ومنظم ، واقتناعاً منها بالحاجة إلى صك قانوني ينشئ نظاماً دولياً موحداً في مجال حجز السفن ، ويأخذ في إعتباره التطورات الأخيرة في الميادين المتصلة بذلك ، إتفقت على ما يلي " : (.... نصوص المعاهدة)³.

الفرع الرابع : تمييز نظام الحجز التحفظي على السفن عن غيره من الأنظمة المشابهة

أولاً : تمييزه عن الحجز التحفظي طبقاً للقواعد العامة

01 - لا يوقع الحجز التحفظي على السفن إلا وفاء لدين بحري ؛ فأصحاب الديون البحرية هم وحدهم من يحق لهم طلب توقيع الحجز على مال المدين والديون البحرية هي وحدها التي يسمح بالحجز بناء عليها ، أما الحجز التحفظي في القواعد العامة فإن حق جميع الدائنين قائم ، سواء كانت ديونهم بحرية أم لم تكن⁴.

02 - لا يصدر الأمر بالحجز التحفظي في القواعد العامة إلا في حالة الضرورة والخطر المهددان للضمان العام ؛ حيث يجب أن تكون هناك حالة يخشى فيها فقدان الدائن لضماني حقه ، ويقع عبء إثباتها على عاتق الدائن طالب الحجز مبيناً الظروف التي تبرر هذه الخشية ، بينما لا يشترط في الحجز التحفظي على السفن

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص104 ، وأيضا : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص107.

² - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص12 .

³ - يراجع الملحق رقم 02 .

⁴ - محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص177.

إثبات حالة الخطر المهددة للضمان العام ، لأن الثروة البحرية باعتبارها الضمان العام تظل عرضة للمخاطر البحرية والإفلات من يد الدائن الحاجز¹.

03 - الحق المطالب به في القواعد العامة يتعين أن يكون محقق الوجود وحال الأداء ، وإذا لم يستظهر الدائن أي سند يثبت به حقه فلا بد وأن تكون لديه مسوغات ظاهرة² (*justifie d'une créance paraissant fondée*) ترجح وجود الدين ؛ كما يقوم القاضي بتحديد قيمة مؤقتة للدين غير المعين المقدار ، أما بالنسبة للدين البحري المؤهل للحجز التحفظي على السفن ، فلا يشترط أن يكون محقق الوجود وحال الأداء ومعين المقدار، غير أن سكوت المشرع يمكن فهمه على أنه إحالة للقواعد العامة بشأن الشروط السابقة ، كما أن خوف طالب الحجز من أن يحكم عليه بالتعسف في استعمال حق الحجز يحتم عليه إثبات احتمال قيام علاقة المديونية واستناد حقه على مسوغات ظاهرة وأسباب جدية ، وهذا ما يحصل عمليا حيث لا نجد في أوامر توقيع الحجز التحفظي على السفن عدم ذكر أسباب الدين ونوعه وما دعم به المدعى ادعاءه من وثائق وعقود وتعيين مقدار الدين³.

04 - الحجز التحفظي في القواعد العامة لا ينطبق إلا على مال مملوك للمدين ، وإذا كان هذا المال موجودا في حيازة الغير فإن الإجراءات التي تتبع بالنسبة له هي إجراءات حجز ما للمدين لدى الغير ، أما الحجز التحفظي على السفن فيجوز أن يوقع على سفينة غير مملوكة للمدين ، إذا كان هذا الأخير يتمتع بحق إدارتها الملاحية وكان مسؤولا وحده عن الدين البحري المتعلق بهذه السفينة⁴.

05 - الحجز التحفظي في القواعد العامة يجوز أن ينطبق على كل الأموال المملوكة للمدين وقت الحجز سواء اكتسب ملكيتها قبل نشوء الدين المدعى به أو بعده ، طبقاً للمبدأ القائل بأن كافة أموال المدين الحاضرة والمستقبلية ضامنة للوفاء بديونه ، أما الحجز التحفظي على السفن فلا يوقع على السفن التي امتلكها المدين بعد نشوء الدين ، أي يشمل فقط السفن المملوكة للمدين وقت نشوء الدين بما في ذلك السفينة المتعلق بها الدين⁵.

ثانيا : تمييزه عن الحجز التنفيذي على السفن

01 - الحجز التحفظي بداية مرحلة أولية للحجز التنفيذي لا تراعى عند نظره حجية أدلة الدائن لأنه يهدف لتفادي ضياع الضمان والسرعة في توقيع الحجز قبل خروج السفينة من حدود الميناء ، وهذا لا يمس من قوة القضية بسبب اعتماد القاضي عند الحكم على ظاهر الأدلة ، أما الحجز التنفيذي فيبدأ بالتنفيذ وينتهي بالبيع وهذا ينهي حق المحجوز عليه في ملكية السفينة المحجوزة وهو إجراء صعب وقاس عليه ،

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص113 ، وكذلك المادة 345 قانون إجراءات مدنية ، والمادة 647 قانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، (الملحق رقم 04) .

² - المادة 347 قانون إجراءات مدنية .

³ - يراجع الملحقين رقم 05 و 06 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص92 ، 93 ، وللمقارنة مع قواعد الإجراءات المدنية ، أنظر : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص149 .

⁴ - المادة 345 قانون إجراءات مدنية والمادة 646 قانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، وكذلك : المادة 155 قانون بحري .

⁵ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 115 ، وأيضا: ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص25 .

ولهذا قليلا ما يصل الأمر إلى البيع لأن الحكم يمس من قوة القضية ويكون في صميم الموضوع ومن ثم يطلب من أي دائن حاجز إثبات حجبية أدلته¹.

02 - لا يشترط من أجل توقيع الحجز التحفظي على السفينة وجود سند تنفيذي بيد الدائن الحاجز ، لأنه ليس من مقتضاه في ذاته بيع السفينة المحجوزة بل هو أحد الأدوات القانونية التي تحافظ على الضمان العام ووسيلة ضغط على المدين للوفاء بديونه ؛ والتي تتحقق بمجرد منع السفينة من الرحيل ، بينما في الحجز التنفيذي يلزم أن يحوز الدائن للسند التنفيذي لأن الحجز في هذه الحالة يعتبر وسيلة قانونية لتوزيع حصيلة ثمن بيع الضمان العام بين أصحاب الحق فيه ، ويحصل ذلك ببيع السفينة المحجوزة وتوزيع ثمنها بين الدائنين الحاجزين².

03 - لا يتوجب على طالب الحجز التحفظي على السفينة أن يتخذ مقدمات التنفيذ في مواجهة المدين ، كإعلانه بسند الدين وتكليفه بالوفاء وانتظار فترة قبل الإذن بالحجز ، ومن ثم فإنه يباغت المدين ولا يتيح له الفرصة لتهريب السفينة المحجوزة ، بينما في الحجز التنفيذي يلتزم الدائن الحاجز باتخاذ مقدمات التنفيذ فيجب عليه إلزام المدين بالدفع وإمهاله مدة عشرين (20) يوما للوفاء قبل إصدار الأمر بالحجز³.

04 - الحجز التحفظي لا يوقعه إلا دائن بدين بحري ، أما في الحجز التنفيذي فيتساوى جميع الدائنين الحائزين على سندات تنفيذية في توقيعه على سفينة المدين ، أيا كانت صفة الدائنين ونوع ديونهم بحرية أو غير بحرية ، كونه إجراء يسعى بصورة مباشرة للحصول على حكم ببيع السفينة وتوزيع حصيلة ثمنها بين الدائنين ، لأن هذه السفينة تعتبر عنصرا من عناصر الضمان العام المقدم للدائنين جميعا ، وحقهم في الحجز التنفيذي عليها نابع من حقهم في ثمنها⁴.

05 - يترتب على الحجز التحفظي على السفينة - مثلما سنرى لاحقا - وضعها تحت حراسة المحجوز عليه (المدين) ، ومن ثم اعتباره مسؤولا عن كل ما من شأنه الانتقاص من قيمتها وما ينسب إليها من أضرار ، ومن جهة أخرى تبقى ملكية السفينة المحجوزة تحفظيا ثابتة للمالك ، وإذا تصرف بها فتصرفه صحيح قانونيا لأنه إنما يتصرف بشيء يملكه ، لكن يترتب الحجز قيادا على حرية المالك في استعمال واستغلال السفينة المحجوزة ، بينما لما كان الهدف من الحجز التنفيذي بيع السفينة المحجوزة فإن حراستها تنتقل للدائن الحاجز ، وكذا فإن أي تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها يبرمه مالكها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز ، يعتبر عديم الأثر في مواجهة الدائن الحاجز مثلما نصت على ذلك المادة 160-3 قانون بحري⁵.

ثالثا : تمييزه عن نظام توقيف أو احتباس السفينة (*Rétention du navire*)

¹ - أنظر: Martine Remond-Gouilloud ، مرجع سابق، 157، 158.
² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص176 ، وأيضا : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص148.
³ - المادة 160-1 قانون بحري ، وانظر للمقارنة : محمد عزمي البكري ، مرجع سابق ، ص385.
⁴ - المادتين 150 ، 152 قانون بحري ، وانظر في هذا المعنى : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص176 ، 177 .
⁵ - هشام فرعون ، القانون البحري ، مطبعة كرم بدمشق (سوريا) ، طبعة سنة 1975 ، 1976 ، ص75 ، 76 ، وكذلك : محمد عزمي البكري ، مرجع سابق ، ص386.

يتعذر على الدائن الحاجز القيام بمفرده بمطاردة السفينة المحجوزة ومنعها من الإبحار، والحل الوحيد والمفيد لديه هو أن تتدخل السلطة البحرية لتنفيذ أمر الحجز ، مثلما أكد ذلك القرار الفرنسي رقم 67- 967 الصادر في 27 أكتوبر 1967 وكذا التقنين الإيطالي الذي يمنح القاضي وفي حالة الضرورة قائد الميناء الراسية فيه السفينة المحجوزة الصلاحية في اتخاذ كافة الإجراءات القانونية الضرورية لمنعها من الإبحار¹.

وفي هذا الصدد يجدر بنا التمييز بين الحجز التحفظي كإجراء مدني وبين التوقيف أو الاحتباس كإجراء جزائي انطلاقاً من وضعيتين تتدخل من خلالهما السلطة البحرية لتجميد حركة السفينة وهما :

01 - إما أن السلطة البحرية تمنع السفينة من الإبحار بناء على أمر قضائي صادر عن محكمة مختصة يتضمن توقيع الحجز التحفظي عليها ، فهذا الإجراء القانوني يعرف بالحجز التحفظي القضائي ، وهو المنظم في مادته الدولية بأحكام معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 ، وفي مادته الداخلية بالمواد من 150 إلى 159 قانون بحري ، ويهدف في معظم الحالات إلى الحصول على كفالة لضمان الدين ، وقد كانت المادتان 89 ، 90 قانون بحري (أمر 80/76) تسمحان للسلطة الإدارية البحرية بأن تحجز مؤقتاً على السفينة المدينة لضمان دين امتيازي شريطة أن يطلب منها الدائن ذلك وأن لا تتعدى مدة الحجز المؤقت ثلاثة أيام ، ولكن المشرع ألغى هذا الحكم بموجب المادة 52 قانون بحري (قانون 05/98)².

02 - إما أن السلطة البحرية تمنع إبحار السفينة بموجب أمر أو قرار إداري صادر عن سلطة عامة فهذا الإجراء القانوني يسميه القانون المصري بالحجز الإداري ، ويطلق عليه المشرع البحري الجزائري في المادة 159 قانون بحري مصطلح التوقيف (*La Réention*)³.

والقاعدة المتبعة عند إرادة العمل بأحكام الحجز التحفظي على السفن أن يكون ذلك في نطاق المياه الخاضعة للقضاء الوطني للدولة ، وغالباً ما يتم الحجز على السفينة داخل الحدود المائية للميناء ، كما يفترض أن تستجيب السفينة المراد حجزها طوعياً لأمر الحجز ، ولكن إذا لم تحدث استجابة أو حاولت السفينة الفرار فإن مصالح الشرطة البحرية تتدخل لمطاردتها بقصد توقيفها ، ومع استمرار هروبها تتواصل المطاردة بحيث لا تنتهي إلا عند دخولها لمياه دولة أخرى⁴.

¹ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص10 ، وأيضا : Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص157 .

² - سنتعرض للنقاش الذي أثير حول إلغاء المشرع لهاتين المادتين في المطلب الأول من في المبحث الموالي .

³ - يرى الدكتور عبد المنعم محمد داود ، أن لفظ الحجز أكثر ضبطاً من لفظ التوقيف أو الاحتباس ، لإمكانية ارتكاب السفينة التصرف الممنوع أثناء تواجدتها في المياه المينائية ، أنظر هذا الرأي في : عبد المنعم محمد داود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1999 ، ص 154، 153.

⁴ - المادة 159 قانون بحري .

أما توقيف السفينة فيهدف إلى توقيع الجزاء عليها بسبب انتهاكها للقوانين والتنظيمات الوطنية للدولة الساحلية أو لأحكام اتفاقيات دولية نافذة فيها ، حيث تختلف العقوبة المسلطة على المخالفين حسب نوع الجرم المرتكب ، فقد تكون الغرامة أو العقوبة البدنية أو هما معا ، بل ويضاف إلى ذلك أحيانا الحكم بمصادرة السفينة (*La confiscation du navire*) ، وتصدر هذه الأحكام بعد مباشرة الدعوى العمومية ضد السفينة المخالفة ، كما يبقى للسلطة العامة الحق في أن تباشر دعوى التعويض بالتبعية للدعوى العمومية أو استقلالا عنها كما هو معروف في القواعد العامة¹.

ومثلما قلنا فإن التشريع الدولي فرق بين إجراء توقيف السفينة وتوقيع الحجز التحفظي عليها ، حيث حرصت معاهدتا بروكسل 1952 وجنيف 1999 الخاصتان بالحجز التحفظي على السفن على استبعاده من أحكامها ، فقد صرحت معاهدة بروكسل بأن "... ليس في مقتضياتها ما يجوز اعتباره كموسع أو محدد للحقوق والصلاحيات العائدة للدول والسلطات العمومية أو سلطات الموانئ بموجب قوانينها الداخلية وأنظمتها في حجز وتوقيف أو منع سفينة من الإقلاع في مناطقها البحرية." كما أكدت معاهدة جنيف نفس المعنى بقولها : " لا تمس هذه الإتفاقية أي حقوق أو سلطات عائدة لأي حكومة أو إدارات تابعة لها ، أو لأي سلطة عامة ، أو لأي سلطة من سلطات الأحواض والمرافئ ، بموجب أي إتفاقية دولية أو بموجب أي قانون محلي أو لائحة محلية ، لتوقيف أو منع إبحار أي سفينة في دائرة ولايتها"².

ومما سبق بيانه نتوصل إلى أن إجراء توقيف السفينة يتصف بخصائص تميزه عن نظام الحجز التحفظي على السفن ، ففي إجراء توقيف السفن نلاحظ أن الطرف الحاجز هو ذاته الطرف المباشر لعملية تجميد حركة السفينة بخلاف نظام الحجز التحفظي أين يحتاج الدائن الحاجز لمساعدة السلطة البحرية لتنفيذ أمر الحجز، كما أن الهدف من توقيف السفينة هو فرض سيادة القانون العام الداخلي أو الدولي وفيه يظهر الحاجز - وهو السلطة البحرية - بمظهر السلطة العامة ، ثم تستتبع إجراءات توقيف السفينة بتحريك الدعوى العمومية وما ينجم عنها من جزاءات صارمة كتقرير مصادرة السفينة المخالفة ، أما نظام الحجز التحفظي فيسعى إلى فك النزاع بين المتخاصمين في إطار القانون الخاص وفيه تظهر السلطة المينائية كمشرف فقط على عملية الحجز، كما يتكافأ الطرفان المتنازعان في فرص الاستدلال والمواجهة في دعوى الحجز إلى أن تنتهي الخصومة برفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو بما يحصل به الدائن على حقه كالبيع الجبري للسفينة.

وتجدر الإشارة إلى أن التشريع البحري الجزائري أورد جملة من الأفعال يؤدي ارتكابها إلى توقيف السفينة المخالفة ، ويبدو أن تلك النصوص تندرج في سياق

¹ - المواد على سبيل المثال المواد 510 ، 519 ، 520 قانون بحري بخصوص جرائم تزوير وثائق جنسية السفينة والقرصنة والبيش الإذاعي والتلفزي دون تصريح ، وعن جريمة ممارسة الصيد دون رخصة ، تراجع المواد 91 ، 92 ، 93 ، 94 من المرسوم التشريعي 13/94 الخاص بالصيد البحري ، مصدر سابق.

² - المادة الثانية من معاهدة بروكسل ، والمادة الثامنة في الفقرة الثالثة من معاهدة جنيف 1999 .

حماية السيادة الوطنية والالتزام بالقوانين الدولية ، ومن ثم يمكن أن يرجع توقيف السفينة إلى سبب من الأسباب التالية :

أ - خرق القوانين والتنظيمات الوطنية الخاصة :

ومثال ذلك أن يضبط صاحب السفينة وقد زور وثائق الجنسية الجزائرية لسفينته ، أو يمارس الملاحة البحرية دون حيازة الوثائق اللازمة ، أو يقوم بالصيد في المناطق الخاضعة للقضاء الوطني دون رخصة ، أو لا يحترم الإجراءات الجمركية المفروضة¹.

ب - خرق القوانين الوطنية ذات الصلة بالتزامات الجزائر الدولية :

ومن أهم هذه الالتزامات مبدأ المحافظة على السلامة والأمن البحريين ومكافحة التلوث البحري مثلما نص على ذلك القانون البحري في المواد من 117 إلى 149 ومن 222 إلى 245 وغيرها ، حيث أكد المشرع على تنفيذ المتطلبات الدولية وأورد جملة من التدابير تتعلق بالمراقبة التقنية للسفن الوطنية والأجنبية الزائرة للموانئ الوطنية وفحص وثائقها والتأكد من حمولتها ، وأيضا مراقبة مدى كفاءة وجدارة أفراد الطاقم العامل على متن هذه السفن وتوفير العدد الآمن المطلوب في كل سفينة ، وفي حالة إخلال السفينة بالمراقبة بهذه الشروط ، يتم توقيفها واحتجازها بالميناء إلى غاية تصحيح الوضع².

ج - ارتكاب جرائم دولية :

يحث القانون الدولي على مكافحة الجرائم الدولية ومنع إتيانها كونها تشكل اعتداء على القيم والمصالح التي تهتم الجماعة الدولية ، ومن تلك الجرائم ما تضمنته إتفاقية قانون البحار المبرمة بمونتيغوباي سنة 1982 ونص عليه أيضا المشرع البحري الجزائري ، وهي : القرصنة والاتجار بالرقيق والبت الإذاعي أو التلفزيوني غير المصرح به والمتاجرة بالمخدرات³.

وينبغي التنبيه إلى أنه في جميع حالات توقيف السفينة المخالفة ، يجب أن يتم ضبطها من طرف سفن أو طائرات عامة أو مأذون لها بالخدمة العمومية ، أو سفن أو طائرات حربية ، كما يقع التزام إيقاف السفينة المرتكبة لجريمة بحرية على عاتق جميع الدول ، وصلاحيات السفن الضابطة في هذا المجال واسعة حيث يمكنها اتخاذ كافة الإجراءات أو التدابير الجنائية (الضبط ، القبض ، الاقتياد ، التوقيف) ولا يقيد

¹ - المواد : 510 ، 517، قانون بحري والمادة 86 من المرسوم التشريعي 94 / 13 الخاص بالصيد البحري ، وللمزيد أنظر : القانون رقم 10/98 مؤرخ في : 22 أوت 1998 ، يعدل ويتم القانون 07/ 79 المؤرخ في 22 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك ، الجريدة الرسمية الصادرة في : 23 أوت 1998 ، العدد 61 ، ص05 .

² - تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري التزم بالعديد من نظم الأمن والسلامة البحريين نذكر منها ما يلي :
*المعونة الدولية لإدارة السلامة (code ISM) لسنة 1988 ، والملحق باتفاقية سلامة الأرواح (SOLLAS) لسنة 1974 .

*الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب (STCW) لسنة 1978 وما أجري عليها من تعديلات سنة 1995 .
*بروتوكول مالطا لسنة 1997 المتعلق بمراقبة السفن الأجنبية الزائرة للموانئ بين الدول المتوسطية .

³ - المواد 87 ، 109 ، 110 من إتفاقية مونتيغوباي ، والمادتين 519 ، 520 قانون بحري .

من هذه الصلاحيات إلا ضوابط احترام سيادة دولة علم السفينة المخالفة ودولة المنطقة البحرية التي يحصل التدخل في نطاقها البحري ، ولكن لابد من أن يكون تدخلها مبررا ومعقولا¹.

ومهما يكن الأمر فإن حق توقيف السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية لا يجب أن يمس بأي حال من الأحوال بحق المرور البريء المعترف به في القانون الدولي ، كما أن توقيف السفينة الأجنبية في أعالي البحار غير جائز مبدئيا إلا إذا بررته أسباب معقولة².

المطلب الثاني : مدى خضوع الحجز لأحكام التشريع الداخلي وما يعترضه من إشكالات

توقيع الحجز التحفظي على السفينة كغيره من الآليات القانونية يخضع لقواعد قانونية موضوعية وأخرى شكلية يجب احترامها ، ولكن قد تظهر بمناسبة الحجز على السفينة إشكالات تتعلق بتعدد الحجز على السفينة وباستبعاد اختصاص المحكمة بنظر النزاع كشرط التحكيم .

الفرع الأول : القانون الواجب التطبيق على موضوع الخصومة

إذا قدم للقاضي الجزائري طلب توقيع الحجز التحفظي على سفينة ما تتواجد في نطاق اختصاصه القضائي ، يتعين عليه أولا تحديد مدى خضوع الحجز لأحكام القانون الدولي ممثلا في اتفاقية بروكسل 1952 أو اتفاقية جنيف 1999 بعد نفاذها أو خضوعه لأحكام القانون الداخلي.

والفائدة المحققة من تمييز نطاق سريان أحكام القانون الدولي عن أحكام القانون الداخلي تتمثل في تحديد الديون والدائنين والحالات التي يجوز فيها توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، فالقانون الدولي يستلزم أن يكون الدين بحريا والقانون الداخلي قد لا يستلزم ذلك كما هو الشأن في القانون الفرنسي ، والقانون الدولي يحصي حالات معينة يجوز فيها توقيع الحجز بينما القانون الداخلي الجزائري مثلا يضع في المادة 152 قانون بحري قواعد عامة يستند إليها لتوقيع الحجز³.

ولا يتحدد بصورة واضحة نطاق سريان القانون الداخلي في حالات الحجز التحفظي على السفن إلا بتحديد نطاق سريان القانون الدولي ، ذلك أن حالات الحجز المطروحة على القاضي الوطني والتي لا يسري عليها القانون الدولي تشملها أحكام القانون الداخلي كقاعدة عامة ، حيث أن المتمسك بالقاعدة القانونية الواجبة التطبيق يجب عليه إثباتها وإلا فإن القانون الجزائري سيطبق ، مثلما نصت على ذلك المادة 23 مكرر من قانون 10/05 المعدل للأمر 58/75 المتضمن القانون المدني .

¹ - نلفت الانتباه إلى أن التفصيل في هذه الفكرة ليس من صميم اهتمامات البحث ، وللمزيد من الإطلاع ، يراجع : عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 183 إلى 256.

² - المواد 19 ، 20 ، 21 ، 22 من اتفاقية مونتيجويباي 1982 ، والمادة 22 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار .

³ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 159.

أولا : نطاق سريان القانون الدولي

يقتصر نطاق تطبيق معاهدتي¹ بروكسل 1952 وجنيف 1999 على الحجز التحفظي دون الحجز التنفيذي ، كما لا تسري قواعدهما على الحجز الإداري الذي توقعه السلطة العامة على السفينة ، وهو الإجراءات الإدارية التي قد تتخذها الدولة لمنع السفن من السفر وضبطها إداريا أو مصادرتها وفقا لقوانينها وتنظيماتها الداخلية ، أي أن أحكام المعاهدتين تتناول فقط المنازعات بين الأفراد² .

وتحدد المعاهدتين نطاق سريانهما على السفن الأجنبية وعلى السفن الوطنية بشروط معينة سنتعرض لها في حينها ، بينما تستبعدان من الخضوع لتلك الأحكام السفن الحربية والسفن العامة المخصصة لتأدية خدمة عمومية³ ، ومن ثم يمكن أن يكون الحجز التحفظي الموقع على سفينة ما خاضعا لقواعد أي من الاتفاقيتين إذا كان يندرج تحت أحد التصورات التالية :

01 - الحجز على سفينة تابعة لدولة متعاقدة⁴ في ميناء دولة متعاقدة أخرى

إنفقت كل من معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 على أن يخضع لأحكامها هذا النوع من الحجز التحفظي ، فالسفينة الجزائرية المراد توقيع الحجز عليها وهي موجودة في ميناء دولة متعاقدة أخرى تنطبق عليها قواعد معاهدة بروكسل أو جنيف عند نفاذها ، وكذلك الحجز في الجزائر على أي سفينة أجنبية تابعة لدولة متعاقدة يخضع لأحكام المعاهدة الواجبة التطبيق⁵ .

02 - الحجز على سفينة دولة غير متعاقدة في ميناء دولة متعاقدة

قضت اتفاقية جنيف صراحة بخضوع هذا الحجز لأحكامها⁶ ، بينما نصت معاهدة بروكسل في المادة 08 الفقرة 02 منها على إمكانية سريان أحكامها إضافة لأحكام القانون الداخلي للدولة المتعاقدة التي يوقع الحجز فيها على سفن الدول غير المتعاقدة ، وهذا يعني إتاحة الحجز على السفينة وفقا للأسباب التي عدتها المعاهدة إلى جانب جواز الحجز طبقا لمضمون القانون الداخلي لدولة الحجز ، وبالتالي يمكن توقيع الحجز على هذه السفن للمطالبة بديون غير بحرية إذا كان التشريع الداخلي للدولة المتعاقدة يجيز ذلك⁷ .

¹ - أنظر عن نطاق تطبيق معاهدة بروكسل: Cécile Navarre, la saisie conservatoire des navires , thèse pour le doctorat en droit , université Montesquieu-Bordeaux IV, (France), 1999, P19 au 45. وأيضا الدكتور هاني دويدار، مرجع سابق، ص108.

² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 170 ، و بخصوص اقتصار أحكام المعاهدتين على الحجز التحفظي تراجع : المادة الأولى في الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل والمادة الأولى في الفقرة الثانية من معاهدة جنيف ، أما بشأن استثناء الحجز الإداري من قواعدهما فتراجع : والمادة الثانية من اتفاقية بروكسل والمادة الثامنة في الفقرتين الثالثة والرابعة من اتفاقية جنيف .

³ - المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن العامة ، والمادة الثامنة في الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 ، وسنفضل في حجز السفن العامة وحصانة السفن الحكومية لاحقا.

⁴ - لم توضح المعاهدة مفهوم الدولة المتعاقدة ، ويعتمد الفقه في هذا الصدد ما تضمنته معاهدة فارسوفيا المتعلقة بالنقل الجوي والذي مفاده أن الدولة تعتبر متعاقدة بتصديقها أو انضمامها إلى المعاهدة وليس بمجرد توقيعها عليها ، أنظر ذلك في : كمال حمدي ، القانون البحري : السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة، منشأة المعارف الإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1997 ، ص 174 .

⁵ - المادة الثامنة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 ، المادة الثامنة في الفقرة الأولى من معاهدة جنيف 1999 .

⁶ - ورد ذلك في المادة الثامنة في الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف بقولها : " تطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف ، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف " .

⁷ - أنظر: René Rodiere , Emmanuel du pontavice ، مرجع سابق ، ص169 ، وقد طبق القضاء الفرنسي هذه القاعدة في منازعات منها مثلا: Trib. com , Bordeaux , 28juill.1969, DMF, 1970 ، مشار إليه في المرجع السابق ، ص 111 .

* الإشكالات التي أثارها نص المادة 08 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل

اختلف الفقه بخصوص تفسير المادة المذكورة سلفا إلى اتجاهين متباينين: فالجانب الأول يرى بأن هذه المادة لم تفعل أكثر من ترديدها لقاعدة من قواعد القانون الدولي العام ، حيث أن أي معاهدة لا تلزم إلا الدول الأطراف فيها أما في مواجهة الدول غير الأطراف فتمارس الدولة سيادتها الطبيعية ممثلة في تطبيق قانونها ، والذي لا يتكون فقط من التشريع الداخلي الصادر عن سلطتها التشريعية وإنما أيضا من المعاهدات الدولية التي انضمت إليها¹.

غير أن هذا الاستدلال لا يصح في هذا الموضوع بالضبط ، إذ أن مفهوم القانون الداخلي في نص المادة 08 الفقرة 02 ينصرف أساسا للتشريع الداخلي الصادر من السلطة التشريعية دون غيره ، فلو صح هذا القول لكان يكفي المعاهدة أن تقتصر على إخضاع الحجز للقانون الداخلي لدولة محكمة توقيعه ، ولكنها حرصت على الإشارة الصريحة إلى الجمع بين أحكام المعاهدة والقانون الداخلي مما يؤكد عدم شمول مفهوم القانون الداخلي لأحكام المعاهدة².

أما الجانب الفقهي الآخر فيرى أن نص المادة المعنية يتسم بالغرابة وعدم الوضوح³ ، فالسفن الأجنبية التابعة لدول غير متعاقدة تخضعها المعاهدة صراحة لنصوصها إلا أن منح الإختصاص بصورة موازية للتشريع الداخلي لدولة الحجز يتضمن اعترافا صريحا باستبعاد نصوص المعاهدة ، وهذا تناقض لأنه يؤدي إلى اختلاف القواعد القانونية المطبقة في الدول المتعاقدة بالنسبة لما يوقع فيها من حجوزات على سفن دول غير متعاقدة⁴.

كما طرح الفقه تساؤلات عديدة بشأن الحكم الذي نصت عليه المادة 08 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل ، سواء عند إخضاع الحجز لبنود المعاهدة أو للتشريع الداخلي ، وتتمحور هاته التساؤلات حول النقطتين الآتيتين :

أ/ الجهة المخولة بتحديد القانون الواجب التطبيق

إذا تم إخضاع الحجز لمعاهدة بروكسل فإن الفقرة 03 من نفس المادة تجيز للدولة المتعاقدة أن ترفض منح كل مزايا المعاهدة أو بعضها لسفينة الدولة غير المتعاقدة أو لأي شخص⁵ ليس له يوم الحجز محل إقامة معتاد أو مركز أعمال رئيسي في إحدى الدول المتعاقدة ، ويثير هذا الاستثناء إشكالية تحديد الجهة المختصة في الدولة المتعاقدة والتي يحق لها أن تقرر كفيات وحالات منح مزايا الإتفاقية وكفيات

وأیضا : Cour d'appel de Rouen , 20 Octobre 1994, navire skulptors tomskis , DMF,1996, P377 ، مشار إليه في : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، هامش رقم 74 ، ص33 ، وأیضا : محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص120.

1 - كمال حمدي ، مرجع سابق ، هامش ص173.

2 - محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص161.

3 - علق روبيير على ذلك بقوله : elle s'applique même aux par une disposition très originale de la convention , navires des états non contractants par le seul fait que la saisie a lieu devant le tribunal d'un état contractants .

مشار إلى ذلك في المرجع السابق ، ص169 .

4 - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، هامش ص45 و46.

5 - يقصد بعبارة شخص في مفهوم الإتفاقية : كل شخص طبيعي أو معنوي وجماعة أشخاص أو رؤوس أموال وكذا الدول والإدارات والمؤسسات العمومية ، تراجع المادة الأولى الفقرة الثالثة .

رفضها ، لأن ترك الأمر بيد قاضي الموضوع يتسبب في تضارب الأحكام القضائية إثر الأخذ بكافة أحكام الإتفاقية أو بجزء منها ، ولن تقدر رقابة المحكمة العليا على نقض أحكام قاضي الموضوع ؛ لأن سلطته في هذا الصدد ستكون سلطة تقديرية لا تخضع لرقابة المحكمة العليا ، ولهذا اقترح الأستاذ " *Antoine Vialard* " منح هذه المهمة للجهة المختصة بتفسير القوانين والاتفاقيات الدولية¹ ، ومن جهة أخرى ربما يؤدي ذلك بالقاضي إلى الإضرار بمصالح أحد أطراف الحجز الوطنيين ، حيث قد يخفى عليه مراعاة المصلحة الوطنية إذا ما كان أحد أطراف الحجز ليس له يوم الحجز إقامة معتادة أو مركز أعمال رئيسي في دولة متعاقدة أو كان يستغل سفينة ترفع علم دولة غير متعاقدة² .

ب/ تخلي التشريع الداخلي عن الاختصاص لتشريع آخر

إذا ما أجاز الحجز على سفينة دولة غير متعاقدة بناء على القانون الداخلي للدولة المتعاقدة ، وكان هذا الأخير يحيل إلى تشريع دولة أخرى ، فهل يكتفي قاضي الموضوع بالتوقف عند نصوص تشريعه الوطني أم يتعداه لتشريعات أخرى تحيل إليها قواعد التنازع في قانونه الداخلي ؟

ومحل الإشكال يكمن في أن المادة 08 الفقرة 02 تسمح للقاضي - في هذه الحالة - بالاختيار بين قانونه الوطني وبين أحكام المعاهدة ، ومن ثم فهي لا تنطبق للعمل بقانون دولة أخرى غير قانون الدولة المتعاقدة التي طلب توقيع الحجز أمام محاكمها ، ولكن لا مانع من التوقف عند هذا الحد ؛ إذ قد يحيل قانون القاضي لقانون آخر ، وفي هذا الصدد لا يمكن التنبؤ بالقانون الواجب التطبيق على سفن الدول غير المتعاقدة ، فقد يكون قانون محل إبرام العقد أو نشأة الدين ؛ باعتباره القانون الذي يعرف أو يعين وجود الدين سبب الحجز ، أو يكون قانون علم السفينة كونه القانون الأكثر تطبيقاً لحل المنازعات ذات الطبيعة البحرية ، أو يكون قانون القاضي (*la loi du for*) تأسياً بالتشريع الإنجليزي³ .

ولا ريب أن احتمال إخضاع سفن الدول غير المتعاقدة لقوانين عديدة وغير متوقعة يشكك في ما قيل بخصوص تبرير المسلك الذي سلكته اتفاقية بروكسل 1952 في المادة 08 الفقرة 02 ، والذي أرجع سبب ذلك الموقف إلى كون الاتفاقية ترغب في حث الدول على الانضمام إليها وحتى لا تتعرض السفن التي ترفع أعلام هاته الدول للحجز التحفظي عليها على نطاق واسع يشمل ما تضمنته المعاهدة وما قد تتضمنه تشريعات الدول الموقعة على الاتفاقية⁴ .

¹ - أنظر: Antoine Vialard , la saisie conservatoire du navire pour dette de l'affrètement a temps, A propos d'un arrêt de Cour d'appel de Pau , 06 decembre 1984, navire Spartan , DMF, № 442 , Octobre 1985 , P582.

ويرى بعض الفقهاء المصريين بأن المحكمة الدستورية العليا في مصر هي الجهة الأنسب لتقرير منح مزايا اتفاقية بروكسل أو رفضها أنظر ذلك في : هاني دويدار، مرجع سابق ، ص108.

² - هاني دويدار، مرجع سابق ، ص109 .

³ - للمزيد من التفصيل حول هذه الفكرة يراجع: Cécile Navarre، مرجع سابق ، ص37، 38، 39 ، 40 ، وأيضا : Sir Richard

Aikens ، مرجع سابق ، ص 5 .

⁴ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص161.

* موقف معاهدة جنيف 1999

إذا كان التردد يشوب موقف معاهدة بروكسل 1952 تجاه السفن التي ترفع علم دول غير أطراف فيها فإن ما يسجل على معاهدة جنيف 1999 هو محاولتها الفصل في الأمر نهائيا بشأن هذا النوع من السفن ، حيث نصت صراحة على سريان أحكامها على السفن التي تحمل أعلام دول غير متعاقدة كمبدأ عام ، إلا أنها سمحت للدولة الطرف أن تحتفظ بحق استبعاد تطبيق الاتفاقية على الحجوز الموقعة على سفن الدول غير المتعاقدة ، وهو ما يعني أن اختيار القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة لم يعد بيد قاضي الحجز وإنما بيد دولته¹ .

* موقف المشرع الجزائري

لعل تردد موقف معاهدة جنيف 1999 والإشكالات التي أثارها نص معاهدة بروكسل المذكور ؛ تؤكد سداد رأي المشرع الجزائري عندما أغلق أمام القاضي الوطني باب اللجوء إلى قواعد التنازع التي يحيل إليها القانون الأجنبي الواجب التطبيق ، إلا إذا كان هذا الأخير يحيل إلى القانون الجزائري ، فقد نصت المادة 23 مكرر 1 من قانون 10/05 المعدل للأمر 85/75 المتضمن القانون المدني على ما يلي : " إذا تقرر أن قانونا أجنبيا هو القانون الواجب التطبيق فلا تطبق منه إلا أحكامه الداخلية دون تلك الخاصة بتنازع القوانين من حيث المكان . غير أنه يطبق القانون الجزائري إذا أحالت إليه قواعد تنازع القوانين في القانون الأجنبي المختص ."²

03 - الحجز على السفينة الوطنية لدولة متعاقدة في دولة علم السفينة

أخضعت اتفاقية بروكسل 1952 هذا النوع من الحجوز لقواعدها إذا لم يكن لطالب الحجز محل إقامة معتاد أو مركز أعمال رئيسي في دولة علم السفينة المحجوزة ، كما أوجبت المعاهدة على من يحل محل الدائن الأصلي من أجل الخضوع لأحكامها أن يكون له نفس محل الإقامة المعتاد أو المركز الرئيسي الذي للدائن الأصلي³ .

وبالمقابل اعتمدت اتفاقية جنيف 1999 نفس الموقف تقريبا ، حيث شملت أحكامها الحجز الموقع على السفن الوطنية في دولة علم السفينة ، إلا أنها أجازت لقانون دولة علم السفينة استبعاد نصوص المعاهدة على الحجز الذي يحصل من شخص يقيم عادة في تلك الدولة أو يتخذ فيها المقر الرئيسي لأعماله ، وكذلك أي شخص يحل محل الدائن الأصلي ، ولا تستلزم المعاهدة أن يكون للمحال إليه محل الإقامة أو مركز الأعمال الذي للدائن الأصلي⁴ .

¹ - المادة الثامنة في الفقرة الأولى ، المادة العاشرة في العنصر (ب) من الفقرة الأولى .

² - نذكر بنص المادة 23 مكرر من قانون 10/05 المعدل للأمر 58/75 المتضمن القانون المدني .

³ - المادة الثامنة في الفقرات الأولى والرابعة والخامسة .

⁴ - المادة الثامنة في الفقرتين الأولى والسادسة ، وننبه إلى أن معاهدي بروكسل 1952 وجنيف 1999 قد تضمنتا تحفظا في المادة العاشرة في كل منهما يقضي بحق الدولة المتعاقدة أن تحتفظ لنفسها بإمكانية عدم تطبيق الاتفاقية المعنية على حالة الحجز المتعلقة بملكية السفينة أو حيازتها ، إلا أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذا التحفظ في أي من المعاهدين .

ثانيا : نطاق سريان القانون الداخلي

لتحديد نطاق سريان القانون الداخلي ؛ نميز بين السفن الوطنية والسفن الأجنبية .

01 / بالنسبة للسفن التي ترفع الراية الوطنية :

انطلاقا من نصوص المواد 13 ، 161 ، 162 قانون بحري وما يليها ، وكذا المادة 10 قانون مدني المعدلة بالمادة 05 من القانون رقم 10/05 المعدل والمتمم لهذا القانون ، فإن القانون الجزائري هو المختص لوحده بحكم دعاوى الحجز التحفظي على السفن الجزائرية التي ترفع أمام القضاء الجزائري من طرف الأشخاص المقيمين بالجزائر أو المتخذين فيها مقرات اجتماعية لأعمالهم وكذا الذين يزاولون فيها أنشطة بغض النظر عن جنسياتهم ، لأنه في مثل هذه العلاقة تنعدم الصفة الدولية للنزاع ونكون بصدد علاقة وطنية بحتة ، حيث أن طالب الحجز مقيم في الجزائر أو على الأقل تربطه بها علاقة إدارة أو نشاط ، كما أن السفينة المطلوب توقيع الحجز عليها في الجزائر ترفع العلم الوطني ، علاوة على أن القاضي الجزائري هو المؤهل لإصدار أمر الحجز التحفظي على السفينة¹.

02 / بالنسبة للسفن الأجنبية :

انطلاقا من نص المادة 08 فقرة 04 من اتفاقية بروكسل 1952 وكذا المادة 08 الفقرة 06 من اتفاقية جنيف 1999 ، يسري القانون الداخلي على دعاوى الحجز على السفينة التي ترفع علم دولة موقعة أثناء وجودها داخل الوطن ، إذا كان لطالب الحجز محل إقامة معتاد أو مركز أعمال رئيسي في الجزائر ، ويستفيد من نفس الحقوق من حل محل الدائن الأصلي .
كما يسري القانون الجزائري أيضا على قضايا الحجز التحفظي على السفن المملوكة أو المستغلة من طرف أي شخص اعتباري أجنبي يمارس نشاطا في الجزائر ، مثلما يستنبط ذلك من نص المادة 10 قانون مدني المعدل والمتمم .

وتذكيرا بما قلناه سابقا ، فإن المادة 08 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل وبخلاف معاهدة جنيف أجازت للدول المتعاقدة إخضاع الحجز التحفظي الموقع على سفن دول غير متعاقدة لتشريعها الداخلي ، ومن ثم يمكن أن يخضع للقانون الجزائري الحجز الموقع على سفن دولة غير طرف في إتفاقية بروكسل إذا ما أراد القاضي الجزائري ذلك ، حيث أن التمسك بالاختصاص - في هذه الحالة - يخضع للسلطة التقديرية للقاضي الأمر بالحجز².

الفرع الثاني : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفن

¹ - وفي نفس الاتجاه ينصب موقف المشرع المصري ، أنظر ذلك في : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 47 .
² - انظر في هذا المعنى : Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 158 ، 159 .

تركت معاهدتا بروكسل 1952 وجنيف 1999 المذكورتين أمر تنظيم إجراءات الحجز التحفظي وتعيين القضاء المختص للتشريعات الوطنية ، فقد حرصنا على منح صلاحية الإذن بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لمحكمة الدولة الطرف التي يراد توقيع الحجز في نطاق اختصاصها القضائي ، حيث اتفقتا على : "عدم جواز الحجز على السفينة إلا بإذن السلطة القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة التي يجري فيها توقيع الحجز"¹ ، كما توافقت الاتفاقيتان أيضا في التخلي عن الإختصاص القانوني فيما يخص إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفن لصالح قانون الدولة المتعاقدة التي يوقع فيها الحجز ، حيث نصت على أن : "إجراءات توقيع الحجز على السفينة أو المطالبة بتوقيعه يسري عليها قانون الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز"²

وبدورها رسخت مختلف المحاكم الوطنية للدول هذا التوجه ، حيث قررت العديد منها في أكثر من مناسبة بأن قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز التحفظي على السفينة يكون مختصا بكافة الإجراءات المتعلقة به³ .

وبناء على ذلك فإنه لتحديد إجراءات الحجز التحفظي على السفن يتعين علينا اللجوء للتشريع البحري الجزائري ، فإذا لم نجد فيه النصوص المنظمة للإجراءات استلزم علينا الرجوع لقانون الإجراءات المدنية وخاصة المواد من 345 إلى 354 المتعلقة بالحجز التحفظي على المنقول كون السفينة مالا منقولاً⁴ ، وهذا ما يحصل غالبا حيث أن القانون البحري الحالي يكاد يكون خاليا من القواعد الإجرائية للحجز التحفظي على السفن .

أما في القانون رقم 09/08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية الملغي للقانون السابق ، فقد نظمت أحكام الحجز التحفظي في المواد من 646 إلى 649 ومن 659 إلى 666 ، حيث سمح المشرع في المادة 646 بالحجز التحفظي على الأموال العقارية للمدين إضافة لأمواله المنقولة المادية .

وتتضمن إجراءات الحجز تعيين الجهة المختصة بنظر طلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، وكيفيات سير إجراءات الحجز وتبليغ الأطراف ، ولكن قبل ذلك ينبغي تحديد الطبيعة القانونية للأمر بالحجز⁵ .

أولا : تحديد طبيعة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة

نظرا لعدم تحديد طبيعة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على المنقول في قانون الإجراءات المدنية الصادر بالأمر 154/66 ، فقد ذهب الدكتور محمد حسنين إلى القول بأن المشرع جعل حكمه كحكم أوامر الأداء (*Les injonctions de*)

1 - المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1952 ، والمادة الثانية في الفقرة الأولى من اتفاقية جنيف 1999.

2 - المادة السادسة في الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1952 ، والمادة الثانية في الفقرة الرابعة من اتفاقية جنيف 1999.

3 - أنظر على سبيل المثال : بالنسبة للقضاء المصري : الطعن رقم 339 سنة 57 ق جلسة بتاريخ 1994/01/3 ، مشار إليه في : أحمد محمود حسني ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية(مصر) ، طبعة سنة 1997 ، ص 04 ، وبالنسبة للقضاء الفرنسي : Cour d'Appel de Douai , chambre civile , № 02, 05 Septembre 1991 , DMF № 513 , Février 1992 , P123 .

4 - مشار إليه في : هاني دوبدار ، مرجع سابق ، هامش ص 123.

5 - المادة 56 قانون بحري .

5 - تجدر الإشارة إلى أجلت التكلم عن طلب ثبوت الدين وصحة الحجز إلى الفصل الثاني من البحث لأنه يندرج تحت عنوان مآل الحجز.

(payer) التي يصدرها القاضي عند المطالبة بدين من النقود ثابت بالكتابة وحال الأداء ومعين المقدار في مواجهة مدين له موطن أو محل إقامة معروف في الجزائر¹. لكن التعويل على هذا التكييف لا يتناسب مع طبيعة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إذ لا يشترط أن يكون المدين مقيما في الجزائر أو يتخذ فيها موطنا ، لذلك نميل إلى اعتبار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أمرا على عريضة (ordonnance sur requêtes) يصدر مبدئيا من غير مرافعة ودون تكليف للخصم الآخر بالحضور ، وهو ما يظهر أن القضاء الجزائري كان يتعامل وفقه ، كما جسده المشرع صراحة في المادة 649 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، حيث نصت هذه المادة على ذلك بقولها : " يتم الحجز بموجب أمر على عريضة "2

والأوامر على العرائض تصدر من القاضي بسلطة أخرى مغايرة لسلطته القضائية ؛ تتيح له اتخاذ مجموعة من الأعمال القضائية يطلق عليها اصطلاح الوظيفة الولائية أو الأعمال الولائية ، وهي كثيرة ومتنوعة³ ، وقد حددت المادة 172 قانون إجراءات مدنية نطاق تدخل القاضي المختص بإصدار الأوامر على العرائض ، ومن تدخلاته إصدار أوامر بناء على الطلبات التي يكون الغرض منها اتخاذ إجراء استعجالي أو تدبير تحفظي معين ، كما شددت ذات المادة على وجوب أن لا يمس الأمر على العريضة بحقوق الأطراف ، وتقابلها المادة 310 من القانون رقم 09/08 المذكور .

وبخصوص الإطار المنظم للأوامر على العرائض يذكر الدكتور محمد ابراهيمي بأن المشرع الجزائري لم يدقق في نظام القرارات الولائية⁴ ، فبالرغم أن قانون الإجراءات المدنية الساري حاليا تكلم في مناسبات عديدة عن غرفة المشورة المختصة في الفصل في القضايا الولائية إلا أن الإجراءات المطبقة على المواد الولائية تستخلص من نصوص موزعة في قانون الإجراءات المدنية ومن أحكام القضاء ، ومن ثم فإن إجراءات استصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي تستنبط من النصوص الخاصة بالسارية على هذا النظام المتضمنة في نفس القانون⁵ ، ولكن يبدو أن المشرع تدارك هذه الملاحظة عند سنه للقانون رقم 09/08 ، حيث خصص لتنظيم الأوامر على العرائض المواد 310 ، 311 ، 312 .

1 - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 62 و 150 .

2 - الملحقين رقم 04 و 06 ، وللمقابلة مع موقف المشرع المصري يراجع على سبيل المثال : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 109 ، وأيضا : محمود أحمد مختار بريري ، مرجع سابق ، ص 171 ، وأيضا: هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 125 .

3 - تتعلق بعض هذه الأوامر ب : تقدير مصاريف الدعوى (المادة 226 قانون إجراءات مدنية) ، وتقدير أتعاب الخبراء (المادتين 227 ، 228 قانون إجراءات مدنية) ، وتقدير مصاريف الشهود (المادة 229 قانون الإجراءات المدنية) ، وتقابلها على التوالي في قانون 09/08 المواد 230 ، 143 ، 156 ، وللمزيد حول هذه الفكرة يراجع : محمد ابراهيمي ، مرجع سابق ، ص 331 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 111 .

4 - محمد ابراهيمي ، مرجع سابق ، ص 330 .

5 - المواد 146 ، 202 ، 218 ، 299 ، 362 قانون الإجراءات المدنية ، مشار إلى ذلك في المرجع السابق ، نفس الصفحة .

وانطلاقاً مما قلنا أننا نتوصل إلى أن الأمر الصادر من القضاء بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة هو كسائر الأوامر على العرائض ، يصدره القاضي بناء على طلب من يدعي أن له ديناً بحرياً على المدين وذلك في ذيل العريضة وفي غيبة المدعى عليه ، بإجراء وقتي أو تحفظي في الحالات التي تقتضي طبيعتها السرعة دون المساس بأصل الحق المتنازع عليه ، وهي الحالات المؤسسة على المادة 151 قانون بحري ، ولذلك يعتبر هذا الأمر كسند تنفيذي غير أنه لا يحوز حجية قاطعة فلا يستنفذ القاضي سلطته بإصداره إياه ، إذ يجوز له مخالفته بأمر جديد مسبب¹.

ثانياً : الجهة القضائية المختصة بالأمر بالحجز

نص القانون البحري الجزائري في المادة 152 على أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة تأمر به المحكمة المختصة بناء على من يدعي أن له ديناً بحرياً عليها ، إلا أن المشرع البحري لم يحدد الجهة القضائية التي أولاها صلاحية الإذن بالحجز التحفظي على السفينة ، ومن ثم تعين اللجوء إلى القواعد العامة في الإجراءات المدنية لتعيين تلك الجهة².

وبما أن الأمر بالحجز التحفظي على السفينة يدخل في طائفة الأوامر على العرائض التي تستصدر في ذيل عريضة الدعوى ، فإنه بالرجوع إلى الفقرة 01 من المادة 172 قانون إجراءات مدنية ، نجد أن المشرع الجزائري أناط سلطة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة بيد رئيس محكمة الدرجة الأولى التي يوقع الحجز في دائرة اختصاصها ، فهذا الإختصاص هو اختصاص نوعي لا يرتبط بقيمة السفينة المراد توقيع الحجز عليها ولا بقيمة الدين البحري المطالب به³.

وبالنسبة للقانون رقم 09/98 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية يكون رئيس القسم المدني هو المختص نوعياً بنظر النزاع في المحاكم التي لم ينشأ فيها أقسام ، مثلما يستنبط ذلك من نص المادة 32 في الفقرة 05 ، أما في المحاكم التي توجد بها أقسام متخصصة ؛ فإن المادة 536 من نفس القانون أجازت لرئيس القسم التجاري أن يأمر عن طريق الاستعجال بتوقيع الحجز التحفظي أو رفعه .

وإذا كان الظاهر من نص الفقرة 01 في المادة 183 قانون إجراءات مدنية والتي تقابلها الفقرة 01 في المادة 299 من قانون 09/08 ؛ أن المشرع يستبعد فرصة أن يحصل الدائن من القضاء المستعجل على الإذن بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ، حيث أن هذين النصين لا يسريان على الإجراءات التحفظية التي تنظمها نصوص خاصة ، غير أن القضاء في الجزائر متردد في معاملته مع نص المادة 183

¹ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص111 ، وأيضاً : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص65 ، كما قضت المحكمة الدستورية العليا في مصر بأن أمر الحجز التحفظي لا يعد حكماً لأنه لم يصدر في خصومة انعقدت أمام القضاء وإنما صدر بموجب السلطة الولائية للقاضي ، ولا يحسم به نزاع بين الطرفين ، ولهذا لا يحوز حجية الأمر المقضي به ، أنظر هذا الحكم في : نقض مني مصري بتاريخ : 1971/03/07 في القضية رقم18 ، مشار إليه في : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص11.

² - المادة 152 قانون بحري .

³ - أنظر الملحقين رقم 05 و 06

، فغالبا ما يأخذ القضاة بنص المادة ككل ، فهم - أي القضاة - يتمسكون بشرط حالة الاستعجال عند ما يطلب منهم اتخاذ إجراء تحفظي¹.

وعلى ذلك يمكن اللجوء إلى قاضي الاستعجال - وهو رئيس المحكمة الذي خول له الاختصاص في الأمور المستعجلة - لاستصدار الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ، نظرا لاتسام هذا الإجراء بالطابع المؤقت ؛ ولتوافر شرط الاستعجال الذي يبرره خوف الدائن من إبحار سفينة مدينه ومغادرتها لميناء موطنه مما يفوت عليه فرصة الحصول على ما يضمن له وفاء دينه ، وهو ما قضت المحكمة العليا الجزائرية في أحد قراراتها بقولها : "متى اقتصر نص المادة 345 قانون إجراءات مدنية على أن الحجز التحفظي يجري بمقتضى أمر على ذيل عريضة ، فإن استصدار هذا الأمر عن طريق القضاء الاستعجالي يكون من الجائز قانونا لعدم وجود أي نص قانوني يمنع ذلك ، وما دام حق الدفاع للمحجوز عليه مضمونا ولاتسام هذا الإجراء في كلا الأمرين بالطابع المؤقت..."².

