

جامعة وهران  
كلية الحقوق والعلوم السياسية

# خصوصية الرهون البحرية

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص  
تخصص: القانون البحري والأنشطة المينائية

تحت إشراف الأستاذة:

بولنوار مليكة

من إعداد الطالب:

منهوج عبد القادر

أعضاء لجنة المناقشة:

- \*الأستاذة: حمدان ليلي.....أستاذة التعليم العالي.....رئيسا.
- \*الأستاذة: بولنوار مليكة.....أستاذة التعليم العالي.....مقررا.
- \*الأستاذ: داودي إبراهيم.....أستاذ محاضر -أ-.....عضوا مناقشا.
- \*الأستاذ: فاصلة عبد اللطيف.....أستاذ محاضر -أ-.....عضوا مناقشا.

السنة الجامعية: 2012/2011.

# \* شكر \*

لا يسعني - تصديرا لهذه المذكرة المتواضعة -  
إلا أن اجزي الشكر موفورا إلى الأستاذة  
المحترمة بولنوار مليكة التي كان لها الفضل في  
الإشراف على هذه المذكرة والتي لم تدخر جهدا  
لتوجيهاتها ونصائحها طيلة مدة إعدادها.  
واعترافا بالجميل الذي لا يحده إلا منكر  
أتقدم بالشكر خالما إلى الأستاذة بوخاتي  
فاطمة التي كان لها الفضل في كونها أتاحت  
لنا فرصة البحث والدراسة في ما بعد  
التدرج من خلال افتتاحها لماجستير القانون  
البحري والأنشطة المينائية.  
كما لا يفوتني شكر الأساتذة أعضاء لجنة  
المناقشة.  
فإلى هؤلاء و أولائك أجدد شكري وخالص  
تقديري.



# \* إهداء \*

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع  
إلى كل عائلتي تقديرا لهم على تشجيعاتهم.  
دون أن أنسى أصدقائي و زملائي الذين جمعني  
بهم سنوات كانت من أخصب السنوات بفضل  
عناية الأساتذة واهتمامهم.  
وأخيرا وليس آخرا إلى زملائي المحامين  
والقضاة.

# قائمة المختصرات

## 1 - قائمة المختصرات باللغة العربية:

- ج.ر .....جريدة رسمية.  
ق.بح.ج.....القانون البحري الجزائري.  
ق.م.ج .....القانون المدني الجزائري.  
ق.إ.م.إ .....قانون الإجراءات المدنية والإدارية.  
ص .....صفحة.  
ط .....طبعة.

## 2 - قائمة المختصرات باللغة الفرنسية:

- al ..... : alinéa.  
Art ..... : Article.  
C A ..... : Cour d'appel.  
Cass Civ ..... : Cassation Civil.  
Cass Com ..... : Cassation Commercial.  
DMF ..... : Droit Maritime Français.  
éd ..... : édition  
L.G.D.J ..... : Librairie Générale de Droit et de  
Jurisprudence.  
Op.cit ..... : option citée.  
P ..... : page.  
T ..... : Tome.  
V ..... : Voir.

## LEXIQUE :

Armateur.....	المجهز
Assistance maritime.....	الإسعاف البحري
Assurance sur le corps du navire.....	التأمين على هيكل السفينة
Avaries communes.....	الخسائر المشتركة
Bâtiments de mer.....	العمارات البحرية
Bateau.....	المركب
Chalande.....	الصنادل
Dock flottant.....	الأرصفة المتحركة
Drague.....	الكراكات
Hydroglisseurs.....	الزلاقات المائية
Hypothèques maritimes.....	الرهون البحرية
Inscription d'hypothèque.....	قيد الرهن
Navire.....	سفينة
Navire en construction.....	سفينة قيد الإنشاء
Prêt à la grosse.....	القرض البحري
Privilèges sur les navires.....	الامتيازات على السفن
Privilèges premier rang.....	امتيازات الدرجة الأولى
Privilèges deuxième rang.....	امتيازات الدرجة الثانية
Registre algérien d'immatriculation des navires.....	دفتر التسجيل الجزائري للسفن

## مقدمة:

يتطلب الاستغلال البحري أموالا ونفقات باهظة يكون مجهزة السفينة في الكثير من الحالات عاجزا عن توفيرها، الأمر الذي أدى قديما إلى ابتكار نظام القرض البحري والذي مؤداه أن يقدم المقرضون لصاحب السفينة أو الشاحنين مبالغ مالية من أجل القيام برحلة تجارية فإذا عادت السفينة سالمة التزم المقرض سواء كان مالك السفينة أو الشاحن برد المبلغ مع فائدة يتفق عليها أما إذا هلكت السفينة بسبب خطر من أخطار البحر كالعاصفة، الغرق، القرصنة فإن المقرض يفقد المبلغ الذي اقترضه<sup>(1)</sup>.

إن نظام القرض البحري لم يكن يؤدي للغاية التي وجد من أجلها بسبب الأخطار التي كانت تهدد كل من المقرض والمقرض: فالمقرض كان يتعرض لخطر ضياع ماله في حال هلاك السفينة، كما أن المجهز المقرض كان يخاف من الفائدة المرتفعة التي كان يدفعها إذا وصلت السفينة سالمة. يضاف إلى أن القرض البحري الذي اكتسب مكانة كبيرة وشهرة خصوصا في وسط القرن التاسع عشر أصبح فجأة نظام قرض غير كافي وبدا يفقد أهميته مع ظهور الأشكال الحديثة للشركات المتخصصة في تركيز رؤوس الأموال وتطوير بناء السفن الأمر الذي قلص من المخاطر البحرية<sup>(2)</sup>.

ولما كان المجهز في حاجة مستمرة إلى الأموال لغرض استغلال سفينته، وتشجيعا للدائنين من جهة، وضمانا لحقوقهم من جهة أخرى، أقرت معظم التشريعات البحرية حقوق الامتيازات البحرية وهي عبارة عن حقوق يمنحها القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الخصوص يخولهم استيفاء ديونهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين. إلا أن ما لوحظ بشأن

---

<sup>1</sup> - علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005، ص14 و15.

<sup>2</sup> - René RODIERE, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, Dalloz, 1966, p69.

هذه الامتيازات هو العدد الكبير للديون الممتازة فمثلا إضافة إلى هذه الديون التقليدية كالمصاريف القضائية أو تلك المتصلة بالبيع القضائي للسفينة، أقر القانون التجاري الفرنسي مثلا منح امتياز ربان السفينة والطاقم فيما يتعلق بأجورهم، وموردوا الأعمال وملاك البضائع لتعويضهم عن الخسائر التي أصابتهم نتيجة التضحية ببضائعهم لدرء الخطر الذي تعرضت له السفينة<sup>(3)</sup>.

إن زيادة النشاط البحري جعلت المجهز في حاجة ماسة إلى الائتمان ومن ثم ظهرت فكرة الرهن، والسفينة بوصفها مالا منقولاً لم يكن من الجائز رهنها رهنا رسمياً لكونه يتعلق بالعقار فقط. و كان المنطق يقتضي رهنها رهنا حيازياً يتم بموجبه تسليم الشيء المرهون ونقل حيازته إلى الدائن المرتهن. غير أن تطبيق هذه القاعدة على السفينة يترتب عنه تعطيل للاستغلال البحري إذ ما هي الفائدة بالنسبة للمدين الراهن في هذه الحالة لو انتقلت حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن؟

وحقيقة الأمر أن المنقولات مستبعدة من الرهن الرسمي للأسباب الآتية:

أولاً: تعطل حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي في المنقولات بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

ثانياً: المنقولات لا تخضع لنظام الشهر نظراً لكثرتها وسرعة انتقالها بخلاف الرهن الرسمي الذي يقتضي شهره حتى ينفذ في مواجهة الغير.

وأخيراً: تكون المنقولات عادة زهيدة القيمة الأمر الذي لا يتناسب مع الرهن الرسمي وما يقتضيه من نفقات.

غير أن هذه الأسباب تنتفي إذا ما تعلق الأمر بالسفينة فهي لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما أن القانون يوجب تسجيلها وشهر ما يرد عليها من تصرفات يضاف إلى ذلك أن السفينة تمثل قيمة اقتصادية هامة.

---

<sup>3</sup> - Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, Droit maritime, LGDJ, p372.

لهذه الأسباب تقرر رهن السفينة عن طريق إتباع إجراءات تتشابه مع تلك المقررة للرهن الرسمي وذلك بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن. ولقد أخذت التشريعات المختلفة بالرهن البحري: إذ عرف في ألمانيا منذ عام 1865 وفي البرتغال سنة 1883 أما في فرنسا فقد أنشئ الرهن بموجب قانون 1874 وعدل عام 1885 ثم في 1914 (4). ودخل إلى تشريعات الدول العربية تأثرا بالتشريع الفرنسي فكان أن استحدثت في مصر سنة 1951 وفي لبنان 1947، وفي سوريا سنة 1955 والأردن سنة 1972 (5) ، وفي الجزائر كان أول تنظيم قانوني للرهن البحري سنة 1976 بموجب صدور القانون البحري (6). وعلى الصعيد الدولي وجدت ثلاث اتفاقيات تتعلق بالرهون والامتيازات البحرية أولها أبرمت ببروكسل بتاريخ 10 افريل 1926 تتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية (7) و انضمت إليها الجزائر في 02 مارس 1964 (8).

---

<sup>4</sup>- تسري على الرهن في فرنسا حاليا احكام القانون رقم 67-05 الصادر بتاريخ 03 جانفي 1967 الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الاخرى وكذلك القانون رقم 67-97 الصادر بتاريخ 27 اكتوبر 1967 .

<sup>5</sup>- عبد القادر حسين العطير وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى الإصدار الأول 2009، ص 116.

<sup>6</sup>- القانون البحري الجزائري صادر بموجب الامر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 اكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في الاول ربيع الاول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010.

<sup>7</sup>- دخلت حيز النفاذ في 02 جوان 1931. وللملاحظة سنختصر تسميتها ونشير اليها في هذه المذكرة باتفاقية بروكسل لسنة 1926.

<sup>8</sup>- المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 الذي يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل في افريل 1926. ج ر عدد 1964/27 النص بالصيغة الفرنسية.

إن الهدف من هذه الاتفاقية تقليص قائمة الديون الممتازة التي كانت طويلة ورد الاعتبار إلى الرهن البحري و قامت بتقسيم الامتيازات إلى فئتين: الأولى وتسمى امتيازات الدرجة الأولى أو الامتيازات الدولية وهي تتقدم على الرهون البحرية. وهي محددة على سبيل الحصر في خمسة امتيازات، والثانية تسمى بامتيازات الدرجة الثانية أو الامتيازات الداخلية يتولى تحديدها المشرع الوطني بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري. ورغم التقدم الذي أحرزته هذه المعاهدة إلا أنها كانت محل الكثير من الانتقاد الشيء الذي أدى إلى إبرام اتفاقية ثانية أبرمت كذلك في بروكسل بتاريخ 27 ماي 1967<sup>(9)</sup> والتي اهتمت بتقليل عدد الديون الممتازة إلا أنها لم تحض إلا بتصديق عدد قليل من الدول الأمر الذي جعلها لم تدخل حيز التنفيذ. وأمام عدم الإقبال الكافي على الاتفاقيتين السابقتين تقرر في المنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إبرام معاهدة جديدة في جنيف بتاريخ 07 ماي 1993 تتعلق بالامتيازات والرهن البحرية<sup>(10)</sup>.

أما في التشريع الوطني فقد تناول المشرع الجزائري الرهن البحرية في القانون البحري في المواد من 55 إلى 71 في الفقرة الثانية من القسم الثالث الخاص بالحقوق العينية المترتبة على السفينة في الفصل الثاني للباب الأول. وللإشارة فإن هذه الرهون البحرية تنتمي إلى عائلة التأمينات الاتفاقية وذلك بصريح نص المادة 55 من نفس القانون المذكور التي أكدت على ذلك حيث أقرت صراحة بان يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقيا يخول الدائن حقا عينيا على السفينة، وهو بذلك يختلف عن الامتياز على السفن باعتبار هذا الأخير تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه.

<sup>9</sup> - لم تدخل حيز النفاذ.

<sup>10</sup> - دخلت حيز النفاذ في 05 سبتمبر 2004 ولم تصادق عليها الجزائر.

وغني عن البيان أن دراسة موضوع خصوصية الرهون البحرية له أهمية نظرية وأخرى عملية، فبالنسبة للأهمية النظرية تتمثل في: إبراز خصوصية الرهون البحرية التي تركز على فكرة أساسية مفادها أن السفينة من حيث كونها مالا منقولاً يفترض أن تسري عليها إجراءات رهن المنقولات عموماً إلا أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن باقي المنقولات وتقترب به من العقار، ولن يكون ذلك إلا بتسليط الضوء على الرهون البحرية وفقاً لما جاء به القانون البحري الجزائري في إطار منهج تحليلي مع المقارنة بالتشريعات البحرية الأخرى سواء العربية أو الأجنبية وبخاصة الفرنسي والمصري مع الأخذ بعين الاعتبار أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع وبالخصوص تلك التي صادقت عليها الجزائر. كما تستمد هذه المذكرة أهميتها النظرية من محاولة إضافة مجهود إلى ما استقرت عليه الدراسات في القانون البحري الجزائري الذي لم يحض بالعناية الكافية مقارنة بالتشريعات البحرية الأخرى.

أما عن الأهمية العملية فتتمثل أساساً في تقوية الائتمان البحري وأثره الإيجابي في القطاع الاقتصادي فضلاً عن تشجيع الأفراد على امتلاك السفن عن طريق البناء. ونتيجة لذلك فإن الرهن البحري يمثل وسيلة هامة للائتمان البحري، باعتبار أن المجهز يلجأ إليه في الكثير من الأحيان لتلبية لحاجاته الملحة في توفير الأموال اللازمة للاستغلال البحري لذلك تولت تنظيمه مختلف التشريعات البحرية ومنها القانون البحري الجزائري الذي أدرجه ضمن الحقوق العينية المترتبة على السفينة وطالما أن هذه الأخيرة هي ذات طبيعة خاصة وتمارس نشاطها في البيئة البحرية فإن ذلك من شأنه أن يضيف على هذه الرهون البحرية خصوصية وطابعاً متميزاً عن الرهن في القانون المدني على اعتبار أن رهن المنقول تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن أو حتى في الرهن الرسمي للعقار الذي رغم وجود بعض التشابه فإن له قواعد خاصة به تنفق وطبيعته وتختلف بذلك عن رهن السفينة هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن هذه الرهون البحرية متميزة عن الامتيازات على السفن



بسبب كونها أوسع النطاق من الامتيازات التي رتبها المشرع على السفينة ولعل هذه الاختلافات التي تضيف طابع الخصوصية على الرهون البحرية تظهر من حيث الإنشاء والآثار التي ترتبها وكل هذا ما يقودنا إلى طرح الإشكالية التالية:

ما مدى خصوصية الرهون البحرية؟ وهل هذه الخصوصية من شأنها أن تعزز الائتمان البحري؟

سنحاول الإجابة على هذه الإشكالية وفق خطة ثنائية مقسمة إلى فصلين، حيث أفردنا في الفصل الأول خصوصية الرهون البحرية من حيث الإنشاء، وقسمنا هذا الفصل إلى مبحثين إذ تناولنا في المبحث الأول محل الرهن البحري وبيننا من خلاله الإشكالية التي أثرت بين هل السفينة لوحدها تشكل محلا للرهن البحري أم انه يمتد ليشمل أيضا العمارات البحرية، كما بينا الحالات الخاصة للرهن البحري. أما في المبحث الثاني فبيننا الحلول العينية في الرهن البحري وأبرزنا العناصر التي تحل محل السفينة المرهونة في حالة تعرضها لمخاطر تنقص من قيمتها وفي المقابل من ذلك وجدت عناصر أخرى استبعدت من نطاق هذا الرهن.

وتناولنا في الفصل الثاني خصوصية الرهون البحرية من حيث الآثار وهو بدوره قسم إلى مبحثين، إذ في المبحث الأول نبين أهمية القيد في الرهن البحري وكيف كان المشرع حريصا على إجرائه، أما في المبحث الثاني فنبرز آثار هذا الرهن بين المتعاقدين من خلال الحقوق والالتزامات الملقاة على عاتقهما من جهة وكذلك الآثار بالنسبة إلى الغير من جهة أخرى.

## الفصل الأول: خصوصية الرهون البحرية من حيث الإنشاء

نصت المادة 55 من القانون البحري على أن الرهن البحري يكون تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقاً عينياً على السفينة وعلى هذا الأساس فإن الرهن البحري له مصدر واحد وهو الاتفاق بخلاف الرهن الرسمي في القانون المدني الذي له ثلاث مصادر وهي العقد الرسمي والحكم القضائي والقانون<sup>(11)</sup>.

إن الرهن البحري ينشأ بموجب عقد يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن - وهو مالك السفينة أو من ينوب عنه نيابة خاصة<sup>(12)</sup>.

وباعتبار الرهن البحري عقد وجب توافر الأركان الموضوعية العامة للعقد وهي: الرضا، الأهلية، المحل والسبب. يضاف إلى ذلك ركن الشكلية إذ يشترط أن ينشأ عقد الرهن البحري بموجب سند رسمي وفق ما نصت عليه المادة 49 من القانون البحري الجزائري: "إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفينة".

وعليه فالرسمية هي ركن يجب توافره في جميع الحقوق العينية المترتبة على السفينة. وحرصاً من المشرع التأكيد على أن الرسمية هي شرط لانعقاد عقد نص عليها في المادة 57 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري: " يجب أن يكون

---

<sup>11</sup>- تنص المادة 883 ق.م.ج الفقرة 1 على ما يلي: " لا ينعقد الرهن الا بعقد رسمي او حكم او بمقتضى القانون".

<sup>12</sup>- عبد الرحمان ملزي، محاضرات في القانون البحري، جامعة بن عكنون 2007-2008، ص65. والجدير بالملاحظة ان القانون البحري الجزائري لم ينص صراحة اذا كان الراهن هو المدين نفسه او شخصا اخر يقدم رهنا لمصلحة المدين بخلاف ما ورد في القانون المدني(المادة 884 ق.م.ج ).

الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن، وإلا عد باطلاً".

والملاحظ فيما يتعلق بإنشاء الرهن البحري أن المشرع لم يساير القواعد العامة، وتتجلى خصوصيته فيما يتعلق بمحل الرهن الذي هو السفينة باعتبارها ذات طبيعة خاصة كما يمكن أن يشمل أيضاً العمارات البحرية وفي ذلك جدل تشريعي وفقهي. وهو ما سنتطرق إليه في المبحث الأول.

وما دام أن السفينة المرهونة تكون عرضة للأخطار البحرية، فإن ضمانات الدائن المرتهن قد تضعف إلا أن المشرع وحماية له واجه هذا المشكل فنص على العناصر التي تحل محل السفينة في حالة فقدانها أو إصابتها بخسائر تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية. غير أنه استبعد في الوقت نفسه بعض العناصر من نطاق الرهن وهو ما سنبيّنه في المبحث الثاني.

## المبحث الأول: محل الرهن البحري

من المبادئ المستقر عليها قانونا، أن الرهن الرسمي لا يقع إلا على العقار أما المنقول فلا يمكن استقلالا أن يكون محلا للرهن الرسمي<sup>(13)</sup>.

بيد أن المشرع الجزائري قد خرج عن هذه القاعدة في القانون البحري حينما اخضع رهن السفينة لقواعد تتشابه إلى حد كبير مع ما هو مقرر للرهن العقاري<sup>(14)</sup> على أساس أن محل الرهن البحري هو السفينة التي رغم كونها مالا منقولاً<sup>(15)</sup>، إلا أن رهنها لا يجرد المدين من حيازته لها.

وإذا كان الرهن البحري يرد كأصل عام على السفينة أو العمارات البحرية إلا أن المشرع واجه بعض الحالات الخاصة لرهن السفينة والمتمثلة في رهن السفينة في طور البناء ورهن السفينة المملوكة على الشيوخ. وعلى هذا الأساس ستتصب دراستنا في المطلب الأول على السفينة والعمارات البحرية البحرية، أما المطلب الثاني فسيفرد للحالات الخاصة للرهن البحري.

<sup>13</sup>- تنص المادة 886 ق.م.ج فقرة 1: " لا يجوز ان ينعقد الرهن الا على عقار، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك".

<sup>14</sup>- ابتسام القرام، المصطلحات القانونية في التشريع الجزائري، قاموس باللغتين العربية والفرنسية، قصر الكتاب، البلدة، 1998، ص 149. " الرهن العقاري: حق عيني ، تابع لدين يسمح لصاحبه (الدائن) من جهة أن يتقدم على الدائنين الآخرين في استيفاء حقه من ثمن بيع العقارات، ومن جهة أخرى أن يحجز المال المرهون في يد أي كان، في حالة ما إذا كان المدين قد سلمه للغير (حق التتبع) ، وفي استيفاء حقه من الثمن قبل الدائنين العاديين. لا يترتب الرهن العقاري إلا على العقارات ما لم يتفق على غير ذلك".

<sup>15</sup>- قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 1998/12/08، ملف رقم 171793، قضية: (ز غ) ضد (ب ع)، مجلة قضائية عدد 02، 1998، ص120: « من المقرر قانونا ان "يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالاموال المنقولة". ولما ثبت- في قضية الحال- ان قضاة المجلس لما اسندوا الاختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة بمينائها متجاهلين احكام المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الاموال المنقولة وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الاختصاص للفصل فيه الى موطن المدعى عليه اي محل اقامته وعليه فانهم قد خالفوا احكام المادة 8 من قانون الاجراءات المدنية. ومتى كان كذلك استوجب النقص ».

- Patrick CHAUMETTE, Le navire n'est pas une personne, DMF, juillet –août 2007, p585.

## المطلب الأول: السفينة والعمارات البحرية

لقد ثار جدل تشريعي وفقهي بخصوص محل الرهن البحري فرأى البعض بان السفينة هي وحدها التي يشملها الرهن البحري، بينما هناك من عد السفينة والعمارات البحرية هي التي تشكل محلا للرهن البحري. وعلى هذا الأساس كان الفرع الأول لبيان أن السفينة وحدها هي محل للرهن البحري، والفرع الثاني للقول بان السفينة و العمارات البحرية هي محل للرهن البحري.

## الفرع الأول: السفينة محل الرهن البحري

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية، وهي تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار والقانون البحري في الوقت نفسه<sup>(16)</sup>. ولقد تناولت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية تحديد مفهومها، فعرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 في المادة الأولى، فقرة 25 التي خصصت للتعريف ومؤداها أن: "السفينة تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا". أما المشرع الجزائري فقد عرفها في المادة 13 من القانون البحري حيث ورد فيها: " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ".

وقد جاء في قرار لمحكمة النقض المصرية : " إن وصف السفينة ينصرف إلى كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد بغض

<sup>16</sup> - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، 2008، ص 64.

النظر عن حمولتها أو حجمها أو طريقة بنائها وأيا كانت أدواتها المسيرة وسواء أكانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة، مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة للقيام بهذه الملاحة فإذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما زال عنها وصف السفينة و خرجت عن نطاق القانون البحري<sup>(17)</sup>.

والسفينة في هذه الحالة هي التي يرد عليها الرهن البحري إذ تمثل محلا له، وفي هذا الصدد لوحظ وجود موقف تشريعي وآخر فقهي يبرز ذلك<sup>(18)</sup>. وعلى هذا الأساس ستخصص الفقرة الأولى: للموقف التشريعي أما الفقرة الثانية فستكون للموقف الفقهي.

### أولاً: الموقف التشريعي

إن الموقف التشريعي الذي يبين أن السفينة هي وحدها محل للرهن البحري يتجلى من خلال نصوص لمواد الاتفاقيات الدولية الثلاث المتعلقة بالرهن البحري وأخرى بقوانين بحرية وطنية.

فعلى الصعيد الدولي قضت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بان الرهن البحرية التي تنشأ أو تشهر وفقا لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الأخرى كما ذكرت عبارة "gages sur navires" مما يبين بان محل الرهن البحري يتمثل في السفينة<sup>(19)</sup>.

---

<sup>17</sup>- احمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف القانونية، الطبعة الرابعة،

2007، ص23.

<sup>18</sup>- اما موقف الاجتهاد القضائي فلم نخصص له فقرة على اساس ان معظمه في الجزائر يتعلق بمواضيع اخرى كمسؤولية الناقل البحري او عقد الحلول في التامين البحري.

<sup>19</sup>- Article 1 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes Conclue à Bruxelles le 10 avril 1926 : « Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'Etat contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants ».

والشيء نفسه بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1967، إذ جاء في نص المادة 01  
فقرة 1: " تكون لعقود الرهن والامتياز على السفن البحرية حجية في الدول  
المتعاقدة بشرط أن: " 1- تكون هذه الرهون والامتيازات قد انعقدت وسجلت طبقا  
لقانون الدولة التي سجلت فيها السفينة.<sup>20</sup>

إن ذكر عبارة " الرهون على السفن " يوحي بان السفينة وحدها هي التي يترتب  
عليها الرهن البحري.

أما بالنسبة لاتفاقية جنيف لسنة 1993 نصت في مادتها 01 فقرة 01: " الرهون  
والحقوق العينية المنشئة على سفن البحر هي معترف بها وتنفذ في الدول  
الأطراف".

فالملاحظ على هذه الاتفاقيات الثلاث والمتعلقة بالرهن البحري ذكرت صراحة  
مصطلح "السفينة" في معناها الظاهر، مما يدل على أنها لوحدتها تمثل محلا للرهن  
البحري. وعليه فما يعتبر سفينة في القانون البحري يشمل الرهن البحري.

أما على الصعيد الوطني ومن خلال استقراء نصوص القانون البحري الجزائري  
نلاحظ أن موضوع الرهن البحري أدرجه المشرع ضمن القسم الثالث المعنون ب  
"الحقوق العينية المترتبة على السفينة" وهذا القسم يأتي ضمن الفصل 02  
والمخصص للسفينة. وما دام أن الرهن البحري هو من الحقوق العينية، جعله  
المشرع الجزائري يترتب على السفينة في المواد من 49 إلى 91 من القانون  
البحري. وهذا ما يدعم فكرة ورود الرهن البحري على السفينة.

والقول بان المشرع الجزائري جعل من السفينة محلا للرهن البحري، فان تعريف  
السفينة الوارد بنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري هو الذي يطبق  
باعتبارها هي " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما  
بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لهذه الملاحة "

---

<sup>20</sup>- مصطفى كمال طه و وائل انور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي،  
الطبعة الاولى، 2007، ص268.