أما عن الاختصاص المحلي فينقصد - استنادا للمادتين 08 و346 قانون إجراءات مدنية - لقاضي المحكمة التي تتواجد السفينة المراد حجزها في نطاق اختصاصها القضائي أو يوجد موطن المدين ضمن دائرتها ، على أن هذا الاختصاص يعود للمحكمة الابتدائية الكائن مقرها بالمجلس القضائي دون سواها من المحاكم ، وهو الموقف الذي ثبت عليه المشرع في قانون 09/98 ، حيث قضت المادة 649 بما يلي : " يتم الحجز بموجب أمر على عريضة من رئيس المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها ." ، كما نصت المادة 40 الفقرة 07 من هذا القانون على أن هذه الجهة دون سواها تختص بنظر الخصومة سواء في بالنسبة للإذن بالحجز أو للإجراءات التالية له .

ويلاحظ أن المشرع الجزائري أقر بالاختصاص المحلي لمحكمة مقر المجلس القضائي الواقع في نطاق اختصاصها موطن المدين تطبيقا لقاعدة : الدائن يسعى للمدين ، وراعى خصوصية المال المطالب بحجزه - أي السفينة - باعتباره مالا منقولاً ، فأعطى للدائن حق تتبع هذا المال والمطالبة بحجزه لدى المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها الإقليمي مكان تواجد المال المراد حجزه وهي محكمة الميناء الراسية فيه سفينة المدين.

ثالثا : سير إجراءات الحجز

استنادا للمادتين 12 ، 13 قانون الإجراءات المدنية وما يليهما ، يقدم الدائن بدين بحري عريضة للمحكمة المختصة يطلب فيها توقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه بإتباع نفس الإجراءات التي تجري عند رفع الدعوى ، حيث يتم تقديم الطلب بعريضة مسببة تشتمل على كافة البيانات الخاصة بالأطراف وكذا بيان بالسفينة المطلوب الحجز عليها ، وللقاضي أن يجري تحريا مختصرا إذا رأى عدم كفاية

¹ - غوثي بن ملحمة ، القضاء المستعجل وتطبيقاته في النظام القضائي الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 2000 ، ص31 و 32.

² - المحكمة العليا الجزائرية ، قرار صادر بتاريخ : 27 / 04 / 1983 ، الملف رقم 31623 ، المجلة القضائية لسنة 1984 ، العدد 01 ، ص22 .

المستندات المؤيدة للطلب¹ ، وهذه الإجراءات أفرد لها المشرع نظاما خاصا بها ضمنه المواد 310 ، 311 ، 312 من قانون 05/98 ، تحت عنوان " في الأوامر على العرائض " .

وإذا كان القانون لا يجيز لرئيس المحكمة في مثل هذه الحالات أن يفصل في أصل المسائل المعروضة عليه ، إلا أنه يمكن للقاضي الأخذ بالأوضاع الظاهرة أو بالأوضاع الصورية لتقرير ما إذا كانت السفينة المطلوب توقيع الحجز عليها تتعلق بها الدين المدعى به أو أنها مملوكة للمدين².

وكما هو الشأن في أي دعوى قضائية يجب أن تتوافر في طالب الحجز شرطي الصفة والمصلحة عند تقدمه للمحكمة بطلب توقيع الحجز ، فإذا لم تتوفر فيه صفة الدائن بدين بحري أو تحققت بعد توقيع الحجز كان هذا الأخير باطلا ، وكذلك الحال إذا لم يتمتع طالب الحجز بالأهلية القانونية التي تمكنه من التقدم بطلب توقيع الحجز على السفينة³.

ومتى توافرت في المدعي صفة الدائن البحري وأهلية التقاضي كان له الحق في توقيع الحجز على السفينة ، ويستوي أن يستند الدائن الحاجز إلى حق رهن بحري أو إلى حق امتياز بحري أو إلى دين بحري عادي ، كما لا يهم إن كانت السفينة المقصودة بالحجز مثقلة بحق رهن أو حق امتياز لدائن آخر ، لأن حق الدائن الحاجز في توقيع الحجز على السفينة يختلف عن حقه في توزيع حصيلة التنفيذ⁴.

وتجدر الإشارة إلى أن القانون لا يستلزم توفر الأهلية القانونية في الطرف المحجوز عليه ، لأن الدين البحري سبب الحجز لا يتوقف الوفاء به على إرادة المحجوز عليه ولا على تراضي أطراف الحجز ، ولكن في حالة توجيه إجراءات الحجز للمحجوز عليه القاصر ومن في حكمه فإن المحكمة تقضي من تلقاء نفسها ببطلان صحة الإجراءات ، لذلك فإن من واجب الحاجز أن يطلب من المحكمة عند نقص أو انعدام أهلية المحجوز عليه تعيين ممثل قانوني له حتى يتم مواجهته بالإجراءات لأنه ليس من مصلحته الإستمرار في إجراءات باطلة⁵.

ومراعاة لما هو معمول به في الإجراءات وما نصت عليه المادة 311 من قانون 09/08 تقدم العريضة إلى رئيس المحكمة على نسختين ، ويجب أن تتضمن كل البيانات المتصلة بالأعمال الإجرائية ، ويكون الأمر الذي يصدره القاضي مسببا سواء قبل الطلب أو رفضه ، وتبلغ نسخة الأمر بالحجز من غير إمهال بواسطة المحضر القضائي إلى ممثل الجهاز المدين كوكيل السفينة أو إلى الربان بصفته ممثلا

1 - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص150.

2 - المادة 186 قانون إجراءات مدنية ، والمادة 303 من القانون رقم 09/08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية ، وأيضا :

3 - وذلك عملا بالمادة 459 قانون الإجراءات المدنية التي تنص على أنه: " لا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن حائزا

لصفة وأهلية التقاضي وله مصلحة في ذلك " ، وتوافقها المادة 13 من القانون رقم 09/08 .

4 - المادة الثالثة من إتفاقية جنيف ، والمادة الأولى في الفقرتين الثالثة والرابعة من إتفاقية بروكسل ، وأيضا : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 10 .

5 - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص16 ، 17 ، وبالنسبة للقانون رقم 09/08 أنظر المواد 317 إلى 321 .

للمجهز المدين¹، وفي هذا السياق نلاحظ أن القانون رقم 09/08 قضى في المادة 659 منه بوجوب أن يبلغ رسميا أمر الحجز التحفظي إلى المدين وفق مقتضيات المادة 688 من هذا القانون².

ولا يفوتنا أن ننبه إلى أن القانون البحري الحالي (قانون 05/98) لم يتطرق لقيام الحاجز بتبليغ أمر الحجز للسلطة المينائية - وهو إجراء هام - بخلاف القانون المعدل ، وغاية هذا الإجراء أنه يثبت علم السلطة المينائية بواقعة الحجز ويرتب التزامها باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير لمنع السفينة من مغادرة الميناء الواقع في نطاقه الحجز³.

إلا أن تكليف المشرع للسلطة المينائية بمهمة منع السفينة المحجوزة من الإبحار يفترض علمها بأمر القضاء بتوقيع الحجز على السفينة والذي لا يمكن أن يحصل إلا بتبليغه إياها ، لذلك جرى العمل على تبليغ نسخة من أمر توقيع الحجز على السفينة للسلطة المينائية ممثلة في مسؤول الرقابة البحرية على مستوى ميناء الحجز⁴ ، لتقوم بعد ذلك بتجريد السفينة من الوثائق كحل عملي بغية منعها من السفر ومواجهة احتمال فرارها ، نظرا لافتقار أغلب الموانئ الجزائرية للوسائل المادية التي تسمح بمراقبة السفن المحجوزة ومطاردتها عند هروبها ، وهو ما يبدو أن بعض الموانئ الفرنسية تقوم به أيضا ، وإن كان القضاء الفرنسي يرى بأن اللجوء لحل سحب وثائق السفينة من أجل فرض امتثالها لأمر الحجز هو إجراء اليأس العاجز أو المحبط⁵.

ونشير إلى أن الالتزام بتبليغ أمر الحجز يقع على عاتق الدائن الحاجز باعتباره الشخص المعني ، ويكون قابلا للتنفيذ بناء على النسخة الأصلية ، ويجوز استئنافه في مهلة خمسة عشر (15) يوما من تاريخ تبليغ المدين ، ويرجع للقاضي فيما يثار بشأنه من إشكالات ، كما يمكن أن يطعن بالنقض في أمر الحجز أمام المحكمة العليا⁶

الفرع الثالث : تكرار الحجز والحجز المتعدد

قد تتعدد الحجوز من نفس الدائن لاستيفاء الدين ذاته على السفينة ذاتها أو على باقي السفن المملوكة للمدين وربما نتج عن ذلك تضارب الأحكام القضائية باختلاف دعاوى الدائن ، ويحدث ذلك بصورة خاصة في الحجز الخاضع للتشريع الدولي ، حيث يحجز الدائن على سفن مدينه في أكثر من دولة متعاقدة ، لذلك نجد أن اتفاقيتي بروكسل وجنيف قضتا بعدم جواز تعدد الحجوز وأوجبتا رفع كل حجز لاحق

¹ - المادتان : 588 ، 612 قانون بحري ، وانظر كذلك الملحق رقم 07 .

² - وقد حددت المادة 649 قانون إجراءات مدنية وإدارية رقم 09/08 لرئيس المحكمة مهلة أقصاها خمسة (05) أيام من تاريخ إيداع العريضة بأمانة الضبط ليفصل وجوبا في طلب الحجز ؛ إما بالقبول أو بالرفض ، (انظر الملحق رقم 04) .

³ - قارن بين المادة 159 القانون البحري الحالي والمادة 159 قانون بحري المعدل (أمر 80/76) ، هذه الأخيرة نصت صراحة على تبليغ السلطة المينائية بأمر الحجز .

⁴ - جيلالي بن سلكة ، مرجع سابق ، ص 130 إلى 133 .

⁵ - أنظر: Cécile Navarre ، مرجع سابق ، هامش ص 125 .

⁶ - المواد 172 ، 190 ، 346 قانون إجراءات مدنية ، والمادة 312 من القانون رقم 09/08 ، وللمزيد حول إجراءات الحجز التحفظي يراجع : محمد إبراهيمي ، مرجع سابق ، ص 332 إلى 338 ، وأيضا : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 149 إلى 151 .

ينطبق عليه وصف الحجز المتعدد إلا إذا بررت بقاءه أسباب صحيحة ، كانت معاهدة بروكسل قد تركت تقديرها لقضاء الدولة الواقع فيها الحجز المتكرر في حين عدّتها اتفاقية جنيف¹.

ولا شك بأن الحكم السابق يتسم بالعدالة ويهدف إلى منع الدائن من استعمال حق الحجز كوسيلة لإرهاق مدينه والحصول على الضمان المالي أو الكفالة في أكثر من دولة متعاقدة لضمان نفس الدين ولطلب ذات المدعي².

ولكن هناك تصور آخر يمكن أن يحصل في نزاع الحجز المطروح أمام نفس المحكمة أي الخاضع لنفس القانون ، وهو أن يظهر دائن أو دائنين آخرين إلى جانب الدائن الحاجز ، فهؤلاء يمنعهم القانون من المطالبة بتوقيع الحجز مرة أخرى على السفينة المحجوزة³ ، لأن الغرض من توقيع الحجز اللاحق هو تجميد حركة السفينة وقد تحقق بتوقيع الحجز الأول ، كما أن في إعادة اتخاذ إجراءات في الحجز اللاحق تكرار وتطويل لها وزيادة للنفقات بغير مقتضى ، إضافة إلى أنه يترتب على تكرار الحجز استقلال كل حجز عن الآخر بإجراءاته بتحرير محضر جديد للحجز وتعدد الحراس عند صيرورته حجزاً تنفيذياً وتعيين يوم للبيع في كل حجز قد يختلف عن يوم البيع الذي حدد للحجز الأول ، لذلك يشترط المشرع في أي دائن يود التدخل في الحجز بالحصول على ما يضمن الوفاء أو المشاركة في حصيلة التنفيذ أن يكون بيده سندا تنفيذياً مقابل تمتعه بحق التدخل في الحجز عن طريق تقديم الاعتراض إلى القائم بالتنفيذ ، كما يتمتع الحاجز الثاني بحق الحلول محل الحاجز الأول في الإجراءات في حالة إهماله مباشرتها⁴.

الفرع الرابع : أثر شرط النظام الاختياري للتقاضي على إمكانية توقيع الحجز

قد تربط بين طرفي الحجز عقود أو اتفاقات تقضي بشرط الالتجاء إلى نظام اختياري للتقاضي ، ممثلاً في هيئة تحكيم أو قضاء دولة معينة ، بغرض تسوية ما نشأ أو ينشأ بينهما من نزاعات ؛ يترتب عنها المطالبة بدين بحري لأحدهما تجاه الآخر⁵ ، لكن حصول مثل هذا الاتفاق يثير التساؤل التالي : هل يجوز للطرف المعني

1 - بالنسبة لاتفاقية بروكسل نصت على ذلك المادة الثالثة في الفقرة الثالثة ، أما بالنسبة لاتفاقية جنيف فقد أوردت ما أشرنا إليه في المادة الخامسة في الفقرتين الأولى والثانية كما يلي : " 1 - إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع الحجز عنها ، أو سبق تقديم ضمان بشأن السفينة لكفالة مطالبة بحرية ، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا :
(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 قادراً ، 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 استناداً إلى أسباب معقولة

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

(2) - لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحرية إلا :

(أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف ، أو

(ب) إذا انطبقت أحكام الفقرة 1(ب) أو (ج) من هذه المادة."

2 - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص38.

3 - المادة 375 قانون إجراءات مدنية ، وتقابلها المادتان 685 ، 686 قانون إجراءات مدنية وإدارية (رقم 09/08) .

4 - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص92 ، 93 ، 150 ، ونشير إلى أن موقف المشرع لم يتغير في قانون 09/08 وللإطلاع على ذلك

أنظر المواد 685 ، 686 ، 700 ، 701 قانون إجراءات مدنية وإدارية.

5 - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص62 ، وأيضاً : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص169.

المعني اللجوء إلى القضاء لطلب اتخاذ إجراء تحفظي كالحجز على سفينة مدينه ؟
أم ينعقد الإختصاص فقط - من أجل اتخاذ هذا الإجراء - للجهة التي يحيل إليها
الشرط الإتفاقي ؟

لا شك أن العلاقة بين القضاء والأنظمة الاختيارية للتقاضي هي علاقة تكامل
لا تناقض ، فمقابل تحويل المتعاقدين الحق في الالتجاء إلى نظام قضائي أو تحكيمي
لنظر ما ينشأ بينهم من نزاع كانت تختص به المحاكم أصلا فإنه يتحتم على هذه
الأنظمة اللجوء إلى القضاء للاستعانة به فيما يعترضها من إشكالات - سواء قبل
تشكيلها الهيئات التحكيمية أو أثناء فصلها في النزاع - بغرض اتخاذ التدابير التحفظية
والوقائية أو بعد إصدارها لقرارها النهائي من أجل تنفيذه¹.
وبالرغم من أنه جرى العمل على منح هيئات التقاضي الاختيارية إمكانية
الأمر بالإجراءات التحفظية والوقائية كالحجز التحفظي على السفن ، إلا أن أطراف
النزاع غالبا ما يفضلون اللجوء إلى القضاء من أجل اتخاذ تلك التدابير بالنظر لعدة
أسباب نوجزها فيما يلي² :

- يحتاج التدبير التحفظي للسرعة في اتخاذه ، وهذه الخاصية يوفرها القضاء
الوطني ولا يوفرها التحكيم أو القضاء الأجنبي المختار.
- إجراءات التدبير التحفظي تمتاز بالبساطة والمرونة لأنه كثيرا ما تتخذ في
غياب المدعى عليه ، أما اتخاذ التدبير التحفظي في النظام الاختياري للتقاضي فيحتاج
لحضور أطراف النزاع كقاعدة عامة .
- التدبير التحفظي المتخذ من القضاء يكتسب قوة التنفيذ المؤقتة في ذاته تجاه
الأطراف وتجاه الغير وينفذ على وجه السرعة بموجب مسودة الأمر به ، أما التدبير
التحفظي المتخذ من طرف نظام التقاضي الاختياري فلا يمكن تنفيذه إلا بعد الاعتراف
به ومهره بالصيغة التنفيذية من طرف سلطة دولة التنفيذ.

ونتيجة لهذه المميزات فإن الرأي الراجح والذي يكاد يحصل إجماع بشأنه هو
حق أي طرف في الالتجاء إلى القضاء لطلب اتخاذ إجراءات تحفظية كالحجز
التحفظي على السفينة ، ولا يعد ذلك إخلالا باتفاق التقاضي الاختياري ولا بحق النظام
المختار للنظر في موضوع النزاع³ .
ولقد نصت على ذلك معظم الاتفاقيات الدولية التي تعالج موضوع التحكيم
التجاري الدولي ولوائح الأنظمة التحكيمية ، وكذا المعاهدات الدولية ذات العلاقة
كمعاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 الخاصتين بالحجز التحفظي على السفن

¹ - عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دار النهضة العربية (مصر) ، طبعة سنة 1997 ، ص 242 ، ويذكر صاحب
هذا المرجع بأنه يصعب إيجاد تعريف موحد للإجراءات التحفظية في إطار الأنظمة الاختيارية للتقاضي وهذا يستلزم الرجوع للقانون
الواجب التطبيق لمعرفة ما إذا كان الإجراء المطلوب اختياره يدخل في طائفة الإجراءات التحفظية والوقائية أم لا ؟ .

² - المرجع السابق ، ص 241 إلى 245 .

³ - المرجع السابق ، ص 254 ، وأيضا : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 169 ، وكذلك :

Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 397 .

كما سارت في هذا المسار أيضا معظم التشريعات الوطنية للدول كالتشريع الجزائري ، على النحو الآتي بيانه :

أولا : بالنسبة لموقف اتفاقيات ولوائح أنظمة التحكيم التجاري الدولي
تقرر أغلب هذه الاتفاقيات الدولية جواز لجوء الأطراف للقضاء من أجل طلب اتخاذ تدابير تحفظية أو وقتية كحجز السفينة تحفظيا ، فقد نصت على ذلك صراحة المادتين 06 و 04 من الاتفاقية الأوروبية للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1961 ، وكذلك المادة 09 من القانون النموذجي لسنة 1985 ، أما اتفاقية نيويورك لسنة 1958 والمتعلقة بالاعتراف بقرارات التحكيم الأجنبية وتنفيذها ؛ فلم توضح موقفها ، حيث فسرت بعض المحاكم سكوت الاتفاقية على أنه استبعاد لاختصاص القضاء باتخاذ الإجراءات التحفظية والوقائية¹ ، إلا أن الرأي الراجح والسائد حاليا يقول بأن هذا السكوت يدل على استمرار العمل بالقاعدة المستقرة والمقتضية إجازة اللجوء إلى القضاء الوطني بغية اتخاذ الإجراءات التحفظية والوقائية دون أن يعد ذلك مساسا باتفاق التحكيم أو نزولا عنه² ، وهو ما سارت عليه بعض لوائح التحكيم كلائحة الأمم المتحدة للتحكيم التجاري الدولي لسنة 1976 (CNUDCI) ، ولائحة جمعية المحكمين البحريين بلندن (LMAA)³

ثانيا : بالنسبة لموقف اتفاقيات الحجز التحفظي على السفن

إن معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 المتعلقتان بالحجز التحفظي على السفن تفرقان بين الدفع بعدم اختصاص القضاء بنظر موضوع النزاع وبين سلطة القضاء في اتخاذ الإجراءات التحفظية أو الوقائية ، حيث تقرر كل من المعاهدتين سلطة القضاء - ولو مع وجود شرط اختيار لنظام تقاضي معين- في توقيع الحجز التحفظي على السفينة وإمكانية إبقاء هذا الحجز أو الاحتفاظ بالكفالة أو الضمان المقدمين لرفع الحجز بهدف ضمان الامتثال للحكم التحكيمي أو القضائي المنتظر إصداره ، أما إذا دفع أمام محكمة توقيع الحجز بعدم الاختصاص بالموضوع وتم وقف الدعوى لعدم الاختصاص ؛ فإن المعاهدتين تجيزان للمحكمة أن تحدد ميعادا يجب فيه على الحاجز رفع دعواه القضائية أو التحكيمية حول الموضوع لجهة التقاضي المختارة⁴.

ثالثا : بالنسبة لموقف التشريعات الوطنية لبعض الدول والتشريع الجزائري

تبنت التشريعات الوطنية لدول عديدة نفس الموقف المذكور المتمثل في منح القضاء الصلاحية في اتخاذ التدابير التحفظية والوقائية مع وجود شرط التحكيم أو

¹ - تبنى هذا الموقف في البداية القضاء الأمريكي ثم تراجع عنه بعد ذلك حيث رفضت المحاكم الأمريكية طلبات إبطال الحجز التحفظي على السفن بسبب اتفاق الأطراف على التحكيم ، أنظر بعض القضايا في: عاطف محمد الفقي ، مرجع سابق ، الصفحات 251 ، 252 .

² - المرجع السابق ، ص 246 ، نقلا عن سامية راشد ، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة ، اتفاق التحكيم ، طبعة 1984 ، هامش نفس الصفحة .

³ - المادة 26 في الفقرة الثالثة بالنسبة للائحة CNUDCI ، والمادة الرابعة بالنسبة للائحة LMAA .

⁴ - المادة السابعة في الفقرتين الثانية والثالثة من معاهدة بروكسل 1952 ، والمادة الثانية في الفقرة الثالثة والمادة السابعة من اتفاقية جنيف 1999 .

شرط تقاضي اختياري ، فمن التشريعات التي أيدت هذا الاتجاه نذكر على سبيل المثال : التشريع الإنجليزي في المادة 26 من قانون القضاء المدني لسنة 1982 والتشريع الأمريكي في المادة 08 من قانون التحكيم الفيدرالي ، وقانون التحكيم المصري لسنة 1994 في المادة 14 منه¹ ، أما في القانون الفرنسي فإن سلطة القاضي الوطني في الأمر بالإجراءات التحفظية والوقائية محاطة بسياسج إرادة الأطراف ، إذ يمكن للأطراف الاتفاق صراحة أو ضمنا على استبعاد إختصاص القضاء الوطني بالتدابير التحفظية والوقائية² ، وللاستدلال على وجود هذه الإرادة يقدم القضاء الفرنسي التصورين التاليين بغية ترتيب الحكم باختصاص القضاء باتخاذ الإجراءات التحفظية والوقائية :

01 - إذا كانت هيئة التقاضي الاختيارية قد تشكلت قبل اللجوء للقضاء فهذا يجعل القضاء غير مختص.

02 - وإذا كانت هيئة التقاضي الاختيارية لم تتشكل أثناء عرض النزاع على القضاء فإن القضاء يكون مختصا ولو مع وجود اتفاق التقاضي الاختياري بشرط ثبوت الاستعجال³.

أما عن موقف المشرع الجزائري فيمكن أن نقول أنه لم يخرج عن ما اعتمده معظم التشريعات ، فاستنادا للمادتين 458 مكرر 9 و 458 مكرر 11 من المرسوم التشريعي 09/93 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية الساري حاليا واللذان تقابلهما المادتان 1045 ، 1046 من القانون رقم 09/08 الملغي للقانون السابق ؛ نلاحظ أن المشرع أعطى لصاحب المصلحة حق الاختيار بين اللجوء للمحكمة بغرض اتخاذ أي إجراء تحفظي كأن يطلب حجز التحفظي على السفينة إذا كان تدخل القضاء ضروريا ، وبين طلب توقيع الحجز التحفظي من هيئة التقاضي المختارة ما دام اتفاق الطرفين لا يمنع ذلك ، ويكون تنفيذه عن طريق القضاء في حالة تمنع المدين ، ويطبق القاضي أثناء تدخله قانونه الخاص⁴.

وخلاصة القول هو أن اختصاص القضاء الوطني بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة قائم وثابت ولا يمنع من ذلك وجود شرط التقاضي الاختياري ، بل ويمكن للقضاء اتخاذ الإجراء التحفظي أثناء انعقاد هيئة التقاضي الاختيارية ، ذلك أن امتناع اختصاص القضاء بنظر النزاع التحكيمي يتعلق بشقه الموضوعي وليس بجانبه

¹ - عاطف محمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 250 ، 251 ، 254 .

² - المرجع السابق ، ص 247 ، وكذلك: Béatrice favarel -Veidig , la saisie conservatoire de navires en droit Français , Rev. La Gazette du Palais , 28 et 29 septembre 2005 , N  271 , P6.

³ - أنظر: P761 , 1990 , M. De Boiss sson , le droit Français de l'arbitrage , وأيضا الأحكام القضائية التالية:

- cass .civ , 14 Mars 1984 , Rev . Arb , 1985 , P58.

- cass.civ, 20 Mars 1989 , Rev . Arb , 1989 , P494 .

مشار ذلك في : عاطف محمد الفقي ، مرجع سابق ، هامش ص 247 .

⁴ - المرسوم التشريعي 09/93 ، المؤرخ في 25 أبريل 1993 ، المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 27 أبريل 1993 ، عدد 27 ، ص 58 ، المادة 458 مكرر 9 والمادة 458 مكرر 11.

الإجرائي ، شريطة أن يكون هذا النزاع قائما ، أو أن يثبت أحد الأطراف وجود اتفاقية تحكيم¹ .

المبحث الثاني : فعالية الحجز التحفظي على السفن وآثاره القانونية

تبدو فعالية الحجز التحفظي على السفن في تدخل السلطة المينائية للإشراف على الأمر القاضي بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ، وتظهر آثاره في ما يرتبه من نتائج على حقوق المحجوز عليه في التصرف في السفينة واستغلالها . وبناء على ذلك قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين ، نتكلم في المطلب الأول عن تدخل السلطة البحرية من أجل تأكيد الالتزام بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة والمشاكل التي يسببها الحجز على مستوى الموانئ ، ونتناول في المطلب الثاني الآثار القانونية للحجز التحفظي على السفن.

المطلب الأول : تدخل السلطة البحرية لتأكيد فعالية الحجز والأضرار التي يسببها الحجز للموانئ الجزائرية

بداية لابد من معرفة المبررات أو الأسس القانونية لتدخل السلطة البحرية في الحجز على السفينة ونطاق تدخلها قبل التطرق لما يخلفه الحجز من مشاكل على الموانئ الوطنية والحلول المقترحة لمواجهتها.

الفرع الأول : الأساس القانوني لدور السلطة البحرية في الحجز على السفينة
إذا كان المشرع الجزائري قد أوكل في المادة 159 قانون بحري (قانون 05/98) للسلطات البحرية الجزائرية صلاحية القبض على أي سفينة تكون موضوع حجز عندما لا تمتثل لأمر الحجز وتحاول الفرار منه فإنه لم يوضح كيف يحصل للسلطة الإدارية البحرية أن تعلم مسبقا بواقعة الحجز على السفينة ، بخلاف الوضع في الحجز التنفيذي حيث يبدو واضحا تأكيد المادة 160-2 قانون بحري على ضرورة تبليغ أمر الحجز التنفيذي للسلطة البحرية² .

¹ - المادة 1045 قانون 09/08 المتضمن قانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .
² - وردت المادة 160-2 الفقرة الثانية قانون بحري كما يلي : " تبليغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الربان وكذا للسلطة الإدارية البحرية " .

والحقيقة أن النص الملغى من القانون السابق (المادة 159 قانون بحري أمر 80/76) كان أكثر وضوحا في هذا الجانب عندما ربط تدخل السلطة البحرية لفرض 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".

وعلى أية حال فإن واجب السلطة الإدارية البحرية بمنع السفينة المحجوزة من الفرار وتعلق مصلحة الحاجز بحصول الحجز يفرض على صاحب المصلحة القيام بتبليغها بأمر الحجز ، وهذا ما يجري عمليا حيث يقوم الحاجز بتبليغ أمر الحجز لمسؤول الرقابة البحرية (*capitainerie*) بميناء الحجز¹ ، ولاشك أن ذلك يثبت علم سلطة الميناء بأمر توقيع الحجز على السفينة ويرتب التزامها بمنع السفينة من مغادرة الميناء والقبض عليها عندما تحاول الإفلات بطريق غير قانوني .

ومن جهة أخرى فقد ألغى المشرع البحري الجزائري في قانون 05/98 نص المادة 89 قانون بحري من الأمر 80/76 والذي كان يعطي للسلطة المينائية صلاحية توقيع الحجز التحفظي بصفة مؤقتة على أي سفينة لمدة لا تتجاوز ثلاثة أيام لضمان دين بحري ممتاز بعد أن يقدم الدائن بذلك طلبا للسلطة المينائية ، ويعيب القاضي عبد الغني مزياتي على المشرع إلغاؤه لنص المادة المذكور ، بحجة أن هذا النص شرع ليجنب الحاجز مشاكل تعقد وطول الإجراءات عند لجوئه للمحاكم المختصة وخاصة في أيام العطل والأعياد ونهاية الأسبوع ؛ وكذا عند استعداد السفينة للإبحار ، وذلك بالسماح للدائن بدين بحري ممتاز بأن يلجأ للسلطة المينائية ويطلب منها توقيع الحجز على السفينة المدينة ريثما يستصدر من المحكمة الأمر القضائي بالحجز عليها² . غير أن هذا الرأي يمكن أن يكون محل نظر ، ذلك أن المادة 89 قانون بحري تراعي فقط مصلحة الدائن والذي قد لا يكون دينه محققا على حساب الاستغلال التجاري للسفينة والتسيير الأمثل للميناء ، فهي لا تأخذ بعين الاعتبار التبعات المالية التي يتحملها المدين وأصحاب المصلحة في القيام بالرحلة البحرية ، وكذا التأثيرات السلبية على الاقتصاد الوطني الناجمة عن شغل السفينة للميناء وتعطيلها لحركة السفن داخله ؛ والإساءة لسمعة دولة الميناء³ .

إضافة إلى ذلك نرى أن إعطاء الدائن مثل هذه الصلاحية يقوّض مبدأ سيادة السلطة العامة لدولة الميناء ، إذ أن الهيئة المينائية هي سلطة عامة لا يجوز أن تآتمر إلا بأمر السلطة التنفيذية السلمية أو بأمر القضاء الوطني ، كما أن لجوء الدائن للقضاء المستعجل يحقق ذات الغاية المتوخاة من تحرك السلطة البحرية والمنصوص عليها في المادة 89 قانون بحري الملغاة ، ويجنب في نفس الوقت السلطة البحرية من

¹ - الجليلي بن سلعة ، مرجع سابق ، ص 132 ، 133 .

² - عبد الغني مزياتي ، الحجز على السفن ، مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء (الجزائر) ، سنة 2000 / 2003 ، ص 17 .

³ - أنظر : Belkheir Ikkache , pourquoi a-t-on abrogé l'article 89 du code maritime algérien , Rev. le phare : 2008 , N° 106 , P6 .

أن تكون طرفا في النزاع ، بل إن طلب الحجز لن تزيد مدة الفصل فيه عن خمسة أيام من إيداعه بأمانة ضبط المحكمة ؛ حسب ما قضت به الفقرة 02 في المادة 649 من قانون 09/08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية.

ولا يعني ذلك ترك الحاجز وشأنه ، بل ما قلناه سابقا يبرهن على أن تدخل السلطة الإدارية البحرية من أجل تنفيذ أمر الحجز على السفينة هو تدخل شرعي له مبرراته القانونية والواقعية ، فلا بد لأي متحصل على أمر قضائي بتوقيع الحجز على السفينة من الاستعانة بهذه السلطة باعتبارها تمثل السلطة العامة ؛ بغية تحصيل حقوقه التي أمر له بها القضاء أو سيأمر له بها لاحقا ، تطبيقا لقاعدة عدم جواز اقتضاء المحكوم له لحقه بنفسه¹.

فإذا كان الأثر الإيجابي للحجز هو منع الضمان من الإفلات من قبضة الدائن فإنه لا يوجد ما يضمن تحقق ذلك الأثر إلا بتدخل السلطة المينائية لتجميد حركة السفينة ، وبهذه الصفة فإن عملها هذا يأتي لتأكيد فعالية أو جدوى الحجز ولا يصح اعتبارها بذلك التدخل طرفا في النزاع ، حيث أكد هذا الحكم القانون الفرنسي رقم 967/67 الصادر في 27 أكتوبر 1967 ، وكذا القانون الإيطالي الذي يمنح القاضي وفي حالة الضرورة قائد الميناء الراسية فيه السفينة ، الصلاحية في اتخاذ الإجراءات القانونية الضرورية لمنع إبحار السفينة المحجوز عليها².

ولكن بوصف السلطة الإدارية البحرية الطرف الفاعل في عملية الحجز والذي ينتج عن تدخله الأثر المباشر للحجز التحفظي على السفينة ، فهل هذا يؤدي بنا إلى القول بتحميل هذه السلطة مسؤولية الأضرار الحاصلة بمناسبة الحجز على السفينة أي اعتبارها حارسا على السفينة ؟.

لو افترضنا اعتبار السلطة المينائية حارسا على السفينة المحجوزة فهذا يعني أنها تتمسك بإدارة ورقابة السفينة المحجوزة ، وهذا أمر يكذبه الواقع وتنفيه النصوص القانونية ، لأن الملاحظ أن السلطة المينائية يقتصر دورها على منع إبحار السفينة أي تحقيق انطباق وصف الحجز التحفظي على السفينة الممنوعة من الحركة ولا تنتقل لها حيازة السفينة المحجوزة بمفهومها القانوني المادي ، كما أنها لا تتدخل بالشؤون الخاصة بالسفينة ، حيث تبقى تلك الأمور بيد المجهز³.

وبناء على ذلك لا يمكن بأي حال تحميل السلطة المينائية مسؤولية حراسة السفينة المحجوز عليها تحفظيا أي حراسة شيء خاص ، ولا يصح الدفع بهذا السبب ، حيث أن السلطة المينائية لا تسأل إلا عن تهاونها في فرض تجميد حركة السفينة

¹ - لا يفوتنا في هذا المقام التذكير بالقاعدة الدستورية التي تلزم السلطة التنفيذية بتنفيذ الأحكام القضائية ؛ والتي كرسها المشرع الدستوري الجزائري في المادة 145 من دستور 1996 ، حيث وردت كما يلي : " على كل أجهزة الدولة المختصة أن تقوم ، في كل وقت وفي كل مكان ، وفي جميع الظروف ، بتنفيذ أحكام القضاء " ، أنظر ذلك في : المرسوم الرئاسي 438/96 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996 يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996 ، عدد 76 ، ص 6.

² - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ، ص 10.

³ - Kamel Haddoum , problématique des navires saisis sur le port , Rev. Le phare , № 28 , P4 ، وانظر الاختلافات الفقهية القانونية بخصوص تحديد حارس السفينة المحجوزة وموقف المشرع الجزائري في المطلب الموالي .

المحجوزة ، وبذل الجهد للقبض عليها في حالة فرارها من الحجز واقتيادها لميناء جزائري¹ .

الفرع الثاني : نطاق تدخل السلطة البحرية في الحجز على السفينة

الأصل أن يتم الحجز على السفينة وهي راسية في الميناء أو قبيل إبحارها وبعد صدور الأمر القضائي بذلك² ، حيث يتعين على السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسميا بصدور أمر توقيع الحجز اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادرة الميناء الذي وقع فيه الحجز التحفظي عليها³ ، كما يفترض في السفينة المحجوزة أن تلتزم بواجب احترام الحجز المفروض عليها فتجمد حركتها ولا تحاول التخلص من الحجز بالطرق غير القانونية وإلا وقع ربانها تحت طائلة العقوبات الجزائية كذلك المتضمنة في المادة 509 قانون بحري⁴ .

أما إذا حاولت السفينة المحجوزة الفرار فإن مصالح الشرطة البحرية تتدخل لتوقيفها ومطاردتها ، وتستعمل في ذلك كافة الوسائل التي تراها ضرورية كاستعمال السلاح وغيره ، وتستمر المطاردة باستمرار هروب السفينة ولا تتوقف إلا بدخولها لمياه دولة أخرى⁵ .

ووفق التصور السابق نلاحظ أن الذي يحدث أولا هو عملية حجز السفينة بصورة طوعية ، أما إذا لم تمثل هذه الأخيرة لأمر الحجز فإنها تتعرض لعملية التوقيف بعد مطاردتها ، ولكن يحدث أحيانا أن تسبق عملية توقيف السفينة عملية حجزها ، إذ لا يتسنى في كل مرة اللجوء للمحكمة لاستصدار أمر قضائي بالحجز على السفينة قبل إلزامها بتجميد حركتها ، كمثل ما يفترض حصوله عند الخشية من هروب السفينة وضياع فرصة مطالبتها بالدين ، فإذا ترتبت المسؤولية التقصيرية والمدنية نتيجة صدور فعل غير مشروع من المسؤول عن السفينة ؛ كأن قام بارتكاب عمل من أعمال التلوث البحري أو اصطاد في المياه الخاضعة للقضاء الوطني دون رخصة أو تسبب في تصادم بحري ...، أدى ذلك إلى تدخل السلطة البحرية لتوقيف السفينة وحبسها في ميناء جزائري ، وأثناء عملية التوقيف أو بعدها يقوم أصحاب الحقوق بالتقدم للقضاء وطلب توقيع الحجز على السفينة الموقفة.

وبناء على ذلك فإن السماح بتوقيف السفينة قبل صدور الأمر القضائي بحجزها يتيح حجز السفينة ويحقق المصلحة المقصودة منه ، لأن مواعيد الإجراءات

¹ - لا ينفرد هذا الرأي بتأكيد استبعاد وصف الحارس على السلطة المينائية ، فقد قرر ذلك أيضا مجلس الدولة الفرنسي سابقا ، أنظر على سبيل المثال : . P619 , 1989 , Dalloz , conseil d'état Français du 20/01/1989 - ، مشار إليه في : Béatrice favarel - Veidig - ، مرجع سابق ، ص 9 .

² - تراجع المادة 154 قانون بحري التي تجيز الحجز على السفن المتأهبة للسفر ، والمادة 152 قانون بحري جزائري التي تربط حصول الحجز بإذن القضاء المختص.

³ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 79 .

⁴ - جاء نص المادة 509 قانون بحري (05/98) كما يلي : "يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 إلى 100000 دج ، كل ربان يقدم على إخراج السفينة من ميناء جزائري أو يغادر المرفأ أو منطقة الإرساء التي توجد بها السفينة ، بالرغم من الخطر المفروض من طرف السلطات البحرية والإدارية المختصة أو السلطة القضائية.

⁵ - المادة 159 قانون بحري (قانون 05/98) .

مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد إخطارها برفع الدعوى أن تبخر على الفور وتتفادى المطالبة ، كما أن طبيعة الحجز تقتضي مفاجئة المدين بالإجراءات لإرغامه على الوفاء للدائنين أو تقديم ما يضمن لهم الوفاء¹.

- إمكانية حجز الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لهذه الدولة :

إذا سلمنا بحق السلطات البحرية للدولة الساحلية - كالجائر- في حجز السفينة الأجنبية أثناء تواجدها في مياهها الداخلية ، وباستحالة حجز السفينة الأجنبية أثناء وجودها في أعالي البحار ما لم يتعلق الأمر بمتابعة لهذه السفينة ابتدأت من المياه الداخلية للدولة الساحلية ، فهل يمكن لهذه الأخيرة حجز السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لدولة الساحل ؟.

نلاحظ أن المشرع البحري الجزائري لم يبادر إلى الإجابة عن التساؤل المثار سابقا بالرغم من تأكيده على حق السلطات البحرية في متابعة السفينة بعد خروجها من الميناء وتوقيع الحجز عليها ما لم تدخل للمياه لدولة أخرى ، غير أنه لا يمكن تفسير سكوت المشرع البحري عن هذا الأمر بأنه منع للحجز على السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي الخاضع للجزائر ، ودليل ذلك هو ما ورد في الاتفاقية العامة² لقانون البحار لسنة 1982 ، حيث أن الفقرة 02 من المادة 28 تجيز للدولة الساحلية حجز السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لهذه الدولة إذا تعلق الأمر 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 الحالة يجوز للدولة الساحلية أن توقع الحجز التحفظي على هذه السفينة الأجنبية لضمان الديون المستحقة مقابل تلك الخدمات³.

بل ويرى الدكتور عبد المنعم محمد داوود إمكانية اعتراض الدولة الساحلية سبيل سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي والقيام بتوقيع الحجز التحفظي عليها

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 106 .

² - تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية العامة لقانون البحار 1982 فرقته بين الحق في التوقيف (droit de rétention) والحق في الحجز (droit de saisie) ، حيث يكون الأول كممارسة للاختصاص الجنائي والثاني كممارسة للاختصاص المدني ، كما قررت الاتفاقية بأن حق الدولة الساحلية في توقيف السفينة الأجنبية المارة خلال بحرها الإقليمي لا بد أن يكون مبررا بارتكاب السفينة لأحد خوارم المرور البريء المتضمنة في المادة 19 من الاتفاقية ، أنظر الصفحات من 15 إلى 18 من هذا البحث .

³ - جاء نص المادة 28 من اتفاقية مونتيفيوبي لقانون البحار 1982 كما يلي: "1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحوّل اتجاهها بغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة .

2- 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.

3- لا تخل أحكام الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية ، وفقا لقوانينها ، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ، ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية".

لضمان ديون بحرية تمت المطالبة بها أمام قضاء دولة أخرى ، شريطة أن تكون هناك اتفاقية بين الدولتين تجيز للدولة الساحلية القيام بإجراء كهذا¹ .
ومن الأسس القانونية التي يسوقها المؤلف لتأييد طرحه ما تضمنته المادة 10 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، حيث قضت بأنه يمكن المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري أمام محاكم أي دولة متعاقدة ، وأن الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن معترف بها وقابلة للتنفيذ في كافة الدول المتعاقدة² .

الفرع الثالث : المشاكل التي يسببها الحجز على مستوى الموانئ

تشكل الموانئ أحد أهم مصادر نمو الاقتصاد الوطني ، كونها نقطة العبور والمكان الأمثل للتبادل التجاري بما تحتويه من بنيات أساسية وفوقية وما تقدمه من خدمات للسفن والبضائع والمسافرين ، فأى نشاط تمارسه السفينة لا بد وأن يتم عبر نقطة التقاء البحر والبر أو الميناء³ .

ولقد أسند القانون مهام إدارة الموانئ وتسييرها للسلطات المينائية ، وهي مؤسسات عامة ذات طابع صناعي وتجاري (EPIC) ، تؤدي خدمات المرفق العام كما تشارك في النشاطات التجارية الجارية على مستواها وتشرف عليها وبذلك تجمع السلطة المينائية عند أدائها لمهامها بين هدفين تحقيق الربح وأداء الخدمة العامة⁴ .

ولئن كان يفترض - نظريا على الأقل - أن يتم إرساء السفينة بجانب الرصيف المخصص لها بمجرد وصولها للميناء ؛ ومغادرتها له فور إنهاء أعمالها فإن من المظاهر السلبية التي تعكس صورة سيئة عن إدارة وتسيير الهيئات المينائية ظاهرة احتباس الحركة الملاحية للسفن داخل الميناء ، بسبب تلك المركبات الساكنة - أي السفن - داخلها لأسباب عديدة ؛ كخضوعها لإجراءات الفحص والرقابة أو أمر القضاء بتوقيع الحجز عليها أو انتظار حصولها على رصيف للشحن أو التفريغ... إلخ ، وتشكل السفن المحجوزة نسبة هامة من هذه المركبات الساكنة⁵ .

إن طول بقاء السفن بالموانئ يعيق التسيير الأمثل والتشغيل المطلوب للمرافق المينائية ويتسبب في تهديد أمن المتواجدين بها ، كما يعطي صورة سيئة عن بلد الميناء ، إضافة لتوليد نزاعات قانونية يصعب تحديد المسؤولين عنها ، ولذلك يمكن تصنيف المشاكل التي تحدث للموانئ بسبب الحجز التحفظي على السفن إلى ثلاثة أقسام : اقتصادية وأمنية وقانونية.

أولا : المشاكل الاقتصادية

1 - عبد المنعم محمد داوود ، مرجع سابق ، ص 30 .
2 - المرجع السابق ، نفس الصفحة ، وتجدر الإشارة إلى أن المادة السادسة في الفقرة الرابعة من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 سمحت بالمطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات والتي تحصل في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة .
3 - كمال حدوم ، محاضرات ملقاة على طلبة السنة أولى ماجستير تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية ، جامعة وهران (السنانية) ، السنة الدراسية 2006 / 2007 .
4 - أنظر على سبيل المثال : المادتين 901 ، 904 قانون بحري ، وأيضا المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 199/99 مؤرخ في 18 أوت 1999 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 22 أوت 1999 ، عدد 57 ، ص 06 .
5 - أنظر : Kamel Haddoum , problématique des navires saisis.... ، مصدر سابق

يؤدي بقاء السفينة المحجوزة لمدة طويلة داخل الميناء إلى تعطيل استغلال الأرصفة والتي يفترض أن لا تبقى بها السفينة أطول من المدة المقررة لها للشحن أو التفريغ ، كما قد تتعرض هذه الأرصفة لأضرار مادية قد لا تستوفيها قيمة السفينة المحجوزة بأكملها فيما لو بيعت ، ومن ثم إما أن تتناقص المداخيل المالية التي كانت السلطة المينائية سنتقاضها نتيجة استعمال الأرصفة وإما أن تحاول السلطة المينائية تعويض تلك الخسائر فتزيد من قيمة التسعيرة المفروضة على بقية المتعاملين مع الميناء ، وهو ما يصاحبه ارتفاع تكاليف كافة الأنشطة ذات العلاقة بالميناء كخدمات النقل البحري¹ .

وقد يرى البعض بأن بطء مكوث السفينة بالميناء يدرّ أموالا إضافية لخزينة المؤسسة المينائية ، بسبب دفع السفن لحقوق مالية جراء مكوثها بالموانئ ، إلا أن هذا الوضع ليست دائما في صالح تلك المؤسسات ، لأن ازدحام السفن وتكدسها بالميناء يعيق أنشطتها الملاحية وخاصة في الموانئ النشطة اقتصاديا ، فلا تنتظم الحركة في الداخل وتطول فترة انتظار شغور الأرصفة من السفن المتواجدة خارج الميناء ، حيث أن عدد الأرصفة غالبا ما يكون محدودا واختيار الرصيف المناسب للرسو يخضع لمقاييس تقنية معينة كطول الرصيف وعمقه بما يتناسب مع حجم السفينة ونوع حمولتها ، ولذلك فإن الموانئ الناجحة تحاول تخفيض فترة بقاء السفن بها لاستجلاب رؤوس الأموال ، حيث تعتبر قصر مدة بقاء السفينة أحد المعايير الدالة على كفاءة وجدارة التشغيل بالميناء ، ومن جهة أخرى قد تضطر السلطة المينائية لدفع مصاريف ضمان تزويد أفراد الطاقم بما يحتاجونه من مؤونة ومياه خلال مدة رسو السفينة إذا تخلى المجهز عن مسؤوليته² .

ولا شك أن اختلال حركة السفن داخل الموانئ واختناق النشاطات التجارية بها يدفع مجهزي السفن إلى الإعراض عن التعامل مع الموانئ التي يصعب عليهم الحصول فيها على أرصفة لسفنهم ولا يضمن لهم الخروج منها إذا ما وجدوا هذه الأماكن ، حيث أن مستثمري التجارة البحرية ينفقون مبالغ طائلة للاستثمار في استغلال السفن وهم يرغبون كغيرهم من المستثمرين في تضخيم أرباحهم ، ومن مصلحتهم أن يتيسر لهم دخول الميناء والخروج منه وأن تكون فترة بقاء سفنهم به أقل ما يمكن ، لأن تكلفة السفينة ومصاريف تشغيلها تزداد بزيادة فترة بقائها بالميناء والعكس صحيح ، كما أن وضعية كهذه لا تقتصر آثارها السلبية من الناحية الاقتصادية على المتعاملين وحدهم ، بل إن المستهلك وحده هو من يدفع جميع هذه التكاليف مضاعفة ، ومن ثم يتدهور الاقتصاد الوطني لدولة الميناء وكذا الأوضاع الاجتماعية والسياسية³ .

1 - صلاح إسماعيل حسن ، عبد الرحمن توفيق ، تسعير خدمات الموانئ البحرية ، مركز الخبرات المهنية للإدارة (PMEC) بالقاهرة (مصر) ، طبعة سنة 2007 ، ص 78 ، 79 ، 80 ، وتجدر الإشارة إلى أن المادة 907 قانون بحري (قانون 05/98) تنص على أن رسوم مكوث السفن الموانئ تشكل جزءا من الأتاوى المينائية .

2 - المرجع السابق ، ص 72 ، 73 ، وأيضا : Belkheir Ikkache ، مصدر سابق ، ص 09 ، وللمزيد أنظر عن إجراءات قبول السفن داخل الموانئ ، المرسوم التنفيذي 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق ، المواد 73 إلى 77 .

3 - أنظر : Abdel hamid Draï ، la saisie conservatoire des navires en Algérie , difficultés et risques des saisie : prolongées , Rev. le Phare , Octobre 1999 , № 6 , P6 . وأيضا : المرجع السابق ، ص 81 إلى 85 .

ومن الطبيعي أن تمتد الآثار السلبية للمكوث الطويل للسفن المحجوزة بالموانئ لتهدد المصالح الاقتصادية لأطراف الحجز ، حيث تزداد الأعباء المالية للدائن الحاجز فيما لو كان الحكم القضائي لغير صالحه ، أو كان لصالحه لكن وجد أن دينه تزاممه المبالغ المستحقة للسلطة المينائية على السفينة المحجوزة كحقوق الرصيف مثلا ، وهو ما قد يدفع بالحاجز للتخلي عن الدعوى ، أما بالنسبة للمدين فيمكن أن يتعرض للإفلاس بسبب تعاضم نفقات مكوث السفينة بالميناء وربما اضطر بدوره للتخلي عن السفينة ، مثلما حدث للسفينة الرومانية *ECATERINA* المحجوزة تحفظيا منذ تاريخ 1999/09/06 والراسية في ميناء الجزائر ، والسفينة *LADYMAHA* المحجوزة منذ تاريخ 07 فيفري 2002 من قبل محكمة سكيكدة¹.

ثانيا: المشاكل الأمنية

يشكل مكوث السفينة مدة طويلة بالميناء خطرا على الهياكل المينائية كالأرصعة والمباني وأعماق الميناء ومحيطه المائي والبري ، لأن طبيعة تركيبات السفينة وما يمكن أن يكون عليها من حمولة والظروف المتواجدة فيها يجعل منها غير مضمونة العواقب ، ولذلك تتم مراقبتها باستمرار لإبقائها صالحة للملاحة البحرية أو على الأقل الحفاظ على دوام طفوها².

كما أن وجود السفينة بالميناء لمدة طويلة يقلق مصالح الأمن المينائي ويجعلهم في حالة استنفار وتأهب لتوقع أي كارثة أو حوادث قد تحصل بالسفينة المحجوزة والتي ربما تنتشر خطرها خارج نطاقها ، فإذا أصيبت السفينة بعطب أو حلت بها كارثة كالحريق تكفل أعضاء طاقمها بقيادة الربان بمواجهة الخطر ما دام الخطر محصورا في السفينة ، أما إذا تعاضمت المخاطر بحيث هددت المحيط المينائي أو السفن المجاورة ، فيتعين عندئذ على مصالح السلطة المينائية التدخل لإيقاف الخطر³. ومع استمرار الحجز وبقاء السفينة مدة طويلة بالميناء يحتاج أفراد الطاقم للمؤونة والدواء وغيرها من المستلزمات ، وربما لم يجدوا الأموال الكافية لشرائها بسبب تخلي مجهز السفينة عنهم⁴ ، ولكن قد تستحثهم سوء أوضاعهم لارتكاب بعض التصرفات المخلة بأمن واستقرار الميناء ؛ كأن يقوموا بالتظاهر والاحتجاج باستعمال العنف ... ، وهو ما يستدعي تدخل مصالح الأمن المينائي والتي يصعب عليها أحيانا

¹ - أنظر : عبد الغني مزباني ، مرجع سابق ، ص 23 ، وأيضا : Abdel hamid Draâ ، مصدر سابق ، نفس الصفحة ، ونشير إلى أن المبالغ المستحقة للسلطة المينائية تكتسب وصف الديون الممتازة وتقتضى بالأولوية قبل غيرها من الديون العادية والديون الممتازة التالية لها في المرتبة (المادة 73 الفقرة (ب) قانون بحري (قانون 05/98) ، كما تتمثل أهم الخدمات المقدمة للسفن في : الإرشاد البحري (pilotage) ، القطر (Remorquage) ، المساعدة الملاحية (Aide de la navigation) ، الشرطة المينائية (police portière) ، الإرساء والانطلاق أو الفك (désamarrage Amarrage).

² - أنظر : Abdel hamid Draâ ، مصدر سابق ، ص 07.

³ - المواد 96 ، 97 ، 81 ، 82 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق.

⁴ - تعتبر مشكلة إهمال ملاك السفن للطاقم العامل على متن السفينة بعد الحجز عليها من أهم المشاكل التي أثارت قلق الجماعة الدولية في

الأونة الأخيرة ، حيث يتم ترك البحارة دون أن يدفع المالك مرتباتهم ودون طعام أو دفع الأموال اللازمة لتغطية متطلباتهم أثناء فترة الحجز على السفينة ، ورغم كثرة التوصيات الصادرة في هذا الخصوص وإلقاء المسؤولية على دولة علم السفينة في الرقابة والسيطرة على تصرفات ملاك السفن التابعة لها ، إلا أن المشكلة لا زالت تطرح بحدة في ظل تزايد حالات الإهمال حيث بلغ عدد الحالات المسجلة 119 حالة تقريبا حتى سنة 1997 ، مشار إلى ذلك في : نجلاء الماحي خليفة ، نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين ، رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية (مصر) ، سنة المناقشة 1999 ، هامش ص 135.

مواجهة المخالفين وضبط الأمور ، وخاصة إذا كان عدد أفراد طاقم السفينة كبيراً¹ ،
وعندها تجد السلطة المينائية تجد نفسها ملزمة باتباع أحد الحلين : إما تزويدهم بما
يحتاجون من مؤن ولباس ودواء والدخول في متابعات جزائية معهم أو مباشرة
إجراءات ترحيلهم إلى بلدانهم² .