ولقد وجدت نصوص كثيرة في القانون البحري الجزائري في الفقرة المتعلقة بالرهن البحري تبين بان هذا الأخير محله السفينة، إذ نصت المادة 55 من القانون البحري الجزائري: "يكون الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقا عينيا على السفينة". إذا فالمشرع جعل الرهن البحري يترتب على السفينة وحدها، إذ لو كانت العمارات البحرية محلا للرهن البحري لكان المنطق يقتضي بإضافة عبارة "العمارات البحرية" بيد أن المشرع ذكر فقط السفينة.

ولقد بين المشرع مشتملات الرهن البحري على اعتبار انه يرد على السفينة، دون إشارة إلى العمارات البحرية وفي هذا الشأن تنص المادة 58 فقرة 01 من القانون البحري: "يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها، هيكل السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك".

كما راعت المادة 61 من القانون البحري الجزائري مصالح الدائنين المرتهنيين في حالة فقدان السفينة أو إصابتها بخسائر تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية، إذ يمكنهم ممارسة حقوقهم على التعويضات التي تحل محل السفينة وتوابعها. ولقد بينت المادة 62 من القانون البحري هذه التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها وفي ذلك تدعيم لفكرة السفينة هي محل للرهن البحري.

كما أوجبت المادة 63 من القانون البحري أن تقيّد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفن. ويستشف كذلك من خلال المواد 64، 65، 67، و68 من القانون البحري أن المشرع الجزائري جعل من السفينة وحدها محلا للرهن البحري.

فكل هذه المواد توحي بان المشرع الجزائري سلك موقفا تشريعيًا يجعل من السفينة وحدها محلا للرهن البحري.

وهو الموقف نفسه الذي تبنته بعض التشريعات العربية فعلى سبيل المثال وحسب ما توافر لنا من مؤلفات نجد أن المشرع المصري عالج موضوع الرهن البحري في القانون 08-1990 المتعلق بقانون التجارة البحرية الجديد في المواد من 41



إلى 58 ضمن الفصل الثاني المعنون بالحقوق العينية على السفينة وهي إشارة صريحة من المشرع المصري بجعل الرهن البحري يرد على السفينة. وفي هذا السياق نصت المادة 41 من هذا القانون: "لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي"<sup>(21)</sup>.

أما في الكويت فإن قانونه البحري رقم 28-1980 كان صريحا في مادته 58 حيث نصت فقرته 01: " يرد الرهن البحري على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها."<sup>(22)</sup>.

أما بالنسبة إلى قانون التجارة البحرية الأردني فإن محل الرهن يرد على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها وهذا بصريح المادة 63 من نفس القانون<sup>(23)</sup>.

ولا يختلف الأمر بالنسبة إلى القانون البحري السوري، إذ أن السفينة تمثل محلا للرهن البحري والذي يطلق عليه بالتأمين البحري والتي يجب أن تحدد تحديدا دقيقا على النحو الذي نصت عليه المادة 23 من قانونها البحري<sup>(24)</sup>.

وعليه فإنه يمكن القول بان هذه التشريعات البحرية العربية والتي ذكرت على سبيل المثال حسب ما توافر لدي من مراجع تجعل من السفينة وحدها محلا للرهن البحري دون أن تمتد نطاق هذا الأخير إلى العمارات البحرية.

وغني عن البيان أن كل هذه المواد سواء تلك التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهنون البحرية، أو القوانين البحرية العربية ومنها الجزائر فإنها تكون موقفا تشريعييا يبرز بان محل الرهن البحري هو السفينة.

<sup>21</sup>- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، 1997، ص 146/145.

<sup>22</sup>- يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي (دراسة مقارنة)، دار الكتب، الجزء الأول، الطبعة الثانية، 1988، ص 160

<sup>23</sup>- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 56.

<sup>24</sup>- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، 1976/1975، ص 58.

## ثانيا: الموقف الفقهي

والمقصود بالموقف الفقهي ما استقر عليه رأي فقهاء القانون، وعلى العموم فإن هذا الموقف يرى بان الرهن البحري يرد على السفينة، دون أن يمتد ليشمل العمارات البحرية الأخرى<sup>(25)</sup>.

فالرهن البحري يشمل السفينة حسب المعنى المحدد لها في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري بما في ذلك هيكلها وتوابعها. فلا يعد رهن بحري ذلك الرهن الذي يترتب على المنشآت التي لم تكتمل وصف السفينة<sup>(26)</sup>.

وإذا كان الأمر كذلك، فإن المنشأة البحرية حتى تكتسب وصف السفينة وبالتالي تكون محلا للرهن البحري يجب أن تستوفي الشرطين المذكورين في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهما:

- القيام بالملاحة البحرية.

- التخصيص للقيام بالملاحة البحرية.

### أ- القيام بالملاحة البحرية:

إذ لا بد لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية أن تقوم بالملاحة البحرية فهو شرط ضروري لذلك. وما ينبغي الإشارة إليه أن المشرع الجزائري وان كان قد جعل من القيام بالملاحة البحرية معيارا لتعريف السفينة إلا انه جعل أيضا من

---

<sup>25</sup>- يتجسد الموقف القائل بان السفينة هي وحدها التي تمثل محلا للرهن البحري اكثر من خلال رأي الفقه العربي امثال: مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري- الحوادث البحرية- الضمان (التامين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2006، ص 80/. كمال حمدي، المرجع سالف الذكر، ص 146/. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، ط 02، 2002، ص 91/. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، 1995، ص 46.

- Patrick CHAUMETTE, Le navire n'est pas une personne, DMF, juillet –août 2007, P579.

<sup>26</sup>- عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 66.

السفينة ضابطا لتعريف الملاحة البحرية وهو ما يتضح جليا من المادة 161 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها أن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من القانون البحرية .

والقيام بالملاحة البحرية يفترض بدهاء صلاحية السفينة للقيام بهذه الملاحة، أي أن تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر وهو العنصر الذي لم يراعيه المشرع الجزائري حين تعريفه للسفينة إذ أجاز أن تتحرك بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى، فمن المفروض أن تكون مستقلة تتمتع بنوع من الاستقلالية لها بحارتها وتجهيزاتها الخاصة بها وليست تابعة لغيرها فإذا ما فقدت تلك الاستقلالية فلا يمكن تصورها تواجه مخاطر البحر<sup>(27)</sup>.

وعلى النقيض من ذلك فقد اتجه الرأي الراجح في فرنسا ومصر إلى أن مفهوم السفينة يستلزم توافر حد أدنى من الاستقلالية أو الذاتية للسير في البحر ومواجهة أخطاره ونتيجة ذلك يخرج عن مفهوم السفينة الجسور العائمة و الأحواض و المستشفيات والفنادق العائمة ما دام أنها غير صالحة للملاحة البحرية<sup>(28)</sup>.

كما لا ينطبق وصف السفينة على المنشآت التي تعمل داخل الميناء مثل الأرصفة المتحركة والكباري العائم و الصنادل والكرافات والمراكب المعدة لنقل البضائع والركاب من السفن إلى الأرض أو العكس<sup>(29)</sup>.

ومادام أن السفينة هي التي يرد عليها الرهن البحري فانه يجب استبعاد أيضا باقي المنشآت العائمة الأخرى كمراكب الملاحة النهرية، والمنشآت التي لم تكتمل

<sup>27</sup>- محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص108.

<sup>28</sup>- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2005، ص44و45.

<sup>29</sup>- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1998، ص40.

وصف السفينة مثل الزوارق والصنادل والشأن نفسه بالنسبة لباقي المنشآت التي لا تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد<sup>(30)</sup>.

#### ب- التخصيص للقيام بالملاحة البحرية:

وبموجب هذا الشرط تكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة إذا كان تخصيصها أثناء بنائها للملاحة البحرية إذ ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة فعلا بل يكفي أن تكون مخصصة لمثل هذه الملاحة. وعلى هذا الأساس يمكن إصباغ وصف السفينة على المنشأة البحرية وهي في المصنع من لحظة إتمام البناء بشرط أن تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية<sup>(31)</sup>.

والجدير بالذكر أن السفينة وهي في طور البناء وان لا يصدق عليها تعريف السفينة حسب المادة 13 من القانون البحري إلا أن المشرع أجاز رهنها وهو استثناء الغرض منه تيسير الائتمان البحري. وهو ما سنتطرق له بشيء من التفصيل في المطلب الثاني من هذا المبحث تحت عنوان الحالات الخاصة للرهن. وعلى العموم وما دام أن الرهن البحري يرد على السفينة، فإنه من الأهمية تحديد المنشآت التي تتمتع بوصف السفينة، وفي هذا الصدد وقع اختلاف فقهي حول مدى اعتبار الزلاقات الهوائية سفنا ؟

تعتبر الزلاقات الهوائية ناقلات، تسير مرتفعة عن سطح اليابس أو الماء بحوالي 15 إلى 30 سنتيمتر وهي منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها راسيا على سطح اليابسة أو الماء. وهي بهذا الوصف تختلف عن الزلاقات المائية إذ هي ناقلات تلامس المياه دون انقطاع.

إن غالبية الفقه يرى بان الزلاقات الهوائية تخضع لنظام مزدوج: فقد ينطبق عليها نظام السفينة ما دام أنها تسير في الماء وبالتالي تكون معرضة للمخاطر البحرية، بينما عقد نقل الركاب يخضع إلى القانون الجوي<sup>(32)</sup>.

<sup>30</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2001، ص 164-165

<sup>31</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، 1989، ص 32.

<sup>32</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 36-37-38-39.

إن المشرع الجزائري لم يشترط حدا ادني لحمولة السفينة التي يجوز رهنها. وبذلك يكون قد سائر نهج المشرع الفرنسي والذي اسقط شرط الحمولة منذ قانون 1967 بعدما كان يعتد به إذ كانت السفن الأقل حمولة من 20 طن غير قابلة للرهن البحري إلا إذا وجد نص خاص يسمح بذلك<sup>(33)</sup>.

وقد عيب على التشريعات التي لا تعتد بالحمولة كشرط لكي تكون السفينة قابلة للرهن البحري بان هذا الأخير قد يرد على سفينة ضئيلة الحمولة وهو ما يعني تقرير رهن على مال زهيد في القيمة وذاك أمر لا يتناسب مع ما يتطلبه إنشاء وشهر الرهن من نفقات<sup>(34)</sup>.

بيد أن هناك بعضا من الدول تنص تشريعاتها على حد معين من الحمولة حتى تكون السفينة قابلة للرهن البحري نذكر منها: 2 طن ليبيا (المادة 61)، 10 طن الأرجنتين (المادة 499)، 20طن السنغال (المادة 98)<sup>(35)</sup>.

وليس بالضرورة أن يرد الرهن البحري على كامل السفينة بل قد يترتب على جزء منها، وهو يشمل هيكلها وجميع توابعها.

والمقصود بهيكل السفينة هو الأصل الذي تخرج به من ورشة البناء وهو يتألف من مقدمة ومؤخرة وجانبيين وكل هذه الأجزاء تقف على عارضة القعر ويجمع هذين الجانبين في الوسط سطح السفينة، أما عن فراغ السفينة فهو يقسم إلى عنابر وهي على نوعين عنابر سفلية وأخرى علوية، ويفصل بين هذه العنابر حواجز عمودية تسمى الفواصل. وتحمل السفينة تحت هذه العنابر فراغ خاص بماء الصابورة<sup>(36)</sup>.

---

<sup>33</sup> - katell OILLEAU, Le crédit tiré du navire, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, 2010, p 365.

<sup>34</sup> - من التشريعات التي تشترط الحمولة قانون التجارة البحرية الاردني في مادته 63 الذي يلزم بان لا يقل محمول السفينة عن برميلين لتكون محلا للرهن البحري. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996، ص 60.

<sup>35</sup> - René RODIERE, Droit maritime, Le navire, Dalloz, 1980, p146.

<sup>36</sup> - عبد الحمان ملزي، المرجع السابق، ص 20.

ومادام أن وصف السفينة لا يقتصر على هيكلها بل يشمل كذلك ملحقاتها أو توابعها فإن الرهن الوارد على السفينة يشمل كذلك توابعها ، وفي هذا الصدد يتم التمييز عادة بين الملحقات المتصلة بجسم السفينة مثل المرساة والسلاسل والرادار وبين الملحقات المنفصلة على جسم السفينة وهي ضرورية لملاحتها مثل الزوارق وقوارب النجاة<sup>(37)</sup>.

وفي هذا الصدد وجد رأي فقهي يشير إلى أن المواد القابلة للاستهلاك كالمؤن والوقود لا تعد من ملحقات السفينة وبالتالي لا يشملها الرهن مهما يكن اتفاق الطرفين ومرد ذلك راجع إلى سرعة انفصالها عن السفينة<sup>(38)</sup>.

والجدير بالذكر أن كل السفن ليست قابلة للرهن البحري طالما أن المشرع الجزائري يفرض الجنسية الجزائرية للسفينة المرهونة مستثنيا بذلك السفن الأجنبية<sup>(39)</sup>.

ولكن لا يوجد نص صريح في القانون البحري الجزائري ينص على أنه من شروط رهن السفينة أن تكون جزائرية. إلا أن المادة 71 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية. وقد يفهم من هذه المادة أن السفينة المرهونة يجب أن تكون جزائرية.

ومن جهة أخرى نجد المشرع يشترط قيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن وهو ما نصت عليه المادة 56 الفقرة 5 ورجوعا إلى المادة 34 من نفس القانون فإن دفتر التسجيل الجزائري للسفن وجوبا أن تفيد فيه السفن الجزائرية.

---

<sup>37</sup>- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي ، المرجع سالف الذكر ، ص41.

<sup>38</sup>- هاني دويدار، المرجع السابق، ص166

<sup>39</sup>-Brahim DJELLAoui, Hypothèque maritime en Algérie, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de post graduation spécialisé PGS option administration maritime ,Institut supérieure maritime de Bou-Ismaïl,2003/2004,p09.

## الفرع الثاني: العمارات البحرية محل الرهن البحري

هناك اتجاه آخر يوسع نطاق الرهن البحري فيجعله يشمل إضافة إلى السفينة، العمارات البحرية والغريب في الأمر أن المشرع الجزائري و إن كان قد اقر بان السفينة هي التي تمثل محل الرهن كما أسلفنا الذكر إلا انه اقر في مواد أخرى من القانون البحري بان الرهن البحري يشمل أيضا العمارات البحرية. وعلى هذا الأساس كان هناك موقف تشريعي وأخر فقهي يبرز بان العمارات البحرية أيضا يشملها الرهن إضافة إلى السفينة.

### أولاً: الموقف التشريعي

لقد تناول المشرع الجزائري موضوع الرهن البحري في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري تحت عنوان "الرهن البحرية" والتي جاءت بصيغة الجمع. ولو كان الرهن البحري يترتب فقط على السفينة لكان العنوان الرهن البحري أو رهن السفن مثل ما فعل في الفقرة المتعلقة بالامتياز البحري والتي كان عنوانها "الامتيازات على السفن" ولعل هذا ما يوحي أن المشرع أراد بأن يجعل للرهن البحري محلاً آخر غير السفينة. وبالفعل نجد أن المادة 56 المعدلة بالمادة 11 من القانون 98-05 المتضمن القانون البحري في فقرتها 01، 02 نصت صراحة: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة. وتكون قابلة للرهن". فالمشرع كان صريحاً بأن جعل من السفن والعمارات البحرية محلاً للرهن البحري بعدما أضفى عليها الصفة المنقولة<sup>(40)</sup>.

وتضيف نفس المادة في فقرتها الأخيرة بأنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية. ويمكن القول بأن إعادة ذكر

---

<sup>40</sup>- ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1993، ص 4: " لقد اختلفت بعض الآراء حول طبيعة السفينة واختلفت التشريعات لذلك حيث يرى البعض ان السفينة لا تندرج تحت واحد من القسمين عقار او منقول، وان السفينة لها طبيعة خاصة".

عبارة " السفن والعمارات البحرية " ليس من اجل التكرار وإنما من اجل التأكيد بان الرهن البحري لا يترتب على السفن لوحدها وإنما يمتد ليشمل العمارات البحرية. كما أن استعمال المشرع لمصطلح الرهون البحرية في المواد 63، 67، 68 من القانون البحري الجزائري قد يكون تفسيره بان محل الرهن البحري هو ليس فقط السفينة وإنما أيضا العمارات البحرية.

وما ينبغي الإشارة إليه أن المشرع الجزائري لم يأت بتعريف العمارات البحرية في القانون البحري، والشأن نفسه بالنسبة إلى القضاء في الجزائر الذي بدوره لم يتطرق إلى ذلك بخلاف القضاء الفرنسي<sup>(41)</sup>.

ويبدو أن المشرع الجزائري حينما جعل كلا من السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموالا ينصب عليها الرهن البحري، يكون بذلك قد ساير نهج المشرع الفرنسي، إذ تضمن القانون 1967/01/03 والمتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية مصطلح الرهون البحرية "les hypothèques maritimes" وذلك في الفصل 04 منه، وهذا بخلاف الفصل 05 المتعلق بالامتياز على السفينة "privilèges sur le navire". وعليه يمكن الاستنتاج بان المشرع لم يحدد استعمال الحق العيني المنشأ بموجب الرهن على السفن لوحدها، إذ كل العمارات البحرية تكون قابلة لان تطبق عليها أحكام الفصل 04 السابق ذكرها<sup>(42)</sup>.

---

<sup>41</sup> - Dès 1844, la Cour de Cassation tentait non sans mal de définir les bâtiments de mer : « il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière ». Pierre-Yves BELLONE, La déconstruction des navires, Master 2 droit maritime et des transports, Centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille, 2006-2007, p12.

<sup>42</sup> - katell OILLEAU, op.cit,p355.



وما يؤكد ذلك المادة 43 والتي اعتبرت بان السفن والعمارات البحرية الأخرى الفرنسية قابلة للرهن<sup>(43)</sup>، علاوة على ذلك فان مجال الرهن البحري في التشريع الفرنسي قد تم توسيعه بموجب قانون 30 ديسمبر 1968<sup>(44)</sup>.

وخلافاً لما ذكر سابقاً قد تكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة بيد أنها تكون غير قابلة للرهن البحري وهذا بحكم القانون والأمر يتعلق هنا بالسفن المملوكة للدولة وللإشارة فإن يمكن تصنيف السفن التي تملكها الدولة إلى 03 أصناف:

أ - السفن الحربية المشكلة للأسطول البحري للدولة.

ب - السفن المخصصة لخدمة المرافق العامة مثل زوارق الجمارك.

ج - السفن التجارية المتسعملة لأغراض تجارية<sup>(45)</sup>.

وإذا كان المشرع الجزائري في القانون البحري استثنى سفن الدولة من نطاق الرهن فإنه لم يشير إلى أي نوع إذ جاءت المادة 56 فقرة الأخيرة المعدلة عامة حيث قضت: " بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو العمارات المحلية ".

وحسن ما فعل المشرع لكونه ساير أحكام اتفاقية بروكسل 1926 وما نص عليه القانون المدني الجزائري، إذ نصت المادة 15 من اتفاقية بروكسل 1926 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية على ما يلي: " لا تسري أحكام الاتفاقية على السفن الحربية وعلى سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة ". كما ان المادة 689 من القانون المدني تقضي بأنه لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم.

---

<sup>43</sup> - l'article 43 : « les navires et autres batiments de mer francisés sont susceptibles d'ypothèques ».

<sup>44</sup> - Loi du 30/12/1968 relative à l'exploration du plataeu continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles article 08 : « les instalations et dispositifs tels les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, ainsi que leurs annexes sont meubles et susceptibles d'ypothèques ».

<sup>45</sup>- عبد القادر حسين العطير و باسم محمد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، الاصدار الاول، 2009، ص 98.

## ثانيا: الموقف الفقهي

إذا كانت السفن منذ فترة طويلة تمثل العمارة البحرية بتميز فان الأمر يختلف حاليا إذ أن استخدام التقنيات الحديثة سمحت بناء منشآت مخصصة لاستغلالها في البحر.<sup>46</sup> وكثيرا ما يستعمل المصطلحين: السفينة أو العمارة البحرية بالتبادل، وهذا ما لا ينبغي أن يكون لأنه حشو (un pléonasme)، ولكن في الواقع العملي عادة ما يعطى مصطلح مركب لبعض العمارات البحرية صغيرة الحجم. ومن ناحية أخرى أن التفرقة القانونية بين العمارة البحرية والعمارة النهرية هي صعبة ولكن ما يعطي الصبغة القانونية للعمارة ليس طريقة بنائها وإنما وجهتها وعلى هذا الأساس فان العمارة البحرية هي تلك الموجهة للملاحة البحرية<sup>(47)</sup>.

ولقد وجد رأي فقهي يرى بان الرهن البحري لا يترتب على السفينة لوحدها، بل يمتد ليشمل باقي العمارات البحرية الأخرى. فهناك من يؤسس هذه الفكرة على نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري باعتبار الرهن البحري تامين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة والعمارات البحرية الأخرى<sup>(48)</sup>.

وعلى العموم فان الموقف الذي يعتبر أن الرهن البحري يمتد ليشمل إضافة إلى السفينة، العمارات البحرية يمثلها معظم الفقهاء الفرنسيين<sup>(49)</sup>، ولعل الأمر يبدو طبيعيا طالما أن هناك قانون 1967/01/03 والمتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية و قانون 30 ديسمبر 1968.

وعلى خلاف الامتيازات و الملاحظ بشأنها أن القانون الداخلي أو الوطني يوجهها ويربطها بالسفن، فان الرهن ارتبط بمصطلح "البحري" وهذا ما من شأنه أن يوسع

---

<sup>46</sup> - Antoine VIALARD, Droit maritime, Presses universitaires de France, 1<sup>er</sup> édition, 199, p 251.

<sup>47</sup> - René RODIERE, droit maritime, op-cit, p 26-27.

<sup>48</sup> - محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، 2010، ص66.

<sup>49</sup> - Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, op.cit, p364 et365.

PH.-J.HESSE, J.-P.BEURIER, P.CHAUMETTE, Y.TASSEL, A.-H.MESNARD et R.REZENTHEL, Droits maritimes, T1, Mer, navire et marins, JURIS, 1995, p219.

إمكانية تطبيقه على كل العمارات البحرية ويجعل منه تامين عملي أكثر لضمان تمويل هذه المنشآت باهظة الثمن<sup>(50)</sup>. ويفهم بالعمارات البحرية: الصنادل والكرافات والكبارى العائمة و الأرصفة المتحركة<sup>(51)</sup>.

### المطلب الثاني: الحالات الخاصة للرهن البحري

عالج المشرع الجزائري في القانون البحري بعض الحالات الخاصة لرهن السفن في المواد من 58 إلى 60 ويتعلق الأمر ب: رهن السفينة في طور البناء و رهن السفينة المملوكة على الشيوخ.

#### الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء

يعتبر عقد البناء من أهم الطرق التي يكتسب بها الشخص ملكية السفينة، لكن الملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يهتم بموضوع بناء السفن وأشار إليه في المادة 50 من القانون البحري. والحقيقة أن وصف السفينة لا ينطبق على المنشأة التي لم يكتمل بنائها حتى وان توافرت نية طالب بنائها إلى تخصيصها للملاحة البحرية ، لكن يمكن الاستفادة من هذه السفينة والتي هي في طور البناء عن طريق تقديمها كضمان للحصول على الائتمان اللازم لإتمام بنائها<sup>(52)</sup>.

---

<sup>50</sup> - Antoine VIALARD, op.cit,p 305.

<sup>51</sup> - Jean-Pierre BEURIER , Droits maritimes, DALLOZ,2006/2007,p279.

<sup>52</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص170.

وإذا كان المبدأ يقضي بأنه في حالة ما إذا فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة أو صارت حطاما، فإنها تخرج من نطاق القانون البحري إلا أن الاستثناء يتمثل في جواز رهن السفينة تحت البناء أو الإنشاء<sup>(53)</sup>.

إن إمكانية رهن السفينة في طور البناء وجدت منذ 1885: ومعاهدة بروكسل 27 ماي 1967 نصت عليها ومعظم التشريعات البحرية أخذت بها على سبيل المثال نجد: إيطاليا (المادة 566)، اليونان (المادة 195)، السنغال (المادة 85)، فرنسا (المادة 45 من قانون 1967)<sup>(54)</sup>.

ويلاحظ أن القانون الانجليزي لا يجيز رهن السفينة في طور البناء رهنا قانونيا وسبب ذلك أنها لا تكون خاضعة للتسجيل غير انه يجوز رهنها رهنا عادلا وهو الرهن الذي لا يتم في الشكل الرسمي ، وإنما بمقتضى اتفاق عرفي ويكون تالي في المرتبة بعد الرهن القانوني<sup>(55)</sup>.

والمشروع الجزائري تماشيا مع اغلب التشريعات نص صراحة في المادة 56 الفقرة 3 من القانون البحري: "ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء" وإذا كان المبدأ يقضي بوجوب أن يصدر الرهن من المالك، فإن رهن السفينة في طور البناء يشترط فيه أن يكون صادرا من المالك وهو بذلك يختلف باختلاف الطريقة التي تم بها البناء. وفي هذا الصدد نميز بين: البناء الاقتصادي أو المباشر، والبناء الجزافي أو غير المباشر.

---

<sup>53</sup> - فتية قره، موسوعة قضاء النقض في المنازعات التجارية والبحرية والضرائب، منشأة المعارف، ص111.

<sup>54</sup> - René RODIERE, Droit maritime, op-cit ,p147.

<sup>55</sup> - يعقوب يوسف صرخوه، المرجع سالف الذكر ص161.

## أولاً: في البناء الاقتصادي أو المباشر

وهي الطريقة التي يقوم فيها الشخص الذي يرغب ببناء السفينة باستخدام اليد العاملة المؤهلة موفراً لهم الأدوات والمعدات اللازمة للبناء، ويكون هؤلاء العمال خاضعين لتوجيهاته<sup>(56)</sup>.

وفي هذا النوع من البناء يكسب المجهز ملكية السفينة مباشرة لذا يطلق عليه البناء المباشر.

وطالما أن المجهز هو مالك السفينة منذ البداية يجوز له رهنها وهي في طور البناء فإذا ما بيعت انتقلت إلى المشتري محملة بهذا الرهن.

لكن في الظرف الحالي أصبحت هذه الطريقة نادرة الاستعمال، واقتصرت على السفن الصغيرة والسفن الصيد<sup>(57)</sup>.