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا تكفلت السلطة المينائية بالمحافظة على السفينة
المتخلي عنها وإعالة طاقمها لا يجوز لها المطالبة بهذه التكاليف عن طريق الحجز
التحفظي الخاضع لأحكام معاهدة بروكسل 1952 ، لأن هذه الأخيرة لم تدرج
مصاريق المحافظة على السفينة المتخلي عنها وإعالة طاقمها ضمن الأسباب المتيحة
للحجز على السفينة ، بخلاف اتفاقية جنيف 1999 التي تداركت ذلك واعتبرتها ديونا
بحرية³ .

ثالثاً : المشاكل القانونية

تنشأ عن المشاكل الاقتصادية والأمنية المذكورة سابقاً منازعات قانونية تتعلق
بتعيين الشخص المسؤول عن الأضرار الحاصلة بمناسبة الحجز على السفينة وتحديد
وضعية مدير الميناء منها بصفته الممثل القانوني للهيئة المينائية⁴ ، وتظهر هذه
المنازعات خاصة في حالة إصابة السفينة المحجوزة بضرر أو هلاك أو تسببها فيهما
، كما في حالة تقطع حبال رسوها وارتطامها بالسفن أو المنشآت المجاورة
والحاقها أضراراً بهذه السفن والمنشآت⁵ .

كما تطرح إشكالية قيام المحجوز عليه بالتخلي عن السفينة المحجوزة بالتوافق
أو التزامن مع ترك الدائن لدعواه ، وأثر ذلك على حقوق الهيئة المينائية في مواجهة
الطرف المسؤول ، حيث أنه لا يوجد ما يمنع حصول إهمال من جانب المحجوز عليه
للسفينة المحجوزة وترك الدائن لدعوى الحجز ، لأسباب يراها طرفاً الحجز وجيهة ؛
كأن تكون مصاريق الدعوى وتبعات الحجز أكبر من قيمة السفينة والدين ، وعندئذ لا
تجد السلطة المينائية أمامها إلا السفينة للتنفيذ عليها ، رغم أن المشرع يحدد مدة
أقصاها خمسة عشر يوماً للحكم إما بصحة الحجز واستمرار إجراءات التنفيذ أو برفع
الحجز عن السفينة⁶ .

وبخصوص تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار الحاصلة بمناسبة الحجز
على السفينة ، فإن حارس السفينة هو من يتحمل المسؤولية ، ولذلك يتعين البحث عن
الطرف الذي يكتسب هذه الصفة حارس خلال فترة توقيع الحجز التحفظي على
السفينة ، وهو من كانت له عليها سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة ، إلا أن الحراسة

¹ - مع العلم بأن القانون لا يضبط الحد الأقصى لعدد أفراد طاقم السفينة ولا يحدد سوى العدد الأدنى لأفراد الطاقم العاملين على متن السفن التجارية التي نقل حمولتها عن 500 طن ، وللمزيد من المعلومات حول هذه الفكرة يراجع : مرسوم تنفيذي 02/02 مؤرخ في : 06 يناير 2002 ، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة بنفس التاريخ ، عدد 01 ، ص 21 .

² - المواد من 98 إلى 110 من المرسوم التنفيذي 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق ، وأيضا : Kamel Haddoum , problématique des navires saisis ... ، مصدر سابق .

³ - المادة الأولى في الفقرة (هـ) من اتفاقية جنيف 1999 .

⁴ - المواد 15 ، 16 ، 17 من المرسوم التنفيذي 1999/99 ، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، مصدر سابق .

⁵ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 80 ، وكذلك : Béatrice favarel -Veidig ، مرجع سابق ، ص 8 .

⁶ - المادة 350 قانون إجراءات مدنية ، ونفس المدة نصت عليها المادة 662 قانون 09/08 الملغى للقانون السابق .

لا تستلزم أن تكون السفينة بيد مالكيها ، إذ قد تكون بيد الغير ، فغالبا ما تستغل من غير مالكيها ، فهو من يحدد أوجه وطرق استغلال السفينة ، ويصدر الأوامر والتوجيهات والإرشادات أي يمارس سلطة التسيير ، كما يراقب السفينة ويعطي الأوامر لتغيير ما هو غير صالح من مكوناتها¹.

ولما كانت السيطرة الفعلية المستقلة أو الحراسة المعنوية (*La garde intellectuelle*) على السفينة المحجوزة لا تتأكد في مواجهة السلطة المينائية ، لأن دورها يقتصر على منع السفينة من الإبحار ، فإنه يترتب على ذلك استبعاد اعتبار هذه السلطة حارسا على السفينة ، وإمكانية انطباق هذا الوصف على أحد أو كلا طرفي الحجز².

وبما أن القانون البحري لا يتناول موضوع حراسة السفينة المحجوز عليها تحفظيا فإننا بالرجوع إلى القواعد العامة في الإجراءات المدنية ؛ نجد أن المادة 348 قانون إجراءات مدنية تقضي ببقاء الأموال المحجوزة بيد المحجوز عليه ما لم يؤمر بغير ذلك ، كما تبنت المادة 660 من القانون رقم 09/08 الملغي للقانون السابق نفس الموقف ، حيث نصت على بقاء تلك الأموال بيد المحجوز عليه إلى حين تثبيت الحجز أو الأمر برفعه ، غير أن التعويل على هذا المبدأ لا يكفي ويتعذر في ظله تحديد مفهوم دقيق لحراسة السفينة المحجوزة ، حيث أن الواقع يؤكد بأن الحارس المفترض للسفينة - أي المحجوز عليه - ليس بمفرده المتحكم فيها بمجرد التخلي له عن حراستها كما يقول الأستاذ *Yves Tassel* ، والسبب في ذلك هو أن هناك أشخاصا عديدين يمارسون - كل حسب العمل المنوط به - صلاحيات مختلفة ومتداخلة على السفينة المحجوزة طيلة مكوثها بميناء الحجز ، ومن ثم تتعدد الأوامر وتتوزع السلطات ، وهو ما ينتج عنه صعوبة في تحديد الجهة المسؤولة عن حراسة السفينة³.

إننا لا نجد شخصا من المتدخلين في السفينة المحجوزة أثناء مكوثها في الميناء يمارس لوحده صلاحيات الحارس ، فالمدين المحجوز عليه رغم اكتسابه صفة مجهز السفينة لا يستطيع تغيير مكان رسو السفينة المحجوزة ، والربان يعتبره القانون تابعا للمجهز لكن يحمله بصفة مباشرة مسؤولية الرسو الصحيح للسفينة ومكافحة الكوارث التي تقع على متن سفينته ... ، وضباط الميناء لا علاقة لهم بالإدارة الداخلية للسفينة المحجوزة إلا أنهم يتحكمون في ضبط حركتها داخل الميناء ومدة وظروف تواجدها به⁴.

الفرع الرابع : مطالبة السلطة المينائية بالديون المستحقة لها على السفينة المحجوزة

إن طول مكوث السفينة المحجوزة في الميناء وخاصة السفينة الأجنبية يدعو إلى التساؤل عن طرق مطالبة السلطة المينائية بالحقوق المالية المترتبة على تلك

1 - محمد زهدور ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، دار الحداثة (لبنان) ، طبعة سنة 1990 ، الصفحات 80 ، 81 ، 82 ، 83 .

2 - سنقفل في هذا الأمر لاحقا .

3 - أنظر : t.6 ، Saisie conservatoire du navire , №102 , fax №1128 du juris classeur commercial , Y .Tassel ,

4 - المشار إليه في : ... Kamel Haddoum , problématique des navires saisis ... ، مصدر سابق .
المصدر السابق .

السفينة ، سواء تعلقت هذه المصاريف بمسؤولية مدنية أو بمسؤولية جزائية تحملتها السفينة المحجوزة ، ولحل هذه المشكلة أقترح التفرقة بين الأمور المدنية والأمور الجزائية .

أولا : الديون أو الحقوق المترتبة عن المسؤولية المدنية للمدين

يترتب على السفينة المحجوزة طيلة مكوثها في الميناء أعباء مالية ، منها ما يستحق نتيجة استعمالها للأموال العمومية المينائية كشغل الأرصفة ، ومنها ما يرجع لالتزامات عقدية كخدمات الإسعاف والإنقاذ والقطر الموجهة للسفينة في ميناء الحجز ، ومنها ما يكون كتعويضات عن الأضرار الحاصلة التي تحدث للمنشآت المينائية بمناسبة الحجز على السفينة¹ .

تخضع المطالبة بهذه الديون لقواعد الحجز التحفظي على السفن ، حيث يمكن للسلطة المينائية إما التدخل في الحجز كدائن بحري إلى جانب الدائن الحاجز أو المطالبة بتوقيع حجز جديد على السفينة بعد رفع الحجز الأول عنها ، أما تحديد صنف الدين فيتم حسب النظام القانوني الساري عليه ، كما في الأمثلة التالية :

01 / رسوم الموانئ كحقوق شغل الرصيف : هذه الحقوق لم تدرجها اتفاقية

بروكسل 1952 ضمن الديون البحرية بخلاف اتفاقية جنيف 1999 ، في حين يعتبرها المشرع البحري الجزائري من الديون الممتازة².

02 / الديون البحرية الناتجة عن خدمات مقدمة للسفينة المحجوزة : تتنوع

الخدمات التي تقدمها السلطة المينائية للسفينة المحجوزة حسب احتياج السفينة للخدمة وإمكانيات الميناء ، فقد يتم إسعاف أو إنقاذ السفينة المحجوزة أو تزويدها بالمؤونة أو قطرها داخل الميناء من رصيف إلى آخر ... ، مثل هذه الخدمات ترتب في ذمة السفينة المحجوزة ديونا بحرية يجوز المطالبة بها عن طريق الحجز التحفظي على السفينة وتستوفى حسب تصنيف المشرع لها إما كديون ممتازة أو ديون عادية³ .

03 / تعويضات الأضرار التي تحدثها السفينة المحجوزة للأموال العمومية

المينائية : قد تحدث السفينة المحجوزة أضرارا للمحيط المينائي وما يحتويه من منشآت وسفن ، بعد أن ترتطم بهذه الأخيرة⁴ أو تتسبب في تلويث المياه المينائية ... ، ويترتب عن هذه الأضرار حقوقا بحرية تتم المطالبة بها وفقا لقواعد الحجز التحفظي على السفن⁵ .

و ينبغي التنبيه إلى أنه عند تسديد التعويضات المترتبة عن هذه الأضرار يتم مراعاة حق المحجوز عليه في تحديد مسؤوليته بدفع مبلغ أقصى يقدر حسب النظام

¹ - تجدر الإشارة إلى أن المطالبة بالتعويضات المستحقة عن تصادم بحري جرى بين سفينتين أو عدة سفن ترفع نفس الريبة تخضع للقانون الداخلي لهاته السفن (قانون العلم) ولو وقع التصادم داخل الحدود المينائية ، وذلك ما لم يتعد الضرر للميناء أو لسفن أخرى لا ترفع نفس العلم ، وهذه القاعدة تنطبق أيضا على حالة الإسعاف البحري المشابهة ، أنظر المادتين 287 ، 354 قانون بحري .

² - المادة الأولى في الفقرة (ن) من إتفاقية جنيف 1999 ، والمادة 73 الفقرة (ب) قانون بحري (قانون 05/98) .

³ - تعتبر المشرع أن ديون الإسعاف والإنقاذ من الديون البحرية الممتازة ، أما ديون القطر وديون تزويد السفينة بالمؤونة فيعتبرها ديونا بحرية عادية ، راجع المادة 73 قانون بحري جزائري (قانون 05/98) .

⁴ - تنص المادة 274 الفقرة 02 على ما يلي : " يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل ، كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية" .

⁵ - تعتبر الديون الناتجة عن التصادم البحري ديونا بحرية في كل من إتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 بموجب المادة الأولى في الفقرة (أ) من كل إتفاقية ، أما ديون التلوث البحري فهي ديون بحرية حسب المادة 01 الفقرة (د) من إتفاقية جنيف ولم تنطبق لها إتفاقية بروكسل .

المعمول به ، كما أن تقدير تعويضات التلوث البحري يخضع لأنظمة واتفاقيات دولية خاصة به¹.

104/ مصاريف تجميد حركة السفينة وحراستها وضمان أمنها : نص المشرع الجزائري بأن هذه المصاريف تخصم من ثمن بيع السفينة المحجوزة² ، ولكن هذه القاعدة تصلح في حالة استمرار إجراءات التنفيذ على السفينة ، أما إذا لم يتم التنفيذ على السفينة فإن السلطة المينائية تطالب بتلك الديون كدائن بحري بنفس الكيفية التي يمارسها الدائنون البحريون عند الحجز التحفظي على السفينة مدينهم³.

ثانيا: الديون أو الحقوق المترتبة عن المسؤولية الجزائرية للمدين

قد تحدث بعض الأفعال الإجرامية في الميناء بمناسبة الحجز على السفينة كأن يخالف القائمون على السفينة قواعد الصحة والنظافة والأنظمة السارية في الميناء ؛ أو يغادر أفراد الطاقم البحري سفينتهم دون مقتضى ويقومون بإتلاف المنشآت المينائية ؛ أو تتسبب السفينة المحجوزة عند هروبها من الحجز في إحداث أضرار مادية بالسفينة الوطنية المطاردة لها أو بأعضاء طاقمها ؛ أو يرفض ربان السفينة أوامر ضباط الميناء بتغيير مكان رسو سفينته المحجوزة... إلخ

فمثل هذه الأفعال - كما ذكرنا سابقا- تكتسي طابعا إجراميا تعرض مرتكبها للغرامة المالية وأحيانا تكون الغرامة مقترنة بالعقوبة البدنية كالحبس ، كما يحق للسلطة المينائية كطرف متضرر أن تطالب بالتعويض إما بالتبعية للدعوى العمومية أو عن طريق دعوى مستقلة⁴.

المطلب الثاني : الآثار القانونية للأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة

لا تتعدى الآثار القانونية للحجز التحفظي على السفينة منع السفينة من الإبحار خارج حدود الميناء مع تعيين حارس قانوني عليها طيلة فترة الحجز يتولى تدبير شؤونها ويعمل على حفظ حقوق الدائن الحاجز ، غير أن هذه الآثار لا تمس بأي حق من حقوق مالك السفينة المحجوزة⁵.

¹ - صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات دولية لمكافحة أضرار التلوث البحري ، منها : اتفاقية مكافحة حوادث التلوث البحري بالزيت لسنة 1969 المصادق عليها بالأمر 17/72 مؤرخ في 07 جوان 1972 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 04 جويلية 1972 ، عدد 53 ، ص 654 ، واتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 ، المصادق عليها بالمرسوم 14/80 مؤرخ في 06 جانفي 1980 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 29 أكتوبر 1980 ، عدد 05 ، ص 74 .

² - المادة 166 6- قانون بحري .

³ - للتذكير فإن المشرع الجزائري ينص على أنه يعتبر من الديون الممتازة مصاريف حراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها (المادة 73 الفقرة (هـ) قانون 05/98) ، كما أن إتفاقية جنيف 1999 بخلاف إتفاقية بروكسل نصت في المادة الأولى في الفقرة (هـ) بأنه : " يمكن الحجز على السفينة للمطالبة بالتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلي عنها وإعالة طاقمها " .

⁴ - راجع على سبيل المثال : المواد 939 إلى 955 قانون بحري (قانون 05/98) ، وتجدر الإشارة إلى أن القانون البحري الجزائري بخلاف القواعد العامة في قانون العقوبات لا يشترط القصد الجنائي في حق من قام بإتلاف البنايات والمنشآت المينائية ويحيل من أجل معاقبته لهذا القانون ، أنظر ذلك في المادة 944 قانون بحري (قانون 05/98) .

⁵ - أنظر : René Rodiere et Emmanuel du Pontavice ، مرجع سابق ص 170 ، وأيضا : Martine Remond - Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 166 .

الفرع الأول : تجميد أو تقييد حركة السفينة داخل الحدود المائية للميناء

يتمثل الأثر المباشر لأمر توقيع الحجز التحفظي على السفينة في تجميد حركة السفينة ومنعها من الإبحار ، مثلما أورد ذلك القانون البحري الجزائري واتفاقيتي بروكسل وجنيف المتعلقتان بالحجز التحفظي على السفن¹ ، غير أن إبقاء السفينة رابضة داخل الميناء يمسّ بمصالح أطراف الحجز وذوي الشأن في الرحلة البحرية ، كما يشكل خطرا على مصالح دولة الميناء بصفة خاصة .
ولهذه الأسباب ، فقد كانت مواقف التشريعات البحرية متباينة في الإتيان بحلول لمشاكل الحجز إذا ما توفرت دواعيها ، فمنها من سمح بترحيل السفينة المحجوزة إلى مكان آخر غير مكان الحجز، ومنها من ذهب أبعد من ذلك فأجاز استغلال السفينة المحجوزة ، فكيف كان الوضع بالنسبة للمشرع البحري الجزائري؟

أولا : تحريك السفينة المحجوزة داخل الحدود المائية للميناء

أجاز التشريع البحري الجزائري² لضباط الميناء - التابعين للسلطة المينائية لميناء الحجز- أن يأمرؤا ربان السفينة التي تعرضت لحجز تحفظي قانوني بنقل سفينته وإخلاء المكان الذي تشغله نحو مراكز أخرى على الرصيف أو نحو رحب الميناء ، إذا دعت لهذه الحركة أسباب الاستغلال أو إنجاز الأشغال أو أسباب متعلقة بأمن الميناء ، وفي حالة رفض الربان تنفيذ الأوامر المعطاة له يقوم ضباط الميناء بعد التشاور مع مصالح الشرطة البحرية ، باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير على عاتق مرتكبي المخالفة مع إلزامهم بدفع غرامة تتراوح بين 5000 و80.000 دج تقدر حسب حمولة السفينة³ .

أما إذا لم يكن بالسفينة المحجوزة طاقم بحري ، أو كان عدد طاقمها قليلا لا يمكنه القيام بمفرده بنقل السفينة ، فالقانون يسمح لضباط الميناء بأن ينقلوا السفينة المحجوزة بالاستعانة بالوسائل المادية والبشرية كالقاطرات والمستخدمين ، وتكون تكاليف النقل - في هذه الحالة - على عاتق مجهزة السفينة⁴ .

ويلاحظ أن أمر السفينة المحجوزة بالحركة ليس إجراء اختياريًا تباشره السلطة المينائية متى شاءت وكيفما أرادت ، بل ينبغي أن يصدر أمر الانتقال من طرف ضباط الميناء وأن يكون الدافع للحركة مبررا بأسباب أمنية أو أسباب اقتصادية ، كما أن تحريك السفينة المحجوزة لا يكون إلا بقصد تغيير مكان الحجز حيث يتم توجيه السفينة المحجوزة لترسو على رصيف آخر أو نحو رحب الميناء أي أن نقل السفينة يكون محصورا في نطاق الحدود المائية للميناء .

¹ - المادة 150 قانون بحري ، والمادة الأولى في الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل 1952 ، والمادة الأولى في الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 .

² - المادة 938 قانون بحري (قانون 05/98) ، والمادة 67 من المرسوم التنفيذي 01/02 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق .

³ - المادة 948 قانون بحري (05/98) .

⁴ - كان موقف القضاء الفرنسي قبل صدور قانون 1967 مطابقا لموقف المشرع الجزائري حيث كان يرى عدم السماح للسفينة المحجوزة بمغادرة ميناء الحجز ، أنظر ذلك في : Cour d'Appel de Rouen , 15 Mai 1951 , DMF 1952 , P365 et 366 .

ولئن كان نص المادة 160-8 قانون بحري يندرج ضمن الأحكام الخاصة بالحجز التنفيذي على السفن¹ ، إلا أن الأمر يقتضي لفت العناية إليه بمناسبة التطرق لموضوع تحريك السفينة المحجوزة ، حيث نص على ما يلي : " دون المساس بأحكام هذه المادة ، ولا اعتبارات أمنية ، يمكن للسلطات المعنية عند الضرورة أن تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة " ، وفي هذا الصدد نسجل على مضمون هذا النص الملاحظات التالية :

01/ لم يحدد المشرع السلطات المؤهلة لتحويل السفينة المحجوزة هل هي الضبطية المينائية المذكورة في المادة 938 قانون بحري ، أم غيرها من الشرط البحرية الأخرى الوارد ذكرها في المادة 933 قانون بحري كحراس الشواطئ وأعوان الأمن الوطني أم سلطات أخرى .

02/ شدد المشرع على أن الظروف الأمنية وحدها هي المبررات التي تسمح بتحويل السفينة المحجوزة ، فهل الاعتبارات الأمنية المقصودة هي تلك الظروف الأمنية الداخلية للسفينة كعدم توفر العدد الأمن من البحارة المذكور في النص السابق (المادة 160-7) ، أم يقصد المشرع الأسباب الأمنية لميناء الحجز أم الظروف الأمنية المحيطة بعملية بيع السفينة المحجوزة ؟

03/ لم يوضح المشرع المعنى المراد من عبارة : " تحويل السفينة " والتي تقابلها في النص الفرنسي عبارة : " *L'enlèvement du navire* " ، فهل يقصد المشرع تحويل اختصاص تشغيل السفينة من سفينة صيد إلى نزهة مثلا ، أم تحويل نوع الملاحة البحرية المسموح للسفينة بممارسته من سفينة ملاحية داخلية إلى سفينة ملاحية دولية مثلا ، أو يعني تغيير الصفة القانونية للسفينة بعد طول حجزها فتصبح حطاما بحريا وتباع على هذا الأساس ، أم يقصد المشرع نقل السفينة من رصيف أو مرفأ إلى آخر ، وهو المفهوم الأقرب للترجمة الفرنسية أي " *Le changement de poste à quai* " .

ثانيا : استغلال السفينة المحجوزة

أجازت معاهدتي بروكسل وجنيف الإذن بتشغيل السفينة رغم استمرار الحجز عليها من الناحية القانونية إذا كان الحجز متعلقا بأحد السببين التاليين :

- 01 -** منازعة حول ملكية السفينة أو حيازتها.
- 02 -** المنازعة بين مالكي السفينة حول استخدام السفينة أو المشاركة في مداخلها .

وقد ربطت اتفاقية بروكسل ، الإذن بتشغيل السفينة بشرط تقديم صاحب المصلحة ما يكفي من ضمانات ، بينما تركت معاهدة جنيف للمحكمة المختصة الحرية في أن تعالج أمر تشغيل السفينة على النحو الذي تراه مناسبا ، ومن ثم نرى أنه بإمكان القاضي الجزائري تطبيق هذا الإجراء في الأحوال التي يكون التشريع الدولي هو القانون الواجب التطبيق² .

¹ - جاء نص المادة 160 قانون بحري (05/98) كالتالي : " يخضع تطبيق الحجز التنفيذي للسفن ، لأحكام المواد 160-1 إلى 160-8 أدناه "

² - المادة الخامسة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 ، والمادة الرابعة في الفقرة الأولى من معاهدة جنيف 1999 .

إن السماح بتشغيل السفينة في هاتين الحالتين يشبه رفع الحجز عنها بصفة مؤقتة ، لأن الحجز ينتقل من السفينة إلى الكفالة أو الضمان المقدم ، ولذلك فإن القاضي يستطيع أن يحدد أجلا للسفينة المحجوزة للعودة إلى ميناء الحجز حتى تستعيد الكفالة وتستكمل دعوى الحجز¹ .

ولعل الحكمة من إباحة تشغيل السفينة في هاتين الحالتين دون غيرهما هو أن الحجز فيهما يكتسي صفة الحجز الإستحقاقي لتعلقه بالسفينة محل المنازعة ، حيث أن الحاجز لا يغبى الحصول على كفالة أو ضمان نقدي لأنه يسعى إلى المشاركة في ملكية السفينة أو حيازتها أو المشاركة في إدارة السفينة وتقسيم مداخيلها² .

وقد ذهب المشرع الفرنسي أبعد من ذلك³ في المادتين 27 و28 من قانون 27 أكتوبر 1967 ، حينما أجاز للقاضي إمكانية الإذن برحيل السفينة المحجوزة سواء لرحلة أو عدة رحلات محددة إذا قدم صاحب المصلحة كفالة مالية أو ضمانا كافيا ، بغض النظر عن سبب الدين ونوع الحجز ، أي أن التشريع الفرنسي وسع من مجال تطبيق القاعدة مقارنة بالتشريع الدولي ؛ فلم يهتم بسبب الدين إن كان ناشئا عن منازعة في ملكية السفينة أو عن غيرها ، ولم يراع نوع الحجز إن كان حجرا تحفظيا أو تنفيذيا⁴ .

ومن جانب آخر يقوم القاضي الفرنسي بتحديد المدة التي ينبغي فيها على السفينة المحجوز عليها أن تعود لميناء الحجز ، وينتقل النزاع خلال تلك الفترة إلى الكفالة المقدمة ، لكن إذا لم تعد السفينة قبل انتهاء المدة المعينة لرجوعها ولم تباشر إجراءات رفع اليد عن الضمان المقدم فإن هذا التصرف يعتبر قرينة على التنازل عن تلك الضمانات لصالح الدائنين الحاجزين⁵ .

وفي هذا الصدد يطرح التساؤل حول الشخص الذي له المصلحة في تقديم الكفالة وتشغيل السفينة المحجوزة ، فإذا كانت مصلحة المحجوز عليه محققة و ظاهرة فإن مصلحة بقية الأطراف تبقى محتملة بحسب الواقع ، ولا شك أن مصلحة السلطة المينائية ستكون محققة برحيل السفينة المحجوزة من الميناء إذا كان بقاؤها يشكل خطرا على الأمن والاستغلال المينائيين ، فبمقابل حصول السلطة المينائية على الإذن برحيل السفينة يجب عليها دفع الضمان المالي أو الكفالة الكافية اللازمة لذلك ، ولكن من يضمن رجوع السفينة بعد السماح لها بالرحيل ؟

¹ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص158 .

² - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص112 وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص74 و75 .

³ - هذه القاعدة تصدق في التشريع الداخلي الفرنسي أما إذا كان القانون الدولي هو الواجب التطبيق ، أنظر هذا التنبيه في :

Robert Rezenthel et Antoine Caubert , les autorités portuaires face à la procédure de saisie des navires étrangers , D.M.F 1979 , P702 .
مشار إليه في Cécile Navarre ، مرجع سابق ، هامش ص 159 ، والمبرر الذي يقدمه الفقه الفرنسي لهذه القاعدة هو أن تشغيل السفينة المحجوزة يزيد من مداخيلها ويعطي فرصة للمدين للوفاء بالدين قبل إتخاذ إجراءات البيع الجبري وهو ما يتماشى مع الحكمة الإنجليزية القائلة : " ships are built to plough the seas lie by the walls " وتعني أن السفينة تم بناؤها لتجوب البحار لا أن تبقى ساكنة بجوار الجدران ، مشار إلى ذلك في: ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 76 .

⁴ - المرجع السابق ، ص 76 ، 77 ، وأيضا : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 156 ، وكذلك :

Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 408 .

⁵ - أنظر : René Rodiere et Emmanuel du Pontavice ، مرجع سابق ، ص 168 ، وللمزيد من الإطلاع يراجع :

Cour d'appel de Aix en Provence , 31Mai 1983 ,D.M.F1985 , P303 .

وبناء على ذلك أعتقد بأنه يفيد السلطة المينائية أن تقدم طلب استغلال السفينة وتحمل الضمانات المقدمة للدائن ، إذا رأت أن مصلحتها في رحيل السفينة أحسن من بقائها رابضة في ميناء الحجز ولو أدى بها الأمر إلى التضحية بالكفالة المالية¹.

الفرع الثاني : تعيين حارس قانوني للسفينة المحجوزة

يترتب على الحجز التحفظي على السفينة انتقال حراستها من المدين المحجوز عليه إلى حارس قانوني تسند إليه الحراسة ، وأثر ذلك هو التزام الحارس بالمحافظة على السفينة من الناحية القانونية والمادية ، ومن ثمّ تقوم مسؤوليته في جميع حالات التخريب والنهب التي قد تقع للسفينة المحجوزة وكذا في حالات انفكاك أربطة رسو السفينة وجنوحها وتسببها في أضرار للمنشآت المينائية والسفن المتواجدة بالميناء².

ولأن الحراسة تبادلية وليست ازدواجية (*La garde n'est commutative*) وأي تنتقل للحارس مقابل انتقال عناصرها الثلاثة ؛ الاستعمال والتسيير والرقابة ، فإن مسؤولية الحارس لا تثبت إلا بتحقيق السيطرة الفعلية له على السفينة ، بأن تكون بيده هاته السلطات ، فسلطة الاستعمال لا يشترط فيها أن تكون السفينة بيد الحارس وإنما أن تكون له القدرة على استعمال السفينة ، وسلطة التسيير تعني أن له كامل صلاحيات التوجيه والإشراف والإرشاد الواجب لأفراد طاقم السفينة ، أما سلطة الرقابة فتعني قدرته التامة على استخدام السفينة واستبدال ما تلف من أجزائها بما يدل على أنه سيّد عليها³.

إن الأحكام السابقة تدفعنا للبحث عن الشخص الذي ينطبق عليه وصف الحارس ؛ هل هو المدين المحجوز عليه الذي يحوز السفينة المحجوزة ويعرف خباياها وكيف يواجهها ويقودها ؟ أم هو الدائن الحاجز صاحب الحق القانوني على السفينة ، والذي يهمله أن لا يحصل لها ما ينتقص من قيمتها ؟

أولا : الاختلافات الفقهية بشأن حارس السفينة المحجوزة

اختلف الفقه بشأن تعيين الشخص الذي ينطبق عليه وصف حارس السفينة إلى اتجاهين :

01 / إمكانية اعتبار الحاجز حارسا على السفينة المحجوزة :

يرى أغلب الفقهاء الفرنسيين⁴ أن وصف الحارس ينطبق على الدائن الحاجز باعتباره صاحب الحق القانوني على السفينة ، ولأنها الضمان العام المقدم له للوفاء

¹ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 158 و 159 .

² - Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 166 ، وكذلك : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 80.

³ - محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 80 إلى 83 والصفحة 88.

⁴ - تبنى هذا الرأي أيضا أغلب الفقهاء المصريين استنادا للمادة 178 قانون مدني مصري ، مشار إلى ذلك في : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 81 .

بدينه ، ولا يمكن تبرير بقاء السفينة دون رقابة ولا يمنع من اعتباره حارسا على كافة أجزائها حتى ولو كان حقه ينصب على جزء منها¹ .
ويستند الفقه الفرنسي لتدعيم رأيه إلى المادة 1384 الفقرة 01 قانون مدني فرنسي والتي تقابلها المادة 138 قانون مدني جزائري² ، إلا أنه يفرق بين وضعيتين لقيام مسؤولية الدائن الحاجز كحارس على السفينة :

*** حالة تعيين الدائن الحاجز كحارس على السفينة :** في هاته الحالة يجب أن يقوم المحضر القضائي بتعيين الدائن حارسا على السفينة المحجوزة ولا يكفي بكونه حاجزا عليها ، حتى إذا تمت مساءلته فإنها تتم بالصفة التي يتطلبها القانون ، ويفسر العميد *Rodière* وضعية المدين المحجوز عليه بأنه يعتبر متخليا عن حراسة السفينة للطرف الذي يؤهله القانون لحراستها ، كما قررت هذا الرأي أيضا العديد من الأحكام القضائية³ ، لكن الأستاذ *Yves Tassel* يرى بأن تلك الأحكام القضائية لا تعني بالضرورة تخلي المدين عن حراسة سفينته وإعفاءه من المسؤولية ، بل تكفي فقط بالإقرار بنقل الحراسة من المدين المحجوز عليه إلى الدائن الحاجز⁴ .

*** حالة عدم تعيين الدائن الحاجز كحارس على السفينة :** بقيت هذه المسألة دون حل واضح وأثارت حيرة العميد *Rodière* الذي يقول بأن عدم تعيين الحاجز كحارس على السفينة لا يعني بأن المحجوز عليه قد تمسك بحراستها ، رغم أنه الطرف الأكثر ملائمة لتحمل مسؤولية الحراسة⁵ .
وقد كانت الأحكام القضائية الفرنسية عند مقابلتها لهذه الوضعية غير مستقرة على رأي واحد ، فتارة تحمل المحجوز عليه مسؤولية حراسة السفينة وأحيانا توزع المسؤولية مناصفة بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه⁶ .

02/ امكانية اعتبار المحجوز عليه حارسا على السفينة المحجوزة :

يرى بعض الفقهاء المصريين أن تعيين شخص غير صاحب السفينة كحارس عليها وتحمله مسؤولية جميع الأضرار الحاصلة لها والمتسببة فيها ، أمر لا يمكن تبريره من الناحية المنطقية ومن الناحية القانونية ، نظرا للاعتبارات التالية¹ :

¹ - أنظر : P131, J.C.P 87, Tall, 11Fevrier 1987, Civ 02, مشار إليه في : Martine Remond-Gouilloud مرجع سابق ، ص166 .

² - نصت المادة 138 قانون مدني على ما يلي : " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء .

ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ، أو عمل الغير ، أو الحالة الطارئة ، أو القوة القاهرة " .

³ - أنظر : P213, Dalloz 1980, René Rodiere, le navire, Cour . وبالنسبة لأحكام القضاء أنظر على سبيل المثال : P544, D1973, 06 mars 1973, et com, 8 juillet 1968, Basse . Terre, d' appel . Céville في : Céville

Navarre, مرجع سابق ، هامش ص213 .
⁴ - أنظر : P90, Tome VI, fax 1128, Juris -classeur commercial, Y .Tessel, saisie conservatoire du navire ,

مشار إليه في : Céville Navarre: مرجع سابق ، هامش ص214 ، وأيضا : Béatrice favarel-Veidig, مرجع سابق ، ص9 .
⁵ - أنظر 205, Dalloz 1980, René Rodiere le navire, N° 205, مشار إليه في : Céville Navarre, مرجع سابق ، هامش ص

215 .
⁶ - أنظر : Cour d' appel , Nîmes , 24 mai 1983 , juris data N° 000045 .

- Cour d'appel , Aix-en Provence , 14 mars 1997 navire cap de fer , DMF1997 , P667, obs . Robert Rezenthel ، مشار إليهم في المرجع السابق ، نفس الصفحة .

*فمن الناحية المنطقية لا يمكن أن يكون إلا لصاحب السفينة القدرة على ممارسة مهامه كحارس قانوني على السفينة لافتقار غيره للخبرة والدراية بالشؤون البحرية غالبا ، ذلك أن السفن اليوم بمثابة مصانع متنقلة يتطلب تسييرها والمحافظة عليها توفر علم كاف بما تحتويه من أجهزة ووسائل ، والإطلاع على كفاءات إدارة المستخدمين على متنها إضافة لاكتساب علاقات بحرية مع مختلف المتعاملين البحريين... ، وإذا افترضنا توفر هذه الأوصاف في الغير المعين لحراسة السفينة المحجوزة كأن يكون مجهزة بحريا مثلا ، فإن للسفينة المحجوزة ذاتها خصوصيات لا يعلمها إلا صاحبها ، لأن هذا الأخير يعلم عيوب أجهزة سفينته وظروف صلاحيتها والأحوال الخاصة بطاقمها وكيفية التعامل معه...، وهذه من الأمور الفنية المساعدة على التسيير الأمثل للسفينة .

*أما من الناحية القانونية فإن الحارس غير صاحب السفينة لا يتمتع بأي سيطرة فعلية مستقلة على السفينة المحجوزة أو ما يسمى بالحراسة المعنوية ، حيث أن أعضاء طاقم السفينة يبقون تابعين للمجهز المدين وليس للحارس المعين أي سلطة حقيقية عليهم بإصدار الأوامر والتوجيهات ، كما لا يستطيع أن يستبدل مثلا بعض أجزاء السفينة ولا أن يغير من أوجه استعمالها...، وهو بهذا يفقد أوصاف الحارس القانوني على السفينة ، ويبقى مجرد مشرف قانوني عليها ، وتنحصر مهمته في الرقابة على الإبقاء عليها راسية في ميناء الحجز .

وخلاصة ما يتوصل إليه القائلون بهذا الرأي ، هو عدم صحة الإدعاء بوجود مسؤولية قانونية لغير صاحب السفينة بصفته حارسا عليها عن جميع الأضرار الحاصلة للسفينة أو المتسببة فيها ، وبالتالي فإن الأضرار الناجمة عن تدخل أجزاء السفينة وآلاتها الداخلية تبقى دائما تحت مسؤولية صاحبها ، ولا تثبت مسؤولية الحارس إلا عند الإخلال بالتزام الإبقاء عليها ساكنة في ميناء الحجز ، وهذا يعني اعتماد فكرة تجزئة الحراسة عند ترتيب المسؤولية عن تلك الأضرار² .

ثانيا : موقف المشرع الجزائري

إذا كان المشرع الجزائري قد نص في المادة 160-3 قانون بحري على تكليف الحاجز بحراسة السفينة الأجنبية الموقع عليها حجزا تنفيذيا ، فإنه لا يوجد في نصوص هذا القانون ما يشير إلى تعيين الشخص المسؤول عن حراسة السفينة أثناء فترة توقيع الحجز التحفظي عليها سواء كانت أجنبية أو وطنية³ ، ولذلك فإن تعيين حارس السفينة خلال مرحلة توقيع الحجز التحفظي عليها يخضع للقواعد العامة في الإجراءات المدنية التي تنص في الفقرة 01 من المادة 348 قانون إجراءات مدنية

1 - زكي زكي الشعراوي ، مرجع سابق ص 363 ، 364 ، وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 81 .
2 - أنظر في هذا المعنى المرجعين السابقين ، في نفس الصفحة ، وللتذكير فإن الفقيه عبد الرزاق السنهوري يرى بفكرة توزيع الحراسة ، أنظر ذلك في الوسيط ، ص 1230 ، هامش 01 ، مشار إليه في : محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 91 ، كما طبق القضاء الفرنسي هذه الفكرة في العديد من المناسبات ، منها على سبيل المثال : Cour d' appel , Nîmes , 24 mai 1983 , juris data No : 000045 ، مشار إليه في : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، هامش ص 215 .

3 - نصت المادة 160-3 قانون بحري على تكليف الدائن الحاجز بحراسة السفينة الأجنبية المحجوزة ابتداء من إصدار الأمر بالحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها ، كما قضت المادة 160-7 قانون بحري بإلزام مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها خلال نفس المرحلة .

على " أن المحجوز عليه يظل مؤقتا حائزا لأمواله المحجوز عليها لحين تثبيت الحجز ، ما لم يؤمر بغير ذلك " ، وكذا في المادة 660 من القانون رقم 09/08 الملغي للقانون السابق ، والتي تقضي هذه الأخيرة بأن " الأموال المحجوزة تبقى تحت يد المحجوز عليه إلى حين الحكم بتثبيت الحجز أو الأمر برفعه " ¹.

وبناء على ذلك فإننا نميز بين وضعين يتجلى من خلالهما موقف المشرع الجزائري فيما يخص تعيين حارس السفينة المحجوز عليها تحفظيا ، الأول يجسده القانون الساري حاليا (الأمر رقم 154/66) ، وفيه يفترض مبدئيا تكليف المحجوز عليه بحراسة السفينة المحجوزة ، وهذا يعني أنه في حالة ثبوت مسؤولية حارس السفينة مع عدم تعيين أي شخص آخر كحارس قانوني عليها فإن المسؤولية تقع على عاتق المحجوز عليه ، ولا يمكنه عندئذ أن يدفع بعدم تعيين الحارس ، نظرا لاعتبار القانون أن الحراسة من صميم مهام المحجوز عليه ، بينما إذا أريد تكليف أي شخص آخر غير المحجوز عليه بحراسة السفينة فإن القانون يستلزم - لتحمله المسؤولية - تعيينه بهذه الصفة ² ، أما الموقف الثاني فتضمنته المادة 660 من القانون 09/08 النافذ سنة 2009 ، وفيه لا يفترض المشرع أي تصور لتكليف شخص آخر بحراسة السفينة المحجوزة غير المحجوز عليه ، ومن ثم تتعين مسؤولية هذا الأخير عن السفينة طيلة مدة حجزها .

ثالثا : مسؤولية حارس السفينة المحجوزة

باعتبار السفينة من الأشياء فإن تبرير أساس المسؤولية عن فعلها أخذ مسارين

اثنين :

أولهما لا يعير اهتماما لخطأ الحارس ويجعل أساس المسؤولية هو الضرر اللاحق بالمتضرر، وهو ما يعبر عنه بالنظرية الموضوعية بتفريعاتها (فكرة المخاطر أو تحمل التبعية وفكرة الضمان وفكرة السلطة على الشيء) ، أما المسار الثاني فقد جعل أساس المسؤولية الخطأ المفترض من جانب الحارس ، ثم ابتدعت صيغة أخرى هي الخطأ في الحراسة ، والتي ترى أن المسؤولية على الشيء تتضمن في ذاتها إلزاما محددًا للحارس بالرقابة على الشيء (السفينة) أي التزاما بنتيجة معينة فإذا لم يفعل ذلك فقد أخل بالتزامه بالحراسة ³ .

والحقيقة أن هذه المبررات تصلح جميعا للاعتماد عليها كأسس تقوم عليها مسؤولية حارس السفينة ، وهو الذي يسري على أحكام المادة 138 قانون مدني جزائري ، لأن المسؤولية عن فعل الأشياء بما فيها السفينة من ابتكار القضاء ، فهو

¹ - أنظر الملحقين رقم 03 و 04 .

² - ارجع لنص المادة 348 قانون إجراءات مدنية .

³ - محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 137 و 138 ، وللمزيد من الاطلاع حول الاختلاف في تحديد أساس حراسة الأشياء يراجع نفس المرجع ، ص 109 إلى ص 121 .

الذي ابتدعها وطورها بتطور الظروف والأحداث ، وقد تجنب القضاء ومن بعده القانون توضيح أساسها القانوني ، ولذلك فالأصح أنها مسؤولية من نوع خاص¹ .

وتنص المادة 138 قانون مدني جزائري على أن : " كل من تولى حراسة شيء ، وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة ، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء .

ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية ، أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة " .

فمن خلال هذا النص يتبين لنا أنه في حالة حدوث ضرر بسبب تدخل السفينة تقوم قرينة دالة على تحمل الحارس مسؤولية ذلك الضرر، لكن يجب على المتضرر أن يثبت تدخل السفينة في إحداث الضرر سواء تسببت فيه لوحدها أم شاركتها في إحداثه عناصر أخرى ، كما لا يهم أن يكون الحارس قد ساهم أو لم يساهم في إحداث السفينة للضرر طالما وجد المتضرر مصلحة في اللجوء لدعوى المسؤولية عن الأشياء بدل المسؤولية الخطئية ، وبمعنى آخر إثبات حصول الضرر عن فعل السفينة يرتب مسؤولية حارسها بغض النظر عن نسبة الخطأ إليه ، فإذا لم يستطع المتضرر إثبات فعل السفينة انتفت مسؤولية الحارس بصفة أصلية .

وبمقابل ذلك فإن بإمكان حارس السفينة أن يدفع المسؤولية عنه بنفي العلاقة السببية بين فعل السفينة والضرر ، إذا أثبت انتساب الضرر للسبب الأجنبي الذي لا يد له فيه ، كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو عمل الضحية أو عمل الغير² .

وإذا كان الأصل في المسؤولية المدنية أن يلتزم المسؤول بالتعويض الكامل عن الضرر في حدود ذمته المالية ، فهذا لا يمنع من أن تكون مسؤولية الحارس جزئية أو محدودة أي يلتزم الحارس بجزء من مبلغ التعويض ، إذا ما توفرت أسباب تجزئة أو تحديد التعويض كأحد خصوصيات القانون البحري ، ولذلك يمكننا التمييز بين مظهرين تتجسد فيهما مسؤولية حارس السفينة :

101/ حالة المسؤولية الكاملة للحارس

تتعقد المسؤولية الكاملة لحارس السفينة المحجوزة عن ما ينسب إليه في حدود ذمته المالية عند تحقق جميع أركانها ؛ وتمكّن المدعي (أي المتضرر) من إثبات خطأ الحارس دون مشاركة الغير له أو المصاب في إحداث الضرر ، وبعد عجز الحارس عن دفع المسؤولية عنه فلا يستطيع أن يثبت انتساب الضرر للسبب الأجنبي الذي لا يد له فيه³ .

102/ حالة المسؤولية الجزئية والمسؤولية المحدودة للحارس

¹ - المرجع السابق ، ص 121 ، ويذكر صاحب هذا المرجع أن الفقيه الفرنسي Rassa هو من اعتمد هذا الرأي في مؤلفه : المسؤولية المدنية ، طبعة 1973 ، ص 74 و75 وأيده الدكتور علي علي سليمان ، دراسات عن المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية بباريس عكنون (الجزائر) ، طبعة سنة 1984 ، ص 157 .

² - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 80 ، وأيضا : محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 278 و 279 .

³ - يختلف نوع الخطأ الموجب للمسؤولية الكاملة حسب النظام القانوني الساري على النزاع المطروح على القضاء .

أ - المسؤولية الجزئية للحارس : تكون مسؤولية حارس السفينة جزئية إذا شاركه غيره في إحداث الضرر ، كأن يتعدد الحراس مثلا ، فاستنادا لنص المادة 126 قانون مدني جزائري المعدلة والمتممة بالمادة 38 من قانون 10/05 من نفس القانون ؛ " إذا اشترك عدة أشخاص طبيعية أو معنوية ، عامة أو خاصة ، في حراسة السفينة وثبتت مسؤوليتهم عن فعل ضار فإنهم يكونون جميعا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر بالتساوي ، إلا إذا عين القاضي نصيب كل واحد منهم في الالتزام بالتعويض " ¹ .

وتجدر الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي ابتدع فكرة التضامم² وهي فكرة مقارنة لفكرة التضامن ، نظرا لعدم تطرق القانون الفرنسي لمبدأ التضامن في المسؤولية التقصيرية ، وغاية الفكرة المبتدعة أنه إذا ساهم السبب الأجنبي (القوة القاهرة ، الحادث المفاجئ ، الغير ، المصاب) بفعله مع الحارس في إحداث الضرر فيكون هذا الفعل معفيا جزئيا للحارس من المسؤولية ، ومن ثم تكون المسؤولية مجزأة بينه وبين السبب الأجنبي بالتضامم³ .

ب - المسؤولية المحدودة لحارس السفينة : الأصل أن مالك السفينة يسأل عن الأضرار التي تحدثها السفينة طبقا لقواعد المسؤولية عن فعل الأشياء (المادة 138 قانون مدني) ، فإذا حدث الضرر بسبب ينسب للسفينة قامت قرينة دالة على المسؤولية الكاملة لمالك أو حائز السفينة بوصفه حارسا لها⁴ ، إلا أنه كقاعدة بحرية خاصة أعطت التشريعات البحرية لمالك السفينة الحق في أن يحدد مسؤوليته عند عدم نسب الخطأ إليه ، وذلك بأن يلتزم بالتعويض في حدود مبلغ أقصى لا يمكن أن يتجاوز مبلغ التعويض الكامل يتم تقديره حسب حمولة السفينة⁵ ، وإذا حدث وأن كلف المالك شخص آخر في القيام بمهامه على غرار المالك نفسه ، كأن يكون حارسا أو حائز أو مشرفا على السفينة ، فإن مبدأ تحديد المسؤولية يظل ممكنا ولو كانت مسؤولية المالك ناشئة عن الملكية⁶ .

¹ - من خلال نص المادة 126 قانون مدني المذكور نلاحظ أن المشرع الجزائري يؤيد رأي بعض الفقهاء في الأخذ بفكرة توزيع أو تجزئة الحراسة ، وممن قال بهذه الفكرة الفقيه عبد الرزاق السنهوري ، أنظر ذلك في : محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 93 .
² - تختلف فكرة التضامم (*In Solidum*) عن مبدأ التضامن ، حيث أن المتضاممين لا يمثلون بعضهم بعضا لا فيما ينفع ولا فيما يضر بخلاف المتضامنين الذين يمثلون بعضهم بعضا فيما ينفع وفيما يضر ، أنظر ذلك في : محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 89 .
³ - محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 235 و 236 و 237 ، وقد طبق القضاء الفرنسي فكرة التضامم في عدة قضايا منها قضية الشركة " المساجيري ماريتم " المستغلة للسفينة *Lamoricière* ، والتي تعرضت لعاصفة أغرقتها وأهلاكت الكثير من ركابها عندما كانت تنتقل بين الجزائر ومرسيليا ، وبعد مطالبة ذوي الحقوق بالتعويض أمام محكمة مرسيليا ، حكمت لصالحهم بالتعويض الكامل وذلك بتاريخ 11 جويلية 1947 ، وذلك بالنظر للسببين الآتيين : أولهما العاصفة القوية المكونة للقوة القاهرة (السبب الأجنبي) وثانيا : العيب في الفحم أو عدم كفايته والذي كان يعتبر حين ذاك طاقة البخارة (وهو السبب المنسوب للمحكوم عليه)
ولما استأنفت الشركة المحكوم عليها الحكم أمام مجلس قضاء الاستئناف " اكس " ، قضى هذا الأخير بتاريخ 05/01/1949 بتأييد الحكم المستأنف لديه مبدئيا وتعديله جزئيا حيث أعفى الحارس من أربعة أخماس التعويض ، استنادا إلى أن حادث الغرق يرجع أصلا إلى سبب أجنبي ، لكن الحارس طعن بالنقض في قرار المجلس الاستئنافي أمام الغرفة التجارية بمحكمة النقض ، والتي أصدرت قرارها في 19/06/1951 مؤيدة ما ذهب إليه مجلس الاستئناف ، وهكذا فإنه رغم إقرار وجود السبب الأجنبي المؤدي لغرق السفينة حملت المحكمة الحارس مسؤولية جزئية عن الحادث ، أنظر هذه الوقائع في : محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 114 ، 115 .
⁴ - علي حسين بونس ، أصول القانون البحري ، الاستغلال البحري ، دار الفكر العربي بالقاهرة (مصر) ، الجزء الثاني ، طبعة سنة 1969 ، ص 220 ، مشار إليه في : محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 277 و 278 .
⁵ - محمد بن عمار ، تحديد مسؤولية مالك السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية (الجزائر) ، العدد 04 ، سنة 1995 ، ص 838 .
⁶ - علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، طبعة سنة 1970 ، (لم يذكر اسم الناشر ولا مكان الطبع) ، ص 291 ، مشار إليه في : محمد زهور ، مرجع سابق ، ص 216 .

وللاستفادة من الحق في تحديد المسؤولية يجب على المستفيد - وهو حارس السفينة في هذا المقام - أن يثبت عدم تدخله في جعل السفينة تتسبب في الضرر أي أن ينفي خطئه¹ ، ويشترط في الخطأ المبطل للحق في تحديد المسؤولية أن يكون متعلقا بالحارس المسؤول ، ذلك أن خطأ التابعين كالربان أو من ينوبون عن شخص الحارس وإن كان يرتب عليه المسؤولية فإنه لا يفقده الحق في الاستفادة من تحديدها²

وقد عدّدت المادة 93 قانون بحري (رقم 05/98) الأسباب التي تعطي للمالك أو المستفيد الحق بتحديد مسؤوليته ، بينما أحصت المادة 94 من نفس القانون ديونا أخرى تكون مسؤولية المالك أو المستفيد عنها كاملة ، فعلى سبيل المثال يمكن لحارس السفينة أن يحدد مسؤوليته عن كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة للمنشآت المينائية وأحواض السفن والخطوط الملاحية ، بينما تكون مسؤوليته كاملة عن ديون الإسعاف والإنقاذ المقدمة للسفينة .

ونشير إلى أنه يقع على الحارس الالتزام بالمحافظة على السفينة المحجوزة وتقديمها متى طلب منه ذلك وبيد في ذلك عناية الرجل المعتاد ، ولا يجوز له استعمال السفينة أو استغلالها إلا بعد يأذن له القضاء سواء بناء على طلبه أو طلب الخصوم ، ومن باب أولى يمنع عليه تبديد وإتلاف السفينة المحجوزة³

الفرع الثالث : عدم المساس بحقوق مالك السفينة المحجوزة

لا يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة المساس بحقوق مالك السفينة مثلما أكدت ذلك المادة 153 قانون بحري ، فمالك السفينة الذي حجزت سفينته حجرا تحفظيا يبقى مالكا لها ، وإذا تصرف بها فتصرفه صحيح من الناحية القانونية ، لأنه إنما يتصرف بشيء يملكه ، إلا أن ما يترتب على هذا الحجز هو أن يصبح قيذا على حرية المالك ؛ فلا يتاح له تحريك السفينة المحجوزة ، كما لا تكون تصرفاته بشأنها نافذة بحق الدائن الحاجز إذا ما أثبت هذا الأخير تضرره منها⁴ .

أولا : نتائج عدم خروج ملكية السفينة المحجوزة عن يد صاحبها

يتحقق عن بقاء السفينة المحجوزة بيد المالك نتائج إجرائية وأخرى موضوعية تتمثل في ما يلي⁵ :

01/ النتائج الإجرائية

¹ - نشير إلى أن معاهدة حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن في 19 نوفمبر 1976 ، قد غيرت من القاعدة الكلاسيكية الواردة في معاهدة بروكسل 1957 والتي تقضي بأن الخطأ البسيط يفقد المالك حقه في تحديد المسؤولية ، حيث أصبح الخطأ بدون مبرر **Faute inexcusable** هو الذي يعتد به ، وللتذكير فإن المشرع الجزائري قد صادق على معاهدة بروكسل 1957 المعدلة ببروتوكول 1979 بمرسوم 174/64 المؤرخ في 1964/07/03 ، الجريدة الرسمية ، ص 772 ، كما صادق على إتفاقية لندن 1976 بالمرسوم الرئاسي 127/04 مؤرخ في 19 فيريل 2004 ، الجريدة الرسمية ، عدد 26 ، ص 4 .

² - محمد بن عمار ، مصدر سابق ، ص 833 .

³ - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 88 و 89 . وأيضا : محمود السيد عمر التحيوي ، مرجع سابق ، ص 35 إلى ص 37 .

⁴ - هشام فرعون ، مرجع سابق ، ص 75 ، 76 .

⁵ - هذه النتائج استنبطت مع ما يقابلها في القواعد العامة ، أي قواعد الحجز التحفظي المنظم بقانون الإجراءات المدنية ، وللمزيد يراجع : محمود السيد عمر التحيوي ، مرجع سابق ، ص 21 ، 22 ، 23 .