وأمام ضخامة السفن وتعقيدات بنائها وما تتطلبه من خبرات عالية أصبح يلجأ إلى الطريقة الثانية في البناء وهي البناء غير المباشر.

إن إجازة رهن السفينة في طور البناء له تبريرات اقتصادية والتي تتطلب تقوية الائتمان البحري، وينطوي على فائدة مزدوجة سواء بالنسبة للبناني أو المجهز، فالبناني يتلقى الأموال اللازمة للبناء أما المجهز فهو يفيد كضمان للدفعات التي قدمها للبناني فيتفادى قسمة الغرماء في حالة إفلاس البناني.

وإذا كان القانون المدني يمنع رهن المال المستقبلي حماية للراهن لعدم تبصره بخطورة ما يقوم عليه فإن رهن السفينة في طور البناء استثناء عن القواعد العامة إذ أن الرهن في هذه الحالة لا يرد على السفينة التي ستوجد مستقبلاً وإنما يرد على أجزائها التي تم بنائها فعلاً<sup>(58)</sup>. وفي هذا الصدد تنص المادة 53 فقرة على ما يلي: " وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء يشمل الرهن البحري المواد

<sup>56</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 59.

<sup>57</sup> - René RODIERE, Droit maritime, op-cit, P 49.

<sup>58</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 171.

والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء.

وفي هذا النوع من الرهن ينبغي إتباع الإجراءات الإدارية أمام السلطة البحرية المختصة، إذ يجب الحصول مسبقاً على رخصة البناء وذلك حسب ما نصت عليه المادة 50 من القانون البحري الجزائري: " إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه. وتسلم هذه السلطة رخصة مسبقة ".

### ثانياً: البناء الجزافي أو غير المباشر

وهي الطريقة التي تتم عن طريق عقد يبرمه المجهز طالب البناء مع أحد المصانع المتخصصة في مجال بناء السفن وفقاً لمواصفات يكون قد تقدم بها وتلتزم هذه المصانع بتسليم السفينة له بمجرد إتمام بنائها مقابل ثمن معين. وهذه الطريقة أصبحت في وقتنا الحالي الصورة الغالبة في بناء السفن إذ: انتشرت شركات عملاقة متخصصة في هذا البناء<sup>(59)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن عقد البناء التي يتم بهذه الطريقة هو ليس عقد مقابولة رغم تسميته أحياناً بعقد البناء بالمقابولة *Construction à l'entreprise* ففي عقد بناء السفينة و إضافة لكونه سبب أصلي لاكتساب ملكية السفينة، يلتزم الباني ببنائها وتسليمها وذلك من خلال مواد مملوكة له وعمال خاضعين لإشرافه وإدارته. وفي هذه الحالة فإن طالب البناء لا يعتبر مالكا للأجزاء التي تم بنائها، إلا بعد إتمام بناء السفينة.

أما في عقد المقابولة فإن المقابولة يلتزم بإتمام العمل بناءً على طلب رب العمل ولحسابه بمواد مملوكة لرب العمل.

<sup>59</sup> - محمد فريدي العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 113.

وعلى هذا الأساس فإن الرأي السائد فقهاً و قضاء يكيف العقد الذي يجمع بين من طالب بناء السفينة والبانى بأنه بيع شيء مستقبلى محله السفينة التى ستوجد مستقبلاً وليس الأدوات التى استخدمت فى بنائها.

ويتفق هذا التكييف مع ما نصت عليه المادة 53 من القانون البحرى الجزائرى من خلال النتائج التالية: إذ تنتقل السفينة إلى المشتري محملة بجميع الأعباء المرتبطة عليها وهى قيد الإنشاء من طرف البانى مثل الرهن والامتياز، كما انه إذا هلكت السفينة وهى اثناء البناء وقبل تسليمها فإن تبعة الهلاك تقع على عاتق البانى مقاول البناء، وإذا ما أفلس البانى قبل تسليم السفينة إلى المشتري الذى يكون قد دفع أقساطاً فلا يحق بهذا الأخير استرداد السفينة بوصفه مالكا لها وإنما يقتصر حقه على الدخول فى التفليسة كدائن عادى(60).

إن جواز رهن السفينة فى طور البناء يشترط فيه أن يسبق قيد الرهن إقرار من مكتب تسجيل السفينة الواقع بدائرتة محل بناء السفينة يبين طولها وأبعادها وحمولتها تقريباً(61).

وبهذا التسجيل يمكن للغير معرفة أوصاف السفينة التى لم تسجل بعد، إذ وفى هذا الصدد أبرمت اتفاقية بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء فى بروكسل فى 27 ماي 1967 ، وجاء فى مادتها الأولى بان تتعهد الدول المتعاقدة كى تضمن قوانينها الوطنية نصوصا تسمح بالتسجيل وفقا لنصوص هذه الاتفاقية فى سجل رسمى عام لتسجيل الحقوق الواردة فى المادة 05 من هذه الاتفاقية بشأن السفن المزمع إنشاؤها أو الجارى إنشاؤها فى أقاليمها. والمقصود بالحقوق الواردة فى المادة 05 من الاتفاقية هى حقوق الملكية أو الرهن أو الامتياز على السفينة(62).

60- عبد الرحمان ملزى، المرجع السابق، ص 53.

61- محمود شحات، المرجع سالف الذكر، ص68.

62- مصطفى كمال طه ووائل انور بندق، المرجع السابق، ص 277 و 278.

## الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

لم يهتم المشرع الجزائري بموضوع الشيوخ البحري باعتباره صورة من صور ملكية السفينة وأشار إليه في الفقرة المتعلقة بالرهن البحرية في نص المادتين 59 و60 من القانون البحري الجزائري<sup>(63)</sup>.

وقد يعود سبب عدم اهتمام المشرع الجزائري بهذا الموضوع إلى عدم انتشار هذا النوع من ملكية السفن في الجزائر على خلاف ازدهاره بفرنسا<sup>(64)</sup> أو إلى اعتباره مجرد شيوخ عادي تطبق عليه الأحكام الواردة في القانون المدني<sup>(65)</sup>. والملاحظ على الشيوخ البحري أن نطاقه قد تقلص في ملكية السفن الكبيرة بسبب ما يثيره من مسائل في حالة إدارة السفينة وبقي محصورا في سفن الصيد أو الملاحة الساحلية.

أما في القانون المدني فقد نصت المادة 713 منه: "إذا ملك اثنان أو أكثر شيئا وكانت حصة كل منهم فيه غير مفرزة فهم شركاء على الشيوخ. وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقر الدليل على غير ذلك".

وتبعاً لذلك يمكن تعريف الشيوخ البحري بأنه: "حالة قانونية يتملك فيها أكثر من شخص واحد، سفينة واحدة دون أن يكون لأي منهم حصة مفرزة فيها أو ملكية مشتركة شائعة في عدة سفن"<sup>(66)</sup>.

إذا فالسفينة لم تعد تابعة لشخص واحد وإنما أصبحت شائعة مملوكة لعدة أشخاص لأسباب قد تكون اختيارية أو إجبارية كالهبة، الإرث أو الوصية.

<sup>63</sup>- يلاحظ ان المشرع الجزائري استعمل مصطلح الملكية المشتركة وليس الشيوخ البحري.

<sup>64</sup>- محمود شحماط ، المرجع السابق ، ص52.

<sup>65</sup>- إيمان وزاني ، الحقوق العينية التي ترد على السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة12، 2003/2005، ص 09.

<sup>66</sup>- محمد زهدور،المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون

الجزائري،دار الحدائثة،الطبعة الأولى،1990، المرجع السابق،ص162.



والجدير بالملاحظة أن الفقه اختلف في تحديد الطبيعة القانونية للشيوخ البحري، وعلى العموم وجد رأيان أحدهما يميل إلى اعتبار الشيوخ البحري نوع من الشركة والرأي الآخر يعتبره شيوخا عاديا مثل ما هو عليه الأمر في القانون المدني. إذا كانت السفينة مملوكة لشخص واحد فإن المشرع يجيز لها الأخير القيام برهنها أو يفوض وكيلا خاصا لذلك إعمالا بنص المادة 57 ق.بح.ج لكن يثار الإشكال بشأن رهن السفينة التي يتعدد ملاكها أو ما يعرف بحالة الشيوخ البحري. فما هي الشروط الواجب توافرها لصحة رهن السفينة المملوكة على الشيوخ؟ وهل يجوز لكل مالك رهن حصته؟

في هذا الصدد واجه المشرع الجزائري صورتين وهما: رهن كامل السفينة المملوكة على الشيوخ ورهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوخ.

#### أولاً: رهن كل السفينة المملوكة على الشيوخ

وهي الحالة التي نص عليها المشرع الجزائري في نص المادة 59 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري حيث ورد انه:

" في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء".

فالمشرع اوجب الحصول على موافقة أكثرية المالكين في حالة رهن السفينة، لكن لم يبين ما المقصود بالأكثرية، هل هي الأكثرية العددية أم أكثرية المالكين الحائزين للحصص؟

بخلاف القانون البحري المصري الذي كان واضحا فأجاز رهن السفينة المملوكة على الشيوخ بعد موافقة المالكين الحائزين ل 3/4 الحصص على الأقل<sup>(67)</sup>، فإن

---

<sup>67</sup>- تنص المادة 42 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 1990/8: " إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ جاز رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما ينفق ومصلحة المالكين في الشيوخ".

القانون البحري الجزائري لم يبين ذلك وما دام الأمر كذلك تطبق المادة 716 من القانون المدني: " يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الانصبااء...".  
و حسب المادة 717 من القانون المدني فان الأغلبية المقصودة هي موافقة المالكين ل 3/4 المال الشائع على الأقل. ولذلك فان المشرع الجزائري قصد أغلبية رأسمال السفينة مستبعدا في ذلك الأغلبية العددية(68).

ويلاحظ في هذا الشأن أن نص المادة 59 من القانون البحري جاء عاما ولم يبين دواعي هذا الرهن ، إذ وعلى وجه المقارنة فان المشرع السوري اشترط لصحة الرهن الواقع على السفينة المملوكة على الشيوع إضافة إلى موافقة أكثرية المالكين 3/4 الحصص ، أن تكون الغاية من إنشاء الرهن توفير ما يلزم لحاجيات التجهيز أو الملاحة وفيما عدا ذلك فلا يجوز رهن السفينة إلا بموافقة جميع الشركاء.  
وإذا كانت موافقة الشركاء شرط ضروري بشأن رهن السفينة فإنها لا يعتد بها إذا ما تعلق الأمر بالمحافظة على المال الشائع، وفي هذا الصدد نجد أن القانون البحري لم ينظم هذه المسألة لذلك فان قواعد القانون المدني هي التي تكون واجبة التطبيق إذ يحق لكل شريك في الشيوع أن يتخذ من الوسائل ما يلزم لحفظ الشيء ولو كان بغير موافقة باقي الشركاء(69).

### ثانيا: رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوع

لقد أجازت المادة 59 من القانون البحري الجزائري في فقرتها 02 للمالك بان يرهن حصته المشاعة على السفينة. وبهذا الحكم يكون المشرع قد استدرك بان يقع

<sup>68</sup> - محمود شحماط ، المرجع السابق، ص54

<sup>69</sup> - المادة 718 من القانون المدني، قرار صادر عن المحكمة العليا لغرفة العقارية بتاريخ: 1997/11/19، رقم القرار: 150167، قضية (ب ا) ضد (ب س ومن معه)، المجلة القضائية لسنة 1997، العدد 2، ص59.

إجحاف الأغلبية في حق الأقلية من الشركاء على الشيوع طالما انه اوجب في نفس المادة فقرة 01 الحصول على موافقة أكثرية المالكين الشركاء<sup>(70)</sup>.

إن الفقرة 02 من نص المادة 59 سابقة الذكر أتت بحكم رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوع وذلك دون قيد أو شرط خلافا للفقرة 01 والتي ألزمت موافقة الأكثرية المالكين الشركاء في حالة رهن السفينة المملوكة على الشيوع بأكملها.

والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري قد اتبع نهج المشرع الفرنسي والذي بدوره جعل الأمر جوازي لكل شريك بان يقوم برهن حصته المشاعة في السفينة<sup>(71)</sup>.

وذلك خلافا للمشرع المصري الذي كان أكثر وضوحا ، إذ نص صراحة في المادة 23 الفقرة 02 من قانون التجارة البحرية بأنه يجوز لكل مالك في الشيوع البحري رهن حصته في السفينة بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، والملاحظ في هذه الصورة أن المشرع المصري وعلى سبيل المقارنة لم يسمح بتدخل القضاة في حالة عدم توافر الأغلبية المتطلبة عند رهن الحصة ومرد ذلك راجع إلى كون انه في هذه الحالة أي رهن الحصة قد تتعارض مصلحة المالك الفردية مع مصلحة المالكين المشتركة، بخلاف رهن كامل السفينة المملوكة على الشيوع فان الأمر يتعلق بمصلحة المالكين المشتركة والذي أجاز فيه المشرع إن لم تتوافر فيه الأغلبية المطلوبة - وهي ثلاثة أرباع - رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوع<sup>(72)</sup>.

<sup>70</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق، ص54.

<sup>71</sup> - Pierre ANGELELLI et Yves MORETTI, Cours de droit maritime, INFORMER, 2008, p179.L'article 243/1 du code des douanes : « lorsque le navire est exploité en copropriété, chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part indivise dans le navire ».