أ - عدم امتناع الحجز على نفس السفينة : توقيع أحد الدائنين الحجز التحفظي على السفينة لا يمنع بقية الدائنين البحريين من المطالبة بحقوقهم على نفس السفينة والانضمام للحجز الأول كدائنين حاجزين واستمرارهم في متابعة إجراءات الحجز...، لأنهم يمارسون حقهم الطبيعي في الحجز على مال مملوك لمدينهم .

ب - عدم نفاذ التصرفات الموجهة للحاجز في حالة الحكم بصحة الحجز : إذا تم الاستمرار في إجراءات الحجز والحكم بصحة الدين وتثبيت الحجز فإن التصرفات التي يكون قد أجراها المدين المحجوز عليه بشأن السفينة المحجوزة لا تصبح نافذة في مواجهة الدائن الحاجز ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز ، باعتبار السفينة ضمان الوفاء بالدين وصاحب الحق الأسبق على الضمان أولى بالحماية من المستفيد من التصرف ، مثلما يستنتج ذلك من نص المادة 160-5 قانون بحري (05/98) .

ج - انتقال ملكية المحجوز عليه لحصيلة التنفيذ : بعد البيع الجبري للسفينة تنتقل ملكية المدين المحجوز عليه لثمن بيعها أي حصيلة التنفيذ ، حيث يستوفي الدائنون ديونهم وما بقي يؤول لمالك السفينة المنفذ عليها¹ .

102 / النتائج الموضوعية

أ - صحة تصرف المدين المالك في السفينة المحجوزة : تأسيسا على المادة 153 قانون بحري يحق للمدين المالك أن يتصرف بالسفينة المحجوزة بعوض أو بغير عوض ، فله أن يهبها أو يبيعها أو يرهنها ، ولا يعتبر تصرف المحجوز عليه تصرفا في ملك الغير ، ذلك أن الحجز التحفظي لا ينشئ لمصلحة الدائن الحاجز حق امتياز على السفينة المحجوزة فضلا عن حق تملكها² ، لكن برغم صحة التصرفات القانونية للمحجوز عليه إلا أنها لا تسري على الدائن الحاجز إذا كان القصد منها الإضرار به ، كأن تكون مشوبة بالغش أو بالصورية³ .

ب - حق المالك في المحافظة على السفينة المحجوزة : إذا تم الاستيلاء على السفينة المحجوزة أو حيزت بطريقة غير شرعية أو حصلت بها أعمال عنف وتخریب أو كانت ستحصل لها ... ، فإن من حق مالك السفينة مباشرة الإجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على السفينة واستردادها أو رد الاعتداء عليها⁴ .

ج - بقاء حق الحاجز قائما عند هلاك السفينة بسبب أجنبي : إذا هلكت السفينة المحجوزة بسبب أجنبي لا يد فيه للحاجز ، فإن هذا الأخير لا يتحمل تبعه الهلاك ولا ينقضي حقه بهذا السبب ، وبالتالي يستطيع الحاجز الحجز على السفن الأخرى المملوكة للمدين المحجوز عليه من جديد⁵ .

1 - المرجع السابق ، نفس الصفحات .

2 - أنظر : Béatrice favarel ، مرجع سابق ، ص8 ، كما قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم أصدرته بتاريخ 15 فيفري 1958 بنقض الحكم الذي أجاز للدائن بدين إصلاح السفينة أن يستوفي حقه بالأفضلية من حصيلة التنفيذ بناء على الحق في الامتياز المترتب على توقيع الحجز التحفظي على هذه السفينة ، مشار إليه في : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 82 .

3 - محمد حسنين ، مرجع سابق ص152 ، وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص82 ، وأيضا : محمود السيد عمر التحيوي ، مرجع سابق ، ص22 .

4 - محمود السيد عمر التحيوي ، مرجع سابق ، ص23 .

5 - أنظر في هذا المعنى : المرجع السابق في نفس الصفحة .

ثانيا : المواقف التشريعية بين حماية حق المالك في التصرف بالسفينة وحماية حق الغير حسن النية

لا شك بأن إعطاء المالك الحرية التامة بالتصرف في السفينة المحجوزة يشجع المالك سيء النية على القيام بتصرفات معيبة بغية التهرب من الحجز أو الحد من آثاره ، كأن يرتب حقوقا عينية على السفينة المحجوزة فيثقلها بالديون أو يتخلص من السفينة المحجوزة ببيعها لشخص آخر، ومن ثم تتضرر مصالح الدائن الحاجز ومصالح الغير حسن النية(صاحب الحق أو المشتري) ، إذ أن مثل هذه الأفعال من شأنها أن تنتقص من حقوق الدائن الحاجز بل وتهدده بعدم تحصيلها ، فإذا كانت السفينة مازالت تحت تصرف المالك المدين فإن الدائنين الجدد يزاحمون الحاجز وقد يتقدمون عليه إذا كان دائنا عاديا ، أما إذا انتقلت السفينة قانونيا للغير فيتعذر على الحاجز التنفيذ عليها لامتناع التنفيذ على ملك الغير ، ومن ناحية أخرى فإن انتقال ملكية السفينة المحجوزة لذمة لغير حسن النية - وهو من لا يعلم بما يتقل السفينة من حقوق - يتطلب حمايته من ملاحقة دائني البائع المدين ومطالبتهم له بالوفاء¹.

ومما يتهدد الدائن الممتاز إمكانية فقدانه لصفة الامتياز عند حجزه على سفن مدينه في غير الدولة التي يكتسي فيها الدين تلك الصفة ، ذلك أن المادة 09 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن لا تجيز للدائن بدين ممتاز - اتفاقي أو قانوني - أن يصبغ على دينه هذه الصفة - وإن كان نشأ كذلك - إلا إذا كان مكيفا كدين ممتاز وفقا لقانون دولة الحجز أي قانون القاضي أو وفقا للاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية لسنة 1926 متى تكون نافذة في دولة الحجز² ، ومن ثم يبقى الدائن الممتاز الذي تعلق حقه بالسفينة المحجوزة مثل بقية الدائنين العاديين ، ما دام قانون دولة الحجز واتفاقية 1926 النافذة فيها لا يمنحانه صفة الامتياز³.

وحتى يتم إلزام الغير - وهو من تنتقل إليه ملكية السفينة - بتحمل ما يتقل السفينة من رهون وتأمينات عينية ، فإن المشرع البحري الجزائري جسد ما نصت عليه المادة 01 من اتفاقية 1926 المذكورة عندما أوجب تسجيل الحقوق العينية المتعلقة بالسفينة في سجلات منتظمة ، يحصل بمضمونها علم الغير بتلك الحقوق فتتحقق عندئذ الغاية من اشتراط التقييد⁴.

وتحقق شروط التسجيل الحماية اللازمة للمشتري حسن النية ، لأن تقييد الحق المتعلق بالسفينة يشكل قرينة على حصول علم المشتري بهذا الحق وتحمله لآثاره

¹ - تجدر الإشارة إلى أن الشريعة العامة في القانون المدني الجزائري تعطي الحق لأي دائن في أن يلجأ لإحدى الدعاوى التالية لحماية حقه : الدعوى غير المباشرة (المادتين 188 ، 189) ، الدعوى الصورية (المادة 198) ، الدعوى البولصية (المادتين 191 ، 192)

² - هي معاهدة أبرمت في بروكسل سنة 1926 وقد صادقت عليها الجزائر بمرسوم 64/72 مؤرخ في : مارس 1964 يتعلق بتوحيد بعض قواعد الامتيازات والرهن البحرية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 31 مارس 1964 ، العدد 27 ، ص 406 .

³ - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 403 .
⁴ - يستوجب المشرع الجزائري قيد الحقوق المتعلقة بالسفينة في سجل السفينة ، وفي دفتر تسجيل السفن المتواجد على مستوى كل ميناء وطني ، ويكتسي هذا التقييد الحجية المطلقة بداية من تسجيله (تراجع المواد 44 ، 45 ، 49 قانون بحري) .

القانونية ، كما تحقق أيضا الحماية القانونية للدائن صاحب الحق ، حيث تمنحه أولوية تتبع السفينة *droit de pour suite* وحجزها بأي يد تكون¹ .

أما بخصوص الإقرار بحقوق المالك على سفينته المحجوزة فيلاحظ وضوح موقف المشرع الجزائري من خلال المادة 153 قانون بحري ، التي نصت على أن " الحجز التحفظي على السفينة لا يمكن أن يمس بحقوق المالك " ، فهذا الأخير حسب المفهوم الواسع لحق الملكية ، يستطيع ممارسة كل سلطات المالك المتمثلة في حق التصرف والاستغلال والاستعمال للسفينة المحجوزة² ، إلا أن المشرع البحري - تحقيقا للغاية من الحجز التحفظي على السفينة حسب مفهومه - لا يمكن المالك من استعمال السفينة واستغلالها أثناء فترة حجزها كما رأينا سابقا ، بخلاف الأمر عند المشرع الفرنسي³ .

ولئن كان المشرع البحري الجزائري قد ضمن للمالك المحجوز عليه حق التصرف - بحدود - في السفينة المحجوزة ، فقد أعطى للدائن الحاجز الحق في أن يلجأ للسلطة الإدارية لميناء الحجز ، ويطلب منها تقييد الأمر بالحجز في دفتر تسجيل السفن إذا كانت السفينة المحجوزة سفينة وطنية ، وفي دفتر خاص إذا كانت السفينة أجنبية ، لكن يجب الانتباه إلى أن إجراء تسجيل أمر الحجز لن يحصل قبل الحكم بتحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ، وبالتالي ما على الدائن الحاجز إلا أن ينتظر مدة لا تقل عن عشرين يوما ابتداء من إلزام المدين بالدفع للتقدم للهيئة المينائية بطلب تسجيل الحجز⁴ ، ولكن لا يمنعه ذلك من الاتفاق مع مالك السفينة على ترتيب حقوق عينية على السفينة المحجوزة لضمان الدين سبب الحجز ، ثم قيام الحاجز بتقييده في سجل السفن أو السجل الخاص على النحو السابق بيانه.

وعلى أية حال يتضح بأن المشرع الجزائري ترك لطرفي الحجز حل مشكلة ضياع الضمان التي تهدد الدائن الحاجز أثناء فترة توقيع الحجز وقبل بدء إجراءات التنفيذ ، سواء عن طريق الاتفاق على ترتيب حقوق عينية على السفينة المحجوزة أو غير ذلك من الطرق⁵ ، أما عدم اشتراط تسجيل الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة فيفهم منه أن المشرع فضل تغليب مصلحة المدين المحققة على مصلحة الدائن التي لم تتحقق بعد ، لأن الحجز مازال في مرحلته الأولية المؤقتة والمدين لم يعط فرصة لوفاء الدين ، إضافة إلى أن السماح بتسجيل الأمر بتوقيع الحجز قد يعرض

1 - المادتين 154 ، 155 قانون بحري .

2 - " تعرف سلطات حق الملكية كما يلي : * التصرف : هو حق المالك في التصرف المادي والقانوني في منافع الشيء ، وفي رقبته ، وهذا خاص بالمالك إذ أن صاحب حق الانتفاع يكون له فقط الحق في استعمال الشيء واستغلاله فقط دون رغبة الشيء ، لأن ملكية الرقبة لا تكون إلا للمالك .

* الاستعمال : هو استخدام الشيء فيما هو يعد له باستثناء الثمار ، كالسكن مثلا أو ركوب الحيوان....
* الاستغلال : هو القيام بالأعمال اللازمة للحصول على ثمار الشيء ، فاستخدام دار للسكن هو استعمال لها ، أما تأجيرها فهو استغلال لها . " مشار إلى ذلك في : محمدي فريدة زواوي ، مرجع سابق ، ص 19 ، 20 .

3 - المادتين 150 ، 938 قانون بحري ، والمادة 67 مرسوم تنفيذي 01/02 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق .

4 - المواد : 160 ، 1-160 ، 160-4 قانون بحري (05/98) .
5 - تجدر الإشارة إلى أن الاتفاق بترتيب حقوق عينية على السفينة المحجوزة لا يصح أن يحصل من جانب المحجوز عليه إلا إذا كان مالكا للسفينة المحجوزة أو مجازا من قبل المالك للقيام بمثل هذا التصرف ، تراجع المادتان 44 ، 57 قانون بحري .

سمعة المجهز المدين للتشويه ، وخاصة إذا علمنا أن دفتر تسجيل السفن يوضع في متناول الجمهور¹ .

أما بشأن بعض التشريعات البحرية المقارنة فإنها لم تستقر على رأي موحد بخصوص حماية حق الغير حسن النية ، فقد أوجب القانون الفرنسي نشر محضر الحجز التحفظي على السفينة في الصفحة الخاصة بتسجيل السفينة ، ويأتي هذا الإجراء لمنع الغش الحاصل بترتيب حقوق عينية على السفينة بعد حجزها كالقيام برهنها مثلا ، ولذلك فرض أيضا تقييد محضر الحجز في سجل الرهون لقبول الاحتجاج به على الغير² ، بينما اشترط القانون البلجيكي الصادر سنة 1908 أن يقوم المحضر القضائي بتسجيل محضر الحجز ، خلال مهلة عشرة أيام في سجل خاص بمكتب الرهون ، ويستتبع قيد محضر الحجز سلب المالك حرية التصرف في السفينة المحجوزة ، أما بالنسبة للمشرع المصري فلم يحدد موقفه ، ولذلك اختلف الفقه المصري بين فريقين ؛ أحدهم يرى جواز تصرف المالك في السفينة المحجوزة وهو الرأي الغالب ، والآخر يرى منع المالك من ذلك التصرف³ .

ثالثا : نطاق تصرف المالك في السفينة المحجوزة

إذا كانت الغاية من الحجز التحفظي هي توقيف السفينة ووضعها تحت يد القضاء لضمان الدين البحري ، فإن هذه الغاية لا تتحقق إلا إذا كانت السفينة المحجوزة باعتبارها ضمان الوفاء متاحة للدائن الحاجز للتنفيذ عليها عند ثبوت حقه المدعى به ، ولكن ظاهر نص المادة 153 قانون بحري يدل على أن كافة تصرفات المالك بشأن السفينة المحجوزة تبقى صحيحة ومنتجة لآثارها في حق جميع الأشخاص سواء الدائن الحاجز أو غيره ، وهذا الحكم يخالف القواعد العامة في الإجراءات المدنية ، حيث أن المادة 349 قانون إجراءات مدنية تجعل من مثل تلك التصرفات غير نافذة في مواجهة الدائن الحاجز⁴ ، كما أن المادة 661 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية رقم 09/08 تبنت نفس الموقف ، بل وأكدت على أن التصرفات القانونية أو الأعمال المادية المضرة بالحاجز تعرض المحجوز عليه للعقوبات المتعلقة بجرائم الأموال المحجوزة المتضمنة في قانون العقوبات⁵ .

ويرجع القاضي عبد الغني مزياني سبب موقف المشرع في المادة 153 قانون بحري ؛ إلى كون الحجز التحفظي على السفينة لا يستهدف السفينة في حد ذاتها بقدر ما يستهدف الضغط على المدين كوسيلة لحمله على أداء ما عليه من ديون ، وغالبا ما

¹ - المادة 43 قانون بحري .

² - المادتين 96 و97 من المرسوم 27 أكتوبر 1967 .

³ - زكي زكي الشعراوي ، مرجع سابق ، ص 382 ، 383 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 83 إلى 86 .

⁴ - تنص المادة 349 الفقرة الأولى قانون إجراءات مدنية على ما يلي : " كل تصرف من المدين في الأموال المحجوز عليها ، يقع باطلا وعديم الأثر " .

⁵ - نصت الفقرتان الأولى والرابعة في المادة 364 من القانون رقم 82 - 04 مؤرخ في 13 فبراير 1982 المعدل والمتمم للأمر رقم 66 - 156 مؤرخ في 08 جوان 1966 المتضمن قانون العقوبات على ما يلي : " يعاقب بالحبس لمدة ستة أشهر إلى ثلاث سنوات وبغرامة من 500 إلى 5000 دج المحجوز عليه الذي يتلف أو يبدد الأشياء المحجوزة والموضوعة تحت حراسته أو يشرع في ذلك . في جميع الحالات المعينة أعلاه يجوز أن يحكم علاوة على ذلك على الجاني بالحرمان من كافة الحقوق الواردة في المادة 14 أو من بعضها وبالمنع من الإقامة لمدة سنتين على الأقل وخمس سنوات على الأكثر " .

يختلف شخص مستغل السفينة عن مالكاها ، وبالتالي فإن المشرع بخروجه عن القواعد العامة كان يرمي إلى عدم معاقبة مالك السفينة بسبب فعل أو خطأ يتحملة غيره¹ . وفي نظري أن هذا التبرير لا يصح التعويل عليه بالنسبة للديون أو الحقوق ذات الصلة بالسفينة المحجوزة وإن أنشأها المستغل غير المالك ، ذلك أن محل الضمان أولى بالوفاء من غيره ، وهذه التأمينات العينية إنما يتم إنشاؤها إما بإرادة المالك فقط في الرهن البحري أو بنص القانون بالنسبة للامتياز البحري² .

وبناء على ذلك فإن المفهوم الصحيح للمادة 153 قانون بحري يقتضي أن كل تصرف من المدين المحجوز عليه في السفينة المحجوزة لا يسري في حق الدائن الحاجز إذا كان من شأنه الإضرار به³ ، كما لو كان يترتب عليه امتناع التنفيذ على السفينة المحجوزة أو الانتقاص من قيمتها بما يضر بمركز الدائن الحاجز ، فهذه التصرفات المعيبة لا تحول دون استمرار إجراءات التنفيذ المباشرة من طرف الدائن الحاجز ، ولكن لا بد من استصدار حكم قضائي بعدم نفاذها بعد إثبات ما يعتريها من عيوب ، لأن عدم النفاذ هنا ليس مقررا بنص القانون كما هو الحال في القواعد العامة ، فإذا تصرف المدين المحجوز عليه في السفينة المحجوزة تصرفا مغشوشا كأن قام ببيعها أو وهبها أو الإيضاء بها للغير ، أو أجرى عليها أعمالا مادية إضافية لا تحتاجها كتجديد بعض أجزائها أو طلائها أو تزيينها ... ، أو رتب المدين على السفينة المحجوزة حقوق رهن أو امتياز مع دائنين وهميين ... ، فجميع هذه التصرفات والأعمال المادية لا تعتبر نافذة في مواجهة الدائن الحاجز ، بعد إثبات هذا الأخير عدم شرعيتها⁴ .

ويجب الانتباه إلى أن المنع من التصرف يقتصر فقط على السفينة المحجوزة وعلى التصرفات التي تضر بمصالح الدائن الحاجز ، وأن المدين حر في التصرف في الأموال التي لا يشملها الحجز كالبضائع المحملة على متن السفينة ، لأن الهدف من عدم نفاذ تصرفات المدين تجاه الدائن الحاجز هو استبعاد آثار التصرفات التي من شأنها أن تضعف أو تقضي على الضمان العام المقدم للدائن الحاجز ، وهي تلك التي تعبر عن سوء نية المدين وحرصه على تبديد السفينة المحجوزة وانتزاعها من قبضة الدائن الحاجز⁵ .

ولا يتنافى مبدأ عدم سريان تصرفات وأعمال المدين المعيبة في حق الدائن الحاجز مع حق المالك في التصرف القانوني في السفينة المحجوزة وكذا استغلالها في الأحوال التي يجيزها القانون ، وهذا ما ذهب إليه التشريع الفرنسي وأقرته مجمل الأحكام القضائية الفرنسية ، حيث توصلت إلى أن : " المقصود من عدم جواز التصرف في الأموال التي يشملها الحجز ليس منع التعاقد قانونيا بشأن كل هذه

1 - عبد الغني مزياي ، مرجع سابق ، ص 24 ، 25 .

2 - المادتين 57 ، 72 قانون بحري .

3 - المواد 188 ، 189 ، 198 ، 191 ، 192 قانون مدني .

4 - أنظر على سبيل المقارنة فيما يخص حق المالك في التصرف في المتقول المحجوز عليه : محمود السيد عمر التحيوي ، مرجع سابق ، الصفحات 25 ، 26 ، 27 ، 28 .

5 - للمقابلة مع قواعد الحجز التحفظي في القواعد العامة ، انظر : محمد حسنين ، ص 152 .

الأموال ولا منع استغلالها ، لكن المقصود هو منع تحويل واستغلال هذه الأموال خارج ميناء الحجز ، وبذلك يكون التصرف الممنوع هو التصرف المادي الذي يجعل الحجز غير ذي جدوى ، وليس التصرف القانوني " ¹ .

الفصل الثاني

¹ - أنظر : : Béatrice favarel ، مرجع سابق ، ص 9 ، وأيضا الأحكام القضائية التالية :

- Cass . Crim , 03 septembre 2002 , Navire Lynndy , DMF 2003 , P 82 et S .

-DMF , Avril 2005 , N° 658 , P341 , commentaire de : Jean –Pierre Rémy .

- DMF, 2003 , P82 , commentaire de : Annabelle Rossi .

الإطار القانوني الخاص لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ومآل الحجز

الفصل الثاني : الإطار القانوني الخاص لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ومآل الحجز

من العدل أن لا تأذن المحكمة لأي مدع بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا بعد أن تتوفر الشروط التي يستوجبها القانون ، وحتى في حالة سماحها بالحجز لا يتصور أن يستمر النزاع إلى ما لانهاية ، فلا بد من أن ينتهي بتحميل المسؤولية لأحد أطرافه .

يندرج تحت هذا الفصل مبحثان ؛ نتناول في الأول الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، ونتكلم في الثاني عن مآل الحجز .

المبحث الأول : الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة

يتطلب الإذن بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة شروطا خاصة يتميز بها عن نظيره في القواعد العامة ، منها ما يتعلق بسبب الحجز (المطلب الأول) ومنها ما يتعلق بمحلّه (المطلب الثاني) ، ومن جهة أخرى يتمتع الحجز على السفن العامة ولو توفرت تلك الشروط (المطلب الثالث) .

المطلب الأول : خصوصية الدين أو الحق سبب الحجز

يتميز نظام الحجز التحفظي على السفن بأنه لا يسمح بأن يحجز على السفينة إلا لأجل المطالبة بوفاء نوع معين من الديون أو الحقوق ، وردت على سبيل الحصر في التشريع الدولي ، بينما وضع لها التشريع البحري الجزائري قواعد قياسية ، ويترتب على ذلك اختلاف أسباب وشروط نشأة الدين أو الحق المتيح للحجز في كل من التشريعين.

الفرع الأول : طبيعة الدين أو الحق المجيز للحجز التحفظي على السفينة والمخاطر المهددة لوفاء الدائنين

تتفق أغلب التشريعات البحرية على اعتبار الثروة البحرية للمدين ضمانا عاما يخصص لوفاء ديون دائنيه ، ومع ذلك فهذا الضمان لا يخلو الطريق أمامه من مخاطر تهدد حصول الوفاء به .

أولا : طبيعة الدين أو الحق المجيز للحجز

أوجدت القوانين البحرية فكرة تخصيص الثروة البحرية لوفاء مستحقات "الدائنين البحريين" وهم الأشخاص الذين نشأت لهم ديون وحقوق قبل تجهز السفينة سواء كانت ناتجة عن تعامل اتفاقي مع المجهز أو مقررة بقوة القانون ، والغرض من ذلك هو طمأنة هؤلاء المتعاملين على ضمان وفاء حقوقهم وحثهم على مدّ يد العون لمجهزي السفن ، غير أن التشريعات الوطنية اختلفت في مدى الأخذ بمبدأ تخصيص الثروة البحرية إلى ثلاث اتجاهات تبعا للأنظمة القانونية التقليدية التي تسير في ركابها ، فالنظام الجرمانى يأخذ بمبدأ التخصيص المطلق ، ويعني اعتبار الثروة البحرية ذمة مالية مخصصة لسداد الديون البحرية لا يجوز أن تمتد يد دائني تجهز السفينة إلى ما سواها من الأموال المملوكة للمدين¹ ، في حين يأخذ النظام الأنجلوأمريكي بمبدأ التخصيص بالأولوية أي تخصيص الثروة البحرية للدائنين البحريين لتتبعها والتنفيذ عليها قبل غيرهم من الدائنين العاديين² ، بينما يرى النظام اللاتيني عدم الأخذ بمبدأ التخصيص كقاعدة عامة ، حيث يعتبر أن كل الدائنين متساوون في الضمان العام المقدم لهم وفق ما تقضي به الشريعة العامة ، إلا أنه يمكن أن يرتب القانون أو الاتفاق امتيازاً على جزء من الذمة المالية للشخص كالثروة البحرية³.

وفي هذا الصدد نجد أن الحجز في التشريع الداخلي الفرنسي لا يعرف التفرقة بين الديون البحرية وغيرها ، فالمشرع الفرنسي استنادا لقانون 24 فيفري 1971 المعدل لقانون 27 أكتوبر 1967 يخول الحق في الحجز التحفظي على السفينة لكل الدائنين مهما كانت طبيعة ديونهم ، وهو بهذا الموفق يعطي حق الحجز على السفينة لجميع دائني المجهز من منطلق المبدأ المجسد في المادة 2092 قانون مدني فرنسي القاضي بأن " أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه " والتي تقابلها المادة 188 قانون مدني جزائري⁴ .

وبخصوص موقف معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 المنظمتان لموضوع الحجز التحفظي على السفن ، فإن الاتجاه الأنجلوأمريكي استطاع أن يفرض طابعه على أغلب أحكامهما ، حيث قررنا بأن الحجز التحفظي على السفينة لا يجوز

1 - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 194 .

2 - أنظر : Sir Richard Aikens ، مرجع سابق ، ص 3 .

3 - للمزيد من الإطلاع حول الموضوع أنظر على سبيل المثال : Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 140 وما بعدها .

4 - أنظر على سبيل المثال : René Rodiere Emmanuel du Pontavice ، مرجع سابق ، ص 167 ، وأيضا : Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 160 ، وأيضا : Antoine Vialard ، مرجع سابق ، ص 314 .

أن يوقع إلا لأجل المطالبة بدين بحري ، بل وعددتا حالات وأوضاعا لنشوء الدين البحري لا يمكن في ما سواها إجازة الحجز على السفينة¹ .

أما بالنسبة للمشرع البحري الجزائري فقد جعل حق الحجز التحفظي على السفينة بيد الدائنين البحريين وحدهم ، ولكن لم يحصر الديون البحرية في حالات معينة بل اعتمد أسسا عامة تنشأ بموجبها هذه الديون² ، كما فتح المشرع للدائنين غير البحريين باب المشاركة عند التنفيذ على السفينة ؛ أي على ثمنها ، وبالمقابل منح للدائنين البحريين المضمونة حقوقهم بامتياز قانوني أو برهون بحرية حق أولوية على ثمن السفينة يتقدمون بموجبه - أثناء استيفائهم لحقوقهم - على بقية الدائنين بحريين وغيرهم ، بل وأجاز للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام والتي يتم ترتيبها بعد الامتيازات والرهون البحرية³ .

وبناء على ذلك ، إذا تم الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة فهذا يعني أن سبب التوقيع يرجع إلى المطالبة بدين بحري ، لأن الدائنين بدين بحري هم أصحاب الصفة دون غيرهم في طلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، إلا أن حق التنفيذ على هذه الأخيرة لا يقتصر على الدائنين البحريين فقط ، بل يجوز أن يشاركهم الدائنين غير البحريين في توزيع حصيلة التنفيذ ، لأن الأمر هنا يتعلق بمال يعتبر جزءا من الضمان العام المقدم لجميع الدائنين ، ولا بد من أن يتساوى جميع الدائنين الحائزين على سندات تنفيذية في إمكانية التنفيذ على هذا المال واقتضاء ديونهم من حصيلة التنفيذ أيا كانت صفة ديونهم بحرية أو ديونا أخرى⁴ .

ثانيا : المخاطر المهددة لوفاء الدائنين

رغم ما يقدمه مبدأ " تخصيص الثروة البحرية " من طمأنينة وتشجيع للدائنين البحريين ، على أساس أنه يمكّنهم من تحصيل حقوقهم قبل غيرهم من الدائنين العاديين ، إلا أن ذلك لا يعني سهولة استيفاء الدائنين البحريين لحقوقهم كاملة ، ذلك أن تحصيل الحقوق والديون البحرية غالبا ما تعترضه عوائق عملية وأخرى قانونية نظرا للطبيعة الخاصة لهاته المطالبات المرتبطة أساسا بالاستغلال البحري والطبيعة الدولية المميزة لأكثر المعاملات البحرية⁵ .

فإذا كان الاستغلال البحري يستلزم مواجهة السفينة لأخطار البحر وهو ما من شأنه الانتقاص من قيمتها أو تعريضها للهلاك ، فإن الدائنين البحريين تهددهم هذه المخاطر لأن حقوقهم تتعلق بالثروة البحرية لمدينهم والتي تمثلها السفينة المستغلة ، ولذلك فقد حاولت التشريعات البحرية حماية الديون البحرية مما يهددها من مخاطر ، فصبغت على بعضها صفة الحقوق الممتازة وأجازت للمتعاملين حق اشتراط الأولوية

¹ - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهدي للنشر والتوزيع بعمان (الأردن) ، طبعة سنة 1982 ، ص110 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 100 .

² - المادتين 150 ، 152 قانون بحري .

³ - المادة 76 قانون بحري .

⁴ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 176 ، 177 .

⁵ - المرجع السابق ، ص 276 .

لديونهم بترتيب حقوق رهن على سفينة مدينهم ، كما حاولت هذه التشريعات أيضا أن تسهل على الدائنين المرتهنين ملاحقة السفينة المرهونة ، حيث أتاحت تشريعات الدول الأنجلوسكسونية للدائن البحري الممتاز متابعة السفينة المتعلق بها دينه وحجزها بيد حائزها أيا كانت طريقة حيازته لها¹ ، في حين قامت تشريعات أخرى بحصر نطاق التتبع في الحدود الإقليمية للوطن فمنعت المدين الراهن من بيع سفينته المرهونة لأي مشتر أجنبي ، وقد شكل الاتجاه الثاني موقف المشرع البحري الجزائري² .

وبالرغم من ذلك فإن كل هذه الضمانات بقيت قاصرة عن تحقيق الحماية الكافية لحقوق الدائنين البحريين ، ذلك أن الديون الممتازة عمرها قصير ومراتبها غير ثابتة ، حيث أن مدة تقادمها سنة واحدة ، كما أن ما ينشأ منها عن الرحلة الأخيرة يسبق الديون الممتازة الناشئة عن الرحلات السابقة ، أما الديون المضمونة برهن بحري فيهددها انخفاض قيمة السفينة ، إما بفعل العوامل الطبيعية أو بالفعل المغشوش من المدين ، إذ قد يقوم هذا الأخير عند اقتراب موعد مطالته بالدين باستبدال أجزائها الصالحة بأخرى قديمة ، وزيادة على ذلك فإن استيفاء الديون البحرية غالبا ما يكون جزئيا ، كما في حالة مزاحمة الديون العادية للديون البحرية عند توزيع حصيلة التنفيذ وحالة إعفاء المدين من دفع جزء من الدين بسبب استفادته من مبدأ تحديد المسؤولية³ .

أما على المستوى الدولي فقد سعت الدول للحد من مخاطر الوفاء بإبرام عدة اتفاقيات تتعلق بمختلف ميادين المعاملات البحرية كالحجز التحفظي على السفن والامتيازات والرهون البحرية والمسؤولية المدنية والجزائية عن التصادم البحري والإسعاف البحري ... ، ونجحت تلك المعاهدات في التقليل من هذه المخاطر بنسبة كبيرة ، ولكن بقيت هناك حالات أخرى لا تزال فيها المخاطر قائمة ، إذ لا يمكن التنبؤ بحصول الوفاء نظرا للاختلاف في تقديره وموجبات استحقاقه ، ويتصور ذلك في حالة اختلاف التشريعات المنظمة لنفس سبب المنازعة من دولة لأخرى ، فعلى سبيل المثال إذا تم توقيع الحجز التحفظي على سفينة ما ومطالبة مجهزها بالتعويض عن ضرر ادعى الحاجز نسبته إلى المجهز المحجوز عليه ، فإن ما سيحكم به قضاء دولة معينة على المحجوز عليه قد يختلف عما سيصدر في دولة أخرى ، حيث يمكن أن يعفى المجهز من المسؤولية في ظل قضاء دولة أولى ، وتثبت مسؤوليته التقصيرية بالنسبة لقضاء دولة ثانية فيلزم بالتعويض الكامل ، في حين يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية في نظر قضاء دولة ثالثة فيدفع تعويضا جزئيا ، وترجع أسباب هذه الاختلافات إلى أن التشريعات الواجبة التطبيق على النزاع لا تتفق على قواعد موحدة تبين حالات ثبوت مسؤولية مجهز السفينة ودرجة السلوك الخاطيء الموجب لتحمله المسؤولية كاملة ، وإمكانية استفادته من مبدأ تحديد المسؤولية ومدى هاته الاستفادة ،

¹ - أنظر : Sir Richard Aikens ، مرجع سابق ، ص 4 .

² - للمزيد من الإطلاع فيما يخص حماية الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنين ، تراجع المواد من 55 إلى 91 قانون بحري .

³ - أنظر : Antoine Vialard ، Typologie des créances maritime ، conférence internationale de droit maritime ،

وحالات الإعفاء ، ومن ثم تتضارب الأحكام القضائية ، ولا شك أن هذا يطعن في عدالة الوفاء¹ .

الفرع الثاني : أسباب نشأة الدين أو الحق المطالب به

فضل واضعو معاهدتي بروكسل وجنيف المتعلقتين بتوحيد بعض أحكام الحجز التحفظي على السفن تبادلي أي خلاف قد يظهر بخصوص تحديد مصطلح الدين البحري ، فقاموا بحصر قائمة تتضمن الأسباب والأفعال المنشئة للدين البحري والتي يجوز الحجز بمقتضاها ، بينما اكتفى التشريع البحري الجزائي بوضع أسس أو قواعد قياسية ينشأ عند تحققها السبب أو الفعل المؤهل للحق في الحجز ، وأثر هذا الاختلاف يكمن في مدى جواز توقيع الحجز على السفينة وفقاً للتشريع الداخلي استناداً لأسباب أخرى غير تلك الواردة بالتشريع الدولي.

أولاً : الأسباب الواردة في التشريع الدولي

لم تتفق معاهدة بروكسل 1952 مع معاهدة جنيف 1999 عند تعدادهما للأفعال أو الأسباب المجيزة لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ، حيث أحصت معاهدة بروكسل سبعة عشر سبباً ، فيما أضافت معاهدة جنيف أسباباً أخرى لم تتطرق لها اتفاقية بروكسل .

01 - أسباب الحجز على السفينة في معاهدة بروكسل 1952

ميزت اتفاقية بروكسل 1952 عند تعدادها لأسباب الحجز² بين الديون الشخصية والديون العينية ، فالأولى رقت حرفياً من (أ) إلى (ن) بينما أشير للثانية بالحروف (ق ، ر ، ش) على النحو التالي :

* الديون الشخصية

- أ - الأضرار المسببة في باخرة نتيجة اصطدام وما إلى ذلك.
- ب - فقدان حياة بشرية أو أضرار جسدية مسببة من باخرة أو ناتجة عن استغلال باخرة .
- ج - إسعاف وإنقاذ .
- د - عقود متعلقة باستعمال أو تأجير سفينة بموجب " عقد إيجار سفن " وما إليه.
- هـ - عقود متعلقة بنقل البضائع على سفينة بالاستناد لعقد إيجار سفن أو بيان شحن وما إليه .
- و - خسائر أو أضرار لحقت ببضائع وأمتعة منقولة على سفينة.

¹ - مثلاً يلتزم المدين مالك السفينة بالتعويض الكامل عند ارتكابه الخطأ الشخصي طبقاً للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1957 الخاصة بمسؤولية مالك السفينة ، ولا يلتزم المدين بالتعويض الكامل إلا عند ارتكابه الخطأ غير المغتفر طبقاً للمادة الرابعة من اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، وللمزيد أنظر المصدر السابق ، وعن اختلاف القانونين الإنجليزي والفرنسي في مفهوم الخطأ الشخصي ، أنظر : محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 217 .

² - أنظر: المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1952 .

- ز - الخسارة المشتركة .
ح - قرض المخاطرة البحري .
ط - جر السفن .
ي - دلالة السفن .
ك - التموين ، أيا كان مكانه ، منتوجات أو 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 ومستأجرو السفينة والشاحنون أو الأعوان لحساب الباخرة أو لحساب مالکها .

* الديون العينية

- ق - ملكية السفينة المتنازع فيها .
ر - ملكية السفينة المتنازع فيها والتي هي على الشياح أو حق التصرف فيها أو استغلالها أو الحقوق في منتوجات استغلال باخرة مشاعة .
ش - كل رهن بحري أو رهن حيازي .

02 - أسباب الحجز في معاهدة جنيف 1999

أحصت إتفاقية جنيف اثنين وعشرين سببا¹ مجيزا للحجز ، أشير لها بالحروف من (أ) إلى (ت) ، وجاءت كالآتي :

- 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 أي اتفاق إنقاذ ، بما في ذلك ، عند الانطباق ، التعويض الخاص المتصل بعمليات إنقاذ لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محققا بالبيئة .
د - الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما ، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر ، والتعويض عن هذا الضرر ، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه ، والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر ، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديدا 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

¹ - المادة الأولى الفقرة الأولى من إتفاقية جنيف .

- أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة ، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها .
- و - أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة ، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها .
- ز - أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة ، سواء ورد في مشاركة 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 المون ، 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 إصلاح ، أو تحويل ، أو تجهيز السفينة .
- ن - رسوم 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 التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم .
- ع - المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها .
- ف - أقساط التأمين (بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) 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 .
- ر - أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها
- ش - رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة .
- ت - أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة .

03 - مقارنة أسباب الحجز في اتفاقية جنيف بنظيرتها في اتفاقية بروكسل

نظرا للتطورات الحاصلة بعد الخمسينات في ميادين التجارة والصناعة البحريتين وظهور أنماط أخرى من التعاملات الاقتصادية ، وفي إطار مواكبة الحركة القانونية لهذه التطورات¹ انعقد سنة 1985 بلشبونة الإسبانية مؤتمرا دوليا لمراجعة معاهدة بروكسل 1952 والتحضير لمعاهدة جنيف 1999 ، وبهذه المناسبة ظهر اتجاه يدعو إلى وضع تعريف عام للمطالبات البحرية توضح من خلاله الأسس الواجب

¹ - منذ سنة 1952 تم إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة تتعلق بالشؤون البحرية : كاتفاقيات حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط والاتفاقية العامة لقانون البحار والمبرمة بمونتيفوي سنة 1982.... الخ .

اعتمادها لتمييز الديون البحرية عن غيرها من الديون ، ولكن الرأي الغالب اتجه إلى وضع قائمة تورد أسباب المطالبات البحرية على سبيل الحصر ، فكان الشكل الحاصل هو وضع قائمة تحتوي على اثنين وعشرين سببا ينتج الدين البحري عن واحد منها على الأقل¹ .

ويلاحظ أن أسباب المطالبات البحرية الواردة في اتفاقية جنيف 1999 أكثر من تلك المحصاة من طرف معاهدة بروكسل 1952 ، وهي متنوعة ومتعددة تستوعب المطالبات المالية الناشئة عن العلاقات التجارية البحرية وتستجيب لاشتراطات العناية بالبيئة والتعويض عن الأضرار اللاحقة بها ، بل وتفتح المجال أمام احتمالات للمطالبة بحقوق أو ديون بحرية يمكن أن تنظمها اتفاقيات دولية يتوقع التصديق عليها مستقبلا ، لذلك نعتنا البعض بالقائمة المفتوحة نظرا لصعوبة إيجاد ديون بحرية تستند لأسباب أخرى غير تلك التي عدتها الاتفاقية ، وتتعلق أهم التعديلات التي جاءت بها اتفاقية جنيف بالجوانب التالية² :

- في مجال حماية البيئة :

اعتبرت اتفاقية جنيف أن تعويضات ومصاريص مكافحة التلوث البحري والوقاية منه من الأسباب المتيحة للحجز التحفظي على السفينة ، لذلك أضيفت الفقرة (د) بعد أن استنبطت مقاطعها من بنود الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة من التلوث بالزيت لسنة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 ، وتمت صياغتها بشكل موسع يسمح بالمطالبة بالتعويض عن أضرار مماثلة قد تنظمها اتفاقيات دولية تظهر مستقبلا ، كاتفاقية المواد الخطرة (SNPD)³ .

- الإسعاف والإنقاذ البحريين :

عدّل مضمون الفقرة (ج) في اتفاقية جنيف مقارنة عما كانت عليه مقابلتها الفقرة (ج) في اتفاقية بروكسل لتتوافق مع مبدأ المحافظة على البيئة المجسد في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحري المبرمة بلندن لسنة 1989⁴ .

- الامتيازات والرهون البحرية :

أعيدت صياغة الفقرات (أ ، ب ، م ، ن) لتتدعم بشكل أكثر الامتيازات البحرية ، كما استبعد قرض المخاطرة البحري من الديون البحرية والذي أدرجته معاهدة بروكسل في الفقرة (ح) ، نظرا لاستغناء المتعاملين البحريين عن هذا النمط من الاستدانة ، وهذا ما يتناسب مع أحكام اتفاقية سنة 1993 المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية⁵ .

¹ - أنظر : Francesco Berlingieri , Analyse de la convention du 12 Mars 1999 , sur la saisie conservatoire des navires , DMF , Mai 1999 , P403 .

² - أنظر المصدر السابق ، وأيضاً : Antoine Vialar , le projet de la saisie conservatoire des navire , DMF 1997 , P 563 .

³ - للمطابقة مع أجزاء هذه الفقرة لاحظ : - المادة 211 الفقرة في الأولى من اتفاقية التدخل في أعالي البحار .
- المادة الأولى في الفقرة السابعة من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت (CLC) لسنة 1969 ، والمادة الثانية في

الفقرة الأولى من البروتوكول الملحق بها سنة 1992 .

⁴ - المادة 14 من الاتفاقية المذكورة .

⁵ - المادة الرابعة في الفقرة الأولى والمادة السابعة في الفقرة الأولى من اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية لسنة 1993 ، وللتذكير فإن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية لحد كتابة هذا البحث .

- التنسيق مع اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية :
تم تنسيق بنود الفقرة (هـ) بطريقة تراعي الاختلافات في تفسير مضمون اتفاقية لندن لسنة 1976 المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية¹ .
- مراعاة الاهتمامات المستجدة للمتعاملين البحريين :

من خلال الفقرات : ف ، ن ، س ، ت ، في المادة 01 من اتفاقية جنيف نلاحظ أنه تم استحداث أحكام جديدة وإعادة صياغة أحكام أخرى على نحو موسع بغرض ضمان حقوق بعض المتعاملين البحريين الذين أثبتت التعاملات البحرية أهمية تدخلهم ، كالوسطاء والوكلاء والمؤمنين ومشتري السفن وبنائيا والعاملين على متنها... إلخ² .

ثانيا : الأسباب الواردة في التشريع الداخلي

تفادى المشرع البحري الجزائري ما قامت به معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 بحصرهما لأسباب الحجز على السفينة وتعدادهما لحالاته ، فبعد أن ربط المشرع حق طلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة بوجود المطالبة بدين بحري³ ، قام بتأسيس قواعد عامة يسترشد بها لتمييز الديون البحرية عن غيرها من الديون ، حيث نص في المادة 151 قانون بحري على ما يلي : " يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها " . وما يلاحظ على هذا النص هو أنه يوسع من نطاق مفهوم الدين البحري ليشمل كل الحقوق والديون المستحقة بمناسبة استغلال السفينة أو قيامها بالملاحة البحرية بغض النظر عن سبب ومقدار الدين أو الحق موضوع الحجز⁴ .

فوفقا لهذا المفهوم ، تحتل المطالبة بوفاء الدين البحري جميع الحقوق والديون المترتبة عن أي إخلال بمسؤولية تقصيرية تحملها مالك أو مستغل السفينة أو من يمثلها ، سواء إثر حادث تسببت فيه السفينة كالتصادم البحري أو نتيجة ضرر مرتبط باستغلالها ، مثلما يحصل أحيانا للأشخاص أو الحمولة أو المنشآت المينائية أو البيئة البحرية... ، وتشمل المطالبة أيضا تلك الحقوق الناشئة عن التزامات عقدية أو شبه تعاقدية ترتبت في ذمة مستغل السفينة أو مالكيها كديون القطر والإرشاد ونفقات الخدمات المقدمة للسفينة كالإسعاف والتموين وأتعاب الوكلاء والوسطاء والشركاء ومن يقوم بمثل مهامهم ، ولا يهتم المشرع من أجل تحقيق شروط الدين البحري بكون الدين مستحقا لهيئة عامة أو خاصة ، كما لا ينظر المشرع إلى محل المطالبة أي السفينة التي نشأ بسببها الدين البحري كونها مملوكة للمدين أو غير مملوكة له ، باستثناء السفن العامة التي تخضع لقواعد خاصة⁵ .

¹ - المادة الثانية في الفقرتين الأولى والرابعة من الاتفاقية الدولية المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 .

² - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 412 .

³ - المادتين 150 ، 152 قانون بحري .

⁴ - تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري عرف الملاحة البحرية في المادة 162 قانون بحري بقوله " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون " .

⁵ - سنفصل في محل الحجز وحصانة السفن العامة في المطلبين المواليين .

وتجدر الإشارة إلى أن الأستاذ *Pierre Bonassie* الفرنسي انتقد الاتجاه القائل بحصر الديون البحرية باعتبار أن الأفعال والأسباب المرتبطة باستغلال السفينة متعددة وتتغير بتغير أشكال الاستغلال البحري ، ولذلك يرى أن تلك الديون لا يمكن أن تشملها أي قائمة مهما كانت واسعة¹ ، كما يرى بأن مفهوم الدين البحري في حد ذاته حدده التشريع الدولي بالنظر من جانب واحد يمثل الطرف المدين أو مستغل السفينة دون مراعاة لما قد يكون عليه الدائن من أوضاع ، فعلى سبيل المثال دين أجرة السفينة أو بدل الإيجار ليس دينا ممتازا رغم تعلقه بالسفينة المستأجرة والتشريع الدولي يبيح للمؤجر الحجز على هذه السفينة أو على أي سفينة أخرى يملكها المستأجر للمطالبة ببدل الإيجار ، ولكن إذا كان المستأجر لا يملك أي سفينة ، فإن الخيار المتاح للمؤجر هو أن يحجز على سفينته باعتبارها السفينة المستأجرة ، وهذا لن يخدم المؤجر لأنه ليس من مصلحته أن يحجز على مصدر دخله ، ومن ثم لا يبقى أمام المؤجر إلا المطالبة بدينه وفق القواعد العامة ، مما يعني أن دين بدل الإيجار لن يكون دينا بحريا وإن أراد له التشريع الدولي ذلك².

ولئن كان المشرع الدولي قام بإحصاء وحصر الديون البحرية المتيحة للحجز التحفظي على السفينة ، وقابله المشرع الفرنسي بإتاحة حق توقيع الحجز التحفظي على السفينة لكل الدائنين بصرف النظر عن طبيعة ديونهم ، فإن المشرع الجزائري وقف موقفا وسطا ، حيث ضيق قليلا من مجال الحق المستعمل في القانون الفرنسي فاستثنى الدائنين بديون غير بحرية كونهم بعيدين تماما عن الاستغلال الملاحي والتجاري للسفينة ، ووسع من نطاق الحق المستعمل في التشريع الدولي ليصلح بأن يشمل جميع الأفعال والأسباب المحصورة في معاهدة جنيف فضلا عن معاهدة بروكسل ، بل ويجوز أن تنسب إليه أي مطالبة بحق أو دين بحري يمكن أن تظهر لاحقا إذا تم تأسيسها على القواعد الواردة في نص المادة 151 قانون بحري .

وفي هذا الصدد ، كانت هنالك العديد من المطالبات المالية محل منازعات قضائية واختلفت المحاكم في صحة إدراجها ضمن طائفة الديون البحرية في إطار العمل بأحكام معاهدة بروكسل 1952 ، نظرا لتعلقها بشؤون استغلال واستعمال السفينة من جهة وعدم نص معاهدة بروكسل صراحة على تصنيفها ضمن طائفة الديون البحرية المؤهلة للحجز على السفينة من جهة ثانية ، إلا أن تصنيف تلك المطالبات ما كان ليثير أي إشكال فيما لو أن القانون البحري الجزائري هو الواجب التطبيق ، إذ يمكن اعتبارها ديونا بحرية وإجازة الحجز بسببها ، ومن بين تلك الديون المثيرة للخلاف الديون التالية :

01/ ديون عقد الشحن والتفريغ³ .

¹ - عبد الغني مزياي ، مرجع سابق ، ص 9 .

² - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 394 .

³ - أنظر : Cour d'appel de Saint Denis de la Réunion , 29septembre 1989 , cité par Emmanuel du Pontavice , Rev. Trimestrielle de droit commercial , 2eme trimestre 1991 , p300 . هاشم ص 111 .

- 02/ أفساط التأمين على السفينة¹ .
- 03/ أجور الوكلاء البحريين² .
- 04/ الفائض عن أجره الوكيل³ .
- 05/ دين ثمن بيع السفينة⁴ .

الفرع الثالث : الشروط المتعلقة بالدين أو الحق المطالب به

لإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة يتفق كل من التشريع الدولي والقانون البحري الجزائري في عدم اشتراط أن يكون الدين البحري محقق الوجود وحال الأداء ومعين المقدار بخلاف نظيره في قانون الإجراءات المدنية⁵ ، كما لا يهتمان بتحديد مرتبة معينة له كونه ديناً ممتازاً أو عادياً ، وهذه المميزات تحتم علينا البحث عن القانون الواجب التطبيق على شروط الدين البحري ، وفيما إذا كان يجب أن يخضع للشروط الواردة في قانون الإجراءات المدنية ، أم يتعين الاعتبار بظاهر النص .

أولاً : بالنسبة للتشريع الدولي

بسبب اقتصار معاهدتي بروكسل وجنيف المتعلقةتان بالحجز التحفظي على السفن في المادة 01 الفقرة 01 في كل منهما على تعداد الحالات المجيزة للحجز دون أن تتطلبا من طالب الحجز أي دليل على جدية ادعائه ولا أن يكون الدين البحري محقق الوجود وحال الأداء ومعين المقدار ، فقد ذهبت أغلب الآراء الفقهية إلى أن الحالات أو الأسباب المنصوص عليها في التشريع الدولي ، تعطي لطالب الحجز - عند تحققها - الحق بالحجز على السفينة ، ولا يمكن بأي حال أن يعطل هذا الحق بإجراءات وشروط القانون الداخلي لدولة الحجز⁶ .

وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الرأي في العديد من أحكامه ، حيث قرر بأنه لا يوجد في بنود معاهدة بروكسل 1952 ما يدل على وجوب إثبات طالب الحجز بأن الدين البحري ثابتاً وجدياً وأن هناك خطر يهدد الضمان العام ، فالتشريع الدولي يسمح بالحجز من خلال النظر ظاهرياً في الدين البحري دون البحث التكميلي عن حقيقة الدين أو الحق وعن جدية الإدعاء به ، وذلك راجع إلى أن طالب الحجز غالباً ما لا يملك الوقت الكافي لإثبات جدية دينه وتحقق وجوده ، فهو يسعى للحجز التحفظي على السفينة في أسرع وقت أي قبل مغادرتها لميناء الحجز ، والبحث في توفر شروط

1 - أنظر : Cass. comm , navire Heidberg , DMF , 1994 , P38 .

2 - أنظر : Emmanuel du Pontavice , droit aérien et droit maritime , Rev. Trimestrielle de droit commercial , 3eme trimestre 1991 , P466 .

3 - أنظر : Cass. comm , 10 Mai 1989 , DMF , N° 489 , Décembre 1989 , P704 , note Pierre Bonassie .

4 - أنظر : Cour de cass , 09 Mai 1990 , Bulletin civil , IV , N° 138 : P466 , trimestre 1991 ، مشار إليه في المرجع السابق في نفس الصفحة .

5 - المادتين 346 ، 347 قانون إجراءات مدنية ، والمادة 647 قانون إجراءات مدنية وإدارية رقم 09/08 (الملحقين 03 و04) .

6 - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 55 و56 ، وكذلك : مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 115 ، وأيضاً : ربن محمد عيد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 90 .

الدين وفق ما تنص عليه القواعد العامة يتيح فرصة إفلات الضمان العام من بين يدي الدائن ، خصوصا إذا كانت السفينة المراد حجزها سفينة أجنبية¹ .

ومن جانب آخر فإنه بإمكان القاضي أن يأمر طالب الحجز بتقديم كفالة قبل أن يأذن له بتوقيع الحجز على السفينة ، وهذا للحفاظ على حقوق المحجوز عليه المتعسف في حقه ، وضمان استيفاء القضاء للمصاريف القضائية من الطرف الموجود أمامه ، وهو ما جرى به العمل في القضاء الفرنسي² ، ومن ثم فلا يضير المحجوز عليه أن يحجز على سفينته بموجب دين غير شرعي ، لأن دعوى الحجز التعسفي تضمن له التعويضات المناسبة عن جميع الأضرار الناتجة عن تعسف الدائن في استعمال حقه في الحجز .

وفي هذا الصدد رأت الغرفة التجارية بمحكمة النقض الفرنسية في قرار صادر عنها بتاريخ : 07 مارس 2006 أن قضاء مجلس استئناف Aix en Provence قد تجاوز حدود النظر المفترض في شروط الدين البحري عندما استند لحة تقادم الدين المدعى به من أجل رفض طلب الدائن بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه المسماة : " العربي بن مهدي " ، أي أن تقادم الدين ليس من الأمور الواجب مراعاتها للإذن بحجز السفينة³ .

وخلاصة ما نتوصل إليه أن الدين البحري الذي تخضع المطالبة به للتشريع الدولي لا يشترط فيه أن يكون محقق الوجود ، لأن هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز التحفظي على السفينة مستحيلا في الكثير من الحالات ، مثلما هو الحال عند الحجز على السفينة بسبب التصادم البحري ، حيث أن دين السفينة المصدومة يظل غير محقق الوجود طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم قضائي ، كما لا يشترط أن يكون الدين البحري معين المقدار وحال الأداء ، فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده⁴ .