<sup>72</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص169.

## المبحث الثاني: الحلول العيني في مجال الرهن البحري

تولى المشرع الجزائري تعريف الملاحة البحرية لما لها من أهمية وذلك في المادة 161 من القانون البحري : " الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر والمياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون ".  
فهذا التعريف يجعل من السفينة أداة للملاحة البحرية وضابطا لتحديداتها.  
وما دام أن السفينة المرهونة تقوم بالملاحة البحرية تكون محفوفة بالمخاطر، وبالتالي فان ضمان الدائنين قد يتلاشى لذلك اوجد المشرع حلولا جاهزة حماية لمصلحة الدائنين، إذ تحل محل السفينة عناصر معينة عملا بفكرة الحلول العيني وهو أن يحل مال محل السفينة المرهونة المفقودة أو التي أصابها أضرار خطيرة وهو ما سنتطرق إليه في المطلب الأول تحت عنوان العناصر التي تحل محل الرهن البحري.

إلا أن الملاحظ على هذه العناصر والمذكورة في المادة 62 من القانون البحري الجزائري<sup>(73)</sup> أنها وردت على سبيل الحصر لذلك وجدت عناصر أخرى استبعدت من نطاق الرهن وهو ما سنتناوله في المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن.

---

<sup>73</sup>- تنص المادة 62 ق.بح.ج : " تحل محل السفينة وتوابعها:

- أ - التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- ب - المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.
- ج - التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة.
- د - تعويضات التأمين على هيكل السفينة "

## المطلب الأول: العناصر التي تحل محل الرهن البحري

نصت المادة 61 من القانون البحري الجزائري على انه إذا فقدت السفينة، أو أصيبت بخسائر خطيرة تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية يحق للدائنين المرتهنين ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها التي هي محددة في نص المادة 62 من القانون نفسه. ولما كانت هذه المادة مقسمة إلى أربعة فقرات من 1 إلى 4، وحفاظا على الخطة الثنائية التي تتطلبها منهجية البحث ارتأينا أن نتناول في الفرع الأول العناصر الواردة في الفقرتين 1 و 2 أما الفرع الثاني فنعالج فيه تعويضات الفقرتين 3 و 4.

### الفرع الأول: تعويضات الفقرتين 1، 2 من المادة 62 ق.ج.ج

نتناول في هذا الفرع ما ورد في الفقرتين 1 و 2 من المادة 62 من القانون البحري، وعلى هذا الأساس ستكون الفقرة الأولى لدراسة التعويضات التي المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة، أما الفقرة الثانية فندرس فيها المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.

#### أولاً: تعويضات المالك عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة

إذا أصيبت السفينة المرهونة بأضرار مادية نتيجة لخطأ سفينة أخرى وأدت هذه الأضرار إلى الإنقاص من قيمتها، فإنه يجوز لمالك السفينة المرهونة مطالبة مالك السفينة المتسببة في الأضرار بالتعويض عما لحق السفينة من أضرار مادية. ففي هذه الحالة يجوز للدائنين أصحاب الرهون على السفينة المتضررة ممارسة حقوقهم على هذه التعويضات التي يلتزم بها مالك السفينة المتسببة في الضرر بدفعها إلى مالك السفينة المرهونة.

والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري ساير نهج المشرع الفرنسي الذي بدوره أخذ بفكرة أو مبدأ الحلول العيني للدائن المرتهن على المبالغ المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة وهو ما نصت عليه المادة 47 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03<sup>(74)</sup>.

وعلى النقيض من ذلك هناك من التشريعات التي جعلت مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادة اللاحقة بالسفينة المرهونة مستبعدة من نطاق الرهن<sup>(75)</sup>. إذ لا يسري الرهن المقرر على السفينة عليها وحجتهم في ذلك : أن مالك السفينة المتضررة سوف يتلقى تعويض من قبل الغير وفي غالب الأحيان ينفقها المالك في إصلاح سفينته و إعادتها إلى حالتها مما يجعلها صالحة للملاحة ، إذا شمل الرهن تلك المبالغ تعطل الاستغلال البحري .

لكن يثار الإشكال بالنسبة إلى الدائن المرتهن في حالة تصادم سفينتين شقيقتين مملوكتين لشخص واحد؟

رجوعا إلى القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات<sup>(76)</sup> لا يوجد إجابة صريحة بشأن تصادم السفينتين الشقيقتين ،ولكن هناك حق الحلول للمؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضد الأطراف المسؤولة في حدود التعويض الذي دفعه المؤمن له.

ومما لا شك فيه أن الفقرة 1 من المادة 62 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بالتعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة تخص حالة تضرر السفينة وهي غير مؤمن عليها لأنه: إذا كانت السفينة المرهونة مؤمن عليها فانه في هذه الحالة تكون التعويضات عن الأضرار المادية التي أصابتها مستحقة للمؤمن بموجب مبدأ الحلول ،فلا تكون من نصيب المالك بينما نجد الفقرة 1 تنص صراحة على التعويضات المستحقة للمالك هذا من جهة ومن جهة

<sup>74</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق ، ص149.

<sup>75</sup> - مثلا المادة 2/43 من قانون التجارة البحرية المصري: " ولا يسري الرهن المقرر على السفينة على اجرة النقل او الاعانات او المساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص

الاعتبارية العامة او مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار التي تلحق بالسفينة..."  
<sup>76</sup> - القانون رقم 95-07 مؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات.

ثانية فان تضررت السفينة المرهونة وهي مؤمن عليها تكون مشمولة بالفقرة د من المادة 62 من القانون البحري.

وعلى هذا الأساس يمكن القول انه لا يكون للدائن المرتهن أي عنصر يمارس حقه عليه في حالة تصادم السفينتين الشقيقتين وتضرر السفينة المرهونة وهي غير مؤمن عليها<sup>(77)</sup>.

والجدير بالذكر أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد ذكرت صراحة في مادتها 04 فقرة 1 ما تضمنته المادة 62 الفقرة 01 واعتبرت تعويضات الأضرار المادية من ملحقات السفينة والأجرة يرد عليها امتياز<sup>(78)</sup>. علما بأن المادة 04 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 أقرت ما يعتبر من ملحقات السفينة والأجرة في فقراتها من 01 إلى 03 والتي جاءت محددة على سبيل الحصر لا المثال ومن ثم لا يجوز إضافة إليها ملحقات أخرى<sup>(79)</sup>.

### ثانيا: تعويضات الخسائر المشتركة

والمقصود بالخسائر المشتركة: "إقدام ربان السفينة بالتضحية قصداً ببعض تجهيزات السفينة أو البضائع المشحونة، تأميناً لسلامة الرحلة البحرية من خطر مشترك يهددها"<sup>(80)</sup>.

ولقد نصت المادة 62 في فقرتها 02: "المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة".

<sup>77</sup> - عبد الرحمن ملزي، المرجع السابق، ص 68.

<sup>78</sup> - Art. 4: "Les accessoires du navire et du fret visés à l'art. 2 s'entendent:

1.Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret."

<sup>79</sup> - إبراهيم مدحت حافظ، الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، 1995، ص 27.

<sup>80</sup> - علي بن غانم، المرجع سالف الذكر، ص 63.

فالسفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية قد تتعرض لمخاطر ويكون لزوماً التضحية ببعض أجزائها مما قد يترتب عن ذلك أضراراً تصيبها، ففي هذه الحالة يحق للمالك السفينة الرجوع على الشاحنين الذين أنقذت بضاعتهم حسب التضحيات المبذولة وهذه المبالغ التي يستحقها المالك تكون من حق الدائنين المرتهنين على أساس أنها من العناصر التي تحل محل السفينة<sup>(81)</sup>.

وحتى يتمكن الدائن المرتهن من الاستفادة بالمبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة، ينبغي توافر الشروط الآتية والتي هي مستنبطة من المادة 300 من القانون البحري الجزائري<sup>(82)</sup> :

- ان تندرج التضحية على موقف ارادي اي ان تكون اختيارية.
  - ان تكون هذه التضحية الاختيارية لدرء خطر يحدث اثر الرحلة البحرية .
  - ان تهدف التضحية الى المحافظة على المنفعة المشتركة اي المصلحة العامة.
- والملاحظ في هذا الشأن أن تعويضات المساهمة في الخسائر المشتركة جعلتها اتفاقية بروكسل 1926 في مادتها 4 فقرة 2 من ملحقات كل من السفينة والأجرة وتخضع لحق امتياز.

### الفرع الثاني : تعويضات الفقرتين ج، د من المادة 62 ق.بح.ج

وهذه التعويضات هي تلك التي تستحق لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة حسب ما جاء في الفقرة ج، وتعويضات التامين على هيكل السفينة المقررة بموجب الفقرة د. ولذلك ستكون الفقرة الأولى لتعويضات الإسعاف أما الفقرة الثانية فتخصص ل وتعويضات التامين على هيكل السفينة.

<sup>81</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 69.

<sup>82</sup> - تنص المادة 300 من القانون البحري: " تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية او كل مصروف غير عادي انفقه الربان او شخص اخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لانقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها ".



## أولاً: تعويضات الإسعاف البحري

تنص الفقرة ج من المادة 62 من القانون البحري الجزائري: " التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة".  
ولفهم هذه الفقرة يجب الوقوف على معنى الإسعاف والذي تولت تعريفه نص المادة 332 من القانون البحري: " كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في خطر أو الأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ بعين الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة ". فالمشرع الجزائري أعطى لأحكام الإسعاف البحري نطاقاً واسعاً، إذ لا يهم مكان الإنقاذ أو المتدخلين فيه أو موضوع الإنقاذ. وما ينبغي الإشارة إليه هنا أن نجدة الأشخاص هو أمر إجباري ومجاني أما إذا تعلق الأمر بنجدة الأموال فذاك أمر اختياري<sup>(83)</sup>.

وللملاحظة فإن الفقرة ج من المادة 62 السابق الإشارة إليها ذكرت مصطلحي الإسعاف والإنقاذ وفي حقيقة الأمر أن لفظ الإنقاذ يعبر عن الحصيلة الناتجة عن العملية التي تبدأ بالمساعدة وتنتهي بالإنقاذ، فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة ولكن من الأحسن أن تسمى الأشياء بنتائجها أفضل من تعريفها بالوسائل المؤدية إليها.<sup>84</sup>

وحتى يمكن للدائنين المرتهنين ممارسة حقوقهم على تعويضات الإسعاف البحري لا بد من تحقق شروط الآتية:

### 1- استيفاء الشروط القانونية للإسعاف البحري: وهي تتمثل فيما يلي:

أ- أن تتعرض السفينة للخطر:

<sup>83</sup>- فاطمة بوخاتمي، محاضرات في القانون البحري، ماجستير القانون البحري والأنشطة المينائية، 2009.

<sup>84</sup>- ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الارشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، 2011، ص11.

فيجب أن تكون السفينة أو الأموال معرضة للخطر وهو ما أوجبه المادة الأولى من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ: " تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها..."، كما أن المادة 332 من القانون البحري الجزائري ألزمت ذلك.

ولا يشترط في الخطر أن يكون حالا فقد يكون محتمل الوقوع وصورة ذلك مثلا: إذا فقدت السفينة دفتها وأصيبت محركاتها بعطب أثناء الرحلة البحرية، فهذا الخطر محتمل الوقوع فيما إذا ساءت الأحوال الجوية وكانت سببا لهيجان البحر فتعرض السفينة للهلاك<sup>(85)</sup>.

ب- ضرورة النتيجة المفيدة:

وهو ما تقتضيه القاعدة العامة في العرف البحري "no cure no pay" أي انه إذا لم يكن هناك نجاح فلا مجال للتعويض.

وهو ما قضت به المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في مادتها الثانية الفقرة الأولى، وفي هذا الشأن نصت المادة 337 من القانون البحري الجزائري " لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى "

**2 أن تكون التعويضات قد استحققت لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة:**

إذ يفهم من الفقرة ج المادة 62 أنها تتعلق بحالة تقديم إسعاف أو إنقاذ من قبل السفينة المرهونة لسفينة أخرى وذلك مقابل مكافأة يتحصل عليها مالك السفينة المرهونة، فإذا أدت عملية الإسعاف إلى أضرار تسببت في الإنقاص من قيمة السفينة المرهونة فإن مبلغ التعويض يكون من نصيب الدائنين المرتهنيين، شريطة

<sup>85</sup> - احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء التقنين البحري المصري النقل البحري- الحوادث البحرية- التامين البحري معلقا عليها بأحكام محكمة النقض المصرية، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص107.

أن يكون هذا الضرر الحاصل من عملية الإسعاف أو الإنقاذ وتمامه بعد تسجيل الرهن<sup>(86)</sup>. والملاحظ في هذه الفقرة أن المشرع كان واضحاً إذ جعل تعويضات الإسعاف المستحقة لمالك السفينة المرهونة هي وحدها التي تحل محل السفينة وبذلك يكون قد استثنى التعويضات التي تمنح للربان جراء القيام بعمليات الإسعاف خصوصاً إذا علمنا أن المكافئة التي تعود إلى السفينة جزاء عملية الإسعاف أو الإنقاذ توزع مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات وهو ما نصت عليها صراحة المادة 348 المعدلة بالمادة 32 من قانون رقم 98 - 05 من القانون البحري الجزائري.