إضافة إلى ذلك لا يشترط وجوب إثبات حالة الاستعجال أو الضرورة التي يخشى فيها الدائن لأن يفقد حقه في الضمان ، لأن حالة الخطر قائمة بمررها خوف الدائن من هروب السفينة إضافة لما يمكن أن يعترضها من مخاطر بحرية تهدد بقاءها ، بل ويمكن توقيع الحجز التحفظي على السفينة بالرغم من عدم وجود أي خطر يهدد الوفاء ، كما في حالة الحجز على السفينة التي تقوم برحلات داخلية منتظمة بين موانئ وطنية⁵ .

1 - المرجع السابق ، ص 51 و 58 ، وأيضا : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 395 .

2 - أنظر : Béatrice Favarel - Veidig ، مرجع سابق ، ص 5 .

3 - أنظر : Cass . com , 07 Mars 2006 , navire Larbi Ben M'Hidi , Rev . droit commercial maritime , P51 , 2006 , aerien et transports . وللمزيد من المعلومات يمكن الإطلاع على القضايا التالية :

- Cour d'appel de Rouen , 15 Avril 1982 , Navire GME – Atalantico , DMF , 1982 , P 74 .

- Trib commercial , 26 Mai 1987 , Navire African Star , DMF . 1987 , P 645 .

- Cour d'appel D'Aix en Provence , 24 Septembre 1992 , Navire Hassi R'mel , Rev . droit Français commercial , maritime et fiscal 1992 , P 89 .

4 - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 106 .

5 - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 52 .

ثانيا : بالنسبة للتشريع الداخلي

أوجب القانون البحري الجزائري لإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة أن يكون الدين بحريا ، ولكن لم يضع أي شروط تتعلق بالدين البحري سبب الحجز بخلاف الشروط المطلوبة في الدين المجيز للحجز التحفظي طبقا للقواعد العامة في الإجراءات المدنية ، حيث نصت هذه القواعد صراحة على وجوب أن يكون الدين المدعى به محقق الوجود وحال الأداء ومعين المقدار¹ .

فإذا طلب من القاضي الجزائري توقيع الحجز التحفظي على السفينة في إطار التشريع الداخلي ، فهل يكتفي القاضي الوطني بتحديد طبيعة الدين ما إذا كان بحريا أم لا وفقا لظاهر نص المادة 151 قانون بحري ، أم يستكمل النظر في شروط الدين الموجب للحجز لتوافق ما تتطلبه القواعد العامة ؟

إذا افترضنا أن شروط الدين البحري تخضع للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية ، فإن الأمر لا يطرح أي إشكال فيما يخص شرطي تحديد المقدار وحلول الأداء ، لأن القواعد العامة تجيز للقاضي أن يأذن بالحجز مبدئيا عند المطالبة بحق أو دين غير معين المقدار شريطة أن يقوم بتقديره تقديرا مؤقتا مثلما نصت على ذلك المادة 346 قانون إجراءات مدنية أو أن تكون للدائن المسوغات الظاهرة التي تسمح بتقدير الدين طبقا للمادة 647 من القانون رقم 09/08 الملغي للقانون السابق² ، كما يحق للقاضي أن يرفض طلب الحجز من أجل المطالبة بدين بحري لم يحل أجل الوفاء به سواء كان حلولا قانونيا أو اتفاقيا³ ، ولكن شرط تحقق الوجود في الدين الموجب للحجز لا يمكن أن يتوفر في الديون البحرية الناشئة عن أضرار تسببت فيها السفينة قبل الحكم بإثباتها وتقرير وجودها ، لأن هذه الديون تظل محل نزاع جدي إلى أن يثبت نسبة الخطأ للسفينة المقصودة بالحجز ، كما في حالة التصادم البحري على سبيل المثال ، ومن جهة أخرى فإن انتظار إثبات خطأ السفينة قبل إصدار أمر توقيع الحجز عليها يمكنها من الإبحار وتفاذي المطالبة كالسفينة التي تقوم برحلات غير منتظمة والسفينة المتأهبة للرحيل⁴ .

ويبدو أن تشدد القواعد العامة في الإجراءات المدنية في وضع الشروط السابقة الذكر كان بسبب ما يرتبه الحجز التحفظي على المنقول من قيود على حق المدين في التصرف بماله المحجوز والتي أقرتها المادة 349 قانون إجراءات مدنية وسارت عليها المادة 661 من القانون رقم 09/08 ، إلا أن هذا الأثر نجد خلافه تماما في المادة 153 قانون بحري ؛ إذ لا يجوز أن يمس الحجز التحفظي الموقع على السفينة

¹ - المادتين 346 ، 347 قانون إجراءات مدنية والمادة 647 من القانون رقم 09/08

² - نلاحظ أن المادة 647 من قانون 09/08 تشترط أن يكون للدائن المسوغات الظاهرة التي ترجح وجود الدين أي أن يكون الدين قابلا للتقدير ؛ إما وقت إرادة المحجوز عليه إيداع مبلغ مساو لقيمة الدين لأجل رفع الحجز ، وإما للاستمرار في الإجراءات .

³ - يشترط في الدين الموجب للحجز على المنقول أن يكون واجب الأداء وقت توقيع الحجز ، سواء لأنه دين غير مؤجل الوفاء أو لأن أجل الوفاء قد تقرر لمصلحة الدائن وحده دون المدين ، أو لأن حق المدين قد سقط لأي سبب من الأسباب أو لأن القضاء هو الذي منح المدين هذا الأجل ، مشار إلى ذلك في : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 92 ، 93 .

⁴ - ننبه إلى أن معنى تحقق الوجود المشترط في قانون الإجراءات المدنية هو أن يكون الدين ثابتا من حيث ظاهر الحال أي أن لا يكون محل نزاع جدي ، ولا يفهم من ذلك أن يكون الدين غير متنازع فيه بصورة مطلقة ، ولو كان مراد المشرع أن يكون الحق ثابتا بصورة يقينية لما كان هناك حاجة لطلب تثبيت الدين وصحة الحجز ، مشار إلى ذلك في : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 92 ، وأيضا : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 149 .

بحقوق مالكيها ، وهو ما يبرهن على أن القول بوجود توفر تلك الشروط في الدين البحري سبب الحجز يفقد لأساسه المنطقي .

وهكذا يتضح أن تطبيق شروط الدين المميز للحجز التحفظي على أموال المدين وفق القواعد العامة على حالات الحجز التحفظي على السفن ، يحد من فعالية هذا الأخير ويعيق ضمان وفاء الديون البحرية ، لأن القواعد العامة تفرض شروطا صارمة على طالب الحجز ؛ من حيث الدلالة على إثبات وجود الدين وجدية الطلب وحلول الأذى وتوفر عنصر الخطر المهدد للضمان العام ، ومن ثم لا يمكن في ظل تلك الشروط أن تتحقق الأغراض المرجوة من العمل بنظام الحجز التحفظي على السفن ، كونه يسعى لتمكين الدائن من حبس الضمان بأقصى سرعة ممكنة ، وذلك بمنع إبحار السفينة قبل مغادرتها للميناء ، وفي نفس الوقت يقدم للمدين الوسائل القانونية الملائمة لدفع الضرر الناتج عن الحجز ، إذ يتيح له دفع كفالة مالية مقابل رفع الحجز عن سفينته دون أن يعتبر تصرفه هذا اعترافا منه بمسؤوليته عن الدين المدعى به ، كما يمكنه من المطالبة بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن تعسف الدائن في استعمال حق الحجز على السفينة¹ .

إن هذه الحماية القانونية المقررة للمدين تحدّ من إقدام الدائن على حجز سفينة مدينه دون أن يقدم المبررات الكافية التي تثبت دينه ، والتي تضمن له الحصول على الإذن بحجز السفينة من جهة ؛ وتبعد عنه تحمل التكاليف المالية الباهضة لتبعات الحجز التعسفي من جهة أخرى² ، وهذا ما يحدث عمليا ، حيث يلاحظ أن أوامر الحجز التحفظي على السفينة لا تخلو من ذكر سبب الدين ومقداره وما دعم به المدعى طلباته من وثائق وعقود وغيرها من البيانات³ .

وترتبيا على ما ذكرناه سابقا ، نرى أن القاضي الجزائري - عندما تعرض عليه المطالبة بالحجز التحفظي على السفينة - يملك السلطة التقديرية في تقدير شروط الدين البحري أو الحق المدعى به ؛ من حيث أساسه ومصدره وجدية ادعاء طالب الحجز ، أي بتحسس ظاهر الأوراق على نحو ما يقوم به عندما ينظر دعوى الحجز التحفظي طبقا للقواعد العامة في الإجراءات المدنية ، ولكنه لا يملك أي سلطة تقديرية في استبعاد وصف الدين البحري عن الحق أو الدين المطالب به إذا تم تأسيسه استنادا للقواعد المذكورة في المادة 151 قانون بحري ، وبالمقابل يمكن للقاضي أن يأمر بالحجز على السفينة بالتخفيف من شروط الدين المذكورة سابقا بأن تكون علاقة المديونية محتملة شريطة تقديم المدعي لكفالة مالية ، لأن الاستجابة غير المشروطة لطالبي الحجز سيؤدي إلى كثرة حالات الحجز في الموانئ الجزائرية وهو ما سيضر بالاقتصاد الوطني⁴ .

¹ - أنظر المادتين 157 و 158 قانون بحري .

² - أنظر التفاصيل المذكورة عن الحجز التعسفي في المبحث الموالي .

³ - أنظر الملحقين رقم 05 و 06 .

⁴ - تراجع : المادة 40 في الفقرة الثانية قانون إجراءات مدنية ، وتطابقها المادة 323 في الفقرة الثانية من القانون 09/08 .

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي قد حدد موقفه من الإشكال المثار آنفا فيما يخص شروط الدين المميز للحجز في إطار التشريع الداخلي ، حيث نص بمقتضى مرسوم 24 فيفري 1971 المعدل لقانون 27 أكتوبر 1967 على وجوب أن يكون الدين ثابتا من حيث المبدأ " *Une créance paraissant fondée dans son principe* " ، وقد كان القضاء الفرنسي - قبل ذلك - يختلف في الأخذ بهذا المبدأ تارة والتخلي عنه أحيانا أخرى ، ولا شك أن موقف المشرع الفرنسي له ما يبرره ، لأن الإمكانات المتاحة أمام جميع الدائنين بحريين وغيرهم لتوقيع الحجز على السفينة يقابلها تشدد المشرع تجاه هؤلاء في ضرورة إثبات أساس مبدئي للدين أو الحق المطالب به ، وهو بذلك يوفر ضمانات قانونية متكافئة لطرفي الحجز¹.

وعلى أية حال فالإشكال المتعلق بشروط الدين البحري سبب الحجز سيزول بصفة نهائية مع استمرار إجراءات الحجز وتقدم الدائن الحاجز بطلب تثبيت الحجز وصحة الدين ، لأنه يجب عندئذ أن تتوفر الشروط التي تستلزمها القواعد العامة في الدين أو الحق المحجوز بسببه ، وهي أن يكون معين المقدار ومحقق الوجود وحال الأداء ، وإلا فلن يحصل الحاجز على الحكم بتثبيت الحجز وصحة الدين ، بل على العكس من ذلك يمكن أن يحكم عليه بالحجز التعسفي².

المطلب الثاني : خصوصية السفينة محل الحجز

يمتاز نظام الحجز التحفظي على السفن بأنه يقوم على مبدأ تخصيص الثروة البحرية لوفاء الدائنين البحريين ، ويعني ذلك استفادة المدين جراء امتناع حجز الدائنين غير البحريين على سفنه وكذا استبعاد الحجز عن السفن التي امتلكها بعد نشأة الدين المطالب به ، إلا أنه من جهة أخرى لا يحق للمدين أن يدفع بعدم امتلاكه للسفينة محل الحجز ولا بتأهبها للإبحار.

الفرع الأول : تعريف السفينة المعنية بالحجز

لا شك بأن تعريف السفينة أمر مهم للغاية ، فالعميد *Rodière* يعرفها بأنها كل آلية عائمة أو عمارة بحرية مخصصة للملاحة البحرية ومعرضة لمواجهة أخطار البحر ، ومن ثم تستبعد من نطاق تطبيق القانون البحري الفرنسي ؛ سفن الملاحة

¹ - أنظر : Martine Remond -Gouilloud ، مرجع سابق ، ص 160 ، وأيضا : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 48. وكذلك الأحكام القضائية التالية على سبيل المثال:

- Trib . comm de Cannes , 8 Juillet 1983 , DMF 1984 , P 622.

- Trib . comm de Rouen , 01 Juillet 1985 , DMF . 1986 . P 420 .

² - المادة 350 قانون إجراءات مدنية والمادة 666 قانون 09/08 ، وأيضا : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 167 ، ونشير إلى أننا سنتطرق في المبحث الموالي لمرحلة تثبيت الدين وصحة الحجز .

النهرية والآليات العائمة غير المخصصة للملاحة البحرية كالقواعد النفطية البحرية والمصانع والفنادق العائمة¹.

ونلاحظ أن اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 المنظمتان للحجز التحفظي على السفن لم تتطرقا لتعريف السفينة محل الحجز ، وتركتا هذا الأمر للتشريعات الداخلية للدول المتعاقدة ، ولعل الحكمة من وراء هذا السكوت هو إبقاء الباب مفتوحا أمام كل تطور مستقبلي لمفهوم السفينة ؛ إلى جانب مراعاة الاختلاف الموجود بين التشريعات الوطنية أثناء تعريفها للسفينة بين إدراج هذا النوع أو ذلك ضمن طائفة السفن الخاضعة لأحكامها ، وهو ذات المقصد الذي يظهر أن المشرع الجزائري أراد تحقيقه عند تعريفه للسفينة في المادة 13 قانون بحري ، حيث حاول إعتقاد تعريف يجمع المعايير المحددة لمفهوم السفينة ، فأورد كلمة البحر كونه المكان الذي تمارس فيه السفينة نشاطها ، كما ذكر عبارة الملاحة البحرية باعتبارها النشاط المميز لها .

وعلى هذا الأساس فالسفينة التي تكون محلا للحجز التحفظي في التشريع البحري الجزائري هي : " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تخصص للملاحة البحرية أو تمارسها في البحر وفي المياه الداخلية ، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى ، ما عدا السفن التي يستثنىها القانون مما سنذكره في حينه² ".
فبخلاف بعض التشريعات الأخرى التي تشترط لتحديد مفهوم السفينة الخاضعة لأحكامها أن يكون حجم السفينة يزيد عن وحدتين من حمولتها وكذا التي تستثني السفن المخصصة للملاحة الداخلية ، فإن تحديد مفهوم السفينة الخاضعة للقانون البحري الجزائري بما في ذلك توقيع الحجز التحفظي عليها ، لا يرتبط بشكلها وطريقة بنائها وحجمها ولا بنوع الملاحة البحرية الذي تمارسه ، سواء كانت هذه الملاحة تجارية أو مساعدة أو غيرهما ، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ³.

ومن جانب آخر ، يستوجب المشرع عند تحديده لمفهوم السفينة ، اتصافها بالعمارة البحرية *Bâtiment de mer* أو الآلية العائمة *Engin flottant* ، وهذا يدل على أن معيار الطفو أو العوم (*Flottabilité*) يمثل ركيزة قانونية ضرورية لاكتساب أي آلية عائمة أو عمارة بحرية وصف السفينة ، ولذلك فإنه لا يمكن أن يعتبر كسفينة الجسم الذي يتحرك في عمق البحر أو الجسم الذي ينتقل في الجو والبحر معا مثل الطائرات الشراعية⁴.

¹ - أنظر : Béatrice Favarel - Veidig ، مرجع سابق ، ص 5 .

² - المادتين 13 و161 قانون بحري

³ - محمد بن عمار ، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية ، العدد رقم 01 ، مؤرخ في سنة 1993 ، ص 107 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 22 .

⁴ - محمد بن عمار ، مصدر سابق ، ص 106 ، وتجدر الإشارة إلى أن الفقه أثار إشكالية تكييف الزحافات الهوائية أو الحوامات (*Laeroglisser marin*) وهي مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسيا على سطح اليابسة أو الماء ، فيما إذا كانت تعد من السفن أم لا ؟ فالبعض لا يعتبرها سفنا نظرا لعدم تخصيصها للملاحة ، أما الطرف الآخر فيعتبرها سفنا نظرا لإمكانية تخصيصها للملاحة ، وقد سار على هذا الموقف الأخير القانون البحري الإماراتي في المادة 11 الفقرة 02 منه ، وكذلك مجلس الدولة الفرنسي في قرار أصدره سنة 1979 اعتبرها سفنا رغم ارتفاعها عن سطح الماء بحوالي 30 سنتيمتر ، وللمزيد من التفصيل أنظر : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 38 .

ولكن الإشكال المثار يكمن في مدى انطباق وصف السفينة على ملحقاتها ومقوماتها وخاصة حاويات الشحن (*Les conteneurs*) وأدوات عمل السفينة المحجوزة ، وهو ما يدفعنا للبحث عن شروط اكتساب الآلية أو العمارة البحرية وصف السفينة ، وتوضيح الموقف القانوني من ملحقات السفينة ومقوماتها بما في ذلك الحاويات ووسائل العمل ضمنها.

أولا : شروط اكتساب صفة السفينة

لم يكتف المشرع البحري الجزائري بقدرة العمارة البحرية أو الآلية العائمة على الطفو أو العوم لاكتسابها وصف السفينة ، بل أضاف إلى ذلك وجوب تحقق أحد الشرطين التاليين :

01 - شرط القيام بالملاحة البحرية :

تكتسب العمارة البحرية أو الآلية العائمة وصف السفينة إذا مارست الملاحة البحرية ، ولا يهم إن كان تخصيصها قبل ذلك لغير هذه الملاحة ، ولا أن تقتصر في قيامها بالملاحة البحرية على رحلة واحدة أو عدة رحلات ، ولا أن تستعمل السفينة وسائلها الذاتية لممارسة الملاحة أو تستعين بسفينة أخرى لجرها¹ .

ويقتضي قيامها بالملاحة البحرية بوسائلها الذاتية ؛ بناؤها بشكل يجعلها قادرة على مواجهة أهوال البحر ، وهذا يعني أن وصف السفينة لا ينطبق على تلك العمارات والآليات التي ليس لديها القدرة على القيام بالملاحة البحرية ولو بقيت طافية على سطح البحر ، وهو ما يعبر عنه بالصلاحية للملاحة البحرية أو (*la Navigabilité*)² ، وبالتالي فإن الصلاحية للملاحة البحرية هي معيار أساسي لاكتساب المنشأة وصف السفينة فإذا فقدت هذه الصلاحية فقدت صفتها ، ويترتب على ذلك استبعاد وصف السفينة على المنشآت والآليات العائمة غير القادرة على القيام بالملاحة البحرية كالقوارب الصغيرة وزوارق الغطاسين والرياضيين وتجهيزات المسافنة والرافعات العائمة والآليات التي تستخدم في الموانئ لنقل البضائع أو الركاب من الميناء إلى السفينة أو العكس... إلخ ، لأن كافة هذه المنشآت العائمة وإن كانت تستطيع الحركة ذاتيا إلا أن تصميمها ضعيف ولا يمكنها مجابهة الأخطار البحرية³ .

ويجب الانتباه إلى أن تلك الوسائل والتجهيزات البحرية والآليات العائمة إذا ما تم قطرها من طرف سفينة ، فإنها تكتسب وصف السفينة تبعا لاكتساب السفينة القاطرة لهذا الوصف ولا يعتد بعدم صلاحيتها الذاتية للملاحة البحرية ، حيث أن المشرع حكم عليها بالصلاحية للملاحة البحرية تبعا لحكمه بذلك على السفينة القاطرة ، وهو الظاهر من عبارة : " عن طريق قطرها بسفينة أخرى " المتضمنة في المادة 13 قانون بحري ، وبالتالي تسري عليها جميع القوانين السارية على السفن فيما

¹ - فاطمة بوخاتي ، محاضرات ملقاة على طلبة السنة أولى ماجستير تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية ، جامعة وهران (السانجا) الجزائر ، السنة الدراسية 2006 / 2007 .

² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 33 .

³ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 23 ، وأيضا : المرجع السابق ، ص 34 .

يخص التصرفات والوقائع الحاصلة أثناء اكتسابها تلك الصفة ، أي أثناء قطرها ، فعلى سبيل المثال إذا حصل أثناء قطرها تصادم بحري بينها وبين منشآت ثابتة أو سفن فإن القانون يعاملها كسفينة من أجل تعيين الطرف المسؤول¹ .

وترتيباً على ذلك ، فإن وصف السفينة المنطبق على الوسائل والتجهيزات البحرية أو الآلية العائمة غير القادرة على الملاحة البحرية هو وصف مؤقت يرتبط بوقت قطرها ، كما هو وصف معلق على شرط وهو أن تحصل عملية القطر بواسطة سفينة وليست أي وسيلة أو عامل آخر ، كقوة الرياح مثلاً .

ولكن لا يصح تصور بأن كل ما تقطره السفن هو عمارات بحرية أو آليات عائمة غير صالحة للملاحة البحرية ، حيث قد يتم قطر سفينة لم تقدر على إتمام رحلتها ومواجهة مخاطر البحر بسبب إصابتها بأضرار جسيمة ، ففي هذه الحالة تبقى السفينة المقطورة محتفظة بوصفها ، وإن كانت لا تستأهل التصليح أو غير قابلة للتصليح ، إلا إذا وافق الدائنون أصحاب الحقوق العينية في السفينة المتضررة على انتزاع هذه الصفة عنها ، مثلما يستتبط ذلك من نصي المادتين 357 ، 358 قانون بحري² .

02 - شرط التخصيص للملاحة البحرية :

يعني هذا الشرط أن يقصد مستغل السفينة أو مالكها رصدها وتشغيلها في البحر³ ، ويترتب على ذلك تحقق وصف السفينة للعمارة البحرية أو الآلية العائمة التي تم تخصيصها للملاحة البحرية ولو لم تقم بها فعلاً ، سواء تم بناؤها ولم يبق إلا الدفع بها في البحر أو لم يكتمل بناؤها بعد ، ومن ثم جاز أن تكون محلاً للعمليات القانونية البحرية كرهنها وحجزها وبيعها والتأمين عليها بصفتها سفينة⁴ .

والحقيقة أن اكتساب المنشأة التي هي في طور البناء لوصف السفينة ما هو إلا صورة افتراضية لما يمكن أن تكون عليه المنشأة بعد تمام بنائها ، وجاء هذا الحكم كقاعدة استثنائية بغية إخضاعها لبعض أحكام القانون البحري وبوجه خاص الرهن البحري ، لتمكين الباني من رهن السفينة وهي في مرحلة البناء ومن ثم تيسير حصوله على الأموال اللازمة لإتمام أعماله ، ومن جهة أخرى تمكين طالب البناء من الحصول على ضمان يحميه من إفلاس الباني قبل تمام بناء السفينة⁵ .

إضافة إلى ذلك ، يترتب على إعمال شرط التخصيص للملاحة البحرية استبعاد وصف السفينة عن أي تجهيز أو منشأة بحرية لم تخصص للملاحة البحرية إذا لم تقم بها فعلاً ، ولو توفرت لديها القدرة أو الصلاحية للملاحة البحرية ، ومثال هذه

1 - إذا اصطدمت بمنشأة ثابتة فإن المسؤولية عن أضرار التصادم تكون مفترضة ، أما إذا اصطدمت بسفينة فلا مجال لافتراض الخطأ ، أنظر المادة 282 قانون بحري .

2 - تفقد السفينة صفتها وتصبح حطاماً بحرياً إذا لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية ؛ أو هوت في أعماق البحر ، وهو ما يعبر عنه بعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، أما الحطام البحري فيتجاذب الحق فيه منقذه ومكتشفه إلى جانب مالكة ، بينما ينتقل حق الدائنين الثابت على السفينة الصانرة حطاماً إلى باقي الذمة المالية للمدين المالك ، وللمزيد من الإطلاع أنظر المواد : 357 ، 358 قانون بحري .

3 - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 37 .

4 - المرجع السابق ، ص 34 ، وأيضاً : فاطمة بوخاتي ، مصدر سابق ، وأيضاً : العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 45 .

5 - العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 45 ، 46 .

التجهيزات : الأرصفة العائمة والكرافات المستخدمة في صيانة المباني البحرية والطائرات المائية والفنادق والمدارس والمنازل العائمة ، وما يماثلها¹ .

ونشير إلى الفقه المصري اختلف في الإقرار بوصف السفينة لبعض المنشآت التي تمارس الملاحة المساعدة الخاصة بالقطر والإرشاد بالرغم من صلاحيتها للملاحة البحرية ، وحجة القائلين باستبعاد وصف السفينة عن هذا النوع من المنشآت البحرية هو أنها تفتقد إلى شرط التخصيص ، حيث أنها مخصصة أصلاً لعمليات تتم داخل الموانئ وهي عمليات القطر والإرشاد ، ولو تمت بعيداً فإن هذا العمل يتم بصورة عارضة مما ينتفي معه شرط التخصيص للملاحة البحرية² .

غير أن هذا الرأي يمكن أن يكون محل نظر ، لأننا لو تنبهنا لكيفية بناء وتجهيز هذا النوع من السفن لوجدناها تكتسب من المتانة والقوة ما يجعلها قادرة على مواجهة الأخطار البحرية أكثر من السفن الأخرى ، بل إنها تقوم أحياناً بمساعدة هذه السفن على مجابهة تلك المخاطر ، وبالتالي فقدرتها على الملاحة البحرية هي التي تحدد نية أو قصد مالكيها أو مستغليها ، ونعتقد أن الصواب يقتضي ترجيح قدرتها على الملاحة البحرية بدل البحث عن تبرير لنية أو قصد مالكيها أو مستغليها ، ومن ثم اعتبارها سفناً بآتم معنى الكلمة ، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 162 قانون بحري ، حيث نسجل وضوح موقفه في إسباغ وصف السفن على هذا النوع من المنشآت³ .

ثانياً : المقومات المادية للسفينة والموقف القانوني فيما يخص حاويات الشحن

يتحدد وصف السفينة لأول وهلة بالبناء الخارجي أو ما يعرف بهيكل أو جسم العائمة البحرية ، ولكن لا يتسنى لهيكل السفينة مباشرة الملاحة البحرية ومواجهة مخاطر البحر إلا باحتوائه على الآلات والمعدات التي تيسر له الحركة والقدرة على المناورة وإنجاز النشاطات المخصصة للقيام بها ، كما تحقق الأمان وتقلل من المخاطر التي قد تعترض السفينة وحمولتها ، ومثال هذه المعدات : قوارب وأطواق النجاة ووسائل مكافحة الحرائق وأجهزة الاتصال وأدوات الاستغلال ... ، أو ما يعبر عنه بملحقات أو توابع السفينة⁴ .

وقد استقر الرأي الفقهي الحديث على أن وصف السفينة يشمل هيكلها وما يكملها من ملحقات ومقومات كالآلات والصواري والمحركات بغض النظر عن كونها متصلة بهيكل السفينة أو منفصلة عنه ، وسواء كانت موجهة لتسيير السفينة أو لاستغلالها ، على أساس أن الملحقات والأصل يكونان معاً علاقة تكاملية ووحدة قانونية واحدة ، فهي – أي الملحقات – منقولات بالتخصيص موجهة لخدمة السفينة شأنها في ذلك شأن العقارات بالتخصيص⁵ ، في حين كان الفقهاء سابقاً قد اختلفوا في

1 - إذا قامت هذه المنشآت بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة ، فإنها تكتسب وصف السفينة .

2 - أنظر هذا الرأي في : محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص 36 ، 37 .

3 - جاء في نص المادة 162 قانون بحري ما يلي : تتضمن الملاحة البحرية ما يلي : ... الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والصنل البحري والجرف والسير وكذلك البحث العلمي في البحر .

4 - محمود مختار أحمد بربري ، مرجع سابق ، ص 40 .

5 - المرجع السابق ، ص 40 ، 41 ، وأيضاً : بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 47 ، 48 .

امتداد وصف السفينة للملحقات المنفصلة عن السفينة والموجهة لاستغلالها دون أن تكون لازمة لتسييرها ، كشباك الصيد بالنسبة لسفن الصيد ، أو الأجهزة العلمية بالنسبة لسفن الأبحاث العلمية¹ .

* موقف المشرع الجزائري

من خلال المادتين 52 و58 قانون بحري ، نلاحظ أن موقف المشرع لا يختلف مع الرأي الفقهي الحديث ، حيث نجده يعتمد قاعدة "الملحقات تتبع الأصل" أي السفينة ، وذلك فيما يقع عليها من تصرفات قانونية كالبيع والرهن والتأمين دون الحاجة للتصريح بذلك في العقد ، إلا أنه يجوز الاتفاق صراحة على استبعاد كل أو بعض الملحقات من نطاق التصرف ، إذ لا يترتب على فصلها عن السفينة افتقاد هذه الأخيرة لوصفها القانوني ، ففي حال انتقال ملكية السفينة تصبح كافة توابعها ملكا للمشتري بما في ذلك الزوارق والأدوات والعدة والأثاث وكل الأشياء المخصصة للخدمة الدائمة للسفينة² ، ويخضع التأمين على السفينة لنفس القاعدة فيسري على هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها وتوابعها التي يملكها المؤمن له وكذا مؤونتها والأشياء الموضوعة خارجها³ ، كما يشمل الرهن الكلي للسفينة التامة البناء جميع توابعها باستثناء حمولتها ، ويمتد الرهن للآلات والمعدات التي سوف تتركب على السفينة عند تمام بنائها إذا كانت قيد الإنشاء⁴ .

وإذا تفحصنا التشريع البحري الجزائري لن نجد أي إشارة توحى بشمول الحجز التحفظي لملحقات السفينة المحجوزة أو امتناعها عنه ، فيما عدا ما ذكرناه آنفا بشأن امتداد الرهن والبيع والتأمين لملحقات السفينة محل التصرف ، وهو ما يدفعنا للاستعانة بالقواعد العامة في الإجراءات المدنية والبحث في ما ينطبق حكمه على ملحقات السفينة من بين الأموال المستثناة من الحجز ، وهذا يعني أن المبدأ العام هو أن الحجز الموقع على السفينة يسري بالتبعية على ملحقاتها عملا بقاعدة "الملحقات تتبع الأصل" .

01 - الملحقات غير القابلة للحجز عليها تحفظيا :

انطلاقا من المادتين 368 و378 قانون الإجراءات المدنية اللتين عددتا الأموال التي لا يجوز الحجز عليها ؛ فإنه يمكن اعتماد مبدأ عام يقضي بشمول الحجز التحفظي لملحقات السفينة التابعة لها ، إلا أنه طبقا لنص الفقرة 04 من المادة 378 يتبين عدم جواز الحجز التنفيذي على الآلات والعدد المستعملة في سفن العلوم والفنون كسفن البحث العلمي مثلا ؛ وذلك في حدود مبلغ مقداره 1500 دج والخيار للمحجوز عليه في ذلك ، ومن ثم يكون امتناع توقيع الحجز التحفظي على هذه الوسائل من باب أولى ، وهو الموقف الذي يظهر أن المشرع أراد تأكيده والتوسع فيه في القانون

¹ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص18 ، 19 وأيضا : بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص47 .

² - المادة 52 قانون بحري .

³ - الأمر 07/95 مؤرخ في 25 يناير 1995 ، يتعلق بالتأمينات ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995 ، عدد 13 ص03 ، المادة 128 في الفقرة الأولى .

⁴ - المادة 58 قانون بحري .

09/08 المتضمن لقانون الإجراءات المدنية والإدارية ، من خلال الفقرة 08 في المادة 636 منه ، إذ قضت بعدم جواز توقيع الحجز التحفظي على أدوات العمل الشخصية والضرورية لأداء مهنة المحجوز عليه والتي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف دينار (100000 دج) والخيار له في ذلك¹ .

وبناء على ذلك نرى بعدم جواز توقيع الحجز التحفظي على أدوات البحث العلمي التابعة لسفن العلوم وعلى وسائل الصيادين بالنسبة لسفن الصيد في حدود المبلغ المذكور آنفاً ، وهو ما يوافق التفسير الذي توصل إليه القضاء الفرنسي للمادة 31 من مرسوم 31 جويلية 1991² .

2 - الاختلاف في تحديد الطبيعة القانونية لحاويات الشحن :

إذا كان الاهتمام بشؤون العلاقات البحرية ينصب غالباً على المعاملات التجارية منها باعتبارها أهم وأكثر النشاطات البحرية ، فإن المجال المسيطر على هذه النشاطات تحتله حالياً السفن الحاويات³ ، فقد أحدثت آثاراً ملموسة في تغيير التعاملات البحرية ، نظراً لمداخلها المالية الهائلة ، كما أثارت مشكلات متعددة طرحت على رجال القانون والإدارة لإيجاد ما يناسبها من حلول ، حيث وصفت بأنها أحدثت ثورة في عالم صناعة النقل - وخاصة النقل البحري - إذ أطلق عليها البعض تسمية " ثورة الحاويات " ، لما أفرزه تدخلها من قوانين ومفاهيم جديدة إثر التغييرات التي أحدثتها في عالم صناعة السفن وفي التركيب الهيكلي للموانئ⁴ .

ومن هذا المنطلق ثار الجدل بخصوص تحديد الوصف القانوني لحاويات الشحن ، وبمدى اعتبارها من توابع أو ملحقات السفينة ، أي إلحاقها بالسفينة فيما يتخذ بشأنها من إجراءات قانونية ، ومن ثم جواز الحجز عليها تبعاً للحجز على السفينة ، وهو ما يؤثر بصفة مباشرة وخاصة من الناحية الاقتصادية على طرفي الحجز بصورة خاصة.

والحقيقة أن الجهود التشريعية لا تزال غير متفقة على تكييف قانوني محدد للحاويات بسبب الاختلافات الفقهية والقضائية حول الموضوع ، حيث انقسمت الآراء بهذا الخصوص إلى ثلاث اتجاهات متباينة ، نوجزها كما يلي :

* الاتجاه الأول : الحاوية من توابع السفينة

¹ - نلاحظ أن الفقرات الأولى والثانية والثالثة في المادة 636 المذكورة يستفاد منها امتناع الحجز على السفن العامة والسفن المخصصة لمنفعة عامة ، وهو ما سوف نتناوله في مطلب مستقل لاحقاً .

² - أنظر : . 823 P , DMF 1998 , navire Saint - Pierre , 13 Janvier 1988 , Cass . com .

مشار إلى ذلك في : Béatrice Favarel - Veidig ، مرجع سابق ، ص 5 .

³ - تعرف الحاوية بأنها : وعاء كمثل الصندوق ، قفص ، صهريج ، مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب إلى الباب ، باستعمال شكل أو أكثر من أشكال النقل ، ودون حاجة لإعادة تعبئة في مرحلة وسيطة ، أنظر المادة الأولى في الفقرة الثانية من الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بواسطة سكة الحديد ، المبرمة بجنيف سنة 1961 .

⁴ - عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، الدار الجامعية (لم يذكر بلد الطبع) ، طبعة سنة 1984 ، ص 14 ، وأيضا : صلاح إسماعيل حسن و عبد الرحمان توفيق ، مرجع سابق ، ص 192 .

يرى جانب من الفقه أن الحاوية ما هي إلا وسيلة لنقل البضاعة على ظهر السفينة ، فهي مصممة بغية تسهيل المناولة والشحن والرص على متنها ، ومن ثم فإنها لا تعد إلا أن تكون مجرد عنبر متحرك من عنابر رص الحمولة في السفينة . ويترتب على اعتبار الحاوية امتدادا للسفينة ؛ سريان مختلف العمليات والأحكام القانونية والاتفاقية التي تكون السفينة محلا لها على الحاويات ، فيشملها التأمين على هيكل السفينة ورهنها وكذا الحجز عليها ، وبالمقابل لا يسري عليها الإعفاء من المسؤولية عن حمولة السطح وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 المعدلة سنة 1968 ثم سنة 1979 والخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن ، كما يترتب على التكييف المذكور؛ التوسيع من نطاق مسؤولية مجهزة السفينة خارج المرحلة المكلف بها أو خارج الرحلة البحرية لتمتد إلى أماكن تواجد الحاويات على اليابسة ، أي أن المسؤولية تقتنر بالحاوية عند نقلها لأماكن بعيدة عن مكان رسو السفينة¹ .

وفي هذا الإطار ، قرر القضاء الأمريكي مسؤولية مجهزة السفينة عن دفع تعويض لأحد العمال عما لحق به من أذى أثناء عملية فرز البضاعة المفرغة من إحدى الحاويات في مكان بعيد عن مرسى السفينة ، على أساس أن الحاوية هي البديل الحديث لعنبر السفينة ، وأن تعبئة وتفريغ مثل هذه الحاويات هما جزءان مكملان للعملية الكلية الخاصة بتعبئة وتفريغ السفن² .

ويلاحظ اختلاف القضاء في كل من فرنسا وهولندا بخصوص ما يمكن أن يشمل الحجز من حاويات إذا ما اعتبرت من توابع السفينة ، وهذا بمناسبة الحجز على مجهزة سفينة يقوم باستغلال عدد كبير من الحاويات موجهة لخدمة مجموعة من السفن ، حيث يرى القضاء الفرنسي أن الحجز لا يشمل إلا الحاويات الموجهة لخدمة السفينة المحجوزة التي يتعلق بها الدين البحري ، في حين قررت محكمة روتردام بهولندا أن الحجز يشمل جميع الحاويات المستغلة من المدين على أساس أن حق الحاجز يمتد لجميع سفن المحجوز عليه³ .

وانطلاقا من موقف القضاء الفرنسي رفض مجلس استئناف Aix en Provence في قرار صادر عنه بتاريخ 30 أكتوبر 2002 ؛ أن يستجيب لطلب الدائن بالحجز على سفينة " تابلان " لأن الدين المدعى به موجه لتجهيز مجموعة من الحاويات يستخدمها المجهز في النقل البحري ولا يتعلق بحاويات مرتبطة بسفينة معينة يجوز الحجز عليها وفق اتفاقية بروكسل 1952 ، حيث أن أحكام هذه الأخيرة

¹ - عبد القادر حسين العطير ، مرجع سابق ، ص 22 ، 23 ، 127 إلى 130 ، كما يذكر نفس المرجع بأن قانون الجمارك الإيطالي رقم 43 لسنة 1973 يعتبر من النصوص القانونية التي تبنت هذا الرأي ، أشار إلى ذلك في ص 290 .

² - قضاء المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ : 1977/06/17 في قضية (Caputo) : North East Marine . Terminal . co. Inc . V . Ralph Caputo ، والمنشورة في مجلة (A.M.C) ، العدد الرابع الصادر سنة 1977 ، ص 1073 .

³ - أنظر : مشار إليها في المرجع السابق ، ص 23 وكذلك هامش ص 129 .

وأيضا : - président de la cour de district de Rotterdam ، 29 Juin 1984, river Jimin schip en schad . 1984 , P127 ، مشار إليه في : Antoine Vialard ، مرجع سابق ، هامش ص 314 .

هي القانون الواجب التطبيق ، ولنفس الأسباب برر هذا المجلس رفضه طلب الحجز على السفينة المسماة " تلمسان " ¹

* الاتجاه الثاني : الحاوية مجرد تغليف للبضاعة

يؤكد جانب آخر من الفقه بأن الحاوية ما هي إلا شكل معقد من أشكال الطرود التي توضع بها البضاعة بغرض نقلها ، وأن مجرد حجم الحاوية لا يمنع من كونها طردا لأنها تؤدي ذات الوظيفة التي يؤديها الطرد ، والمتمثلة في حماية البضاعة من التلثف والسرقة أثناء حركتها بين المصدر والمستورد ، ويترتب على ذلك اتخاذ الحاوية كوحدة أو أساس في مجال تحديد المسؤولية عن الأضرار الجزئية أو الضياع الكلي التي تصيب البضاعة المشحونة بها ، عندما لم يبين الشاحن جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن ويدون ذلك في سند الشحن ، وكذا إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود التي تعبأ فيها البضاعة ، ومن ثم لا يجوز الحجز عليها تبعا للحجز على السفينة ² .

وانتقد هذا الرأي كونه يفقد نظام الحاويات ميزته الاقتصادية في توفير الحماية اللازمة للبضاعة ، حيث يهتم بالاستفادة القليلة للشاحن ويهمل الأرباح الهائلة التي يحصل عليها للناقل جراء قلة تكاليف الشحن والتفريغ ، فكأن هذا الرأي يعاقب الشاحن على استفادته من نظام الحاويات بتعويضه أقل بكثير مما خسره ، كما يخالف المقاصد التشريعية سواء الدولية أو الوطنية التي تتفق على حماية الطرف الضعيف ومنع إثراء الناقل على حساب صاحب الحق في البضاعة ³ .

* الاتجاه الثالث : الحاوية ذات طبيعة مختلطة

يقول بعض الفقهاء بأن التكييف القانوني للحاوية يختلف فيما إذا كانت طردا أو من توابع السفينة حسب الوظيفة التي تقوم بها وقصد العاملين من ذلك ، ويستتبط هذا التكييف من وقائع المعاملات وما أثبتته المتعاملون في سند الشحن ، فإذا كان تغليف البضاعة مشابها للتغليف السائد في عهد ما قبل الحاويات حيث يصمد أمام متاعب الرحلة البحرية ، أو إذا أشار سند الشحن إلى عدد الطرود المشحونة داخل الحاوية أو استنتج من سند الشحن ما يدل على ذلك ، فإن الحاوية تعتبر من توابع السفينة ، وبالتالي يجوز الحجز عليها تبعا للسفينة ، أما إذا كان تغليف البضاعة بسيطا يحتاج لحماية الحاوية ، حيث يثبت أن البضاعة المغلفة لا يمكنها إتمام الرحلة دون الحماية التي توفرها الحاوية ، وكذلك إذا سكت الأطراف عن أي إشارة تفيد بعدد الطرود ، فإن الحاوية تعتبر طردا ، أي لا يحق الحجز عليها مع السفينة ، وقد أخذت بهذا الرأي بعض المحاكم في الولايات المتحدة وفرنسا وكندا ⁴ .

¹ - أنظر: Pierre Bonassies , Christian Scapel , مرجع سابق ، ص 394 ، وانظر التعليق على هاتين القضيتين في : Cour d'appel D'Aix en Provence , 30 Octobre 2002 , navire Tablat et Tlemcen , DMF 2003 , P 78 , obs . Patrick Pestel – Debord .

² - عبد القادر حسين العطير ، مرجع سابق ، ص 289 .

³ - المرجع السابق ، ص 299 ، 300 .

⁴ - أنظر : المرجع السابق ، ص 295 إلى 304 .

الفرع الثاني : الحجز على السفينة المملوكة للمدين

تتفق المادة 154 قانون بحري مع التشريع الدولي في أن حق الدائن الحاجز لا يقتصر على السفينة المملوكة للمدين والتي تعلق بها دينه ، وإنما يجوز له أيضا الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة له بشرط أن تكون ملكيته لها ثابتة وقت نشوء الدين ، وهي ما يطلق عليها السفن الشقيقة أو السفن الأخت¹ .
ويبدو أن المادة 154 قانون بحري تمنح الدائن مجالا للاختيار بين سفن عديدة للمدين ، فإما أن يحجز على السفينة التي تعلق بها دينه وإما على أي سفينة أخرى مملوكة للمدين وقت نشأة الدين ، ولكن في حقيقة الأمر لا يوقع الحجز التحفظي من الناحية العملية إلا على سفينة واحدة² .

والحقيقة أن الحجز على السفينة الشقيقة هو إلا تطبيق جزئي لمبدأ حق الدائن في تتبع الضمان العام لمدينه ، مثلما سنرى لاحقا ، لكن الواقع العملي أوجد أساليب اقتصادية وقانونية تمثلت في السفن الشركة وسفن أعلام الملائمة ، ساهمت إلى حد كبير في إعاقة العمل بهذا المبدأ وحصرت الوفاء في مال معين .

أولا : الحجز على السفينة المملوكة للمدين التي يتعلق بها الدين

أجازت المادة 154 قانون بحري للمتمسك بالدين البحري أن يختار طلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي يتعلق بها دينه ، وهي السفينة التي يمت إليها الدين البحري بصلة يتم تأسيسها استنادا للمادة 151 قانون بحري ، ومثال ذلك توقيع الحجز على السفينة بسبب دين ناشئ عن عقد توريد مؤن لرحلات بحرية تقوم بها هذه السفينة³ .

وننبه إلى أن معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 أتاحتا للدائن نفس الاختيار ، إلا أن معاهدة بروكسل قضت في المادة 03 الفقرة 01 بعدم جواز حجز الدائن إلا على السفينة المتعلقة بها دينه فقط ، عند استناد الحجز للأسباب المشار إليها في المادة الأولى بالحروف : ق ، ر ، ش ، وهي⁴ :

- 01 - إذا نشأ الدين بسبب النزاع في ملكية السفينة .
 - 02 - إذا كانت السفينة مملوكة ملكية شائعة ونشأ الدين بسبب المنازعة في ملكية السفينة أو حيازتها أو استغلالها أو توزيع عائد الاستغلال .
 - 03 - إذا كان الدائن قد حصل على رهن بحري على السفينة ضمانا لدينه .
- ومن جهة أخرى أعطت المادة 10 من نفس المعاهدة لكل دولة طرف حق التحفظ على نص المادة 03 المذكور واستبعاد أحكامه في الحجز التحفظي الجاري

¹ - المادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 ، وفي اتفاقية جنيف 1999 تراجع : المادة الثالثة في الفقرتين الأولى والثانية في العنصر أ من كل فقرة .

² - أنظر : . 352 ، 351 ، Emmanuel Du Pontavice , le statut des navires ، مشار إليه في : هاني دويدار ، مرجع سابق ، هامش ص 116 .

³ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 115 .

⁴ - جاء في نص المادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 على ما يلي : " . . . ، على أنه لا يجوز حجز أي سفينة لمقتضى دين من الديون المشار إليها في الفقرات (ق ، ر ، ش) من المادة الأولى باستثناء ذات السفينة الخاصة بالشكوى " .

على إقليمها ، ومن ثم يكون للدائن حق اختيار توقيع الحجز على أي سفينة أخرى لمدينه ، إلا أن المشرع الجزائري لم يتحفظ على هذا النص وهو ما يبيّنه ساريا على الحجز التحفظي الحاصل في الجزائر والخاضع لمعاهدة بروكسل .

ويلاحظ أنه في جميع الحالات (ق ، ر ، ش) يرتبط حق الدائن الحاجز ارتباطا وثيقا بالسفينة إذ هو ناشئ عن حق عيني عليها ، ولذلك فمن باب أولى أن تتحمل السفينة المخصصة للوفاء لنتائج تخلفها عن أداء الديون ، وهو ما يبرر حق الدائن في الحجز عليها ، إلا أن حصر حق الدائن في الحجز على هذه السفينة دون غيرها من السفن ، يعكس تأثر واضعي معاهدة بروكسل بالاتجاه القائل بالشخصية المعنوية للسفينة ، وكذلك اهتمامهم بحماية الضمان الممنوح للدائن ، وحرصهم على عدم تكرار الحجز وتعدده على سفن المدين بسبب نفس الدين¹.

ولكن إذا كان الغرض من نص المادة 03 الفقرة 01 حماية مصلحة الدائن صاحب حق الأولوية ، فإنه كذلك يقيد حقه ويحصره في السفينة التي ضمنت دينه ويحرمه من حق الحجز على بقية السفن المملوكة لمدينه ، مما يؤدي إلى إفادة المدين وتفضيل تحقيق مصلحته على حساب مصلحة الدائن ، ولذلك فإن معاهدة جنيف 1999 استغنت عن هذا الطرح ، حيث أباحت للدائن بحق عيني على السفينة أن يحجز على أي سفينة مملوكة لمدينه سواء ضمنت الدين أم لم تضمنه ما لم يمنع ذلك قانون دولة الحجز ، ذلك أن المادة 10 الفقرة (ج) من هذه الاتفاقية أجازت للدولة المتعاقدة أن تحتفظ بحق عدم تطبيقها على المطالبات المتعلقة بأي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها .

وإذا كان العمل بأحكام المادة 03 الفقرة 01 من معاهدة بروكسل لا يصادفه أي إشكال إذا كان الدين المضمون بالرهن متعلقا بالسفينة المرهونة ، فإن الأمر يختلف في حالة انفصال الدين المضمون بالرهن عن محل الرهن أي السفينة المرهونة ، وإن كان تصورا نادرا من الناحية العملية ، حيث قد يتعلق الدين بإحدى سفن المدين كما لو ينشأ عن قرض مخصص لتجهيز تلك السفينة ويضمن الدائن حقه بارتهاان سفينة أخرى مملوكة للمدين ، مما قد يفهم معه - عند إعمال النص المشار إليه آنفا - أن حق الدائن يقتصر في الحجز على السفينة المتعلقة بها دينه دون السفينة المرهونة ، وما من شك في أن مصلحة الدائن المرتهن تكمن في التنفيذ على السفينة المرهونة بالنظر لما يخوله إياه حق الرهن من أولوية على سائر الدائنين العاديين والدائنين الموالين له في المرتبة ، ولذلك فإن المنطق يقتضي وجوب تفسير النص المتقدم على أن الدين الذي يتعلق بالسفينة يكون بوصفه الدين المضمون بالرهن ولو انفصل عن الدين المتعلق بالسفينة ، ووفق هذا المفهوم يتم توقيع الحجز على السفينة المرهونة دون غيرها².

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 109 ، وأيضاً : حمدي كمال ، مرجع سابق ، ص 186 ، وكذلك : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 397 ، 398 .

² - هاني دويدار في تعليقه على المادة 61 في الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية المصري والتي تتطابق مع المادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل ، مرجع سابق ، ص 116 .

ثانيا : الحجز على السفينة الشقيقة (Sister ship)

إذا كان القانون المدني الجزائري ينص في المادة 188 على أن " أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه " ، فإن العمل بأحكام هذا القانون - باعتباره الشريعة العامة - يقتضي جواز حجز الدائن على أي سفينة مملوكة للمدين وقت الحجز ، إلا أن المشرع البحري الجزائري تأسيا بالمشرع الدولي¹ ، قيّد حق الدائن في حجز السفن المملوكة لمدينه بشرط هام ؛ وهو أن تكون ملكية المدين لهذه السفن ثابتة وقت نشوء الدين ، وهذا ما يعبر عنه بالحجز على السفن الشقيقة² .

ويبرر البعض³ قاعدة الحجز على السفن الشقيقة بأن الدائن الذي يتعامل مع مالك السفينة وينشأ حقه بالنظر إلى ما يملكه المدين من سفن ، يكون قد رضي باقتضاء حقه من ذلك الضمان المقدم له وقت نشأة الدين ، أما السفن التي يكتسب المدين ملكيتها في وقت لاحق عن نشأة الدين ، فلا يمكن القول باعتماد الدائن عليها عند التعامل مع المدين ، ومن ثم فإن المشرع لم يعول إلا على ما ارتضاه الدائن من ضمان عام وقت نشأة الدين ، حيث اشترط أن تكون السفينة المحجوزة غير المتعلقة بها الدين مملوكة للمدين وقت نشأة الدين إضافة لملكيتها لها وقت توقيع الحجز⁴ .

وفي اعتقادي أن هذه التبريرات لا تجيز بأي حال انتقاص حق الضمان العام المقدم للدائن بحصر حقه في الحجز على السفن التي كان المدين مالكا لها وقت نشأة الدين وثبتت ملكيته لها وقت الحجز عليها ، ذلك أن الضمان العام المقدم للدائن وقت نشأة الدين تنقص قيمته المالية ، إما بفعل المدين ذاته حيث لا يوجد ما يمنعه من التصرف في سفنه وخاصة غير المتعلقة بها الدين ، وإما بفعل العوامل الطبيعية بسبب ظروف عمل السفينة وما تواجهه من مخاطر ، ومن ثم فإن ما يتاح أمام الدائن وقت الحجز سيكون أقل مما ارتضاه وقت نشأة الدين ، كما أن الاكتفاء بقاعدة الحجز على السفينة الشقيقة يترتب عليه حرمان الدائن من حق الحجز على ثروة بحرية هامة ساهم بأمواله في تكوينها وإبرازها إلى الوجود ، وهي السفن التي اكتسب المدين ملكيتها بعد نشأة الدين .

وترتيباً على ذلك أرى أنه كان من الأجدر بالمشرع البحري الجزائري الاعتماد على القواعد العامة المتضمنة في المادة 188 قانون مدني ، حيث تكون على الأقل جميع سفن المدين الموجودة في ذمته وقت حلول ميعاد الوفاء ضامنة للوفاء بديونه .

ثالثا : العوائق التي تمنع الدائن من تتبع سفن المدين وحجزها

ذكرنا بأن المشرع أتاح للدائن البحري ضمانات لوفاء ديونه تتمثل في حق تتبع أي سفينة مملوكة للمدين والحجز عليها بشرط أن تكون تلك السفينة مملوكة للمدين

¹ - المادة 154 قانون بحري والمادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 والمادة الثالثة من معاهدة جنيف 1999 .

² - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 115 .

³ - من هؤلاء الدكتور هاني دويدار ، والدكتور محمود مختار أحمد بريري .

⁴ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 164 ، 165 ، وكذلك : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 115 .

وقت نشأة الدين البحري ، زيادة على حقه في حجز السفينة المتعلق بها الدين المطالب به ، غير أن تحصيل هذه الحقوق لا يكون سهل المنال دائما ، إذ كثيرا ما يجد الدائن أن حقه في الحجز على سفن المدين لا يتعدى سفينة واحدة ، وأحيانا أخرى يصعب أو يستحيل عليه التعرف على السفن المملوكة لمدينه ، مثلما يحدث في بعض حالات الحجز على ما تسمى بالسفن الشركة وسفن أعلام الملائمة .

01 - الحجز على السفن الشركة :

لما كان السوق الملاحي سوقا عالميا فإن حتمية المنافسة والطموح لجني الأرباح الاقتصادية تفرض على المجهزين ذوي المصالح المتفقة التكتل لتحقيق مصالحهم وحمايتهم ، كأن يبادروا مثلا إلى تأسيس شركات أو مؤسسات ملاحية كبرى تمتلك وتشغل أساطيلهم البحرية ، غير أن اللافت للانتباه أن يعمد بعض هؤلاء المجهزين - وهم في نفس الوقت أرباب هذه الشركات - إلى توزيع ثرواتهم البحرية بين عدة شركات تمتلك كل شركة منها سفينة وحيدة تديرها لحساب مسير أو مسيري الشركة ، يطلق عليها المختصون تسمية " السفينة الشركة أو المؤسسة ذات السفينة الوحيدة " ، وباللغة الأجنبية : *Single ship companies* ¹ .

وعلى هذا الأساس ، فالسفينة الشركة هي هيكل قانوني يقوم على فكرة تأسيس شركة أو مؤسسة مستقلة ولديها سفينة منفردة تمتلكها وتشغلها لحساب الشركاء أو المؤسسين ، وهذه السفينة هي الذمة المالية الوحيدة المخصصة لوفاء الدائنين ، وينتج عن ذلك استفادة أعضاء أو مؤسسي الشركة من مزايا الاعتراف بالشخصية القانونية للشخص الاعتباري ، حيث تحوز شركتهم بعد تأسيسها هذا الاعتراف ، كما تتمتع بالاستقلال المالي ² .

وبذلك تضمن السفينة الديون المتعلقة بها فقط ، حيث تصبح للسفينة الشركة ذمة مالية مستقلة عن ذمة الأعضاء أو المؤسسين ، دون أن تضمن الديون الأخرى التي يتحملها الأعضاء ، لأن هذه الديون لم تزود الذمة المالية للسفينة الشركة ، ومن ثم لا تعدّ ضمانا عاما لهؤلاء الدائنين .

ويجب الانتباه إلى أنه مهما كان نوع الشركة المتفق على تأسيسه ، فلا يمكن أن يحصل الاتفاق على تأسيس نوع يتعدى فيه حق دائني الشركة إلى الأموال الأخرى للأعضاء المؤسسين ، ذلك أن مصالح المؤسسين تتلاقى عند فكرة واحدة وهي تثبت الثروة البحرية وحصر حق الدائنين في جزء معين منها ، ممثلا في السفينة المستغلة ³ .

بهذه الوسيلة المحبوكة قانونيا يستطيع المجهز المدين أن يحد من نطاق التزاماته المالية وأن يستبعد مخاطر التنفيذ على كامل ثروته البحرية ، حيث ينحصر حق دائنيه في الحجز والتنفيذ على السفينة ذات الصلة بديونهم دون أن يكون بإمكانهم

¹ - أنظر : Antoine Vialard ، مرجع سابق ، ص 317 ، وأيضا : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 233 .

² - المرجع السابق ، نفس الصفحة ، وأيضا : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 233 .

³ - يلاحظ بأن شركة التضامن لا تخدم مصالح المجهزين أصحاب السفينة الشركة ، لأن الشركاء في شركة التضامن مسؤولين عن ديون الشركة بصفة شخصية وتضامنية ، ولا تتحدد مسؤولية الشريك حسب حصته فقط بل تتجاوزها إلى أمواله الخاصة ، أنظر في هذا الخصوص المادة 551 في الفقرة الأولى من القانون التجاري الجزائري

تتبع بقية السفن الشقيقة المملوكة للمدين ، ومن ثم يتمكن هذا الأخير من استغلال عدة سفن في وقت واحد من غير خشية أن يحجز على إحداها بسبب الديون المتعلقة بالأخرى ، ويدراً بذلك التضامن الذي يثقل كل واحدة منها¹ .

وتجدر الإشارة إلى أن نظام السفينة الشركة نظام موجود بكثرة في التعاملات البحرية ، وصالح للعمل به من الناحية القانونية ، كما لا يثير أي إشكال إذا كان المجهز المدين لا يملك حقيقة سوى تلك السفينة ، ولكن الإشكال يطرح فيما لو زاد عدد السفن المملوكة للمدين عن واحدة واستغلها لهذا الغرض وبمثل هذا الشكل ، فقد أقر المشرع الجزائري بالشخصية الاعتبارية للشركات المدنية والتجارية والجمعيات والمؤسسات ، وذلك في المادة 49 قانون مدني المعدلة بالمادة 21 من قانون 10/05 المعدل والمتمم لهذا القانون ، بل إن المشرع وسع نطاق اعترافه ليشمل كل مجموعة أموال أو أشخاص يمنحها القانون الشخصية القانونية .

وبما أن معاملة السفينة الشركة ككيان معنوي مستقل تؤدي إلى حرمان دائني مجهز السفينة من ممارسة حق تتبع وحجز باقي السفن المملوكة لمدينيهم ، وفي نفس الوقت تتناقض هذه المعاملة مع نص الفقرة 01 في المادة 03 من معاهدة بروكسل 1952 الذي يعترف للدائن بحق تتبع وحجز سفن مدينه ، فإن القضاء الفرنسي رأى بأن روح نص تلك المادة يحث على إزالة الستار هذه الشخصية المعنوية وكشف حقيقتها مادامت أجزاء الذمم المالية المخصصة على شكل سفن شركة مملوكة لنفس الشخص أو نفس الأشخاص ، قياساً على نص الفقرة 02 من نفس المادة والذي يقضي بأنه " تعتبر السفن لمالك واحد عندما تكون حصصها في ملكية عائدة لنفس الشخص أو الأشخاص " ² .

فإذا كانت الأصول المالية لهذه المؤسسات ذات السفن الوحيدة ترتبط بوعاء مالي واحد فهي تشبه - إذ ذاك - أفراد الأسرة أو العشيرة التي تربطها أوصل القرابة (*Liens de parenté*) ، ولا مانع من أن تكون صلة القرابة سبباً في تحمل كافة الأسرة أو العشيرة الالتزامات التي تترتب على عاتق أحد أفرادها³ .

وفي ظل غياب نص في القانون الفرنسي يبيح الحجز على الأموال غير المملوكة للمدين ، فإن القضاء الفرنسي ذهب إلى أبعد الحدود في استعمال حق تتبع أموال المدين ، حيث اتخذ قرارات حاسمة في هذا الخصوص بالاستناد لنظرية الوضع الظاهر (*Théorie de l'apparence*) من أجل إجازة توقيع الحجز على أي سفينة شركة لضمان دين مترتب على سفينة شركة أخرى ، إذا كانت هذه السفن

¹ - مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، هامش ص 109 .

² - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 233 ، وكذلك : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 398 .

³ - أنظر : Antoine Vialard ، مرجع سابق ، ص 317 ، كما نشير إلى أن القضاء الفرنسي أجاز توقيع الحجز التحفظي على سفينة لضمان دين على سفينة أخرى بالرغم من أن السفينتان مملوكتان لشخصين معنويين مختلفين نظراً لارتباطهما بذمة مالية واحدة تجمع الشركاء فيهما الذين ينتمون إلى أسرة واحدة ، أنظر : Cour d'appel de Rennes , 21 juin 1989 , DMF № 488 - , Novembre 1989 , P649 .

مرتبطة ببعضها ارتباطا وثيقا من حيث وحدة الإدارة والنشاط¹ ، كما أجاز القضاء الفرنسي الحجز التحفظي على سفينة شركة بسبب دين تتحمله شركة أخرى لا تمتلك أي سفينة ، ولكن تتفق مع الشركة الأولى في النشاط والإدارة ، تطبيقا للمبادئ السارية في القانون الداخلي الفرنسي ، والتي تقضي بوحدة الذمة المالية للمدين وتخصيصها لوفاء الدائنين وحدهم وعدم جواز التفرقة بين الدائنين² .

وإذا كان القضاء الفرنسي توسع في تطبيق حكم المادة 03 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل 1952 والمتعلق بالتجهيز البحري المؤسس على الملكية المشتركة لسفينة أو أكثر ، على التجهيز البحري المؤسس على حيازة واستثمار مجموع رأس المال أي المشاركة في استغلال سفينة أو أكثر ، إلا أنه اتجه إلى أن حيازة الشركة المدينة لرأس مال السفينة الشركة ليس دليلا على وحدة ذمتيها المالية ، لذلك يجب على الدائن أن يثبت صورية الشكل الذي تتخذه الشركة المالكة للسفينة المراد حجزها ؛ أو الدليل على أنه ليس لديها ذمة مالية مستقلة وإنما ذمتها المالية تعود لذمة الشركة الأصلية وهي الشركة المدينة³ .

02 - تغيير المدين لتسجيل السفينة :

إذا كان نظام الحجز التحفظي على السفن لا يهتم في البداية إلا بعلم السفينة بغية تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، فإن الدائن لا يعنيه تطبيق هذه القاعدة أو تلك بقدر ما يهّمه الحصول على حقه ، ذلك أن حق هذا الأخير في تتبع وحجز بقية السفن المملوكة للمدين لا يمكن تجاهله ، ولا يعقل أن تبرر قاعدة علم السفينة توقف حق الدائن عند هذا الحد ، حيث أن بعض المدينين يحاولون الإفلات من الحجز على سفنهم ؛ عن طريق تجزئة الضمان العام وتوزيعه بين عدة ذمم مخصصة على شكل شركات أو مؤسسات ذوات سفن وحيدة مثلما رأينا سابقا ، وتزداد الأمور تعقيدا إذا ما كانت تلك السفن ترفع أعلام دول مختلفة بعد أن يقوم مالك السفينة بتسجيلها في سجلات هذه الدول .

إن الأمر لا يتعلق بحالات عارضة تنتج بالصدفة وتعتبر عن حسن نية المخالفين ، ولكن الوضع يتعلق بأساليب احتيالية نمت وترعرعت في مكاتب شركات كبرى متسابقة لجمع وتحصيل الثروات البحرية ، وتطورت أساليبها بأشكال بالغة التعقيد ، حيث يتم التخطيط لها بعناية من طرف مهنيين محترفين يدركون جيدا فنون التعاملات البحرية ، ويرعاها ذوي المصلحة في جمع الأموال بكل الطرق⁴ .

فإذا كان يحق لأي مالك سفينة تسجيل سفينته في سجل الدولة التي تضمن له تسهيلات إدارية وجبائية وتوفر لمصالحه الحماية القانونية المرغوب فيها ، إلا أن هذه الأسباب - وإن كانت مشروعة - لا يصحّ أن تتخذ كمبرر لقيام المالك بتهريب الضمان

¹ - أنظر : J. S. Rohart , faut – il se méfier de l'apparence , ou la saisie des navires apparentés , DMF 1988 .
² - أنظر : Antoine Vialard ، مرجع سابق ، ص 318 .
³ - أنظر : Pierre Bonassies ، Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 401 .
⁴ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 233 ، 234 .

العام واستبعاده من ضمانات الوفاء المقدمة لدائنيه ، حيث يعمد هؤلاء الملاك إلى إخفاء ثرواتهم البحرية عن دائنيهم بالجوء لسجلات الدول التي تحقق لهم تلك المصلحة ، فيفرون سفنهم بين تسجيلات دول متعددة ، كسجلات دول أعلام الملائمة مثل ليبيريا وبنما وغيرهما ، أو كسجلات دول شبه أعلام الملائمة مثل برمودا وجبل طارق والبهاماس وهونغ كونغ ، أو كالسجلات الدولية وهي السجلات الثانية الخاصة بالأجانب والمنشأة من قبل الدول البحرية التقليدية¹ .

ومن الانتقادات التي وجهت لتلك السجلات المفتوحة - وبصورة خاصة سجلات أعلام الملائمة - تساهلها في إجراءات تسجيل السفن والخروج من السجل دون التأكد من هوية ملاك السفن المعنية ، إذ أنه في الكثير من الأحيان يصعب التعرف على الهوية الحقيقية لملاك السفن التي ترفع أعلام الملائمة والأشخاص المسؤولين عن استغلال هذه السفن ، ومن ثم لا يمكن مباشرة الإجراءات القانونية ضدهم في حال قيام مسؤولياتهم² .

وإضافة إلى ذلك ، فإن قوانين بعض دول السجلات المفتوحة تسمح لملاك السفن بتأسيس شركاتهم بأسماء مستعارة ، وهذه السرية في إخفاء هوية ملاك السفن تمثل من جهة حافزا مشجعا للملاك على التمسك بالتسجيل في هاته البلدان ، ومن جهة أخرى تساعدهم على التهرب من التزاماتهم القانونية ، بل وفي أحيان أخرى تكون الأسماء الموثقة في عقود ومستندات الشركة مجهولة ومموهة بصورة مقصودة ، مما لا يتيح إمكانية التداعي فيما بين الأعضاء فضلا عن مقاضاتهم من قبل الغير ، ويضاف إلى ذلك عدم رغبة السلطات البحرية لدولة التسجيل في مد سلطاتها على السفينة المسجلة فيما يتعلق بالرقابة وإحقاق الحقوق ، خوفا من أن يؤدي البحث والتحقيق عن الهوية الحقيقية للسفينة إلى هروب ملاكها لسجلات دول أخرى ، لأن دولة التسجيل تجني منافع عديدة من تسجيل السفن ، حيث يمكنها ذلك من زيادة وتدعيم مداخيلها المالية جراء تحصيل الرسوم والضرائب المفروضة على السفن المسجلة ، إضافة لإمكانية اكتساب دولة التسجيل صفة الدولة البحرية نتيجة تسجيلها حجم حمولة طنية كبيرة ، وهو ما يحقق لها مردودا اقتصاديا يساعد على الارتقاء بمستوى الدخل القومي ، كما يقوي مركز ومكانة الدولة³ .

ولعل هذه الأساليب الاحتياطية لملاك السفن كانت سببا لشبه الإجماع المسجل لدى القضاء الفرنسي والذي مفاده بأن : " المؤسسات أو الشركات التي تدار من نفس المجهز أو المجهزين ؛ وتمتلك سفنا شركة لكل منها ذمة مالية مستقلة وتحتمي بقوانين دول أعلام الملائمة ، ليس الهدف منها سوى التهرب من الالتزامات المترتبة على

¹ - نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 39 إلى 44 .

² - أثبتت هذه الإشكاليات في اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية OMI في الاجتماع رقم 76 ، 77 مشار إليه في المرجع السابق ، هامش ص 70 .

³ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 234 ، 235 ، وللمزيد من المعلومات حول دواعي ومخاطر استخدام أعلام الملائمة راجع : نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 45 إلى 49 .

كامل الذمة المالية لمسير أو مسيري هاته المؤسسات ، وهو ما يستوجب متابعتها وتحميلها المسؤولية¹ .

ولكن يجب الانتباه إلى أنه لا ينبغي المبالغة في تحميل مسؤولية تملص ملاك السفن من الحجز لتسجيلات أعلام الملائمة ، ذلك أنه لا يمكن تصنيف أي تسجيل لسفينة في دولة أجنبية بأنه يندرج ضمن أعلام الملائمة ، ولهذا يعتقد البعض أن المسؤولية تتحملها أيضا التسجيلات المتساهلة في الدول البحرية الأخرى ، حيث أن العديد من الدول البحرية التقليدية كبريطانيا والنرويج والسويد واليونان ... تتسابق لتسجيل أكبر عدد من السفن في السجلات الخاصة بها ، بغية التحكم في حركة التجارة البحرية ، بعد أن قامت بتعديل قوانينها وتضمينها شروطا أكثر مراعاة لمطالب ملاك السفن وإجراءات تحفيزية مقارنة لتلك الموجودة في دول أعلام الملائمة ، ومما يؤكد صحة هذا الرأي عدم مصادقة تلك الدول على اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بتوحيد شروط تسجيل السفن ، المبرمة بجنيف في 08 فيفري 1986 والتي لم تدخل حيز التنفيذ بعد² .

الفرع الثالث : الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين (السفينة المستأجرة)

تعتبر قاعدة الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين استثناء من القواعد العامة ، والتي تقضي بأن حق الحجز المخول للدائنين لا يكون إلا على الأموال التي تدخل في الضمان العام لمدينهم ، وهي الأموال التي يمتلكها المدين ، لكن المشرع الجزائري - مقتفيا أثر المشرع الدولي³ - تبني هذه القاعدة ، حيث نص في المادة 155 قانون بحري على ما يلي : " في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر لوحده ديننا بحريا خاصا بهذه السفينة ، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر ولا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري . وتطبق الفقرة السابقة أيضا على جميع الحالات التي توجد فيها دين بحري ملزم به شخص آخر غير المالك ."

وقد يفهم من الفقرة الأولى أن نص المادة 155 قانون بحري يتعلق فقط بالسفينة المستأجرة ، لكن الفقرة الثانية من نفس النص تبين لنا أن حالة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة ، ما هي إلا نموذج أو مثال تسري أحكامه على أي حالة مماثلة ، يتولى خلالها شخص غير مالك لسفينة ما الإدارة الملاحية لهذه السفينة ويتحمل لوحده مسؤولية الدين البحري المتعلق بها .

¹ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 235 ، وللمزيد من التفاصيل أنظر الأحكام القضائية التالية :
Cour d'appel : Aix en Provence , 18 Novembre 1993 , navire Alexander III , bull-july 1994 , P 645 , note Catherine kessedjian .

- Cass . com , 27 Novembre 1991 , navire Oisiris I , DMF 1992 , P 497 , obs . Patrick Pestel – Debord .

² - نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 51 إلى 56 .

³ - المادة الثالثة في الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل 1952 ، والمادة الثالثة من اتفاقية جنيف 1999 .

ولمعرفة الإطار القانوني الذي ينظم عملية الحجز على السفينة المستأجرة نتطرق أولاً لشروط الحجز على هذا الصنف من السفن ، ثم لدواعي أو أسباب الحجز ثانياً ، وأخيراً لبعض الإشكالات التي يثيرها .

أولاً : شروط الحجز على السفينة المؤجرة

من خلال نص المادة 155 قانون بحري يتضح لنا أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة يستلزم الشروط التالية :

01 - يجب أن يتعلق الأمر بعقد إيجار سفينة تنتقل فيه الإدارة الملاحية للمستأجر .

02 - لا بد أن يكون المستأجر لوحده مسؤولاً عن الدين البحري المدعى به .

03 - يجب أن يكون الدين متعلقاً بالسفينة المؤجرة .

وتتحقق هذه الشروط في حالتي ؛ إيجار السفينة لمدة معينة وإيجار السفينة بهيكلها أي عارية ، حيث أن الشرط الأول يتفق مع إيجار السفينة بهيكلها دون الإيجار بالمدة والإيجار بالرحلة ، إلا أن الشرط الثاني يتحقق إذا كان المستأجر يتمتع بالإدارة التجارية للسفينة ، وهو ما يجعل الأمر يتجاوز حالة إيجار السفينة عارية ليشمل بالإضافة إلى ذلك ، حالة استئجار السفينة لمدة معينة¹ .

ويتفق عقد الإيجار في كلا الصورتين في أنه يرد على كامل السفينة وتعتبر المدة فيهما عنصراً جوهرياً ، كما يمكن للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن ما لم يمنعه العقد من ذلك ، ولكن يظل المستأجر مسؤولاً تجاه المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار² .

ففي عقد إيجار السفينة عارية تنتقل للمستأجر الإدارتين الملاحية والتجارية للسفينة ، حيث يقوم بتجهيز السفينة وتزويدها بالطاقم البحري ، كما يتحمل جميع مصاريف استغلالها والتأمين عليها وصيانتها وإصلاحها ماعدا مصاريف إصلاح عيوبها الذاتية ، ولذلك يكون مسؤولاً لوحده عن جميع الالتزامات التي يعقدها الربان لخدمة السفينة ، بينما ينتقل للمستأجر التسيير التجاري للسفينة دون تسييرها الملاحي في حالة إيجارها لمدة معينة ، فيتحمل كافة المصاريف والنفقات المتعلقة بالتسيير المسند إليه ، كمصاريف تزويد السفينة بالوقود اللازم ودفوع رسوم الموانئ ونفقات القطر والإرشاد وأجرة أفراد طاقم السفينة عن الساعات الإضافية³ .

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 117 ، 118 ، وأيضا : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 401 . ونشير إلى أن محكمة النقض البلجيكية أجازت في قضية Omala الحجز على السفينة المستأجرة لمدة معينة ولو لم يترتب عن عقد الإيجار انتقال الإدارة الملاحية للمستأجر ، حيث جاء في قرارها المؤرخ في : 10 ماي 1976 ما يلي : " ... غير ذي جدوى التحقق من أن السفينة قد أجرت مع تسليم إدارتها الملاحية للمستأجر أم لا ، طالما أن الحجز لا ينصب إلا على السفينة محل الدين ... " أنظر ذلك في : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 34 ، وللمزيد يراجع :

- Emmanuel du Pontavice , Rev. de droit commercial , 2eme trimestre 1991 , P301 .

مشار إليه في : هاني دويدار ، مرجع سابق ، هامش ص 117

² - المادة 644 قانون بحري ، وننبه إلى أنه يوجد في الواقع العملي عدة عقود يتوقف تكييفها على أنها عقود نقل أو عقود إيجار بالرجوع إلى شروط العقد والبحث عن إدارة الأطراف ومن هذه العقود : عقد الحمولة contrat de tonnage وهو اتفاق إطار لتحميل كميات من البضائع في رحلة واحدة أو عدة رحلات ، وكذلك عقود Boking note أو perth note وهي اتفاقات للحجز مقدما مع ضمان ملائمة عملية النقل وسلامتها لبعض أنواع السلع كالحبوب ، وللمزيد أنظر :

Cour d'appel , Aix en

- Provence , 2 Mars 1972 , DMF 1973 , P74 .

مشار إليه في : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، هامش ص 277 .

³ - العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 97 إلى 107 ، وأيضا : المواد 701 ، 704 ، 730 ، 731 قانون بحري

ثانيا : دواعي الحجز على السفينة المؤجرة

بمراعاة شروط الحجز على السفينة المستأجرة ؛ يتضح أن حق الدائن طالب الحجز إما أن يتعلق بمحل الدين أو الحق المطالب به أي وكأن السفينة المستأجرة مسؤولة ذاتيا أو شخصا عن ما يثقلها من ضمانات عينية تجاه الدائن ، وإما أن يتعلق بشخص المدين أي الحق الشخصي للدائن قبل المستأجر .

01 - المسؤولية الشخصية للسفينة المستأجرة

إذا كان القانون يتيح لدائني المستأجر - صاحب الإدارة الملاحية - الحجز على السفينة المستأجرة وهي بيد مستأجرها ، فإن القضاء الفرنسي¹ يحتج لتبرير الحجز على السفينة المستأجرة بنظرية الوضع الظاهر ، حيث ترى بأن المستأجر بمباشرته استغلال السفينة فإنه هو الذي يواجه الغير ويتعاقد معهم فتنشأ لهم بذلك ديون بحرية ، كما تترتب عليه حقوق بحرية نتيجة وقائع مادية حصلت بمناسبة استغلاله للسفينة ، كالمطالبة بمكافآت الإسعاف والإنقاذ المقدمين لها أو بتعويضات الأضرار عن تصادم أو تلوث بحري تسببت فيه السفينة...، ومن ثم فإن الغير عند مقابلته للمستأجر وتعامله معه يتبادر إلى ذهنه أنه يتعامل مع مالك السفينة ، ومن حق الغير أن يعول على هذا المظهر ، ولا يجوز مفاجأته بحرمانه من هذا الضمان بحجة أن السفينة غير مملوكة لمن يباشر استغلالها² .

ولكن هناك اتجاه آخر لا يتقبل فكرة الوضع الظاهر كمبرر للحجز على السفينة المستأجرة ، ويضبط دائرتها فقط بحالة الغير حسن النية ، وهو من لا سبيل أمامه لمعرفة المالك ، لأن استغلال المستأجر للسفينة لا يمنع الغير - أي المتعاملين معه - من معرفة أنه مالك للسفينة أم غير مالك لها ، إذ أن انتقال ملكية السفينة يخضع للشهر ، وهذا يجعل التفرقة بين المالك والمستأجر ميسورة ، كما أن عقد الاستئجار لا يمكن أن يكون عقد انتقال ملكية فيجهل - إذ ذاك - مالك السفينة من مستأجرها³ . وبالرغم من وجهة الرأي الثاني ، إلا أن الممارسة العملية السائدة حاليا تؤكد صعوبة التعرف على المالك الحقيقي للسفينة وقدرته على التهرب من أداء التزاماته عند ثبوت مسؤوليته وخاصة بالنسبة للسفن الأجنبية وسفن أعلام الملائمة ، كما أن أغلبية حقوق وديون المطالبين تنشأ عن وقائع وتصرفات لا تظهر من خلالها الوثائق الدالة على ملكية السفينة⁴ .

¹ - يسوق القضاء الفرنسي هذه التبريرات بمناسبة عمله بأحكام معاهدة بروكسل 1952 دون أحكام القانون الداخلي .
² - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 166 ، وأيضا : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 236 إلى 304 و من ص 304 إلى 306 ، وانظر على سبيل المثال الحكم القضائي التالي : Cour d'appel de Pau , 06 Décembre 1984 , navire : Spartan , DMF 1985 , P589 .

³ - أنظر المرجعين السابقين في نفس الصفحات .

⁴ - يراجع بشأن إشكاليات التسجيل الحر للسفن ما قلناه في الفرع السابق ، وأيضا : نجلاء الماحي خليفة ، مرجع سابق ، ص 45 وما بعدها .

والحقيقة أن قاعدة توقيع الحجز على السفينة المؤجرة لدين على مستأجرها يعتبر أحد تطبيقات النظرية الأنجلوأمريكية التي تربط الحجز على السفينة باستغلالها ولا تربطه بالضرورة بملكيته ، حيث تنظر للسفينة كشخص له ذمة مالية تكتسب حقوقها وتحمل ديونها بصرف النظر عن مالكة ، فيكون للدائنين قبل السفينة المستغلة دعوى عينية لاقتضاء حقوقهم منها ، طالما أن حقوقهم قد نشأت بمناسبة استغلالها¹ ، وهي فكرة لا تتقبلها النظم اللاتينية ، ولهذا يرفض القانون الفرنسي مبدئياً الحجز على السفينة المستأجرة من طرف دائني المستأجر من منطلق عدم جواز تخصيص الذمة المالية للمدين لغير الدائنين ، ولكن جرى القضاء الفرنسي على مخالفة هذا المبدأ ، حيث أجاز الحجز على السفينة المستأجرة بالاستناد لنظرية الوضع الظاهر² .

ومهما يكن الأمر فإن الدين أو الحق المطالب به خاص بالسفينة المستأجرة وليس بالمستأجر ، رغم أن هذا الأخير يضمن لوحده الحق أو الدين البحري سبب الحجز ، وما دام حق الدائن يخص السفينة المستأجرة فإن بإمكانه طلب توقيع الحجز عليها ، لأن تعلق سبب المطالبة بالسفينة يكفي لتبرير حق الدائن في الحجز عليها سواء كان أو لم يكن بمقدوره التفرقة بين المالك والمستأجر ، وهذا يدعم وجهة النظر القائلة باعتبار السفينة ذمة مالية مخصصة لوفاء الدائنين بغض النظر عن كونهم دائني المستأجر أو دائني المالك³ .

02 - الحق الشخصي للدائنين قبل مستأجر السفينة (المدين)

بما أن المستأجر يضمن لوحده الدين أو الحق المطالب به فمن الطبيعي أن تضمن ذمته المالية حق الدائنين ، والتي تشكل السفن المملوكة له جزء منها ، وهنا يظهر الطابع الشخصي لحقوق الدائنين ، وقد قرر المشرع الجزائري هذا المبدأ في المادة 155 قانون بحري ، حيث سمح لدائني المستأجر بالحجز على أي سفينة مملوكة لمدينهم (أي المستأجر) ، بمقتضى الحقوق أو الديون المضمونة من قبل المدين والمتعلقة بالسفينة المؤجرة غير المملوكة له ، ويراعى أن لطالب الحجز الخيار بين الحجز على السفينة المؤجرة الخاص بها الدين أو الحق المطالب به وبين الحجز على أي سفينة أخرى يملكها المستأجر دون أن يكون له الجمع بينهما ، ففي كل الأحوال لا يرد الحجز إلا على سفينة واحدة⁴ .

وغني عن البيان أنه إذا حصل وأن استغل المستأجر في نفس الوقت عدة سفن غير مملوكة له ، فإنه لا يجوز للدائنين طلب توقيع الحجز على سفينة منها لضمان دين متعلق بسفينة أخرى ، أي لا يفترض التضامن بين هاتئ السفن ، لأن المستأجر التزم بوفاء الدين في ذمته المالية من جهة ؛ وفي إحدى السفن المستغلة من جهة أخرى ، وهي من يحق لدائنه توقيع الحجز عليها ، أما باقي السفن فإنها تخرج من ضمانه العام ولا صلة لها بالديون المطالب بها.

¹ - أنظر : Sir Richard Aikens ، مرجع سابق ، الصفحتين 3 ، 4 .

² - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 304 ، وأيضاً : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 100 ، وكذلك :

محمود مختار أحمد بريري مرجع سابق ، ص 166 .

³ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 167 .

⁴ - المرجع السابق ، نفس الصفحة ، وأيضاً : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 118 .

إضافة إلى ذلك ، فإن الطابع الشخصي لحق الدائنين يقتضي امتناع حجز دائني المستأجر على أي سفينة أخرى مملوكة لمؤجر السفينة غير تلك المتعلقة بها الدين ، وهو ما أقره المشرع الجزائري في المادة 155 قانون بحري ، ومبرر ذلك هو أن مؤجر السفينة لم يضمن الدين في ذمته المالية فيما عدا السفينة المستأجرة أي ليس في واقع الأمر مدينا لدائني المستأجر (طالبي الحجز) ، ومن ثم لا يصح لهؤلاء الدائنين الاعتماد على ذمة مالية لشخص يعتبر من الغير بالنسبة للديون المستحقة لهم على مستأجر السفينة¹ .

ثالثا : الإشكالات التي تثيرها قاعدة الحجز على السفينة المؤجرة
أثار العمل بمبدأ الحجز على السفينة المستأجرة العديد من التساؤلات نلخص أهمها في النقاط التالية :

01 - الحجز على السفينة المستأجرة بعد انقضاء عقد الإيجار :

يلاحظ أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة لا يقترن بزمن معين فيجوز أن يتم أثناء تنفيذ العقد أو بعد انقضائه ، مادامت شروطه متوفرة ، ذلك أن المادة 155 قانون بحري لم تشر إلى الوقت الذي ينبغي فيه على دائني المستأجر توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة .

فإذا كان يعد وضعا طبيعيا أن يتم توقيع الحجز على السفينة المؤجرة من طرف دائني المستأجر أثناء فترة سريان عقد الإيجار ، بالرغم من أن مصالح طرفي عقد الإيجار تتضرر نتيجة تعطل استغلالها وإطالة مدة تنفيذ العقد ، إلا أن الأمر يختلف فيما لو تم توقيع الحجز التحفظي بعد انقضاء العقد ، حيث تتضرر مصالح المؤجر بمفرده رغم كونه من الغير بالنسبة لعلاقة الدين ، ولهذه الأسباب فقد نادى البعض بضرورة أن يقتصر توقيع الحجز على السفينة المؤجرة أثناء فترة سريان العقد ، وتحمل الدائن المسؤولية عن عدم توقيع الحجز أثناء تلك الفترة² .

وعلى كل حال ، فإن التشريع البحري الجزائري قد حفظ للمؤجر كافة الحقوق الناتجة عن رجوع الغير عليه بما هو مستحق على المستأجر وعن الأضرار المرتبطة بذلك ، حيث يبقى المستأجر ضامنا لرجوع الغير على المؤجر عن أي ضرر يصيبه جراء توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة إذا ما اضطر المؤجر إلى دفع ديون أو حقوق مستحقة للغير على المستأجر ، شريطة أن تكون تلك النفقات والمصاريف ناشئة عن أسباب ترجع للسلطات المخولة للمستأجر على السفينة المحجوزة³ .

02 - حجز دائني المؤجر على السفينة المستأجرة أثناء سريان العقد :

¹ - المرجعين السابقين ، نفس الصفحة في كل منهما .

² - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص402 ، وكذلك : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 118 ، 119 ، وللمزيد : P 352 ، Emmanuel du Pontavice ، le status des navire ، مشار إليه في المرجع الأخير ، هامش ص 119 .

³ - المادتين 644 ، 730 قانون بحري

قد تطرأ مشكلة أخرى أثناء تنفيذ عقد الإيجار تتعلق بإمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة من طرف دائني المؤجر ، استنادا لحق التتبع المخول لهم على السفن المملوكة لمدينهم ، وهذا يدفعنا للتساؤل عن القواعد الإجرائية التي يمكن الاستعانة بها في هذه الحالة ، فيما إذا كانت قواعد الحجز التحفظي لدى المدين ؟ أم الأحكام حجز ما للمدين لدى الغير ؟.

وللإجابة عن هذا التساؤل ، يفرق الفقه¹ أثناء نظره في علاقة المؤجر المدين بالسفينة المؤجرة بين الوضعيتين اللتين يمكن من خلالهما الحجز على السفينة المستأجرة :

أ - حالة الحجز على السفينة المستأجرة لمدة معينة :

في هاته الوضعية ، يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة بينما يتحكم المستأجر بالتسيير التجاري لها ، ومن ثم تكون الحيازة المادية للسفينة المؤجرة بيد المؤجر (المدين) ، وتحصل له عليها سيطرة مباشرة ، ولذلك فإن حجز دائني المؤجر على السفينة المؤجرة لمدة معينة يتم بيد مدينهم ، وهو ما يوجب عليهم إتباع قواعد الحجز التحفظي على السفينة طبقا لنصوص القانون البحري كأصل عام والاستعانة بقواعد الحجز التحفظي بيد المدين المنظمة بالمواد من 345 إلى 354 قانون إجراءات مدنية ، وفي القانون رقم 09/08 بالمواد 646 إلى 649 ومن 659 إلى 666 قانون إجراءات مدنية وإدارية² .

ب - حالة الحجز على السفينة المستأجرة بهيكلها :

عند استئجار السفينة عارية تكون السيطرة المباشرة على السفينة والحيازة المادية لها بيد المستأجر ، حيث يتحكم بتسييرها ملاحيا وتجاريا ، ومن ثم يعد المستأجر من الغير بالنسبة لدائني المؤجر ، ولذلك يجب على هؤلاء إذا ما أرادوا توقيع الحجز على السفينة المستأجرة بهيكلها ؛ سلوك طريق حجز ما للمدين لدى الغير لتنتمه قواعد القانون البحري³ ، حيث نظم المشرع الجزائري قواعد حجز ما للمدين لدى الغير في المواد من 355 إلى 368 قانون إجراءات مدنية ، وتقابلها في القانون رقم 09/08 المواد من 646 إلى 649 ومن 667 إلى 680 .

03 - امتناع التنفيذ على السفينة المستأجرة لعدم امتلاكها من المدين :

بما أن الحجز التحفظي على السفينة يمهّد للحجز التنفيذي عليها والذي يفترض أن ينتهي ببيعها ، فإن التنفيذ على السفينة المؤجرة يتعارض مع المبادئ العامة في القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية والتي تقضي بأن لكل مدين ذمة مالية تضمن وفاء ديونه ، وبعدم جواز تنفيذ الدائنين إلا على الأموال المملوكة لمدينهم مثلما يستتبط ذلك من نص المادتين 188 قانون مدني و369 الفقرة 02 قانون إجراءات مدنية⁴ ، وهذا يعني امتناع بيع السفينة المؤجرة كونها تخرج عن الضمان العام للمدين

¹ - ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 101 ، وكذلك : هاني دوبدار ، مرجع سابق ، ص 119 .

² - أنظر : الملحقين 03 و04 ، ونشير إلى أن المواد من 646 إلى 649 في القانون رقم 09/08 هي أحكام عامة تنطبق على كافة أنواع الحجز التحفظية .

³ - أعتقد أن هذا الرأي مصدره الفقه الإيطالي بمناسبة تحديده لمفهوم الغير والقواعد الواجبة التطبيق عليه في مادة الحجز ، أنظر ذلك في محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 110 .

⁴ - وتقابلها المادة 687 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون إجراءات المدنية والإدارية .

، ومن ثم يصبح الحجز على السفينة المؤجرة عديم المفعول بسبب عدم استفادة الحاجز منه¹.

ولكن المستقريء لنص المادة 160-02 قانون بحري (قانون 05 /98) يلاحظ أن المشرع البحري الجزائري ينص على أن إجراءات بيع السفينة المحجوز عليها تتم في مواجهة المجهز (*L'armateur*) ، وهو في هذا المقام مستأجر السفينة ، حيث تسلم له التبليغات والاستدعاءات أو تسلم لمن يمثله كربان السفينة إذا لم يكن مقيما في دائرة اختصاص المحكمة ، وهذا يدل على أن القانون الداخلي الجزائري يسمح مبدئيا بالتنفيذ على السفينة المستأجرة التي تم توقيع الحجز التحفظي عليها رغم عدم ملكية المدين لها ، غير أن نص المادة المذكور لم يقض بذلك صراحة ، ولهذا نعتقد أن من واجب المشرع توضيح موقفه بخصوص مسألة التنفيذ على السفينة المستأجرة².

ويجب الانتباه إلى أن الوضع يختلف في القانون الفرنسي مقارنة بالقانون الجزائري ، حيث أثار الفقه الفرنسي إشكالية امتناع بيع السفينة المؤجرة في ظل غياب نص في القانون الداخلي يبيح الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين ولمخالفة ذلك للقواعد العامة في القانون الفرنسي والمستمدة من المادة 30 من قانون 27 أكتوبر 1967 والمادتين 13 و 74 من قانون 9 جويلية 1991³.

ومع ذلك فهناك جانب معتبر من الفقهاء الفرنسيين أيد مسلك التشريعات الأنجلوسكسونية ؛ في اعتماد فكرة الحجز على السفينة المؤجرة غير المملوكة للمدين ، وبرر طرحه بأن لدائني المستأجر حق أفضلية أو حق امتياز على السفينة المؤجرة مادامت حقوقهم خاصة بتلك السفينة ونشأت بمناسبة حيازة المدين (المستأجر) لها ، ومن غير المعقول حرمان الدائنين من حقوقهم الثابتة على مال يحوزه ويستغله مدينهم⁴.

وقد تبنى القضاء الفرنسي الرأي الثاني في بعض أحكامه ، حيث لم يتوقف في بعض الافتراضات عند ملكية السفينة بمفهومها القانوني الضيق في القانون العام الفرنسي ، وإنما تجاوزها بالاستناد إلى أفكار أخرى - كنظرية الوضع الظاهر - من أجل تبرير الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين ، بينما اعتمدت محكمة استئناف *Rouen* على نظرية الانبثاق أو القبس لتبرير الحجز على سفينة تابعة للدولة الرومانية بالرغم من أنها ليست لها أي علاقة بالشركة الدائنة ، ولو أن محكمة النقض

¹ - أنظر Antoine vialard ، مرجع سابق ، ص 316.

² - جاء نص المادة 160-2 كما يلي : " إذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات والاستدعاءات بواسطة ربان السفينة وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثّل المجهز ، وذلك في مهلة ثلاثة أيام تبلغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثّل المجهز أو الربان وكذا للسلطة الإدارية البحرية "

³ - أنظر Antoine vialard ، مرجع سابق ، نفس الصفحة ، وأيضا Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 302 .

⁴ - أنظر : Cour d'appel , 31 Janvier 1985 , navire Saudi - Jamal , DMF 1988 , P 79 , N° 27 , obs : pierre Bonassie ، مشار إليه في : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 309 ، وأيضا : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، نفس الصفحة ، وأيضا : Sir Richard Aikens ، مرجع سابق ، ص 9 .

لم تؤيد منحي محكمة الاستئناف ، لكن ليس على أساس عدم جواز الحجز على السفن غير المملوكة للمدين ، وإنما بالنظر لعدم صحة الاعتماد على فكرة امتداد الدولة¹ .

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية جنيف لسنة 1999 تجنبت احتمال عدم جدوى الحجز التحفظي على السفينة غير المملوكة للمدين بسبب اشتراط قانون دولة الحجز ملكية المدين للمال المحجوز من أجل بيعه ، فنصت على أنه : " لا يجوز حجز سفينة ليست ملكا للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة ، إلا إذا جاز في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز ، إنفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعا قضائيا أو جبريا."² .

الفرع الرابع : الحجز على السفينة المتأهبة للإبحار

انتهج المشرع البحري الجزائري نفس النهج الذي سلكته اتفاقية بروكسل 1952 في المادة الثالثة منها ، حيث سمح للدائن بإمكانية طلب توقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه إذا كانت متأهبة للسفر ، فنص في المادة 154 قانون بحري على ما يلي : " مع مراعاة أحكام المادة التالية ، 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." .

وتكون السفينة موشكة على الرحيل إذا لم يبق لها سوى مباشرة الإبحار ومغادرة الميناء ، ويتحقق ذلك إثر حصولها على إذن بالانصراف من الميناء صادر عن المصالح المؤهلة للسلطة المينائية ، بعد أن تستكمل السفينة كافة الإجراءات القانونية والإدارية المتعلقة بها³ ، وتسلم شارة الانطلاق لسلطات الميناء ثلاث ساعات قبل موعد الخروج⁴ .

ويرى البعض أن إتاحة الحجز على السفينة المتأهبة للسفر أمر لا مبرر له وتغليب مفرط في الحماية المقررة للدائنين على حساب مصلحة ذوي الشأن في الرسالة البحرية ، لأنه يؤدي إلى عرقلة القيام بالرحلة البحرية والاستمرار فيها والتي قد يكون العائد من استغلالها مفيدا لجميع الدائنين ، كما ينجر عن ذلك الإضرار بمصالح الأشخاص المرتبطة شؤونهم باستغلال السفينة وخاصة من يهمهم إتمام

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 120 ، وتشير إلى أننا سنتعرض للمقصود بنظرية الانبثاق أو القبس ولقرار محكمة استئناف Rouen ونقضه في المبحث الموالي .

² - المادة الثالثة في الفقرة الثالثة من اتفاقية جنيف 1999 .

³ - من أهم الوثائق التي تحملها السفينة على متنها عندما تكون مغادرة للميناء : شهادة التسجيل - شهادة الجنسية - شهادة الصلاحية للملاحة - المستندات الدالة الملكية والاستغلال - الوثائق الخاصة بالطاقم العامل على متنها ... إلخ ، أنظر المواد من 189 إلى 209 قانون بحري .

⁴ - المادتين 78 ، 84 من المرسوم التنفيذي 02 / 01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، مصدر سابق ، وللمقارنة مع القانون الفرنسي ، أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 292 .

الرحلة التي تود السفينة القيام بها ، وهي مصالح على جانب كبير من الأهمية الاقتصادية لارتباطها بشؤون الشاحنين والمرسل إليهم والمسافرين... الخ¹ .
وبدوره شكل الانتقاد الأخير المؤيد للانحياز لمصلحة من يهمهم إتمام الرحلة البحرية موقف المشرع الفرنسي سابقا ، حيث كانت المادة 215 قانون تجاري فرنسي تمنع الحجز التنفيذي على السفينة المتأهبة للسفر ، ووسعت محكمة النقض الفرنسية هذا الحكم ليشمل حالة الحجز التحفظي على السفينة ، بحجة أنه إذا كان الدائن الذي يملك سندا تنفيذيا لا يمكنه الحجز على السفينة فمن الأجدر أن يمتد المنع للدائن الذي لا يحوز مثل هذا السند ، ولكن المشرع الفرنسي ما لبث أن تخلى عن موقفه المذكور في قانون 03 جانفي 1967 ، حيث أجازت المواد 190 إلى 220 من هذا القانون الحجز على السفينة المتأهبة للسفر، وكان المشرع المصري قد تبنى في المادة 29 من قانون التجارة البحرية الملغى موقفا مشابها لنظيره الفرنسي ثم تراجع عنه كذلك في المادة 59 من قانون التجارة البحرية الحالي رقم : (8 / 1990)² .

وعلى أية حال ، فإن تراجع الأنظمة القانونية التي تمنع الحجز على السفينة المتأهبة للرحيل عن موقفها يشكل في حد ذاته دليلا كافيا على سداد نظر التشريعات التي تبيح ذلك ، لأن قاعدة الإذن بالحجز على السفينة المتأهبة للسفر وإن كان ظاهرها تفضيل المحافظة على مصالح الدائنين على حساب مصالح من يهمهم القيام بالرحلة البحرية ، إلا أنها في حقيقة الأمر تساهم بهذا الإجراء في تقوية الائتمان البحري وتيسير الملاحة البحرية ، ذلك أن توفير وسائل اقتضاء ديون الدائنين يشجعهم على تقديم الأموال والخدمات وكافة ما يلزم السفينة لبدء أو مواصلة رحلتها البحرية مادامت إمكانية منع السفينة من السفر متاحة لهؤلاء المتعاملين³ ، كما أن الأخذ بهذه القاعدة يحقق مصلحة الوطنيين عند توقيع الحجز على سفينة أجنبية قد ترحل عن الميناء الوطني ولا تعود إليه فيما بعد⁴ .

ومن جانب آخر قد يحدث وأن يتعسف الدائن الحاجز في استغلال رخصة توقيع الحجز على السفينة الآذنة بالإبحار ، فيوقع الحجز على تلك السفينة ويترك غيرها من السفن الراسية في ميناء الحجز ، وذلك عندما يكون المدين مالكا لأكثر من سفينة ، وهو ما يؤثر سلبيا على المدين ، كما يدل على سوء نية الحاجز وقصده إحقاق الضرر بمدينه من خلال تعطيل الرحلة البحرية⁵ .
وإذا كان التشريع البحري الجزائري لم يقدم حلا مباشرا لهذه المشكلة وترك الأمر بيد القضاء ليعالجه وفق قواعد المسؤولية التقصيرية ، فإنه يسجل للقضاء

¹ - محمد بن جلال وفاء ، قانون التجارة البحرية الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر (مصر) ، طبعة 1997 ، ص 136 ، وأيضا: حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة 1983 ، ص 66 وكذلك :

Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 292 .

² - أنظر : DMF 1952 , P 465 , 7 Mai 1952 , cass . com , - ، وأيضا : Cour d'appel de Rouen , 22 Février 1964 .

DMF 1965 , P 155 ، مشار إليه في : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 292 ، وبالنسبة لموقف المشرع المصري أنظر

على سبيل المثال : مصطفى كمل طه ، مرجع سابق ، ص 110 .

³ - محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 168 ، 169 .

⁴ - أنظر : Rodiere , le Navire , P 190 ، مشار إليه في : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 121

⁵ - المرجع السابق ، ص 122 ، وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 105

الفرنسي المبادرة بالتصدي لمثل هذه التصرفات ، حيث أيدت محكمة النقض الفرنسية الأحكام القاضية بنقل الحجز من سفينة إلى أخرى مملوكة للمدين إذا تبين أن لهذا الأخير مصلحة مشروعة ، ولكن يجب أن لا يضر الاستبدال بمصالح الحاجز ، بأن تكون السفينة المستبدلة تقدم للحاجز ضمانات كافية لوفاء دينه ، كأن تقارب قيمتها قيمة السفينة المحجوزة أولاً ، واستندت محكمة النقض لتبرير قراراتها هاته إلى ضرورة مراعاة حسن النية والعدالة عند الحجز على أموال المدين¹ .

ولا يفوتنا التذكير بأن اتفاقية جنيف 1999 لم تتطرق لقاعدة الحجز على السفينة المستعدة للرحيل ، وقد أدى هذا الموقف إلى اختلاف آراء الفقهاء فيما إذا كان ذلك السكوت يعني تأييد الفكرة أم رفضها ، حيث ذهب اتجاه فقهي إلى أن غياب نص صريح في هذا الشأن يفسر على أنه تقييد لحق الدائن في توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر ، ومن ثم لا يجوز للقضاء أن يأذن للدائن بالحجز على السفينة إلا عندما تكون راسية بالميناء ، أما إذا كانت السفينة متأهبة للرحيل أو بدأت الرحيل فعلا فإنه لا يمكن حجزها ، في حين يرى الاتجاه الثاني نقيض ذلك ، فيقول بأن سكوت معاهدة جنيف 1999 عن قاعدة حجز السفينة المتأهبة للسفر يدل على إجازتها لهذه القاعدة المعروفة ، حيث أن معاهدة بروكسل 1952 كانت قد اعترفت بها قبل ذلك صراحة في المادة 03 الفقرة 01 ، كما أقرتها الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 بموجب المادة 28 الفقرة 03 ، والتي أعطت للدولة الساحلية الحق في أن توقع الحجز على أي سفينة أجنبية بعد مغادرتها المياه الداخلية لهذه الدولة ، سواء كانت راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلاله² .

المطلب الثالث : امتناع الحجز بسبب حصانة السفينة

إرتبط مبدأ حصانة السفينة بالسفينة العامة باعتبارها مرفقا عاما من مرافق الدولة التي ترفع علمها ووجهها من الأوجه المعبرة عن سيادتها ، وهو ما جعلها تنبؤا مكانة قانونية مميزة تتأى بها عن الخضوع لغير الاختصاص القضائي للدولة التابعة لها ، غير أن انتشار الأساطيل التجارية التي تملكها أو تستغلها الدول ، أدى إلى التساؤل عن مدى خضوع هذه الأساطيل لأحكام القانون البحري كأحد فروع القانون الخاص وبصورة خاصة إمكانية توقيع الحجز التحفظي عليها في معرض ممارستها للعمل التجاري³ .

¹ - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 408 ، وكذلك : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 296 ، 297 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، نفس الصفحة السابقة .

² - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 295 ، وأيضا : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 36 ، 37 وقد جاء نص المادة 28 من اتفاقية مونتريغواي 1982 كما يلي : " 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 تلك الرحلة .

03- لا تخل الفقرة السابقة (أي الفقرة 02) بحق الدولة الساحلية ، وفقا لقوانينها ، في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ، ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي وأن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية " .

³ - هشام فرعون ، مرجع سابق ، ص 39 وأيضا : محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 190 .

ولتحديد موقف مشرعنا البحري من السفينة العامة ، نتكلم في البداية عن
حصانة السفينة العامة كقاعدة عامة ، ثم نستعرض ما قيل بشأن تحديد الطبيعة
القانونية لمبدأ الدفع بالحصانة وبعض الإشكالات التي يثيرها .

الفرع الأول : حصانة السفينة العامة كمبدأ عام

السفينة العامة هي تلك السفينة التابعة للدولة والتي تستخدمها السلطات العامة
فيها لأداء خدمات عامة ولغير غرض التجارة ، وتنقسم هذه السفن إلى قسمين : سفن
حربية وهي العسكرية ، وسفن غير حربية كسفن البريد وسفن المستشفيات وسفن
الأرصاد الجوية ، كما تدرج ضمن طائفة السفن العامة ؛ السفن التي تنقل رؤساء
الدول والملوك وكبار رجال السلك الدبلوماسي¹ .

ويلاحظ أن السفن العامة - من أجل اتصافها بهذا الوصف - لا يكفي أن تكون
مملوكة أو مستخدمة من الدولة فقط بل يشترط كذلك أداؤها لخدمة عامة ولغير
أغراض تجارية ، ولتمييز السفن العامة عن غيرها يفرق الفقه في هذا الصدد بين
السفن التي تخصصها الدول للخدمات العامة وبين السفن التي تستغلها الدول لممارسة
النشاطات التجارية .

أولاً : السفن التي تخصصها الدولة للقيام بخدمة عامة

مبدأ حصانة السفينة العامة قاعدة معروفة في القانون الدولي العام ، أقرتها
العديد من الاتفاقيات الدولية ، كاتفاقية بروكسل لسنة 1926 المتعلقة بحصانة السفن
العامة والبروتوكول الملحق بها سنة 1934 ، والاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة
1982 المبرمة بمونتيغوباي (جمايكا) ، واتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز
التحفظي على السفن ، حيث قضت اتفاقية بروكسل 1926 " بامتناع توقيع الحجز
التحفظي على السفن العامة أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان أو أية
إجراءات قضائية عينية"² ، أما اتفاقية مونتيغوباي 1982 فقد اعترفت بهذا المبدأ
صراحة ، وأوردت تعريفا مهما للسفن الحربية³ لا يمكن في ظلها انتهاك حصانة
السفن العامة طالما كانت السفينة تحمل العلامات الخارجية المميزة لها حتى ولو على
سبيل الخداع ، وإنما يمكن الرجوع إلى دولة علم السفينة وانعقاد مسؤوليتها الدولية
عند أي انتهاك لقواعد القانون الدولي ، كما نصت أيضا على استبعاد أحكامها على
السفن الحربية والسفن العامة المستخدمة لأغراض غير تجارية⁴ .

وكذلك الشأن بالنسبة لاتفاقية جنيف 1999 ، حيث تبنت موقفا مطابقا لموقف
الاتفاقيتين السابقتين الذكر ، فقد نصت المادة 08 في الفقرة 02 على " عدم سريان

1 - أحمد اسكندري ، مرجع سابق ، ص 46 ، 78 ، وأيضا : عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 23 ، 26 ، 28 ، ونشير إلى أن
السفن التابعة للأمم المتحدة أو أحد وكالاتها لا تعد من قبيل السفن العامة رغم تمتعها بالحصانة القضائية ، وقد أثير هذا التساؤل حول
القانون الواجب تطبيقه عليها عند اللزوم ، خصوصا أن هذه المنظمة ليس لديها تشريعات خاصة بها ، (مدني ، تجاري ... إلخ) وكذلك
فيما إذا مارست سفنها نشاطات تجارية ، كما حصل أعقاب الحرب العالمية الثانية ، حيث أسست الأمم المتحدة وكالة للنهوض بكوريا ،
وقامت هذه الوكالة ببناء عشر مراكز صيد وتسليمها لرعايا كوريين لاستغلالها تحت علم الأمم المتحدة أين سجلت لديها هذه السفن ،
مشار إلى ذلك في : عبد المنعم محمد داود مرجع سابق ، ص 26

2 - المادة الثالثة في الفقرة الأولى من معاهدة 1926 ، وأيضا : حمدي كمال ، مرجع سابق ، ص 173
3 - عرفت اتفاقية مونتيغوباي السفن الحربية في المادة 29 كما يلي : " هي تلك السفن التابعة للقوات المسلحة التي لها جنسية هذه
الدول وتكون تحت أمر ضابط معين رسميا من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم
من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية " .

4 - عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 25 ، 26 ، وأيضا : المواد 29 ، 32 ، 96 من اتفاقية مونتيغوباي .

أحكامها على أي سفينة حربية ، أو سفن حربية مساعدة ، أو سفن أخرى تمتلكها أو تشغيلها الدولة وتستخدمها مؤقتا ، في خدمات عامة غير تجارية فقط " .