أما اتفاقية بروكسل لسنة 1926 فقد نصت في مادتها 4 فقرة 3: المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإسعاف والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وبقية الأشخاص الذين خدمة السفينة. وبهذا النص يكون اتفاقية بروكسل قد جعلت مكافأة الإسعاف والإنقاذ من ملحقات السفينة يمارس عليها الدائنون الممتازون حقوقهم. إلا أن المشرع الجزائري قد خالف ذلك وجعلها حقاً خالصاً يستأثر به الدائنون المرتهنون وحدهم وبهذا الحكم قد المشرع الجزائري قد خالف المشرع الفرنسي والذي اعتبر مكافآت الإسعاف والإنقاذ حقاً للدائنين الممتازين.

### ثانياً: تعويضات التأمين على هيكل السفينة

تعتبر تعويضات التأمين على هيكل السفينة من العناصر التي يمكن للدائنين المرتهنين ممارسة حقوقهم عليها في حالة فقدان السفينة أو تعرضها لخطر ينقص

<sup>86</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السالف الذكر، ص 69.

من قيمتها، وحسب هذا المعنى فإن تعويضات التأمين على هيكل السفينة تشكل واحدة من الضمانات الأساسية للدائن المرتهن في القانون البحري<sup>(87)</sup>.

وعلى خلاف المعنى القانوني للسفينة الوارد في نص المادة 13 باعتبارها كل عمارة بحرية أو آلية عالية تقوم بالملاحة البحرية أو تخصص لها على وجه الاعتياد، في التأمين البحري السفينة لها معنى أوسع من المادة 13 سابقة الذكر ومما يدل على ذلك هو نص المادة 128 من قانون التأمين لسنة 1995: "تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بم في ذلك تموينها والأشياء الموضوعة خارجها".

وملحقات السفينة لا تشمل فقد الزوارق والحوال بل يمتد ليشمل كل ما يستخدمه المجهز في الملاحة كالوقود وعموماً ما يسمى بمصاريف التجهيز<sup>(88)</sup>، فعلى سبيل المثال نصت المادة 15 من القواعد التفسيرية الملحقة بقانون التأمين البحري الانجليزي بان مفهوم السفينة يشمل هيكلها والمعدات الأساسية لها و المخزونات ووقود المحركات<sup>(89)</sup>.

ولعل ما تجدر الإشارة إليه أن السفينة وهي في طور البناء يجوز التأمين عليها إذ يضمن المؤمن ما قد تتعرض له السفينة وهي في أثناء البناء من مخاطر مثل الحريق ومخاطر إنزالها في البحر، أو بعد إنزالها<sup>(90)</sup>.

والمشرع الجزائري كان واضحاً إذ نص فقط على تعويضات التأمين على هيكل السفينة المرهونة وبذلك يكون قد استثنى تعويضات التأمين على البضائع.

---

<sup>87</sup> - Jacques POTIER, Bilan de santé de l'hypothèque maritime en France, Annuaire de droit maritime et aérien, T 3, 1976, P39.

<sup>88</sup> - علي بن غانم، المرجع السابق، ص 173.

<sup>89</sup> - بهاء بهيج شكري ، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2009، الطبعة الأولى الإصدار الأول، ص71.

<sup>90</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ، المرجع سالف الذكر، ص420.

فإذا تضررت السفينة المرهونة والتي هي مؤمن عليها يستحق مالك السفينة تعويضاً من المؤمن على أساس عقد التأمين على هيكل السفينة وتكون هذه التعويضات من حق الدائنين المرتهنين.

علاوة على ذلك فإن المشرع الفرنسي اقر في المادة 47 من قانون 3 يناير 1967 الفقرة 04 على تعويضات التأمين على هيكل السفينة<sup>(91)</sup>. وعلى النقيض من ذلك لم يأخذ المشرع المصري بمبدأ الحلول العيني في تعويض التأمين إلا انه أجاز أن يتضمن عقد الرهن تفويضا صريحا للدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين على شرط أن يقبل المؤمنون ذلك أو يتم إبلاغهم به<sup>(92)</sup>.

وما تجدر الإشارة إليه أن الدائنين المرتهنين وإذا كان القانون البحري قد منح لهم هذا الضمان فلا يجوز لهم الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض الذي هو مستحق للمالك من المسؤول محدث الضرر لأن مبلغ التعويض يكون للمؤمن بموجب حق الحلول المنصوص عليه في قانون التأمين.

وغني عن البيان أن الفقرة د من المادة 62 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة أساسا بتعويضات التأمين على هيكل السفينة لها أهمية بالنسبة للدائن المرتهن الذي يكون مطمئنا في استيفاء حقه من مبلغ التأمين في حالة هلاك السفينة واو تلفها دون مزاحمة الدائنين أصحاب الحقوق الممتازة طالما أن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين، وبهذا الحكم يكون المشرع الجزائري قد ساير أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة في بروكسل سنة 1926<sup>(93)</sup>.

---

<sup>91</sup> - C A DE ROUEN (2 éme ch.civ.)1<sup>er</sup> septembre 2005, GROUPAMA TRANSPORTS et a.c/GUYPECHE D'ARMEMENT ET DE PECHE , DMF 01/12/2005 N665.

<sup>92</sup> - المادة 65 فقرة 4 من التقنين البحري اللبناني، انظر مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ، المرجع سالف الذكر، ص86.

<sup>93</sup> - العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار الغرب 2002، ص 93.

## المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن

إذا فقدت السفينة، أو تعرضت إلى خسائر خطيرة تفقدها القدرة على الصلاحية الملاحية فإن الدائنين المرتهنين ينتقل حقهم إلى العناصر التي تحل محل السفينة وتوابعها والتي حددها المشرع الجزائري في نص المادة 62 من القانون البحري، إذ هي حالات محددة على سبيل الحصر فلا يجوز التوسع في تفسيرها الأمر الذي يؤدي إلى استبعاد كل من أجرة النقل والإعانات المقدمة من طرف الدولة للسفينة المتضررة<sup>(94)</sup>.

### الفرع الأول: أجرة النقل<sup>(95)</sup>

تعتبر الأجرة من الالتزامات الرئيسية الملقاة على عاتق الشاحن في عقد النقل البحري، إذ تنص المادة 738 من القانون البحري: "يتعهد النقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة " غير انه تجدر الملاحظة بأنه يمكن أن يشترط صراحة في سند الشحن وفاء المرسل إليه بالأجرة في ميناء الوصول وذلك متى تم الاتفاق على ذلك. وفي هذا الشأن تنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف. وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا

<sup>94</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 69.

<sup>95</sup> «-Une observation s'impose, en ce qui concerne le terme de fret, c'est une notion équivoque, qui peut revêtir différents sens, dans le jargon maritime ce la peut être la marchandise elle-même comme cela peut être le prix du loyer du navire, ou encore le prix du transport de la marchandise. En droit maritime le mot fret désigne, exculsivement, le prix versé pour le transport de la marchandise.» Fatima BOUKHATMI, Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algerien et dans les conventions internationales, Thèse pour le D'octorat d'Etat en droit, université d'es senia – Oran, Faculté de droit, 2006.

بذلك إذا قبل باستلام البضائع". أما في عقد نقل المسافرين فإن الأجرة تمثل التزام يقع على عاتق المسافر ويسميتها المشرع في هذه الحالة باجرة السفر<sup>(96)</sup>.

ويثار التساؤل عن استبعاد الأجرة من نطاق الرهن؟

إن علة استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن تتمثل في كون الرهن الذي يقع على السفينة يبقي حيازتها في يد المدين الراهن رغم أنها منقول. وطالما الأمر كذلك فإنه من حق المدين الراهن الاستمرار في استغلال السفينة، ومادام أن الأجرة هي نتاج هذا الاستغلال فمن غير المنطقي رهن أجرة النقل، إذ ليس من فائدة لحيازة المدين الراهن للسفينة إذا كان الرهن يشمل أجرة النقل<sup>(97)</sup>.

وإذا كان المشرع الجزائري لم ينص صراحة أن الأجرة هي مستثناة من نطاق الرهن فإنه وعلى الخلاف من ذلك نجد أن المشرع الفرنسي نص صراحة على استبعاد الأجرة إذ أن رهن السفينة لا يشمل الأجرة وهو ما تقرره المادة 42 فقرة من القانون الفرنسي الصادر في 1968/01/03 .

والجدير بالذكر انه وعلى خلاف الرهن البحري والذي تعتبر الأجرة مستبعدة من نطاقه، فإن الامتياز البحري يترتب على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وهو ما نصت عليه صراحة المادة الثانية الفقرة 1 من اتفاقية

بروكسل لسنة 1926: "تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز وعلى ملحقات الرحلة كل من...".

وبخلاف ذلك لم يشر المشرع الجزائري في القانون البحري إلى أن الأجرة يرد عليها امتياز وأبقى لهذا الأخير محل واحد وهو السفينة. وقد يمثل هذا الحكم

<sup>96</sup> - تنص المادة 821 من القانون البحري الجزائري: " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وامتعتهم ان وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر اجرة السفر".

<sup>97</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 166 .

حرمان أصحاب حقوق الامتياز من أجره السفينة مثلما هو الشأن نفسه في حرمانهم من العناصر التي تحل محل السفينة في حالة فقدانها<sup>(98)</sup>.

### الفرع الثاني: الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة

عادة ما تمنح الدولة هذه إعانات ومساعدات تدعيما لأسطولها البحري تقوية وتشجيعا له في منافسة الأساطيل البحرية الأجنبية. وقد استنتجت هذه الإعانات و المساعدات من نطاق الرهن حتى يتحقق الغرض الذي تهدف إليه الدولة من خلال هذه المعونات<sup>(99)</sup>.

وتتحد علة استبعاد هذه الإعانات مع ما قيل بشأن الأجرة إذ أن المالك حينما يرهن سفينته فإن هذا الرهن يبقي حيازتها لديه، و هذه الإعانات يستفيد منها المالك أثناء الاستغلال. وعلى ما يبدو أن هذا الحكم فيه تحقيق للمصلحة العامة وتفضيلها على حقوق الدائنين المرتهنين التي هي مصلحة خاصة<sup>(100)</sup>.

وما ينبغي الإشارة إليه أن هذه الإعانات والمساعدات استنتجتا اتفاقية بروكسل 1926 في المادة 04 فقرة 06: " لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقد التامين أو المنح و المساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة ". إذن فهذه المبالغ المتمثلة في المنح والإعانات لا يستفيد منها أي دائن مهما كان سند أفضليته لأنها ممنوحة لاعتبارات بعيدة عن الائتمان البحري ، لا يمتد إليها الضمان<sup>(101)</sup>.

<sup>98</sup> - حمزة جقبوبي ، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير ،جامعة الجزائر- بن يوسف بن خدة-، كلية الحقوق، 2006/2007، ص169.

<sup>99</sup> - عاطف محمد الفقى ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، 2008، ص138.

<sup>100</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص168.

<sup>101</sup> - جقبوبي حمزة، المرجع سالف الذكر، ص179.



## خاتمة الفصل الأول:

يتضح جليا من خلال هذا الفصل بان الرهن البحري عقد يجمع بين الدائن المرتهن وهو مالك السفينة في الكثير من الحالات وبين المدين الراهن. والغالب أن يكون هذا الدائن دائنا بحريا أي يأتمن المالك بصدد الاستغلال البحري للسفينة، لكن لا مانع أن يكون دائنا لأي سبب آخر يخرج عن نطاق هذا الاستغلال فالرهن البحري تأمين اتفاقي وهو على هذا النحو يتميز عن الامتياز البحري الذي يقرره القانون للدائن البحري نظرا لطبيعة الدين<sup>(102)</sup>.

وطالما أن الرهن البحري عقد فانه يشترط لانعقاده توافر الأركان الموضوعية العامة للعقد كما يوجب القانون البحري أن ينشا بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة.

وينفرد الرهن البحري بأحكام خاصة تتعلق بمحل الرهن إذ يرد كأصل عام على السفينة رغم كونها مالا منقولاً إلا انه ونتيجة للتطور التقني في المجال البحري أدى إلى ظهور منشآت بحرية تسمى العمارات البحرية وأصبح بالإمكان رهنها وهو ما أدى إلى اختلاف تشريعي وفقهي بخصوص محل الرهن البحري إذ هناك من اعتبر بان هذا الأخير يرد على السفينة لوحدها وهناك من جعل من السفينة والعمارات البحرية محلا لهذا الرهن البحري.

ولقد واجه المشرع الجزائري وهو بصدد تنظيم أحكام الرهن البحرية في القانون البحري بعضا من الحالات الخاصة للرهن كرهن السفينة المملوكة على الشيوخ فأجاز رهن السفينة في طور البناء رغم عدم اكتمال بنائها وهذا حكم استثنائي الغاية منه تيسير الائتمان البحري.

ولما كانت الرحلة البحرية تهددها أخطارا قد تلحق بالسفينة المرهونة أضرارا فان ذلك من شأنه أن ينقص من قيمة الضمان، لذلك كان المشرع الجزائري في القانون البحري حريصا على مصالح الدائنين فاقر التعويضات أو المبالغ التي تحل محل

<sup>102</sup> - علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص331.

السفينة المرهونة في حالة فقدانها ويحق عندئذ للدائنين أصحاب الرهون ممارسة حقوقهم عليها. وفي المقابل من ذلك استبعدت بعض من العناصر الأخرى من الرهن ويتعلق الأمر باجرة النقل والإعانات أو المساعدات الممنوحة من طرف الدولة.