وبناء على ما سبق تعتبر بمثابة سفينة عامة ؛ كل سفينة تخصصها الدولة لأداء خدمة عامة غير تجارية وهي السفن الحربية والسفن المؤدية لباقي الخدمات العامة ، فلا يجوز أن تخضع هذه السفن للاختصاص القضائي الأجنبي وهو ما يطلق عليه مبدأ الحصانة القضائية للسفينة العامة ، حيث يمكن لكل دولة أن تتمسك بحصانة سفنها العامة في مواجهة المحاكم الأجنبية ، أما في حالة الشك في الصفة الحكومية للسفينة فإن الإقرار الموقع من الممثل الدبلوماسي للدولة صاحبة علم السفينة يعتبر دليلا على تمتع أو عدم تمتع هذه السفينة بالحصانة القضائية¹ .

ولكن لا يصح الاعتقاد بأن العمل بمبدأ حصانة السفينة العامة يعني ضياع حقوق الدائنين المستحقة لهم على تلك السفينة بل الصحيح خلاف ذلك ، حيث يجوز لأصحاب الشأن رفع مطالبهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن تستطيع هذه الدولة الدفع بحصانتها ، وذلك في حالات حصرتها المادة 03 من معاهدة بروكسل 1926 وهي :

- القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة .
- القضايا الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ عن الخسائر البحرية المشتركة .
- القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة²

وتجدر الإشارة إلى أن معاهدة بروكسل 1952 الخاصة بالتوحيد الدولي بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن لم تتعرض للحجز التحفظي على السفن العامة ، غير أن سكوتها هذا لم يثر أي مشاكل فقهية أو قضائية ، ذلك أنها لم تكن لتخالف قاعدة قانونية دولية معروفة تعد بحكم عراققتها من قبيل الأعراف الدولية الملزمة التي لا يحتاج العمل بها إلى ضرورة النص عليها كتابيا ، وهو الموقف ذاته الذي نرى أنه ينطبق على التشريع البحري الجزائري ، حيث لم تصادق الجزائر بعد على اتفاقية بروكسل 1926 المتعلقة بحصانة السفن العامة³ .

وبناء عليه فلا يضير المشرع الجزائري عدم تضمين القانون البحري قاعدة صريحة تحدد مفهوم السفينة العامة وتلزم باحترام حصانتها القضائية ، وإن كان – أي المشرع – قد نص في مواضع متفرقة على استبعاد أحكام القانون البحري على السفن الحربية وسفن البوليس وحراسة الشواطئ وسفن الجمارك وسفن البريد وسفن الحماية المدنية وغيرها من السفن التي تمارس الملاحة العامة⁴ ، وفي هذا السياق يظهر لنا القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية تأكيد وحرص المشرع على منع الحجز التحفظي على السفن العامة الوطنية والأجنبية

¹ -ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 29

² - المرجع السابق ، نفس الصفحة ، وأيضا : العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص 84

³ -ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 28 ، وأيضا : عبد الغني مزياي ، مرجع سابق ، ص 14.

⁴ - المواد 162 ، 166 ، 168 ، 169 قانون بحري .

والسفن المخصصة لمنفعة عامة ، حيث نصت الفقرات 01 ، 02 ، 03 من المادة 636 على ما يلي : " فضلا عن الأموال التي تنص القوانين الخاصة على عدم جواز الحجز عليها ، لا يجوز الحجز على الأموال الآتية :

- 1 - الأموال العامة المملوكة للدولة ، أو للجماعات الإقليمية ، أو للمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية ، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك .
- 2 - الأموال الموقوفة وقفا عاما أو خاصا ، ماعدا الثمار والإيرادات .
- 3 - أموال السفارات الأجنبية . "

ومن جانب آخر لا يصح أن يفهم من خلال عدم انضمام الجزائر لاتفاقية 1926 بأن المشرع الجزائري يعترض على كافة أحكام هذه الاتفاقية ، مما يعني إجازته الحجز على السفن العامة ، لكن الحقيقة هي أن المشرع يقر بمبدأ حصانة السفينة العامة ، وعدم مصادقته على اتفاقية 1926 قد ترجع إلى اعتراضه على بعض بنودها ، والتي قد لا تكون بالضرورة ذات علاقة بموضوع الحجز التحفظي على السفن ، ولعل ما يؤكد اتجاه نية المشرع الجزائري نحو تأييد مبدأ حصانة السفينة العامة مصادقته على اتفاقيتي مونتيغوباي 1982 وجنيف 1999 دون أي تحفظ على العمل بهذا المبدأ ، وكذلك إبرامه اتفاقيات ثنائية مع مجموعة من الدول تحظر الحجز على السفن العامة التابعة لهاته الدول ، نذكر منها الاتفاقيات الآتية :

- الاتفاقية المبرمة مع بلغاريا والمصادق عليها بالأمر رقم 58/69 المؤرخ في 28 جويلية 1969 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 05 أوت 1969 ، عدد 66 صفحة 915 .
- الاتفاقية المبرمة مع غانا والمصادق عليها بالمرسوم 220/72 المؤرخ في 18 أكتوبر 1972 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 17 نوفمبر 1972 ، عدد 92 صفحة 1402 .
- الاتفاقية المبرمة مع بولونيا والمصادق عليها بالأمر 40/76 المؤرخ في 20 أبريل 1976 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ : 18 مايو 1976 ، عدد 40 صفحة 639 .

ثانيا : السفن التي تستغلها الدولة لممارسة نشاطات تجارية

ثار الخلاف بين الدول بشأن مد الحصانة القضائية للسفن التابعة لها إذا ما كانت تمارس أعمالا تجارية ، وانقسمت الآراء في هذه المسألة إلى اتجاهين¹ :

- الاتجاه الأول :

يرى بأن جميع سفن الدولة تتمتع بالحصانة القضائية بما في ذلك السفن التجارية المملوكة أو المستغلة من قبلها ، باعتبار أن حصانة الدولة تشمل جميع أموالها ، وهذا أمر بديهي بالنظر لما تختص به الدولة من سيادة ، ومن ثم فإن التمييز

¹ - عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 35 ، وأيضا : محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 190 .

بين سفن الدولة بحسب استخدامها يعتبر تدخلا في الشؤون الداخلية للدولة وخرقا لسيادتها .

- الاتجاه الثاني :

يقول هذا الاتجاه بعدم تمتع سفن الدولة بالحصانة القضائية متى كانت هذه الأخيرة تستغلها في القيام بنشاطات تجارية ، إذ يجب أن تخضع عندئذ لأحكام القانون الساري على سفن القطاع الخاص كالتشريع البحري الوطني أو الأجنبي حسب الوضع ، لأن القول بغير ذلك يؤدي إلى تمييز هاته السفن عن مثيلاتها من السفن التابعة للقطاع الخاص ، إضافة لتقليل المنافسة التجارية بينهما والقضاء على القطاع الخاص .

وقد حسم القانون الدولي موقفه بمساندة الاتجاه الثاني ، حيث ظهر ذلك في العديد من المناسبات التشريعية ، فقد نصت اتفاقية بروكسل 1926 على أن: " السفن البحرية التي تمتلكها الحكومات أو تستغلها والشحنات المملوكة لها وما تنقله السفن الحكومية من شحنات وركاب ، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن ونقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص " ، كما سلكت نفس المسلك اتفاقية مونتيفيو باي 1982 واتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن¹ .

ولا شك أن ذلك يؤدي إلى نتيجة واحدة وهي أن هذا النوع من السفن يمكن توقيع الحجز التحفظي عليها مثلها مثل سفن القطاع الخاص ، ومن ثم تخضع لاختصاص القضاء الوطني في غير دولة علم السفينة ، وبالمقابل يحق للدول المستغلة لهاته السفن أن تتمسك بكل الدفوع والمزايا المخولة للمجهزين العاديين كالدفع بتحديد المسؤولية والدفوع بالتقادم² .

ومن جانب آخر ؛ إذا كانت تلك السفن التجارية تستغلها مؤسسات عمومية كما هو الشأن في الدول ذات النظام الاشتراكي ، فإن هذا الوضع يطرح إشكالية افتراض التضامن المالي بين المؤسسات المستغلة تأسيسا على مبدأ عدم جواز تجزئة الذمة المالية للمدين ، ذلك أنها ممولة من شخص اعتباري واحد هو الدولة المستغلة وتصب في وعاء مالي واحد وهو خزينة هذه الدولة .

ويبدو أن بعض المحاكم الفرنسية فهمت الأمر على هذا النحو ، حيث ذهبت محكمة استئناف *Rouen* في قرارها المؤرخة في 23 ديسمبر 1985 إلى تطبيق نظرية الانبثاق أو نظرية القيس (*la théorie de l'émanation*) ؛ لتقرير مسؤولية الدولة الرومانية عن أحد الديون البحرية بالحجز على سفينة *filaret* التابعة لمؤسسة رومانية لضمان ديون بحرية تتحملها سفينة تابعة لمؤسسة رومانية أخرى بالرغم من استقلال كل مؤسسة عمومية بشخصيتها المعنوية ، وذلك باعتبار أن هاتين المؤسستين العموميتين تمثلان امتدادا للدولة الرومانية التي تحتكر جميع وسائل

¹ - المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1926 ، والمادة 96 من اتفاقية مونتيفيو باي 1982 ، والمادة الثامنة في الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 .

² - محمد زهدور ، مرجع سابق ، ص 190 ، وأيضا : بوكعبان العربي ، مرجع سابق ، ص 85 .

الإنتاج ، حيث تعني المحكمة بنظرية الانبثاق أو القبس ، عدم التمييز بين الدولة الرومانية والمؤسسة المستغلة باعتبارهما من أشخاص القانون العام ، ومن ثم تكون هذه الدولة مدينة بالدين الناشئ عن الاستغلال الذي تحملته المؤسسة ، فيجوز الحجز السفن المملوكة لها¹ .

لكن محكمة النقض الفرنسية نقضت الحكم المتقدم معتبرة بأن الضمان العام المقرر للدائنين يقتصر على الأموال المملوكة للمدين فقط ، ولا يجوز أن يمتد هذا الضمان إلى أموال الأشخاص الآخرين ، ومن ثم لا يصح توقيع الحجز التحفظي على سفينة لا علاقة لها بالدين البحري المستحق على سفينة أخرى بحجة امتداد رقابة الدولة على السفينتين ، لأن لكل سفينة مستغل ينفرد بزمته المالية ، ونفس المبرر قدمته محكمة النقض لإبطال حكم مشابه كانت محكمة استئناف *Rennes* قد أجازت بموجبه توقيع الحجز التحفظي على سفينة *Secil Angola* لضمان دين بحري مستحق على سفينة *Secil Maritima* ، مع أن كل سفينة تستغلها مؤسسة عمومية مستقلة من الناحية القانونية عن المؤسسة الأخرى² .

الفرع الثاني : طبيعة الدفع بالحصانة وإشكالاته التطبيقية

يطرح مبدأ حصانة السفينة العامة عدة تساؤلات تتمحور حول تحديد الطبيعة القانونية للدفع بهذا المبدأ ، ومدى إمكانية منحه للسفن ذات المهام المختلطة والسفن ذات المهام الحكومية المؤقتة.

أولا : الطبيعة القانونية للدفع بالحصانة القضائية للسفينة العامة

اختلفت الاجتهادات الفقهية بشأن تحديد الطبيعة القانونية للدفع بمبدأ الحصانة القضائية إلى اتجاهين متباينين يتمثلان فيما يلي :

01 - الدفع بالحصانة القضائية هو دفع بعدم القبول :

يعتبر أصحاب هذا الرأي بأن الدفع بالحصانة القضائية يرمي إلى التصريح بعدم قبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي ، كإعدام الصفة وانعدام المصلحة والتقادم وانقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه ، وذلك دون النظر في موضوع النزاع ومن ثم يكون الدفع بالحصانة القضائية دفعا بعدم القبول³ . وبناء عليه يجب على القاضي الأجنبي أن يمتنع عن الفصل في النزاع المعروف عليه ؛ بأن يقضي بعدم قبول الدعوى تلقائيا ، بالنظر إلى صفة الشخص المتمتع بالحصانة أي المدعى عليه وهو الدولة صاحبة السفينة ، ويمكن للخصم إثارة

¹ - أنظر: Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 279 إلى 285 ، وأيضا : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 120 ، وكذلك : عبد الغني مزباني ، مرجع سابق ، ص 14 .

² - عبد الغني مزباني ، مرجع سابق ، ص 14 ، وكذلك : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 284 ، 285 ، وأنظر في استعراض الأحكام السابقة ما يلي :

-Cour d'appel de Rouen , 23 Décembre 1985 , navire Filaret , DMF 1986 , p 349.

-Cass . civ , 6 juillet 1988 , navire Filaret , DMF 1988 , p 595 .

-Cour d'appel de Rennes , 29 Novembre 1996 , navire Secil Angola , DMF 1996 , p 298 .

-Cass . com , 1 octobre 1997 , Bull . civ . IV , N° 234 ; Rev. crit .DIP 1997 , P 751.

³ - ورد هذا التعريف في المادة 67 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

الدفع بعدم القبول في أي مرحلة كانت عليها الدعوى ولا مجال للتقيد بترتيب معين ، كما لا يحوز الحكم بعدم القبول حجية الأمر المقضي به فيما يخص موضوع الدعوى ، لأنه لا يعد قضاء في الموضوع ولو أن له حجية سببية - أي بسبب عدم القبول الذي كان أساسا للدفع - ومن ثم يجوز للمدعي الذي حكم عليه بعدم قبول دعواه بسبب تمتع المدعى عليه بالحصانة القضائية ؛ أن يجدد دعواه أمام نفس الجهة إذا نزعت أو زالت الحصانة عن خصمه ، كأن تكون السفينة ذات حصانة قضائية مؤقتة مثلما سنرى لاحقاً¹ .

وتدعوا الدكتورة حفيظة السيد الحداد بعض إلى مساندة هذا الاتجاه على أساس أن حكم القاضي الأجنبي بعدم قبول دعوى طالب الحجز عندما يكون المدعى عليه يتمتع بالحصانة القضائية يرجع إلى غياب سلطة القاضي في التعرض للقضية محل النزاع ، وهو أمر يفرضه عليه مبدأ احترام سيادة الدولة الأجنبية والذي قد يتعارض في بعض الأحيان مع مصالح الأفراد الخاصة² .

ويلاحظ أن القضاء الأمريكي تبنى هذا الاتجاه في قضية " أكسشانج ضد ماكفادون " سنة 1812 عندما قررت المحكمة الأمريكية العليا بأن : من مبادئ القانون العام اعتبار السفن الحربية الوطنية التي تدخل ميناء دولة صديقة مفتوحا لاستقبالها معفاة من سلطات هذه الدولة ، وبموافقة هذه الدولة ، ولا تتمتع المحكمة بصلاحيّة النظر في قضايا من هذا النوع³ .

كما سار على ذلك القضاء الفرنسي في أحكام صدرت عنه حديثا ، حيث قضى بذلك في حكيمين متعاقبين ، ففي الحكم الأول اعتبرت المحكمة بأن الدفع بالحصانة القضائية هو دفع بعدم القبول ، بينما ذهبت محكمة النقض أبعد من ذلك في الحكم الثاني حينما قضت بأن " القاضي الفرنسي بصدد المسائل التي تغطيها فكرة الحصانة القضائية يفقد كل سلطة قضائية للتعرض لها"⁴ .

¹ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 30 ، ويذكر صاحب هذا المرجع بأن هذا النوع من الدفع يرمي إلى عدم قبول دعوى الخصم بسبب تخلف شرط من شروط الدعوى سواء كانت شروطها العامة أو الخاصة ، فهو لا يتضمن إنكارا مباشرا للحق موضوع الدعوى كما هو الشأن في الدفع الموضوعية ولا هو موجه ضد إجراءات الدعوى كما في الدفع الشكلية ، بل هو إنكار للحق في الدعوى ، لذلك يعتبر أمرا وسطا بين الإجراءات وبين الموضوع ، مشار إلى ذلك في نفس الصفحة ، وللمزيد من التفصيل تراجع المواد 67 ، 68 ، 69 من القانون رقم 09/08 .

² - مشار إلى ذلك في المرجع السابق ، هامش ، ص 30 .

³ - جير هارد فان غلان ، القانون بين الأمم : مدخل إلى القانون الدولي العام ، ترجمة : عباس العمر ، الطبعة الثانية ، دار الأفاق الجديدة ببيروت ، لبنان ، (لم تذكر سنة الطبع) ، الجزء الأول ، ص 157 ، 158 .

⁴ - نشير بهذا الخصوص إلى قضية الشركة الوطنية الليبية للملاحة البحرية ضد شركة Marseille fret الفرنسية ، وتتلخص وقائعها في ما يلي : في سنة 1979 استأجرت شركة رأس الهلال الليبية من شركة Marseille fret السفينة Astor لنقل أسلحة من ليبيا إلى أوغندا ، وعند توقف السفينة بجنوب أفريقيا للتموين ؛ صودرت شحنتها لعدم وجود الوثائق المثبتة للحمولة ، وللمطالبة بدين يعادل قيمة الشحنة تمكنت شركة رأس الهلال من الحصول على إذن محكمة بنغازي الليبية بالحجز على سفينة Rove المستغلة من شركة Marseille fret ، وبدورها تحصلت هذه الأخيرة من القضاء الفرنسي على الإذن بحجز السفينة Ghat المستغلة من الشركة الوطنية الليبية للنقل البحري ؛ ومطالبتها بدين يعادل قيمة السفينة Rove ، وبعد أن استأنفت الشركة الوطنية الليبية الأمر المذكور بحجة عدم وجود علاقة بينها وبين شركة رأس الهلال ، أيد مجلس قضاء Aix - en provence الحكم الابتدائي على أساس أن الدين ثابت في مواجهة الدولة الليبية وأن الشركة الوطنية الليبية تشكل انتقافا عن شركة رأس الهلال ، غير أن الشركة الوطنية الليبية طعنت بالنقض في قرار المجلس الاستئنافي وكان قرار محكمة النقض لصالحها ، ومما جاء فيه : "... إن القاضي الفرنسي يفقد ولايته بنظر النزاع المعروض عليه في الأحوال التي تتحقق فيها الشروط الضرورية لإعمال الحصانة القضائية المقررة لصالح الدولة الأجنبية أو لأحد الأجهزة العاملة لحسابها وانصياعا لأوامرها إلا إذا تم التنازل عن هذه الحصانة ... وإن محكمة الاستئناف بدل أن تفصل في طلب رفع الحجز على السفينة ،

02 - الدفع بالحصانة القضائية هو دفع بعدم الاختصاص

يعتبر أصحاب هذا الاتجاه بأن الحصانة القضائية لم تعد حصانة مطلقة يتمتع بها الشخص لصفته دون مراعاة أي اعتبار آخر، بل أصبحت حصانة محدودة أو نسبية لا يستفيد منها الشخص المتمسك بها والمقررة لصالحه إلا إذا كان التصرف محل المنازعة صدر بصدد القيام بعمل من أعمال السلطة العامة ، ومن ثم يكون الدفع بالحصانة القضائية دفعا بعدم الاختصاص¹ .

ويترتب على ذلك أن صفة الشخص المتمتع بالحصانة القضائية لا تأتي في المرتبة الأولى ، بل يتم معالجة فكرة الحصانة القضائية من زاوية الاختصاص وذلك بالنظر إلى التصرف المرفوع بشأنه الدعوى كونه يندرج ضمن أعمال السلطة العامة (النشاط العام) أو ضمن الأعمال العادية (النشاط الخاص) ، بحيث تتسع الفكرة لتشمل كافة القواعد التي تعطي أو تمنع سلطة الفصل في النزاع على قاض أو نظام قضائي محدد انطلاقا من العناصر المكونة للنزاع² .

ولكن العمل بهذا الرأي يخالف قواعد القانون الدولي التي تجعل من الحصانة القضائية مبدأ عاما أو حقيقة مفترضة تميز كافة السفن الحكومية ، وأن عدم الحصانة هو الاستثناء المطبق على السفن التجارية المستغلة من طرف الدولة ، كما يترتب على الأخذ به تجزئة وتعطيل مبدأ الحصانة ذاته وربطه بموقف القضاء من نشاط السفينة ، وهو ما لا يتوافق مع الغرض التشريعي من المبدأ ، إلا أن العمل بهذا الرأي قد يصلح بالنسبة للسفن ذات المهام المختلطة مثلما سنرى الآن.

ثانيا : الإشكالات التطبيقية لمبدأ حصانة السفينة العامة

أثار الفقه بعض التساؤلات بشأن تحديد طبيعة السفينة ما إذا كانت عامة أو خاصة في حالة ممارستها للمهتين العامة والخاصة في نفس الوقت وكذا في حالة قيامها بنشاط عام لفترة مؤقتة .

01 - السفينة ذات المهام المختلطة :

إذا كانت السفن المستغلة من طرف الدولة في القيام بنشاطات تجارية لا تعتبر سفنا عامة فإن التساؤل المطروح حاليا يدور حول السفن التي تملكها الدولة وتقوم باستخدامها على نحو يجعلها تجمع بين الصفتين العامة والخاصة ، كأن تمارس بعض النشاطات التجارية البحرية إضافة لأعمال الخدمات الحكومية كنقل البريد على سبيل المثال³ .

ومن السوابق القضائية المتعلقة بهذا الشأن قضية *parlement belge* المسجلة لدى القضاء الإنجليزي قبل الحرب العالمية الأولى وهي سفينة كانت

راحت تتعرض للفصل بوجود الدين ضد الدولة الليبية الناتج عن فعل من أفعال السلطة العامة وبذلك تكون قد خالفت قاعدة من قواعد القانون الدولي العام التي تحكم بين الدول " ، مشار إلى ذلك في : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 31 ، 32 ، 33 ، وللتنقيح أكثر أنظر : . DMF 1986 , P 346 , Navire le Ghat , Cass. civ , 4 fev 1986

¹ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 30 .

² - المرجع السابق ، نفس الصفحة .

³ - عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 24 .

تستخدمها السلطات البلجيكية استخداما مزدوجا في نقل البريد من جهة وفي أغراض تجارية أخرى تتمثل في نقل الركاب والبضائع من جهة أخرى ، وكانت قد تعرضت للحجز التحفظي بغية مطالبتها بتعويض أضرار نجمت عن اصطدام بحري ، حيث نقضت محكمة الاستئناف البريطانية قرار المحكمة البحرية وسببت قرارها بأن الباخرة البلجيكية تتمتع بالحصانة القضائية أمام المحاكم البريطانية من حيث أنها مال عام مخصص لخدمة عامة ، وأن مثل هذه الدعوى لا يمكن إقامتها بالنسبة لدولة مستقلة ذات سيادة¹ .

ونظرا لما قد ينجم من أضرار على مصالح الدائنين نتيجة الاستعمال غير النزيه لمبدأ الحصانة القضائية من طرف السفن ذات المهام المختلطة بغية التهرب من أداء التزاماتها ، فإن هناك موقفا نميل إليه يرى أن تصنيف هذه السفن فيما إذا كانت عامة أو خاصة يتم بالنظر إلى الصفة الغالبة لنشاط السفينة ، فإذا كان العمل المعتاد للسفينة هو الخدمات الحكومية عدت بمثابة سفينة عامة ، وإن كانت المهام الممارسة هي النشاطات التجارية وكانت الخدمة العمومية من قبيل العمل العارض أو الاستثنائي عدت السفينة خاصة ، ومن ثم لا تتمتع بأي حصانة شأنها في ذلك شأن السفن الخاصة ، وهذا التقدير للنشاط الغالب الذي تمارسه السفينة يأتي في المرتبة الأولى قبل البحث في تمتع السفينة بالحصانة القضائية ، وهو ما يجعل طبيعة الدفع بالحصانة دفعا بعدم الاختصاص² .

02 - السفينة ذات الحصانة القضائية المؤقتة

قد تستخدم سلطات الدولة سفينة كان يشغلها القطاع الخاص لتأدية خدمة عامة لمدة معينة ، كأن تكلف سفينة تمارس أصلا نشاطا خاصا (نزهة ، تجارة ،) بتمثيل الدولة في تظاهرة أو مناسبة دولية ، ومن ثم يطرح إشكال يتعلق بإمكانية اكتساب هذه السفينة الحصانة القضائية طيلة فترة ممارستها للنشاط العام . وانطلاقا من المادة 08 الفقرة 02 في معاهدة جنيف 1999 نستطيع أن نقول بأن تلك السفينة تكتسب وصف السفينة العامة خلال المدة التي تمارس فيها النشاط العام ، أي تتمتع بحصانة قضائية مؤقتة وإن كانت قبل تلك الفترة أو بعدها لا تتمتع بأي حصانة ، ومن ثم لا يجوز للقضاء الأجنبي أن يأذن بتوقيع الحجز عليها أثناء فترة أدائها للنشاط العام³ .

¹ - جير هارد فان غلان ، مرجع سابق ، ص 161 ، وأيضا : المرجع السابق ، هامش ص 24

² - عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص 24 ، 25 ، وأيضا ما نقلناه في الصفحة السابقة بشأن الرأي القائل بأن الدفع بالحصانة القضائية هو دفع بعدم الاختصاص.

³ - نصت المادة الثامنة في الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف على ما يلي " لا تطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية ، أو سفن حربية مساعدة ، أو سفن أخرى ، تمتلكها أو تشغيلها الدولة وتستخدمها ، مؤقتا ، في خدمات عامة غير تجارية فقط ."

المبحث الثاني : مآل الحجز التحفظي على السفينة

حتى لا يتحول طلب الحجز إلى وسيلة إرهاب للمدين تلزمه الرضوخ إلى مشيئة الدائن فإن حكمة أي تشريع تقتضي وضع حد لزمن الحجز الملقى على الثروة البحرية للمدين ، ولذلك لا تخرج نتيجة النزاع عن أحد احتمالين ؛ الأول أن يتم رفع الحجز التحفظي على السفينة إذا توفرت دواعي الرفع ، والثاني أن يتم تحويل الحجز التحفظي المضروب على السفينة إلى حجز تنفيذي قد ينتهي ببيعها وتوزيع حصيلة التنفيذ بين الدائنين¹ .

المطلب الأول : رفع الحجز التحفظي على السفينة

أجازت المادة 156 قانون بحري للمحكمة التي جرى في نطاقها توقيع الحجز على السفينة أن تختص برفعه عنها ، وغالبا ما يلجأ للقضاء المستعجل² ، وهذا الحكم يضيق من نطاق تنازع القوانين كما يتوافق مع القواعد العامة في المادة 08 قانون إجراءات مدنية والمادة 40 في الفقرة 07 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

وقد يبدو أن هذا الحكم لا يقدم التسهيل المطلوب للمحجوز عليه ، لأنه يفرض عليه اللجوء للقضاء الذي لجأ إليه الحاجز ، والذي يكون أحيانا بعيدا عنه أو لا يحظى بثقته ، كما لو حجز دائن جزائري على سفينة جزائرية في ميناء دولة أجنبية ، إلا أنه بالرجوع للقواعد العامة في المادة 28 قانون إجراءات مدنية والمادة 46 من القانون 09/08 ؛ نجدهما تسمحان بطلب رفع الحجز في مكان غير مكان التوقيع بشرط اتفاق الطرفين على ذلك ، وهو ما يتماشى مع ما تتضمنه اتفاقية جنيف 1999 في المادة 04 منها³ .

ويمكن للمحجوز عليه أن يعمد إلى إحدى الوسائل الثلاث بغية رفع الحجز على سفينته ؛ فإما أن يقدم للمحكمة ما يضمن حقوق الحاجز كالكفالة أو الضمان العيني أو الشخصي ، وإما أن يطلب منها رفع الحجز بعد إثبات بطلانه أو تخلف شروطه ، وإما أن يتوصل مع الدائن إلى اتفاق أو تسوية مرضية لحل النزاع.

الفرع الأول : رفع الحجز بتقديم ما يضمن حقوق الحاجز

يشكل الحجز خطرا لا يستهان به بالنسبة لمستغل السفينة ولكل من له فائدة في إنجاز الرحلة البحرية بوجه عام ، حيث يعرقل نشاط المستغل ويهدده بالإفلاس

¹ - تشير إلى أنه من الممكن وجود حالات تنفيذ جبري لا تنتهي بالبيع إذا كان التنفيذ هو محل الحق ، إلا أنه لا يمكن أن توجد أية حالة تنفيذ جبري دون استيفاء للحق وهو غاية كل تنفيذ ، مشار إلى ذلك في : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 142 .

² - المادة 351 قانون إجراءات مدنية

³ - أنظر الملحق رقم 09 ، وأنظر خلاف هذا الرأي في الانتقاد الموجه للمشرع المصري في : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 173 .

ويعرضه للمساءلة في مواجهة المتعاملين معه ، كما يعطل مصالح هؤلاء ويثير النزاعات فيما بينهم...¹ ، وللحد من آثار تلك الأخطار أتاحت معاهدتا بروكسل وجنيف المتعلقتين بموضوع الحجز التحفظي على السفن في المادتين 05 و 04 على التوالي وكذا المشرع الجزائري في المادة 156 قانون بحري إمكانية رفع الحجز على السفينة ما دام المحجوز عليه قد قدم للمحكمة الكفالات أو الضمانات الكافية لحفظ حقوق الدائنين ، حيث يتم تقديمها في أغلب الحالات وفق ما يعرف بنظام الإيداع أو التخصيص² .

أولا : الأحكام القانونية لنظام الكفالة أو الضمان

نصت المادة 156 قانون بحري على ما يلي : " يجوز للمحكمة المختصة التي جرى الحجز في نطاق اختصاصها ، رفع هذا الحجز عن السفينة عندما تقدم لها كفالات أو ضمانات كافية " .

فإذا كان هذا النص يسمح باستصدار أمر رفع الحجز عن السفينة من المحكمة التي أمرت بتوقيعه ، إلا أنه لا يتيح طلب رفع الحجز قبل النظر في صحته حتى يقدم ما يضمن وفاء الحاجزين أو يثبت جدية ومشروعية طلبه ، وهو الشرط الذي أكدته المشرع في المادة 351 قانون إجراءات مدنية والمادة 663 الفقرة 2 من القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، وأسست عليه المحكمة العليا قضاءها المؤرخ في 14 مارس 2004 ، حيث نقضت قرارا صادرا عن مجلس قضاء الجزائر العاصمة ، وذلك عندما قضى برفع الحجز على السفينة قبل الفصل في صحته دون أن يقدم المحجوز عليه الكفالة أو الضمان الكافي³ .

وتجدر الإشارة إلى أن تحديد شكل الضمان وكيفيته فيما إذا كان ضمانا بنكيا أو رسالة ضمان من نادي الحماية والتعويض أو غيرهما يخضع لاتفاق طرفي الحجز ، لكن قبول الكفالة أو الضمان في بعض الأحوال وتقدير كفايتهما من عدمه يخضعان للسلطة التقديرية للقاضي المختص⁴ .

ومهما يكن سبب الدين أو الحق الموجب للحجز على السفينة فإن إيداع الكفالة أو الضمان الكافي من شأنه التمكين من رفع الحجز ، ذلك أن المشرع الجزائري وافق المشرع الفرنسي في عدم الاهتمام بسبب نشأة الدين المطالب به عند تقديم الكفالة أو الضمان الكافي بغية رفع الحجز على السفينة بخلاف الأمر في اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 ، حيث أوردتا استثناء مفاده " أن تقديم الكفالة أو الضمان لا يمكن أن يؤدي إلى رفع الحجز عن السفينة إذا كان سبب الحجز يتعلق بملكية السفينة أو حيازتها أو استخدامها أو بعائد هذا الاستخدام"⁵ ، والمبرر الذي

¹ - هاني دوبدار ، مرجع سابق ، ص 128 .

² - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 406 ، وكذلك الملحق رقم 08 .

³ - المحكمة العليا ، قرار مؤرخ في 14 مارس 2004 ، رقم الملف 327870 ، الفهرس رقم 144 ، غير منشور ، وكذلك : الملحقان 03 و 04 .

⁴ - سنفصل في هذا الكلام لاحقا .

⁵ - المادة الخامسة من معاهدة بروكسل ، والمادة الرابعة في الفقرة الأولى من معاهدة جنيف ، وأنظر موقف المشرع الفرنسي في المادتين 27 و 28 من قانون 27 أكتوبر 1967 .

يقدمه الفقه للاستثناء المذكور هو أن الحجز في هذه الحالات يكتسي صفة الحجز الإستحقاقي ، والحاجز لا يهدف إلى الحصول على دين نقدي وإنما ينازع في ملكية السفينة ذاتها أي أصل الثروة البحرية ، ولذلك لا يجدي إعطاءه الكفالة المالية¹ .

وإذا كان المبدأ أن يتفق الطرفان أي الحاجز والمحجوز عليه على شكل الضمان ومقداره ، وأن تتدخل المحكمة المختصة لتقدير كفاية الضمان ، فإن رفع الحجز مقابل تقديم الضمان أو الكفالة لا يصح أن يفهم منه بأنه اعتراف من المحجوز عليه بالمسؤولية أو تنازل منه عن حقه في الاستفادة من مزايا التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، وهو ما قضت به المادة 157 قانون بحري² .

وفي معرض الحديث عن رفع الحجز بواسطة الكفالة أو الضمان يثير الفقه تساؤلات عديدة نوجز أهمها في النقاط التالية :

01 – الاختلاف في مفهوم كفاية الضمان أو الكفالة :

اختلف المفسرون في تحديد المقصود من كفاية الضمان أو الكفالة ، فقد ذهبت محكمة بروكسل في حكمها الصادر بتاريخ 21 ديسمبر 1910 إلى اعتبار مبلغ الكفالة أو الضمان كافياً إذا كان لا يقل عن مقدار الدين ، ولذلك فإنه لا يمكن أن يؤذن للمحجوز عليه برفع الحجز عن السفينة إذا قدم كفالة أو ضماناً أقل من مبلغ الدين بأكمله ، غير أن هذا الحكم لم يسلم من انتقاد الفقه الفرنسي لتعارضه مع مبدأي الترك وتحديد المسؤولية اللذان يميزان القانون البحري ، إذ لا يمكن أن نحرم المجهز المدين من التمتع بحق أساسي معترف به في أغلب التشريعات البحرية وهو حق الاستفادة من رخصة الترك ومن مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية ، وهو المنحى الذي تبنته كل من محكمة استئناف *Rouen* ومحكمة استئناف *Boulogne* في القرارين الصادرين عنهما على التوالي بتاريخ : 05 مارس 1919 و 03 جانفي 1979 ، حيث قررتا بأن : " المبلغ المودع كضمان أو كفالة يجب أن لا يتجاوز قيمة السفينة ولو كانت قيمة الدين أو الحق سبب الحجز أكبر من ذلك " ³ .

وترتيباً على ذلك ، يفرق غالبية الفقهاء بين وضعيتين من أجل تحديد المقصود من كفاية الضمان أو الكفالة⁴ :

- الوضعية الأولى :

عند سقوط حق المدين في الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية أو رخصة التخلي عن السفينة كأن يثبت خطئه الشخصي ، يجب في هذه الحالة أن لا يقل مبلغ الضمان أو الكفالة عن مقدار الدين أو الحق المطالب به .

¹ - حمدي كمال ، مرجع سابق ، ص 181 ، وأيضاً : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 122 .

² - وكذلك المادة الخامسة من معاهدة بروكسل ، والمادة الرابعة في الفقرة الثالثة من معاهدة جنيف .

³ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، هامش ص 72 .

⁴ - نفس المرجع ، ص 71 ، 72 .

- الوضعية الثانية :

في حالة ثبوت حق المدين في الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية أو رخصة التخلي عن السفينة ، كأن يكون الفعل سبب المطالبة ناتجا عن خطأ التابعين أو فعل الغير ، يجب - عندئذ - أن لا يتجاوز مبلغ الكفالة أو الضمان مقدار التحديد القانوني للمسؤولية أو قيمة السفينة ، وهو ما تبناه المشرع الجزائري في المادة 107 قانون بحري .

02 - إمكانية إبقاء الحجز رغم كفاية الضمان :

من خلال تضمين المشرع الجزائري للفظ " يجوز " في نص المادة 156 قانون بحري نستنتج أنه يمكن للقاضي الوطني عدم الاستجابة لطلب رفع الحجز على السفينة رغم كفاية الضمان ، لأن استعمال المشرع لهذا اللفظ يدل على أن القاضي يتمتع بسلطة رفض طلب رفع الحجز ؛ إضافة لسلطة تقدير كفاية أو عدم كفاية الضمان كما قلنا سابقا ، غير أن هذه القاعدة لا تسري على إطلاقها ، ذلك أنه في كل الحالات التي يسمح فيها القانون للمدين بتحديد مسؤوليته لا يمكن للقاضي أن يرفض طلب رفع الحجز على السفينة إذا ما أثبت صاحب الطلب أنه قدم للمحكمة الكفالة أو الضمان المعادل لمبلغ التحديد وأنه في متناول يد الحاجز ، وهذا ما يدل عليه نص المادة 107 قانون بحري الذي ورد كالآتي : " يستطيع المالك في جميع الحالات التي يسمح له فيها من خلال هذا القانون بتحديد مسؤوليته أن يحصل عن طريق القضاء على رفع الحجز عن سفينته وذلك إذا أثبت بأنه قدم ضمانا كافيا أو أي كفالة أخرى بمبلغ يعادل جميع حدود مسؤوليته وأن هذا الضمان أو الكفالة متوفرة فعلا لفائدة المدعي " ¹ .

وإذا كان قانون الإجراءات المدنية النافذ حاليا لم يتعرض للمدة التي يجب أن لا يتجاوزها المحجوز عليه حتى يودع الكفالة المطلوبة ، فإن القانون رقم 09/08 قضى في المادة 640 منه بأن وقت إيداع الكفالة يتسع إلى ما قبل رسو المزاد ² .

03 - نشوء حق امتياز للحاجز على ما قدم له من كفالة أو ضمان :

إذا كان المبلغ المودع ككفالة أو كضمان مخصصا لصالح الحاجز ، فينشأ لهذا الأخير حق امتياز على هذا المبلغ ، أما إذا لم يخصص مبلغ الكفالة أو الضمان لدائن معين فلا ينشأ أي حق امتياز عليه ، ويتوقف الأمر في هذه الحالة على صفة الدين أو الحق المحجوز من أجله ، فإن كان الدين مكتسبا لصفة الامتياز انتقل هذا الوصف إلى مبلغ الكفالة وبنفس المرتبة التي كان يحتلها من قبل ³ .

04 - التزام المدين بطريق الكفالة أو الضمان إذا ثبت اختياره له :

¹ - تفسير المادة 29 الفقرة (ب) قانون بحري في نفس الاتجاه الوارد في المادة 107 قانون بحري ، حيث أنه في الحجز بسبب التلوث البحري بالوقود تأمر المحكمة برفع الحجز عن السفينة عندما يودع المالك مبلغ الكفالة أو الضمان إذا كان للمدين الحق في تحديد مسؤوليته .

² - تجدر الإشارة إلى القانون رقم 09/08 نظم أحكام الإيداع والتخصيص في المواد 640 ، 641 ، 642 .

³ - المادة 641 في الفقرة الثانية من القانون رقم 09/08 ، وكذلك : ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص72 .

يرى الفقه بأن دفع المدين للكفالة أو الضمان الكافيين ينقل الحجز والإجراءات التابعة له من السفينة إلى مبلغ الكفالة أو الضمان ، فلا يجوز للمدين التمسك برخصة ترك السفينة بعد أن اختار طريق دفع الكفالة مادام كان بوسعه اختيار هذا الطريق . وبناء على ذلك ، إذا قدم المدين كفالة أو ضمانا كافيا وتم رفع الحجز على السفينة ، وبعد اتخاذ إجراءات صحة الحجز هلكت السفينة ، فلا يحق للمدين استرداد مبلغ الكفالة بدعوى التمسك برخصة ترك السفينة على أساس أن التزامه انقضى بواقعة هلاك السفينة ، وكذلك إذا حجزت إحدى السفن المملوكة للمدين بسبب تصادم تسببت فيه سفينة أخرى مملوكة له وقدم المدين كفالة لرفع الحجز عن السفينة المحجوزة وحصلت الاستجابة لطلبه ، فلا يجوز له أن يطالب بترك السفينة المتسببة في التصادم واسترداد مبلغ الكفالة ، أما إذا كان دفع مبلغ الكفالة قد تم من طرف ربان السفينة أو أحد ممثلي المدين دون أن يحصل إعلام المدين ، فإن من حق هذا الأخير أن يتمسك برخصة ترك السفينة سواء عن واقعة الهلاك أو عن واقعة التصادم¹ .

وبالمقابل لا يمكن القول أنه منذ صدور الأمر برفع الحجز لقاء كفالة أو ضمان تصبح علاقات المدين بالدائن محصورة بالمبالغ المودعة ، لأن المشرع حرص على إدراج عبارة " كافية " في المادة 156 قانون بحري ، ومن ثم نرى أنه بإمكان الدائن الحاجز إذا ما وجد أن الكفالة غير كافية أو ليست في متناوله أن يطلب إعادة الحجز على سفينة المدين ، وهذا يبين أن الأمر الذي يصدره القاضي برفع الحجز لقاء كفالة يمكنه الرجوع عنه وتقرير اعتبار الكفالة كأن لم تكن ، متى أثبت الدائن تضرر مصالحه من هذه الضمانات المقترحة من مدينه ، وهو الحكم الذي يصدق على الحجز في مادته الدولية² .

ثانيا : أشكال الإيداع أو التخصيص

يغلب على عملية الحجز التحفظي على السفينة طابع المباغته لأن الدائن يفاجئ المدين بالحجز ، وهو ما قد يؤدي إلى صعوبة توفيره للأموال الكافية لرفع الحجز على السفينة ، كما أن شركات التأمين كثيرا ما ترفض تحمل أخطار الحجز بسبب صعوبة تقدير احتمالات وقوعه وعدم إمكان تحديد الأخطاء وما ينجر عن ذلك من عواقب مالية سلبية ، ولذلك يحتاط ملاك السفن لهذه الوضعية المالية المحرجة إما بالاستعانة بالبنوك أو بالانضمام إلى نوادي الحماية والتعويض³ .

01 - الضمان البنكي :

يمكن للمحجوز عليه أن يتفق مع أحد المؤسسات البنكية على توفير الأموال المطلوبة في شكل رسالة ضمان يقدمها للمحكمة المختصة برفع الحجز ، إلا أن نجاح هذه العملية مرهون بمهارة المحجوز عليه في إقناع البنك الممول ؛ وبالسيلة النقدية

¹ - المرجع السابق ، ص 73.

² - المادة الخامسة في كل من معاهدتي بروكسل وجنيف .

³ - نلاحظ أن هذا الموقف تبناه أيضا المشرع الجزائري من خلال ما ورد في المادة 103 الفقرتين الثالثة والسابعة من قانون التأمين الصادر بالأمر 07/95 ، حيث قضت بما يلي : " لا يضمن المؤمن الأخطار التالية وعواقبها : 01..... -02..... -03..... -القرصنة والاستيلاء والحجز 04.....-05..... -06..... -07.....- جميع النفقات والتعويضات المبينة على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون .

والمصداقية التي يتمتع بها البنك لدى المتعاملين ، وهي العوامل التي تؤدي دورا فعالا في قبول الحاجز للضمان المقدم¹ .

02 - ضمان نادي الحماية والتعويض :

يسمى باللغة الأجنبية (*protection and indemnity clubs*) ويطلق عليها اختصارا *P&I clubs* ، وهي هيئات تأمين تبادلي تسعى لتحمل المخاطر التي ترفض شركات التأمين التصدي لها ، مقابل اشتراكات معينة يدفعها الأعضاء أو تجهزي السفن ، حيث عند توقيع الحجز على السفينة المستغلة من أحد أعضاء نادي الحماية والتعويض ؛ يبادر النادي إلى دفع المبالغ المطلوبة من أجل رفع الحجز الموقع على السفينة ، عن طريق إيداع تلك الأموال لدى أحد البنوك المعتمدة لديه ، على أن يتم فيما بعد تسوية المبالغ المدفوعة فيما بين المحجوز عليه ونادي الحماية بالنظر لما سيؤول إليه النزاع² .

وتجدر الإشارة إلى أنه سواء تم دفع المبالغ المطلوبة لرفع الحجز عن طريق الكفالة العينية أو الشخصية أو عن طريق نظام الإيداع والتخصيص لنادي الحماية والتعويض أو المؤسسات البنكية ، فإنه لا يمكن للحاجز أن يحصل على هذه الأموال إلا بعد الحكم له بالحق فيها وذلك بعد أن يربح دعوى الحجز ، وبالمقابل يستطيع المحجوز عليه استرداد تلك المبالغ إذا حكم لصالحه³ .

الفرع الثاني : رفع الحجز بسبب بطلانه وتحميل الحاجز المسؤولية

إذا كان الهدف من الحجز التحفظي على السفينة هو الحفاظ على حق الدائن الحاجز من الضياع بضبط السفينة المحجوزة ومنع المدين من تهريبها ، فمن العدل حماية مصالح وحقوق المحجوز عليه والمستفيدين من الرحلة البحرية من أي ظلم أو تعسف قد يقع من جانب طالبي الحجز ، كأن يحجز أحدهم على غير السفينة التي يجوز له الحجز عليها أو يبالغ في تقدير قيمة الديون البحرية ، ولذلك فقد راعى المشرع الجزائري الأضرار التي يخلفها الحجز التحفظي التعسفي على الاستغلال البحري عامة ومصالح المحجوز عليه خاصة ، فنص على تحمل المدعي طالب الحجز مسؤولية الأضرار الناتجة عن حجز السفينة بدون سبب مشروع ، وهو بذلك ينتهج ما سلكته معاهدة بروكسل 1952 وسائرته فيما بعد معاهدة جنيف 1999⁴ .

وبناء على ذلك يجوز للمحجوز عليه أن يتمسك بكل دفوعه وأوجه دفاعه في الرد بطلب مضاد على أمر توقيع الحجز التحفظي وما يليه من إجراءات تثبت الدين وصحة الحجز ، حيث يمكن للمحجوز عليه أن يقف موقف المدافع في دعوى الحجز أو يرد بطلب عارض أمام نفس المحكمة أو بطلب أصلي عن طريق دعوى مستقلة ، وإذا كان مستعجلا فلا يوجد ما يمنعه من طرح دعواه أمام القضاء المستعجل ،

¹ - عبد الغني مزباني ، مرجع سابق ، ص 19 .

² - المرجع السابق ، ص 18 ، وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 124 ، 125 .

³ - المرجعين السابقين ، نفس الصفحات ، وللتذكير فقد قضت بذلك المادة 641 في الفقرة الثانية من القانون رقم 09/08 .

⁴ - المادة السادسة في كل من اتفاقيتي بروكسل وجنيف ، أما المادة 158 قانون بحري فقد وردت كما يلي : " يكون المدعي طالب الحجز مسؤولا عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع .
وتتقدم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة "

ويسعى المحجوز عليه في جميع تلك الطلبات إلى الحكم ببطلان الحجز أو رفعه أو رفض طلب صحته لانعدام شروطه الشكلية أو الموضوعية¹.

وانطلاقاً من المادة 158 قانون بحري؛ إذا قضي ببطلان الحجز واعتباره على غير أساس قانوني فإنه يتم تحرير السفينة والسماح لها بمغادرة الميناء، كما يتحمل الحاجز نتيجة تعسفه في استعمال حق الحجز؛ إذ يجوز للمحجوز عليه أن يطالبه بالتعويض عن الأضرار المسببة عن الحجز غير المشروع، وقد أحالت المادة 6 في كل من اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 فيما يتعلق بتقدير تعويضات الحجز التعسفي للقضاء الداخلي للمحكمة المطروح عليها النزاع، ومما تشمله التعويضات؛ النفقات الإضافية التي ترتبت على السفينة المحجوزة وما فات المحجوز عليه من أرباح وما ترتب عليه من خسائر في مواجهة المتعاملين كالمسافرين وأصحاب الحق في البضاعة².

وفي هذا الصدد رفضت محكمة *Ravenna* بايطاليا دعوى طالب الحجز على سفينة جزائرية تسمى "الحجار"؛ بعد ادعى بدين مقداره 23 مليون دولار وقضت في حقه بالحجز التعسفي *Saisie abusive*، في حين رفع المحجوز عليه دعوى التعويض مطالباً بمليون دولار كتعويض عن أضرار الحجز التعسفي³.

ولما كان القانون البحري وكذا قانون الإجراءات المدنية النافذ حالياً لم ينظما مسألة اقتران المطالبة بالتعويض المستحق للمحجوز عليه تعسفاً بالحكم برفض دعوى ثبوت الدين، فإن القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية تصدى لذلك، حيث أوجب المشرع على المحكمة إذا ما فصلت برفض الدعوى لعدم إثبات الدين، أن تقضي برفع الحجز، وأن تفصل - عند الاقتضاء - في طلب التعويضات المدنية، بل وأجاز لها أن تحكم على الحاجز المتعسف بغرامة مدنية لا تقل عن عشرين ألف دينار (20000 دج)⁴.

أما عن الأساس القانوني للمطالبة بالتعويضات فتخضع في جانبها المادي لأحكام المادة 124 قانون رقم 10/05 المعدل والمتمم للأمر 58/75 المتضمن القانون المدني، والتي وردت كما يلي: "كل فعل يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض"، كما أجازت المادة 182 مكرر من نفس القانون للمحجوز عليه أن يطالب بالتعويض عن الأضرار الأدبية إن كان لها مقتضى كالمساس بسمعته التجارية⁵.

ويجب الانتباه إلى أن تقدير تعسف الحاجز في الحجز على خصمه يخضع لضوابط يرجع بشأنها للتشريعة العامة في القانون المدني، ويتعلق الأمر بمعايير التعسف في استعمال الحق، حيث يعتبر الحاجز متعسفاً في استعمال حقه إذا تحققت إحدى الصور الواردة في المادة 124 مكرر من القانون رقم 10/05 المذكور آنفاً

1 - يؤسس المحجوز عليه دعواه وفق القواعد العامة، أنظر على سبيل المثال المادتين الرابعة و183 قانون إجراءات مدنية.

2 - حمدي كمال، مرجع سابق، ص 179، 180، وأيضا: محمود مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص 174.

3 - جريدة *Le quotidien d'oran*، مؤرخة في 18 فيفري 2007، الصادرة بوهان (الجزائر)، العدد: 3699، ص 32.

4 - المادة 666 في الفقرتين الثانية والثالثة من القانون رقم 09/08.

5 - طبقاً لنص هذه المادة 182 مكرر "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحريّة أو الشرف أو السمعة".

والتي نصت على ما يلي : " يشكل الاستعمال التعسفي للحق خطأ لاسيما في الحالات التالية :

- إذا وقع بقصد الإضرار بالغير
 - إذا كان يرمي إلى الحصول على فائدة قليلة بالنسبة للضرر الناشئ للغير
 - إذا كان الغرض منه الحصول على فائدة غير مشروعة¹ .
- ويبدو أن المشرع قصد من إيراد هذه الحالات أنها تشكل ضوابط قصوى لما يمكن أن يصل إليه تعسف الدائن في استعمال حقه ، حيث يجوز للقاضي أن يقيس عليها للدلالة على صور مقاربة ، كما يلاحظ أن معيار التعسف في استعمال الحق إما يكون معيارا شخصيا مثلما تضمنت ذلك الفقرة الأولى ، وإما أن يكون معيارا موضوعيا وهذا ما تضمنته الفقرتان الثانية والثالثة² .

وما من شك فإن تقدير مبالغ التعويض عن الحجز التعسفي بالطريقة المذكورة سيكلف الحاجز مبالغ طائلة قد تعجز ذمته المالية عن تحملها ، ومن ثم يؤدي إلى تخوف الدائنين من آثار الحجز التعسفي وإعراضهم عن اللجوء إلى القضاء للمطالبة بحقوقهم واستعانتهم بأساليب أخرى كالتحكيم ، وهو ما يقوي من مركز المدينين ويضعف من فاعلية الائتمان البحري .

وتخفيفا من تبعات الحجز التعسفي تعطي قوانين الدول الأنجلوسكسونية للمحجوز عليه في جميع الأحوال حق رفع الحجز على سفينته مقابل تقديمه الكفالة أو الضمان الكافي ، وبالتالي فإن الضرر المادي الوحيد الذي يلحقه لا يتجاوز مقدار المبالغ المدفوعة ، وبالمقابل فإن مسؤولية للحاجز الذي تعسف في الحجز على السفينة - في هاته الأنظمة - تقتصر على ما يعادل مبلغ الكفالة أو الضمان الذي يقدمه المحجوز عليه لرفع الحجز عن السفينة إلى جانب مصاريف الدعوى³ .

وفي هذا الصدد ؛ يلاحظ أن المادة 06 الفقرة 01 من معاهدة جنيف 1999 أجازت للقضاء أن يشترط على طالب الحجز تقديم كفالة أو ضمان مالي قبل الإذن له بتوقيع الحجز على السفينة أو إبقاء الحجز الذي سبق توقيعه عليها ، وهذه القاعدة مستمدة من تشريعات بعض الدول الإسكندنافية⁴ ، كما يجري العمل بها في القضاء الفرنسي ، ويصوب هذا الإجراء لحماية المحجوز عليه من إمكانية تعسف الدائن في استعمال حق الحجز من جهة ، وضمان تحصيل المصاريف القضائية من الطرف الموجود أمام القضاء من جهة أخرى⁵ ، وقد حكم القضاء الفرنسي في مناسبات عديدة عديدة بمسؤولية الحاجز عن الأضرار - سواء المادية أو المعنوية - اللاحقة بالمحجوز عليه وبالغير نتيجة الحجز التعسفي⁶ .

¹ - نشير إلى أن هذا النص هو ما قضت به المادة 41 قانون مدني أمر 58/75 ، والتي ألغيت بالمادة 51 من قانون 10/05 ، إلا أن النص الملغى كان يحصر التعسف في تلك الحالات بخلاف النص الجديد الذي يقدمها كصور نموذجية .

² - محمدي فريدة زاوي ، مرجع سابق ، ص 152

³ - عبد الغني مزياتي ، مرجع سابق ، ص 26 ، وكذلك : Sir Richard Aikens ، مرجع سابق ، ص 6 .

⁴ - ريان محمد عبد الفتاح ترك ، مرجع سابق ، ص 64 .

⁵ - أنظر : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، ص 202 ، 203 ، وأيضا : Béatrice Favarel - Veidig ، مرجع سابق ، ص 5.

⁶ - أنظر على سبيل المثال . : Trib . com . Nouméa , 17 Novembre 1979 , DMF 1980 , P223 .

- Cass . com , 29 novembre 1983 , DMF 1984 , P552 .

- Cour d'appel .Rouen , 9 Mai 1978 , DMF 1979 , P211.

مشار إلي ذلك في : Cécile Navarre ، مرجع سابق ، هامش ص 204 .

ومن جانبنا نرى أنه لا يوجد ما يمنع القاضي الجزائري من أن يشترط على أي طالب للحجز تقديم كفالة أو ضمان مالي ، وخاصة في النزاعات ذات الطابع الأجنبي ، وذلك استنادا للقواعد العامة في الإجراءات المدنية ، الواردة في الفقرة الثانية من المادة 40 قانون إجراءات مدنية¹ والتي أعادها حرفيا قانون 09/08 في الفقرة الثالثة من المادة 323 ، وهو ما يتوافق أيضا مع المادة 06 الفقرة 01 من معاهدة جنيف 1999 عند نفاذها .

الفرع الثالث : رفع الحجز بتفاهم أطراف النزاع

تزداد تكاليف وتبعات الحجز بازدياد مدته ، ولذلك فإن طرفا الحجز وخاصة المحجوز عليه يسعيان إلى إيجاد حلول عاجلة للنزاع القائم بينهما سواء بالطرق القضائية أو بالطرق الاتفاقية ، فقد يحدث أن يتوصل الطرفان أثناء الحجز على السفينة إلى حل للنزاع عن طريق التسوية الودية بوسائلهما الخاصة أو بالاستعانة بأشخاص خارج الخصومة ، كما قد يتفق الطرفان على استبعاد النزاع من ولاية المحكمة المطروح أمامها وعرضه على هيئات أو جهات أخرى كهيئة تحكيم أو قضاء دولة معينة.

والمشكل الوحيد الذي يطرحه الاتفاق هو تحديد معاني المفردات والتسميات المتضمنة فيه ، بسبب اختلاف المفاهيم المقصودة منها غالبا ، وهو ما يثير تساؤلات ونزاعات بعد رفع الحجز على السفينة ، خاصة وأن تلك النزاعات قد تمتد فيما بعد لتطال من ينتقل إليه استغلال السفينة أو حيازتها ، إذ يسمح القانون للدائن بتتبع السفن المملوكة للمدين ، ولذلك فمن المهم توضيح المقصود من مصطلحات الاتفاق كي لا يكون الاختلاف بشأنها سببا لنقض الاتفاق وإحياء الحجز من جديد².

وعلى كل حال فإن الاتفاق الحاصل بين الطرفين يستمد قوته من تراضي أطرافه ، حيث يتخذ شكله ومضمونه حسب ما اتفق عليه ، غير أن الكتابة أضمن لحفظ حقوق من يهيمه الإثبات ، ويترتب عليه التنازل عن اللجوء للمحكمة الأمرة بالتوقيع لاستكمال بقية الإجراءات أو بعبارة أخرى سحب الاختصاص من هاته المحكمة ، وما على هذه الأخيرة إذا طلب منها صاحب المصلحة رفع الحجز على السفينة استنادا للاتفاق إلا احترام إرادة الأطراف واختيارهم ، غير أنها – أي المحكمة – تستطيع استبقاء الحجز أو اشتراط كفالة لضمان حقوق دائنين آخرين ليسوا أطرافا في الاتفاق كالهيئة المينائية أو المتدخلين في الحجز ، ويعني ذلك أن الاتفاق يجب أن يكون شاملا لجميع المتدخلين حتى يكون منتجا لآثاره بصفة كلية³ .

ولما كان الغرض النهائي للاتفاق هو إسقاط الحجز ورفع السفينة فيستوي أن يتحقق ذلك بيد أي طرف في النزاع ، فبالنسبة للحاجز يمكنه أن يتقدم للمحكمة

¹ - نصت الفقرة الثانية من المادة 40 قانون إجراءات مدنية على ما يلي : " يجوز للقاضي في جميع الأحوال الأخرى ، أن يأمر في حالة الاستعجال ، بالتنفيذ المعجل بكفالة أو بدون كفالة "

² - أنظر : Pierre Bonassies , Christian Scapel ، مرجع سابق ، ص 407 .

³ - ذلك أن العقد شريعة المتعاقدين ، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين ، أو للأسباب التي يقرها القانون كمخالفته للنظام العام ، كما يتوجب تنفيذه طبقا لمضمونه والزام المتعاقد بما ورد فيه وما هو من مستلزماته ، أنظر المادتين 106 ، 107 قانون مدني.

ويثبت تنازله الصريح عن حقه في متابعة دعواه ، كما يستطيع الامتناع عن مواصلة الإجراءات فلا يطالب بتثبيت الحجز خلال الخمسة عشر يوما التالية لصدور الأمر بتوقيعه ، وينتج عن ذلك سقوط الحجز واعتباره كأن لم يكن ، وليس على الحاجز في الحاليتين أن يثبت وجود اتفاق بينه وبين خصمه ، إذ لا حاجة لموافقة الخصم ، وبالنسبة للمحجوز عليه فله اختيار أحد الأمرين : إما أن ينتظر مرور مهلة الخمسة عشر يوما ليترتب على ذلك سقوط الحجز ثم يتقدم للمحكمة بطلب رفع الحجز عن السفينة ، وإما أن يتقدم للمحكمة بطلب رفع الحجز قبل انقضاء المهلة المذكورة ، ولكن يلزمه في هذه الحالة إثبات وجود الاتفاق وصحته¹ .

المطلب الثاني : تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي

باعتبار الحجز التحفظي إجراء وقتيا غير مبنى على سند تنفيذي فإن الحاجز لا يملك المضي في التنفيذ ما دام مفقدا لهذا السند المثبت لحقه من الناحية الموضوعية ، ولذلك يجب على الحاجز أن يستصدر حكما يثبت حقه قبل اتخاذ مقدمات التنفيذ لتحصيل هذا الحق ، وهو ما نستعرضه في الفرعين المواليين² .

الفرع الأول : الحكم بثبوت الدين وصحة الحجز

لم ينظم القانون البحري الجزائري الإجراء الذي ينبغي على الدائن إتباعه للحصول على سند تنفيذي ، أو الحكم الساعي لتأكيد المحكمة للحق أو الدين المطالب به ونسبته إلى الحاجز وإقرارها بصحة إجراءات التقاضي ، والذي سيسمح له بتحويل الحجز التحفظي على السفينة إلى حجز تنفيذي عليها ينتهي ببيعها وتحصيل حقوقه من ثمنها³ .

وبالرجوع إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات مدنية نجد المادة 350 تنص على أنه " يجب على الدائن أن يقدم طلب تثبيت الحجز في ميعاد غايته خمسة عشر يوما على الأكثر من صدور الأمر وإلا اعتبرت الإجراءات التحفظية السابقة باطلة " ، وهذا الجزاء يقع بقوة القانون حيث يترتب على عدم احترام الميعاد زوال الحجز مع ما نتج عنه من آثار فتسترد السفينة حريتها ، بل ويمكن لكل ذي مصلحة الرجوع على الدائن الحاجز بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به بسبب توقيع الحجز ، وتظهر أهمية تحديد المدة الممنوحة للدائن الحاجز في حثه على الإسراع بتقديم ما يؤكد صحة ادعائه وجديته في الطلب⁴ .

¹ - بمقتضى المادة 97 قانون إجراءات مدنية يملك المدعي الحق في التخلي عن الدعوى القضائية التي رفعها في أي وقت طالما لم يصدر بشأنها حكم نهائي ، كما أن المادة 350 من نفس القانون تعتبر المدعي متنازلا عن حقه في دعوى الحجز التحفظي إذا لم يتابع إجراءات تثبيت الدين وصحة الحجز ، وللمقابلة مع القانون رقم 09/08 ؛ تراجع المواد من 220 إلى 230 .

² - تجدر الإشارة أن الدكتور محمد حسنين يرى بأن عبارة تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي هي عبارة غير دقيقة لأن تحول العمل القانوني إلى عمل قانوني آخر يقصد به أن العمل الأول كان باطلا ، كتحويل العقد المنصوص عليه في المادة 105 قانون مدني جزائري ، غير أننا في هذا المقام بصدد حجز تحفظي صحيح يصير حجزا تنفيذيا ولسنا إزاء تحول بالمعنى القانوني الدقيق ، ولذلك قد يكون الصواب - حسب اعتقاده - أن نقول : سيوررة الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ، أنظر ذلك في : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 154 .

³ - أنظر في هذا المعنى : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 167 ، ومحمد عزمي البكري ، مرجع سابق ، ص 469 ، وأيضا : ربان محمد عبد الفتاح ترك ، ص 66 إلى 71 .

⁴ - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 153 ، وأيضا : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 128 ، وأيضا : قرار المحكمة العليا بالجزائر ، مؤرخ في : 03 جوان 1987 ، ملف رقم 49898 ، المجلة القضائية لسنة 1990 ، العدد 03 .

وقد أعاد القانون رقم 09/08 في المادة 662 منه ما قضت به المادة 350 قانون إجراءات مدنية¹ ، ليتأكد لنا بأن الحكم بتثبيت الحجز حكم موضوعي يحسم النزاع على أصل الحق ، ترفع دعوى استصداره وفق الإجراءات المعتادة أمام محاكم الموضوع ، وتختص بالنظر فيه ؛ المحكمة التي وقع الحجز في دائرة اختصاصها² ، وهذه القاعدة تتطابق مع ما ورد في اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 ، حيث أن اتفاقية بروكسل منحت الاختصاص بنظر الموضوع لمحكمة دولة مكان توقيع الحجز إذا كان القانون الداخلي لدولة المحكمة يسمح بذلك ، وكذا إذا كانت هناك رابطة بين الدين ومكان الحجز ، وذلك في حالات عددها المادة 07 منها ، وتتمثل في ما يلي :

- أ - إذا كان للمدعي محل إقامة أو مركز أعمال رئيسي في دولة الحجز .
 - ب - إذا نشأ الدين البحري عند تواجد السفينة داخل دولة الحجز .
 - ج - إذا نشأ الدين البحري أثناء الرحلة التي حصل خلالها الحجز على السفينة .
 - د - إذا كان الدين ناشئاً عن تصادم أو عن ظرف منصوص عليه بالمادة 13 المتعلقة بالتصادم البحري .
 - هـ - إذا نشأ الدين عن عمل من أعمال المساعدة والإنقاذ .
 - ز - إذا كان الدين مضموناً برهن بحري على السفينة المحجوزة .
- أما بالنسبة لاتفاقية جنيف فلم تقصر الاختصاص بالفصل في الموضوع على محكمة الدولة التي جرى فيها الحجز ، بل أتاحت بأن ينعقد هذا الاختصاص لمحكمة تقديم الكفالة أو الضمان المخصص لرفع الحجز على السفينة وكذلك لأي محكمة أو هيئة يتفق عليها الأطراف ، سواء تم الاتفاق قبل توقيع الحجز أو بعده³.

وبما أن المحكمة تتمتع بتمحيص أوراق القضية فإنه يجب عليها مراعاة تحقق شروط توقيع الحجز ، حيث يلزم لتقرير صحة الحجز أن يكون الدين حال الأداء ومحقق الوجود ومعين المقدار ، فإذا لم يكن معين المقدار أو كان مقدراً مؤقتاً تولت المحكمة تعيينه بصفة قطعية ، بينما يتعين عليها أن تقضي بعدم تثبيت الحجز إذا كان الدين على غير أساس أو انقضى بالوفاء أو بأي سبب آخر من أسباب انقضاء الالتزام⁴.

ولا يكفي مجرد ثبوت الدين للحكم بصحة الحجز وإنما ينبغي أن تكون السفينة المحجوزة من السفن التي يسمح القانون بحجزها وبيعها ، فإذا اتضح للمحكمة أثناء نظرها في وثائق السفينة المحجوزة بأنها سفينة عامة أو غير مملوكة للمدين أو غير مستغلة من المستأجر في الأحوال التي يجيز فيها القانون الحجز على السفينة المستأجرة ، وجب على المحكمة أن تحكم بعدم صحة الحجز وإن كان الدين ثابتاً لديها ، وفي هذا الصدد لا يصح اعتبار الوفاء الجزئي المقدم من المحجوز عليه تحت

¹ - نلاحظ أن المشرع أورد في المادة 662 من القانون رقم 09/08 كلمة دعوى بدل كلمة طلب المتضمنة في المادة 350 قانون إجراءات مدنية ، وهذا يدل على أن إجراء تثبيت الحجز يكون يتم عن طريق دعوى أمام قاضي الموضوع .

² - المادة الثامنة قانون إجراءات مدنية والمادة 40 من القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

³ - المادة السابعة من اتفاقية جنيف .

⁴ - محمد عزمي البكري ، مرجع سابق ، ص 469 ، وأيضاً : هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 128 ، ونذكر بنص المادة 666 من القانون رقم 09/08 ، (الملحق رقم 04) .

ضغط الحجز اعترافا منه بالمسؤولية عن الدين المطالب به أو إقرارا منه بصحة الحجز ، إذ قد يكون قصده بهذا الوفاء الجزئي التوصل إلى رفع الحجز حفاظا على مصلحته في الاستغلال التجاري للسفينة المحجوزة ، وهو ما ثبته المشرع في المادة 157 قانون بحري¹ .

الفرع الثاني : مباشرة الحاجز مقدمات التنفيذ

لا يشترط في الحجز أن يبدأ تحفظيا حتى يصير تنفيذا وإنما يستلزم أن يكون بيد الدائن الحاجز سندا له قوة تنفيذية ، ولذلك قد يبتدى الحجز تنفيذا إذا ما حاز الدائن مثل هذا السند² .

ومن خلال نص المادة 160-01 قانون بحري يتضح بأن الحجز التنفيذي على السفينة يخضع لمقدمات تنفيذ تبدأ بالتنبيه على المدين بالوفاء وإعطائه فرصة لتسديد الدين قبل الحكم بالحجز التنفيذي ومتابعة باقي الإجراءات ، والتنبيه بالدفع مقدمة لازمة لا بد من إتمامها وإلا اعتبر التنفيذ نفسه باطلا بكافة إجراءاته³ ، حيث يمكن للحاجز - بعد أن يصبح الحكم بصحة الحجز التحفظي نهائيا - التقدم بطلب التنفيذ للجهة القضائية التي أصدرت الحكم ومهره بالصيغة التنفيذية ، لكن لا يمكنه مباشرة التنفيذ إلا بعد أن يبلغ المحكوم عليه (المجهز) بالحكم المراد تنفيذه ما لم يكن قد أبلغ به من قبل ويكلفه بالوفاء في أجل أقصاه عشرين يوما ، وإذا لم يكن مقيما في دائرة اختصاص المحكمة يسلم له التبليغ بواسطة ربان السفينة ، وفي حالة غيابه تسلم التبليغات لمن يمثل المجهز ، وذلك في مهلة ثلاثة أيام⁴ .

فإذا كانت مهلة الوفاء الواردة في المادة 160-01 قانون بحري تتطابق مع ما تضمنته المادة 330 قانون إجراءات مدنية ، باعتبارها عشرين يوما في كلا النصين ، فإن المادة 612 من قانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية قلّصت هذه المدة إلى خمسة عشر يوما ، وهو ما نرى أن القانون البحري كان الأولى بالمبادرة إليه ، وإن كان الدكتور محمد حسنين يرى بأن الغاية من تمديد مهلة الوفاء إلى عشرين يوما هي تحقيق مبدأ المواجهة ، أي حتى يكون المدين على بينة من أمره فيستعد للتنفيذ عليه أو يقوم بالوفاء اختيارا ويتجنب إجراءات التنفيذ الجبري ونفقاته⁵ ، لكن ما يحول دون تحقيق هذا المسعى النبيل ؛ هو أن يستغل المدين سيئ النية المهلة الممنوحة له فيقوم بتهريب السفينة المحجوزة أو يرتب عليها التزامات وحقوق تهدد وفاء الدائنين الحاجزين ، ولذلك تجيز بعض القوانين كقانون التجارة البحرية المصري في المادة 67 منه ؛ أن يتم التنبيه بالدفع وتوقيع الحجز بإجراء واحد بغية تخفيف الإجراءات عن الدائن الحاجز من جهة ؛ ولتفادي وجود فاصل زمني بين

¹ - هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص 129 ، وللمزيد من التفاصيل يراجع : Cour d'appel de Rouen , chambre civile № 2 , 25 Février 1988 , DMF 1989 , P 197 .

² - حمدي كمال ، مرجع سابق ، ص 191 .

³ - تناول المشرع الجزائري بالتنظيم الحجز التنفيذي على السفن في المواد من 01-160 إلى 08-160 قانون بحري (قانون 05/98) دون أن يتعرض لمسألة حيازة الدائن للسند التنفيذي ، وتفصيل إلزام المدين بالدفع ، لذلك يتعين الاستعانة بالقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية .

⁴ - المادة 160-2 قانون بحري ، والمادتين 330 ، 332 قانون إجراءات مدنية ، والمواد من 600 إلى 617 في القانون رقم 09/08 .

⁵ - محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 81 .

التنبيه بالدفع والحكم بالحجز يسمح للمدين بتهريب السفينة المحجوزة من جهة أخرى ، إضافة لتجنب المشاكل الناجمة عن إطالة مكوث السفينة في ميناء الحجز¹.

وإذا امتنع المدين عن الوفاء بعد انقضاء ميعاد العشرين يوماً ، تسمح المادة 1-160 قانون بحري للمحكمة أن تأمر بتوقيع الحجز التنفيذي على السفينة بعد أن يرفع الحاجز دعوى بذلك ، غير أن نص المشرع الجزائي على أن يرفع طالب الحجز التنفيذي دعوى قضائية جديدة يطيل مدة النزاع بالنسبة للسفينة التي سبق توقيع الحجز التحفظي عليها ، ويرهق الحاجز ويشغله بإجراءات لا لزوم لها وخاصة بعد تحصله على السند التنفيذي ، كما يعطي المحجوز عليه فرصة إضافية للإفلات من الحجز ، ولذلك كان الأفضل للمشرع أن يكتفي باشتراط قيام الحاجز بالتأشير على ذيل الطلب وفق ما تنص عليه المادة 369 قانون إجراءات مدنية .

ولا يفوتنا التنبيه إلى ما ورد بالمادة 614 من القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، حيث أجازت هذه المادة للدائن مباشرة التنفيذ الجبري بمجرد التبليغ الرسمي للوفاء دون مراعاة الأجل المنصوص عليه في المادة 612 من نفس القانون ؛ إذا كان التنفيذ يتم بموجب أمر استعجالي أو بموجب حكم مشمول بالنفذ المعجل .

وبعد صدور الأمر بالحجز التنفيذي على السفينة يتم تبليغه للمنفذ عليه بنفس الكيفية التي تم تبليغه بها بالأمر بالسداد ، كما تبلغ نسخة أخرى من أمر الحجز للسلطة البحرية ، ليتسنى لها تسجيله ومنع السفينة من الإبحار ، وإذا كانت السفينة المحجوزة أجنبية يجب تبليغ نسخة من الأمر لقنصلية العلم الذي ترفعه ، حيث أن المشرع أوجب تسجيل أمر الحجز في دفتر تسجيل السفن إذا كانت السفينة المحجوزة جزائرية ، أما إذا كانت أجنبية فيسجل في سجل خاص ، ويتمثل أثر التسجيل في عدم الاحتجاج تجاه الدائن الحاجز بأي تصرفات ناقلة لملكية السفينة المحجوزة أو منشئة لحقوق عينية عليها بعد التسجيل².

وبصدور الأمر بالحجز التنفيذي على السفينة تنتقل للحاجز مسؤولية حراسة السفينة ، ولكن يبقى المجهز المدين مسؤولاً عن توفير العدد الأدنى من البحارة لضمان أمن السفينة³ ، كما تستطيع السلطة البحرية تحويل السفينة المحجوزة لمناطق أخرى إذا دعت الأسباب الأمنية إلى ذلك ، ولا تخرج السفينة المحجوزة من ملك المحجوز عليه إلى أن يتم التنفيذ الجبري عليها أو بيعها تأسيساً على أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة يتضمن الثمن وشروط البيع ، ومن ثم يمكن لدائني المحجوز عليه الحائزين على سندات تنفيذية التدخل في الحجز لتحصيل ديونهم ، ويغطي الحجز كل أجزاء السفينة المحجوزة ولو كانت قيمة الدين أقل من قيمة السفينة

¹ - حمدي كمال ، مرجع سابق ، ص 193 ، وأيضاً : محمود مختار أحمد بريري ، مرجع سابق ، ص 178 .

² - المواد : 43 ، 44 ، 45 ، 1-160 إلى 4-160 قانون بحري .

³ - نلاحظ أن المشرع البحري الجزائري لم يعالج إشكالية رفض الحاجز تعيينه كحارس على السفينة المحجوزة تنفيذياً وفي ما إذا كان المحضر القضائي يستطيع تكليف شخص آخر بالحراسة أو رفع الإشكال لقاضي التنفيذ .

غير أنه لا يجوز تحصيل أكثر من قيمة الدين وما حكم به على المدين من مصاريف ، كما لا يجوز أن يتعدى التنفيذ إلى السفن الأخرى للمدين والتي لم يتم الحجز عليها¹

¹ - المواد : 3-160 ، 6-160 ، 7-160 ، 8-160 قانون بحري ، وأيضاً : محمد حسنين ، مرجع سابق ، ص 83 إلى 85 .

الختامة

الخاتمة

نظرا للتنافس الشديد بين المستثمرين البحريين والمتطلبات المفروضة على السفن للحفاظ على الأمن والسلامة البحريين ، فإن الحجز التحفظي على السفن يشكل أحد أهم أسباب ارتفاع تكاليف الأنشطة التجارية البحرية ، ومن ثم التأثير على الأنظمة الاقتصادية للدول بالسلب أو الإيجاب تبعا لحالات الحجز المسجلة في موانئها.

وقد حاولت الدراسة السابقة أن توضح الإطار القانوني الذي نظم من خلاله المشرع الجزائري عملية توقيع الحجز التحفظي على السفن ، وكيفية تعامله مع إشكالات الحجز ، وتتلخص أهم النتائج المتوصل إليها في ما يلي :

أولا : نظم المشرع الجزائري أحكام الحجز التحفظي على السفن في المواد من 150 إلى 159 قانون بحري الصادر بالأمر 80/76 المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المتضمن للقانون البحري ، وهذه القواعد لا تختلف كثيرا عن ما تضمنته معاهدتا بروكسل لسنة 1952 وجنيف لسنة 1999 المتعلقةين بالتوحيد الدولي لبعض قواعد الحجز التحفظي على السفن ، وهذا أمر طبيعي باعتبار الجزائر من الدول المصادقة عليهما ، ولأن الموضوع يكتسي طابعا دوليا ، حيث يمتد نطاق المعاملات البحرية خارج الحدود الإقليمية للدولة ؛ وتتواجد عناصر أجنبية في أغلب النزاعات المتعلقة به ، غير أن هذه الأحكام غير كافية بذاتها ، حيث يتعين الرجوع للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية لاستكمال ما لم يرد بشأنه نص ضمن أحكام القانون البحري¹ .

ثانيا : يسري التشريع البحري الجزائري لوحده على السفن الوطنية إذا كان لطالب الحجز محل إقامة معتاد أو مركزا رئيسيا في الجزائر ، فالعبارة في هذا المقام بموطن وليس بجنسية طالب الحجز ، كما يجوز أن يسري أيضا بالنسبة للحجز الموقع على السفن الأجنبية التي تحمل علم دولة غير طرف في اتفاقية بروكسل ، ولا يجوز بأي حال أن يطبق القانون البحري الجزائري على السفن الحربية والسفن العامة التي تستعملها الدول لأداء خدمات عامة دائمة أو مؤقتة .

ثالثا : يقصد بالحجز التحفظي على السفينة تجميد حركتها ومنعها من مغادرة الميناء بأمر من المحكمة المختصة ضمانا لحق أو دين بحري مدعى به على المجهز أو على السفينة ، ويختص بإصدار أمر التوقيع ؛ رئيس محكمة مقر المجلس القضائي الذي تتواجد السفينة المراد توقيع الحجز عليها أو موطن المدين ضمن نطاق اختصاصه الإقليمي ، وذلك عن طريق الأمر على عريضة أو باللجوء للقضاء الإستعجالي .

¹ - نشير إلى أن قواعد الإجراءات المدنية النافذة حاليا هي الصادرة بالأمر 154/66 المتضمن قانون الإجراءات المدنية ، أما ابتداء من 23 أبريل 2009 ؛ فسيسري القانون رقم 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية وإدارية .

رابعاً : باعتبار السفينة أهم عناصر الثروة البحرية المخصصة لوفاء الديون ؛ فإن الحجز التحفظي يوقع على أي سفينة وفق مفهوم المادة 13 قانون بحري ، مع تطبيق قاعدة الملحقات تتبع الأصل ، إلا أنه لا يجوز الحجز تحفظياً على أدوات البحث العلمي التابعة لسفن العلوم وعلى وسائل الصيادين بالنسبة لسفن الصيد ، في حدود مبلغ مقداره 1500 دج والخيار للمحجوز عليه ، كما أن هناك اختلاف بشأن التكييف القانوني لحاويات البضائع ، حيث يعتبرها البعض من ملحقات السفينة ، ويرى آخرون أنها تغليف خارجي للحمولة ، بينما يقول رأي ثالث أنها ذات طبيعة مختلطة ، وهو ما يجعل الحكم بالحجز عليها يخضع للسلطة التقديرية للقاضي .

خامساً : طرفا الحجز هما الحاجز والمحجوز عليه ، لكن تظهر السلطة المينائية كجهة ثالثة في عملية الحجز على السفينة ، حيث تتدخل للإشراف على تنفيذ أمر الحجز وتأكيد فعاليته ، فتمتتع السفينة من التحرك بعد أن يبلغها الحاجز بالحكم القضائي الذي يسمح له بالحجز عليها ، وقد يحدث أحيانا أن تقوم السلطات البحرية بحبس السفينة أو توقيفها كمرحلة أولية لتفادي هروبها وإبحارها قبل انتهاء إجراءات التقاضي إلى أن يتم مطالبتها بوفاء أعبائها المالية ، كما في حالة مطالبتها بتسديد غرامات عن انتهاكها لقواعد الملاحة البحرية أو تعويضات الأضرار المسببة للمنشآت المينائية ...

وبما أن مكوث السفينة لمدة طويلة بالميناء يعيق الحركة الملاحية داخله وقد يسبب مشاكل اقتصادية وأمنية وقانونية تنعكس آثارها على الاقتصاد الوطني ، فقد أتاح المشرع للسلطة المينائية - لدواعي الأمن أو الاستغلال - إمكانية تغيير مكان رسو السفينة المحجوزة في نطاق الحدود المائية للميناء ، ولا تعتبر السلطة المينائية أثناء تدخلها مسؤولة عن الأضرار الحاصلة بمناسبة الحجز عن السفينة سواء كان تدخلها يهدف إلى فرض احترام السفينة للحجز أو لتغيير مكان رسوها ، بل يتحمل المسؤولية في هذه الحالات حارس السفينة وهو حتماً أحد طرفي الحجز .

سادساً : يأخذ القانون البحري الجزائري بمفهوم مرن لملكية المدين للسفينة عند تطبيقه لنظام الحجز التحفظي عليها ، حيث لا يشترط بالضرورة ملكية المدين للسفينة المحجوزة ؛ بل يربط أحيانا بين الحجز على السفينة واستغلالها من طرف المدين ، ولذلك يجوز توقيع الحجز على أي سفينة مستغلة من المدين ولو لم تكن مملوكة له ، إذا تخلى مالك السفينة عن إدارتها الملاحية لصالح المدين ، وكان هذا الأخير مسؤولاً لوحده عن الدين البحري ، ومن باب أولى يستطيع الدائن أن يحجز على السفينة محل الدين والمملوكة للمدين ، إلا أن المشرع خرج عن الشريعة العامة التي تقضي بأن أموال المدين الحاضرة والمستقبلية تضمن ديونه ، فحصر حق الدائن في الحجز على السفن الأخرى المملوكة للمدين إذا كانت ملكيته لها ثابتة وقت نشأة الدين ، ويطلق عليها السفن الشقيقة *Sister ships* ، ومن ثم لا يجوز للقاضي أن يأذن بالحجز على السفن التي امتلكها المدين بعد نشأة الدين أو الحق البحري سبب المطالبة .

وإذا كان بإمكان الدائن الاستناد لحق التتبع المخول له على الضمان العام وتوقيع الحجز على السفينة المتعلق بها الدين في أي يد تكون ، فإن ما يحد عمليا من هذا الحق هو أن الدائن لا يستطيع أحيانا الحجز إلا على سفينة وحيدة مملوكة لمدينه مع أن المدين يملك عمليا أكثر من هذا العدد ، كما هو الشأن في حالة السفينة الشركة *Single ship companies* وسفن أعلام الملائمة ، وفي مثل هذه الأوضاع يكون القضاء هو المختص بكشف الحقائق وإجازة الحجز على هذه السفن بعد إثبات غش المدين .

سابعا : لم يحدد المشرع وضعية معينة ينبغي أن تكون عليها السفينة المراد حجزها من حيث كونها راسية أو مبحرة أو حتى على وشك الرحيل ، وهذا يعني جواز حجز السفينة مادامت متواجدة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني سواء كانت متوقفة في الميناء أو مارة في المياه الداخلية ؛ بل وبعد مغادرتها لهذه المياه في باقي المناطق البحرية إلا إذا دخلت لمياه تابعة لدولة أخرى ، كما أنه - عملا بأحكام المادة 28 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 - يجوز الحجز على السفينة الأجنبية المارة في المياه الإقليمية الجزائرية إذا تعلق الأمر بالتزامات أو مسؤوليات تحملتها السفينة أثناء مرورها في المياه الإقليمية أو لأجل ذلك المرور .

ثامنا : لا يؤذن بالحجز التحفظي على السفينة إلا من أجل المطالبة بدين أو حق بحري يستند إلى أحد الأسس الواردة في المادة 151 قانون بحري ، وهو ما كان مشتملا على طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها ، فقد وضع المشرع أسسا عامة للدلالة على بحرية الدين وترك للقاضي المختص تقدير الحالات التي يمكن أن يظهر بها هذا الدين .

تاسعا : لا يشترط أي شروط شكلية للدلالة على ثبوت الدين ويكفي أن يستند الدائن على وثيقة عرفية عند إرادته توقيع الحجز التحفظي على السفينة ؛ بل يجوز له طلب التوقيع ولو لم يكن بيده أي سند عرفي أو رسمي ، كما لا يوجب القانون البحري أن يكون الدين المدعى به محقق الوجود ومستحق الأداء ومعين المقدار عند رفع دعوى الحجز ، غير أنه يتعين على المحكمة أن تقدر الدين أو الحق سبب الحجز ولو بصفة مؤقتة ، والحكمة من تقدير الدين ؛ هي تمكين المحجوز عليه من استعمال وسائل رفع الحجز ؛ كالاتجاه لنظام الإيداع أو الضمان المالي ، ولكن يستحسن للدائن أن يتعامل بحذر مع هذه المرونة ؛ بأن يقدم كافة المسوغات الدالة على أحقية طلبه ، وإلا كان عرضة للحكم عليه بالحجز التعسفي (*saisie abusive*) وعواقبه المالية المكلفة ، وعلى العموم يجب أن تتحقق الشروط السالفة الذكر عند طلب الحكم بتثبيت الحجز .

ومن جهة أخرى لا يوجد ضمن نصوص القانون البحري ما يلزم الدائن من إثبات الخطر المهدد للضمان العام ، أي توفر حالة الاستعجال التي يستفاد منها أن التأخر في حبس السفينة يهدد مصالحه ، ولعل الحكمة من ذلك هو أن عنصر الخطر

متوفرا ، حيث أن السفينة عرضة للمخاطر البحرية ؛ ويزداد الخطر عندما يتعلق الأمر بالسفن الأجنبية التي قد ترحل عن ميناء موطن الدائن في أي لحظة ولا تعود إليه مرة أخرى .

عاشرا : يجب على الحاجز أن يتقدم للمحكمة بطلب تثبيت الحجز خلال الخمسة عشر يوما التالية للأمر بتوقيعه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن ، وليتسنى له تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ، غير أنه نادرا ما ينتهي النزاع ببيع السفينة المحجوزة وهذا يدل أن للحجز التحفظي على السفينة طابعا تهديديا ، حيث يرفع الحجز عن السفينة في أغلب الأحيان بإيداع المدين الكفالة أو الضمان المالي المعادل لقيمة الدين المدعى به ؛ أو لحدود ما تتحمله الذمة المالية للمدين قانونا حسب الأحوال ، وينتقل النزاع بعد ذلك إلى هذا المبلغ ، كما يجوز للمدين المحجوز عليه طلب رفع الحجز على السفينة بإثبات بطلانه أو بعد الاتفاق مع الدائن على تسوية لحل النزاع .

وفي الأخير يوصي صاحب البحث المعنيين بإصدار التشريعات الكفيلة بسد الثغرات التي أشار إليها في مؤلفه ، ومنها على سبيل المثال : وجوب تبليغ السلطة المينائية بأمر توقيع الحجز التحفظي على السفينة ، والتصدي للمشاكل التي يسببها الحجز للموانئ ، وتعيين حارس السفينة المحجوزة ، وتوضيح الموقف من السفينة المتخلى عنها ووضع طاقمها البحري ، ومن بيع السفينة غير المملوكة للمحجوز عليه (كالسفينة المستأجرة) ، وتسهيل ظروف الوفاء بالدين ؛ وذلك بإتاحة استغلال السفينة المحجوزة وتبسيط آليات دفع ضمانات الديون والحصول عليها ، وحماية الاقتصاد الوطني من تبعات الحجز التعسفي ، وكذا الدائنين الوطنيين من أساليب الاحتيال البحري ؛ باستعمال طرق السفينة الشركة وسفن أعلام الملائمة

الفهرس

الموضوع	الصفحة
المقدمة.....	01
الفصل الأول : الإطار القانوني العام لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري	06
المبحث الأول : ماهية الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري	06
المطلب الأول : مفهوم الحجز التحفظي على السفن	06
الفرع الأول : تعريفه	06
الفرع الثاني : أطراف عملية الحجز	08
أولا : الحاجز.....	08
ثانيا : المحجوز عليه.....	11
01 / المحجوز عليه هو المدين	11
02 / الحجز على غير المدين	13
03 / مدينون لا يجوز الحجز عليهم	15
ثالثا : الشرطة البحرية كطرف منفذ ومشرف على عملية الحجز	15
الفرع الثالث : مبررات التوحيد الدولي لأحكام الحجز التحفظي على السفن	16
الفرع الرابع : تمييز نظام الحجز التحفظي على السفن عن غيره من الأنظمة المشابهة	18
الحجز التحفظي طبقا للقواعد العامة	18
ثانيا : تمييزه عن الحجز التنفيذي على السفن	19
ثالثا : تمييزه عن نظام توقيف أو احتباس السفينة	20

المطلب الثاني : مدى خضوع الحجز لأحكام التشريع الداخلي وما يعترضه من إشكالات 24

- الفرع الأول : القانون الواجب التطبيق على موضوع الخصومة 24**
أولا : نطاق سريان القانون الدولي..... 24
01 / الحجز على سفينة دولة متعاقدة في ميناء دولة متعاقدة أخرى 25
02 / الحجز على سفينة دولة غير متعاقدة في ميناء دولة متعاقدة 25
03 / الحجز على السفينة الوطنية لدولة متعاقدة في دولة علم السفينة 28
ثانيا : نطاق سريان القانون الداخلي..... 29 / 01
بالنسبة للسفن التي ترفع الراية الوطنية 29 / 02
بالنسبة للسفن الأجنبية 29

- الفرع الثاني : إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفن 30**
أولا : تحديد طبيعة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة 31
ثانيا : الجهة المختصة بالأمر بالحجز 32
ثالثا : سير إجراءات الحجز 34

الفرع الثالث : تكرار الحجز والحجز المتعدد 36

- الفرع الرابع : أثر شرط النظام الاختياري للتقاضي على إمكانية توقيع الحجز 37**
أولا : بالنسبة لموقف اتفاقيات ولوائح أنظمة التحكيم التجاري الدولي 38
ثانيا : بالنسبة لموقف اتفاقيات الحجز التحفظي على السفن 39
ثالثا : بالنسبة لموقف التشريعات الوطنية لبعض الدول والتشريع الجزائري 39

المبحث الثاني : فعالية الحجز التحفظي على السفن وآثاره القانونية 41

المطلب الأول : تدخل السلطة البحرية لتأكيد فعالية الحجز والأضرار التي يسببها الحجز للموانئ الجزائرية 41

الفرع الأول : الأساس القانوني لدور السلطة البحرية في الحجز على السفينة ... 41

الفرع الثاني : نطاق تدخل السلطة البحرية في الحجز على السفينة44

الفرع الثالث : المشاكل التي يسببها الحجز على مستوى الموانئ46
أولا : المشاكل الاقتصادية 46 ثانيا :
المشاكل الأمنية..... 48 ثالثا :
المشاكل القانونية 49

الفرع الرابع : مطالبة السلطة المينائية بالديون المستحقة لها على السفينة
المحجوزة 51 أولا :
الديون أو الحقوق المترتبة عن المسؤولية المدنية للمدين 51
ثانيا : الديون أو الحقوق المترتبة عن المسؤولية الجزائية للمدين 52

المطلب الثاني : الآثار القانونية للأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ...53

الفرع الأول : تجميد أو تقييد حركة السفينة داخل الحدود المائية للميناء 53
أولا : تحريك السفينة المحجوزة داخل الحدود المائية للميناء 53
ثانيا : استغلال السفينة المحجوزة 55

الفرع الثاني : تعيين حارس قانوني السفينة المحجوزة 56
أولا : الاختلافات الفقهية بشأن حارس السفينة المحجوزة 01 57
/ إمكانية اعتبار الحاجز حارسا على السفينة المحجوزة 02 57
إمكانية اعتبار المحجوز عليه حارسا على السفينة المحجوزة 58 ثانيا :
موقف المشرّع الجزائري 59
ثالثا : مسؤولية حارس السفينة المحجوزة 01 60
/ حالة المسؤولية الكاملة للحارس 02 61
حالة المسؤولية الجزئية والمسؤولية المحدودة للحارس 61

الفرع الثالث : عدم المساس بحقوق مالك السفينة المحجوزة 63
أولا : نتائج عدم خروج ملكية السفينة المحجوزة عن يد صاحبها 63
01 / النتائج الإجرائية 02 63
النتائج الموضوعية 63 ثانيا :
المواقف التشريعية بين حماية حق المالك في التصرف بالسفينة وحماية حق الغير
حسن النية 64
ثالثا : نطاق تصرف المالك في السفينة المحجوزة 67

الفصل الثاني : الإطار القانوني الخاص لنظام توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري ومآل الحجز 69

المبحث الأول : الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة 69

المطلب الأول : خصوصية الدين أو الحق سبب الحجز 69

الفرع الأول : طبيعة الدين أو الحق المجيز للحجز التحفظي على السفينة والمخاطر

المهددة لوفاء الدائنين 69

أولا : طبيعة الدين أو الحق المجيز للحجز 69

ثانيا : المخاطر المهددة لوفاء الدائنين 71

الفرع الثاني : أسباب نشأة الدين أو الحق المطالب به 73

أولا : الأسباب الواردة في التشريع الدولي 73

01 / أسباب الحجز على السفينة في معاهدة بروكسل 1952 73

02 / أسباب الحجز في معاهدة جنيف 1999 74 / 03

مقارنة أسباب الحجز في اتفاقية جنيف بنظيرتها في اتفاقية بروكسل ... 75

ثانيا : الأسباب الواردة في التشريع الداخلي 77

الفرع الثالث : الشروط المتعلقة بالدين أو الحق المطالب به 79

أولا : بالنسبة للتشريع الدولي 79

ثانيا : بالنسبة للتشريع الداخلي 81

المطلب الثاني : خصوصية السفينة محل الحجز 84

الفرع الأول : تعريف السفينة المعنية بالحجز 84

أولا : شروط اكتساب صفة السفينة 85 / 01

شروط القيام بالملاحة البحرية 85 / 02 شرط

التخصيص للملاحة البحرية 87

ثانيا : المقومات المادية للسفينة والموقف القانوني فيما يخص حاويات الشحن .. 88

01 / الملحقات غير القابلة للحجز عليها تحفظيا 89

02 / الاختلاف في تحديد الطبيعة القانونية لحاويات الشحن 90

الفرع الثاني : الحجز على السفينة المملوكة للمدين 92

أولا : الحجز على السفينة المملوكة للمدين والتي تعلق بها الدين 93

- 94 ثانيا : الحجز على السفينة الشقيقة (*Sister ship*)
95 ثالثا : العوائق التي تمنع الدائن من تتبّع سفن المدين وحجزها
01 / الحجز على السفن الشركة (*Single ship companies*)
02 / تغيير المدين لتسجيل السفينة 98

الفرع الثالث : الحجز على السفينة غير المملوكة للمدين (السفينة المستأجرة)

- 100
أولا : شروط الحجز على السفينة المؤجرة 101
ثانيا : دواعي الحجز على السفينة المؤجرة 102 - 01
المسؤولية الشخصية للسفينة المستأجرة 102 - 02 - الحق
الشخصي للدائنين قبل مستأجر السفينة (المدين) 103
ثالثا : الإشكالات التي تثيرها قاعدة الحجز على السفينة المؤجرة 104
01 / الحجز على السفينة المؤجرة بعد انقضاء عقد الإيجار 02 104
/ حجز دائني المؤجر على السفينة المستأجرة أثناء سريان العقد 105 / 03
امتناع التنفيذ على السفينة المستأجرة لعدم امتلاكها من المدين 106
الفرع الرابع : الحجز على السفينة المتأهبة للإبحار 107

المطلب الثالث : امتناع الحجز بسبب حصانة السفينة 110

- الفرع الأول : حصانة السفينة العامة كمبدأ عام 110
أولا : السفن التي تخصصها الدولة للقيام بخدمة عامة 111
ثانيا : السفن التي تستغلها الدولة لممارسة نشاطات تجارية 113
الفرع الثاني : طبيعة الدفع بالحصانة وإشكالاته التطبيقية 115
أولا : الطبيعة القانونية للدفع بالحصانة القضائية للسفينة العامة 115
01 / الدفع بالحصانة هو دفع بعدم القبول 115 / 02
الدفع بالحصانة هو دفع بعدم الاختصاص 116
ثانيا : الإشكالات التطبيقية لمبدأ حصانة السفينة العامة 01 117
/ السفينة ذات المهام المختلطة 117 / 02
السفينة ذات الحصانة القضائية المؤقتة 118

المبحث الثاني : مآل الحجز التحفظي على السفينة 119

المطلب الأول : رفع الحجز التحفظي على السفينة 119

- الفرع الأول : رفع الحجز بتقديم ما يضمن حقوق الحاجز 119
أولا : الأحكام القانونية لنظام الكفالة أو الضمان 01 120
/ الاختلاف في مفهوم كفاية الضمان أو الكفالة / 02 121
إمكانية إبقاء الحجز رغم كفاية الضمان / 03 122
نشوء حق امتياز للحاجز على ما قدم له من كفالة أو ضمان / 04 122
التزام المدين بطريق الكفالة أو الضمان بعد أن ثبت اختياره له 123
ثانيا : أشكال الإيداع أو التخصيص / 01 123
الضمان البنكي / 02 124
نادي الحماية أو التعويض 124

الفرع الثاني : رفع الحجز بسبب بطلانه وتحميل الحاجز المسؤولية 124

الفرع الثالث : رفع الحجز بتفاهم أطراف النزاع 127

المطلب الثاني : تحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي 128

الفرع الأول : الحكم بثبوت الدين و صحة الحجز 128

الفرع الثاني : مباشرة الحاجز مقدمات التنفيذ 130

- الخاتمة 133
المراجع 137
الفهرس 143
الملاحق 150

قائمة المراجع

الكتب بالعربية :

أولا : المراجع المتخصصة

- 1 / ترك ربان محمد عبد الفتاح ، الحجز على السفينة ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 2005 .
- 2 / بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب للنشر بوهان (الجزائر) ، طبعة سنة 2002 .
- 3 / بريرى محمود مختار أحمد ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية بالقاهرة (مصر) ، طبعة سنة 1999 .
- 4 / طه مصطفى كمال ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1998 .
- 5 / حسني أحمد محمود ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1997 .
- 6 / كمال حمدي ، القانون البحري : السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية استغلال السفينة ، منشأة المعارف بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1997 .
- 7 / الفقي عاطف محمد ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دار النهضة العربية (مصر) ، طبعة سنة 1997 .
- 8 / وفاء محمدين جلال ، قانون التجارة البحرية الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر (مصر) ، طبعة سنة 1997 .
- 9 / دويدار هاني ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، السفينة ، مكتبة الإشعاع الفنية بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1993 .
- 10 / العطير عبد القادر حسين ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، الدار الجامعية (لم تذكر بلد الطبع) ، طبعة سنة 1984 .
- 11 / الغنيمي حمدي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة 1983 .
- 12 / الناهي صلاح الدين عبد اللطيف ، الوجيز في مبادئ القانون البحري دار المهدي للنشر والتوزيع بعمان (الأردن) ، طبعة سنة 1982 .
- 13 / فرعون هشام ، القانون البحري ، مطبعة كرم بدمشق (سوريا) ، طبعة سنة 1976 .

ثانيا : المراجع العامة

- 1 / حسن صلاح إسماعيل ، توفيق عبد الرحمن ، تسعير خدمات الموانئ البحرية ، مركز الخبرات المهنية للإدارة (PMEC) بالقاهرة (مصر) ، طبعة سنة 2007 .
- 2 / إبراهيم محمد ، الوجيز في الإجراءات المدنية ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 2002 .
- 3 / التحويي محمود السيد عمر ، النظام القانوني للحجز وفقا لآخر التعديلات في قانون المرافعات المصري وقانون الحجز الإداري ، منشأة المعارف بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 2002 .
- 4 / حسنين محمد ، طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 2001 .
- 5 / بن ملحة غوثي ، القضاء المستعجل وتطبيقاته في النظام القضائي الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 2000 .
- 6 / زواوي محمدي فريدة ، المدخل للعلوم القانونية نظرية الحق ، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية بالرغاية (الجزائر) ، طبعة سنة 2000 .
- 7 / داود عبد المنعم محمد ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف بالإسكندرية (مصر) ، طبعة سنة 1999 .
- 8 / اسكندري أحمد ، محاضرات في القانون الدولي العام ، ديوان المطبوعات الجامعية (الجزائر) ، طبعة سنة 1998 .
- 9 / البكري محمد عزمي ، الحجز القضائي على المنقول في ضوء الفقه والقضاء ، دار محمود للنشر والتوزيع (مصر) ، الطبعة الأولى لسنة 1995 .
- 10 / بن سلحة جيلالي ، طرق إجراءات التبليغ والتنفيذ والممهور بالمحاضر دار الفنك للنشر (الجزائر) ، طبعة سنة 1995 .
- 11 / زهدور محمد ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري ، دار الحداثة ببيروت (لبنان) ، طبعة سنة 1990 .
- 12 / قان غلان جيرهارد ، القانون بين الأمم ، مدخل إلى القانون الدولي العام ، ترجمة : عباس العمر ، الطبعة الثانية ، دار الآفاق الجديدة ببيروت (لبنان) ، الجزء الأول ، (لم تذكر سنة الطبع) .

الكتب باللغة الأجنبية :-

01 / Bonassies Pierre , Scapel Christian , traite de droit maritime , librairie generale de droit et de jurisprudence , EJA , Paris (France) , 2006 .

02 / René Rodiere , Emmanuel du Pontavice , Droit maritime , 12^{eme} édition , Dalloz (France) , 1997 .

03 / Vialard Antoine, Droit maritime, presses universitaires de France 1^{er} édition , octobre1997 .

04 / Guilloud Martine - Remond , Droit maritime , études internationales , Pedone (France) , 1988 .

الرسائل والمذكرات

أولا : باللغة العربية

- 1 / مزياني عبد الغني ، الحجز على السفن ، مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء (الجزائر) ، سنة التخرج 2000 / 2003 .
- 2 / خليفة نجلاء الماحي ، نطاق تطبيق قانون علم السفينة في ضوء مشكلة تنازع القوانين ، رسالة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية (مصر) ، سنة المناقشة 1999 .

ثانيا : باللغة الأجنبية

01 / Navarre Cécile , la saisie conservatoire des navires , thèse pour le doctorat en droit , université Montesquieu Bordeaux IV , (France) , 1999 .

الدراسات والمحاضرات

أولا : باللغة العربية

1 / بوخاتمي فاطمة ، محاضرات ملقاة على طلبة السنة أولى ماجستير القانون البحري والنشاطات المرفئية ، جامعة وهران (السينيا) ، الجزائر ، السنة الدراسية : 2006 ، 2007 .

2 / حدوم كمال ، محاضرات ملقاة على طلبة السنة أولى ماجستير تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية ، جامعة وهران (السانيا) ، الجزائر ، السنة الدراسية : 2006 ، 2007 .

3 / بن عمار محمد ، تحديد مسؤولية مالك السفينة ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية (الجزائر) ، العدد 04 ، سنة 1995 .

4 / بن عمار محمد ، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري ، دراسة منشورة بالمجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية (الجزائر) ، العدد 01 ، سنة 1993 .

ثانيا : باللغة الأجنبية

01 / Sir Richard Aikens , la saisie conservatoire de navires en droit français et anglais : une comparaison , conférence a l'AFDM , 15 Mai 2008 .

02 / Ikkache Belkheir , pourquoi a-t-on abroge l'article 89 du code maritime algerien , Rev , le phare , Fevrier 2008 , N° 106 , P6 .

03 / Béatrice Favarel –Veidig , la saisie conservatoire de navires en droit Français , Rev. La Gazette du Palais , 28 et 29 septembre 2005 , N° 271 , P6 .

04 / Berlingieri Francesco , Analyse de la convention du 12 Mars 1999 , sur la saisie conservatoire de navires , DMF, Mai 1999 , P403 .

05 / Draâ Abdel hamid , la saisie conservatoire des navires en Algérie , difficultés et risques des saisie prolongées , Rev . le phare , octobre 1999 , N° 6, P6 .

06 / Vialard Antoine , le projet de la saisie conservatoire des navires , DMF 1997 , P 563 .

07 / Vialard Antoine , Typologie des créances maritimes ,
conférence internationale de droit maritime , Athènes le 27 Mai
1992 .

08 / Haddoum Kamel , problématique des navires saisis sur le
port , Rev . Le phare , № 28 , P4 .

المصادر التشريعية

- 1 / القانون 09/08 مؤرخ في 25 فبراير 2008 ، المتضمن لقانون الإجراءات المدنية والإدارية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أبريل سنة 2008 ، عدد 21 ، صفحة 02 .
- 2 / المرسوم التنفيذي رقم 474/03 مؤرخ في 06 ديسمبر 2003 ، يتضمن التصديق على إتفاقية جنيف بشأن الحجز التحفظي للسفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003 ، عدد 77 ، صفحة 05 .
- 3 / المرسوم التنفيذي رقم 01/02 مؤرخ في 06 جانفي سنة 2002 ، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 جانفي سنة 2002 ، عدد 01 ، صفحة 03 .
- 4 / المرسوم التنفيذي 02/ 02 مؤرخ في 06 يناير 2002 ، يحدد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، الجريدة الرسمية صادرة بتاريخ 06 يناير 2002 ، عدد 01 ، صفحة 21 .
- 5 / المرسوم التنفيذي رقم 199/99 مؤرخ في 18 أوت 1999 يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999 ، عدد 57 ، صفحة 6 .
- 6 / القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 يعدل ويتمم الأمر 80/76 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998 ، عدد 47 ، صفحة 3 .
- 7 / القانون 10/98 مؤرخ في 22 أوت 1998 ، المعدل والمتمم للقانون 07/79 مؤرخ في 22 جويلية 1979 يتضمن قانون الجمارك ، الجريدة الرسمية الصادرة في 23 أوت 1998 ، عدد 61 ، صفحة 05 .
- 8 / المرسوم الرئاسي 438/96 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996 يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 ديسمبر 1996 ، عدد 76 ، صفحة 6 .
- 9 / الأمر 07/95 مؤرخ في 25 جانفي 1995 ، المتعلق بالتأمينات ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 08 مارس 1995 ، عدد 13 ، صفحة 03 .

- 10 / المرسوم التشريعي 13/94 مؤرخ في 28 ماي 1994 خاص بالصيد البحري ، الجريدة الرسمية الصادرة في 22 جوان 1994 ، عدد 40 ، صفحة 04 .
- 11 / المرسوم التشريعي 09/93 ، المؤرخ في 25 أفريل 1993 ، المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 27 أفريل 1993 ، عدد 27 ، صفحة 58 .
- 12/الأمر 58 /75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن للقانون المدني ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 ، عدد 78 ، صفحة 12 ، المعدل بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 26 يونيو 2005 ، عدد 44 ، صفحة 17 .
- 13 / الأمر رقم 154/66 ، مؤرخ في 08 جوان 1966 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية ، المعدل والمتمم ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 09 جوان 1966 ، عدد 47 ، صفحة 582 .
- 14 / المرسوم التنفيذي رقم 171/64 مؤرخ في 08 جوان 1964 يتضمن التصديق على اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن ، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 28 جوان 1964 ، عدد 18 ، صفحة 284 .

الملاحق

- ملحق رقم 01 : مرسوم رقم 64 / 171 المتضمن اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالتوحيد الدولي لبعض قواعد الحجز التحفظي على السفن.
- ملحق رقم 02 : مرسوم رئاسي 03 / 474 المتضمن اتفاقية جنيف لسنة 1999 المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن .
- ملحق رقم 03 : المواد من 345 إلى 354 من الأمر رقم 154/66 المتضمن قانون الإجراءات المدنية المعدل والمتمم .
- ملحق رقم 04 : المواد من 646 إلى 649 ومن 659 إلى 666 من القانون 09/08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية .
- ملحق رقم 05 : طلب الحجز التحفظي على سفينة مذيل بالأمر بالتوقيع .
- ملحق رقم 06 : الأمر القضائي بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة .
- ملحق رقم 07 : محضر تبليغ الأمر بالحجز التحفظي على سفينة.
- ملحق رقم 08 : طلب رفع الحجز التحفظي الملقى على سفينة .
- ملحق رقم 09 : الأمر القضائي برفع الحجز التحفظي على سفينة .