## الفصل الثاني: خصوصية الرهون البحرية من حيث الآثار

من المبادئ المستقر عليها في القانون المدني أنه بمجرد أن ينشأ الرهن الرسمي مستوفيا لشروطه الموضوعية والشكلية، يرتب آثاره فيما بين المتعاقدين، لكن لا يحتج به في مواجهة الغير إلا بقيده<sup>(103)</sup>.

ورجوعا إلى نصوص القانون البحري الجزائري ولمعرفة موقف المشرع الجزائري نجد أن المادة 49 منه تقضي: "إن العقود المنشأة أو الناقل أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينة الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة. ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة". وهو ما اعتبره البعض بان قيد الرهن البحري شرط جوهرى في ترتيب آثار الرهن سواء بين المتعاقدين أو الغير .

وما ينبغى الإشارة إليه أن تقنيات شهر الرهن البحري مستمدة من أحكام الرهن الوارد على العقار، إلا أنه يجب اعتباره من الخصوصيات لان السفينة لا تتمتع بالثبات المطلق كما هو الشأن بالنسبة إلى العقارات بل هي تنتقل من مكان إلى آخر في البحر وهو السبب الذي من أجله اوجب القانون أن تتضمن ضمن وثائق إبحارها جدولاً زمنياً بتاريخ الرهون الواردة عليها .

وإذا كانت السفينة تعد مالا منقولاً، إلا أن المشرع أخضعها لبعض الإجراءات التي تطبق على العقار، إذ اوجب تسجيل كل السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن وألزم قيد كل الحقوق التي يمكن أن ترد على السفينة بعد تسجيلها<sup>(104)</sup>.

<sup>103</sup> - زاهية سي يوسف ، عقد الرهن الرسمي ، دار الأمل، 2006، ص74.

<sup>104</sup> - تناول المشرع الجزائري "دفتر تسجيل السفن" في المواد من 34 الى 48 من القانون البحري.

وقد أفردنا المبحث الأول لبيان أهمية قيد الرهن البحري والمبحث الثاني لتبيان آثار الرهن البحري بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير.

### المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري

تعتبر السفينة في نظر القانون البحري مالا منقولاً وكان المنطق يقتضي إخضاعها لقواعد وإجراءات رهن المنقولات إلا أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار، ومن ذلك قيد رهنها. إذ وبعد تسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن تصبح مثل العقار الذي خصصت له بطاقة عقارية في مصلحة الشهر العقاري، وما يرد عليها من تصرفات كالرهن مثلاً وجب قيده. وتفادياً للخلط الذي قد يثار بين التسجيل والقيد نتعرض في المطلب الأول إلى اختلاف القيد عن التسجيل، و المطلب الثاني لإجراءات قيد الرهن البحري.

### المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل (105)

لما كان التسجيل والقيد يختلفان عن بعضهما وتفادياً للخلط بينهما، ارتأينا إقامة تفرقة بينهما قبل التعرض لإجراءات قيد الرهن البحري في المطلب الثاني. وما ينبغي الإشارة إليه أن نظام التسجيل الذي سوف نتعرض له في هذا المطلب لا يخرج عن موضوع المذكرة إذ أن له علاقة وثيقة به، على اعتبار أن قيد الرهن البحري لا يتصور إجراؤه إن لم يكن هناك تسجيل. وهو ما سنبينه.

---

<sup>105</sup>- زاهية سي يوسف ، المرجع سالف الذكر، ص106: " القيد Inscription هو الاجراء الذي رسمه المشرع لشهر الرهن الرسمي والحقوق العينية التبعية الاخرى والاحتجاج بها تجاه الغير. وهو يعني نقل بعض بيانات مستخرجة من المحرر الذي يتضمن عقد الرهن، وتدوينها في سجل خاص وهو يختلف عن التسجيل Transcription الذي جعله المشرع اجراء لشهر الحقوق العينية الاصلية ، والذي يتمثل في نقل صورة كاملة من المحرر في سجل معد لذلك ".

وتأسيسا على ذلك خصصنا الفرع الأول لإبراز الاختلاف بين نظامي القيد والتسجيل من حيث المحل، أما الفرع الثاني فهو لبيان الاختلاف بينهما من حيث الآثار.

### الفرع الأول: من حيث المحل

يعتبر التسجيل والقيد إجراءين ضروريين نص عليهما القانون البحري الجزائري، ولعل من بين الاختلافات الجوهرية التي تتجلى في البداية ما كان منها ذا صلة بالمحل. ولذلك كانت الفقرة الأولى لمحل التسجيل والفقرة الثانية لمحل القيد.

### أولاً: محل التسجيل

محل التسجيل في القانون البحري هو السفينة بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، و أهم عناصر الثروة البحرية والتي يستخدمها المجهز للحصول على الائتمان. وما دام الأمر كذلك فإن تسجيل السفينة له أهمية اقتصادية وقانونية: وتتجلى الأهمية القانونية لتسجيل السفن في وجوب التأشير في السجل الذي سجلت فيه بكافة التصرفات القانونية الواردة عليها كنقل ملكيتها ورهنها... وهذا ما يمكن الأفراد من الاطلاع على هذه التصرفات.

أما الأهمية الاقتصادية فتتمثل في الاعتماد على سجل السفن لمعرفة قوة الأسطول التجاري للدولة والذي تعتمد عليه لنقل صادراتها<sup>(106)</sup>.

إن عملية تسجيل السفن الجزائرية منظمة بالمواد 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، وهو إجراء وجوبي وتأكيد لذلك تنص المادة 34 على ما يلي: " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطة

<sup>106</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70 و71.

الإدارية البحرية المختصة ". ويؤخذ من هذا النص أن السفن الجزائرية هي وحدها الخاضعة لهذا التسجيل<sup>(107)</sup>.

وما دام أن المادة 34 جاءت مطلقة فلا يهم طبيعة الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة، كما لا يهم نوعها سواء كانت سفنا تجارية أو للصيد أو للنزهة، وفي المقابل لم ينص القانون البحري صراحة على إعفاء وحدات بحرية معينة من التسجيل لكن هناك منشآت عائمة تعمل في الميناء لا ينطبق عليها وصف السفينة بالمعنى المحدد لها في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهي الصنادل والزوارق والقاطرات والقوارب، فهذه المنشآت ونظرا لقيمتها الاقتصادية المحدودة من غير الضروري تسجيلها لكن لا يمنع عكس ذلك<sup>(108)</sup> وهو بذلك يختلف عن بعض التشريعات التي تعفي بعض سفن الصيد و النزهة من إجراء التسجيل<sup>(109)</sup>.

ويوجب القانون البحري الجزائري في مادته 44 كل مالك لسفينة جزائرية تقديم طلب تسجيلها إلى مصلحة التسجيل البحري الموجود في الميناء الذي اختاره موطنها لها، على أن يشتمل على كل البيانات التي من شأنها أن تعين السفينة تعيينا ذاتيا كما يرفق هذا الطلب بالمستندات المثبتة والمؤيدة لصحة البيانات المقدمة. وعندما تتلقى مصلحة التسجيل البحري طلب التسجيل المرفق بالوثائق

<sup>107</sup> - وتأكيدا لذلك تنص المادة 46 من ق.بح.ج: " لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل

الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل اجنبي، وقبل شطبها منه ".<sup>108</sup>

<sup>108</sup> - حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري ، الديوان الوطني للمطبوعات

الجامعية، 1983، ص 25 و26.

<sup>109</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص88. لقد اعفى المشرع بعض

السفن من الالتزام بسبب القيمة الاقتصادية الضئيلة لها، وجعل التسجيل متروكا لاختيار ملاكها

وهذه السفن هي: 1- سفن الصيد الشراعية. 2- سفن النزهة التي لا تزيد حمولتها الكلية على

عشرة أطنان والتي لا تبحر عادة لمسافة أكثر من اثني عشر ميلا بحريا من الشاطئ.

3- المنشآت العائمة التي تعمل داخل الميناء كالمواعين والبراطيم والصنادل والزوارق

والقاطرات والقوارب والرافعات والكرراكات وقوارب الغطاسة وغير ذلك.

تخصص للسفينة صحيفة خاصة تسمى سجلا تدرج فيه البيانات المتعلقة بهذه السفينة<sup>(110)</sup>.

والجدير بالذكر أن القانون البحري الجزائري اعتبر كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله، كما اقر بان دفتر تسجيل السفن يكون في متناول الجمهور ولمن له مصلحة أن يطلب من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة.

وعادة فإن الواقع العملي في فرنسا يبين أن الغير الذي يهمله أمر الإطلاع ومعرفة حالة السفينة هم من المشتريين المحتملين<sup>(111)</sup>.

وتحقيقا لهذه الغاية ولتقديم صورة حقيقية وصادقة عن السفينة فإن كل تعديل للبيانات يطرأ على سجل السفينة يخضع كذلك للقيد. غير أن هناك حالات تشطب فيها السفينة من السجل، وهذه الحالات حددها القانون البحري الجزائري في نص المادة 37 منه<sup>(112)</sup>.

---

<sup>110</sup>- تنص المادة 35 من القانون البحري الجزائري: " يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية: - رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة. - عناصر شخصية السفينة.

- تاريخ ومكان انشاء السفينة واسم المنشئ.
- اسم مالك السفينة ومحل اقامته او مقره وكذلك مجهر السفينة، واذا وجد عدة مالكيين شركاء، ادرجت اسماؤهم ومحلات اقامتهم او مقارهم مع بيان مقدار حصصهم او حصصهم النسبية بالسفينة.
- سند ملكية السفينة والسندى المتضمن اسناد حق استعمالها اذا كانت مستغلة من قبل شخص اخر غير مالكيها.
- التامينات العينية والاعباء الاخرى التي تتحملها ، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي او الجزئي بالسفينة. - نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة او في جزء منها.
- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل".

<sup>111</sup> - Anne RENARD, L'immatriculation du navire en droit français, Mémoire D.E.S.S, Aix-Marseille, 2005, P67.

- <sup>112</sup>- تنص المادة 37 ق.بح.ج على ما يلي: " تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الاحوال التالية: ا- اذا غرقت او تحطمت او تلفت، ب- اذا فقدت او اعتبرت مفقودة، ج- اذا كانت غير قابلة للتصليح او لا تستاهل التصليح، د- اذا لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة، ه- اذا فقدت خاصية السفينة، و- اذا بيعت الى الخارج."

للإشارة فان تسجيل السفينة من قبل مالكيها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن هو إجراء وجوبي يعرض مالكيها إلى العقوبة المنصوص عليها في القانون البحري في حالة عدم قيامه بهذا الإجراء في الوقت المناسب أو في حالة سهوه عن تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم<sup>(113)</sup> .

ويتضح مما سبق ذكره أن محل التسجيل هو السفينة ذاتها والعناصر التي تكون منها وحدة قانونية متميزة عن بقية الأشياء الأخرى ، كما أن هذا التسجيل هو إجراء وجوبي يختص به مالك السفينة وحده وعليه إثبات كل البيانات المراد تدوينها في سجل السفينة بمستندات رسمية.

### ثانيا: محل القيد

بعد تسجيل السفينة في دفتر التسجيل وفقا للإجراءات السابق ذكرها تصبح جاهزة لان ترد عليها تصرفات قانونية، وتطبيقا لنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري فان العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفن.

ولذلك فان السجل الذي خصص للسفينة بعد تسجيلها يقيد على هامشه كل الحقوق التي تترتب على السفينة بعد تسجيلها.

ومادام الأمر كذلك فان محل القيد هو الحقوق العينية المترتبة على السفينة بنوعها الأصلية والتبعية، وبناءا على ذلك فان هذه الحقوق التي تخضع للقيد قد تكون حق الملكية، حق الرهن أو حق الامتياز<sup>(114)</sup>.

وأسابا اكتساب ملكية السفينة قد تكون نفسها تلك الواردة في القانون المدني كالميراث والوصية والهبة. كما قد تكتسب بطرق متصلة بالقانون العام كالاغتنام

<sup>113</sup>- انظر المادة 503 و511 المعدلتين بالمادة 42 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون

البحري الجزائري.

<sup>114</sup>- عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص56.



البحري وهو الاستيلاء على سفن الأعداء زمن الحرب ويتولاه بالدراسة القانون الدولي العام. وهناك أسباب خاصة واردة في القانون البحري كبناء السفينة وشرائها<sup>(115)</sup> ففي جميع هذه الحالات يلتزم المالك بقيد حقه في سجل السفينة.

أما بالنسبة لحق الامتياز البحري فقد تولى المشرع تعريفه في المادة 72 من القانون البحري الجزائري بأنه تامين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه. وقد قررت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بموجب المادة 11 الفقرة 1 على ما يلي: "باستثناء ما هو منصوص عليه في الاتفاقية، فإن حقوق الامتياز المقررة بموجب الأحكام السابقة، لا تخضع لأي شكلية ولا لأي شرط خاص بالإثبات"، وهذا ما يضيف على الامتيازات البحرية في إطار أحكام القرض البحري طابع مستثنى يجعل من الدائن المرتهن في وضعية لا تسمح له المعرفة المسبقة بان السفينة لها دائن ممتاز<sup>(116)</sup>.

إلا أن الفقرة الثانية أوردت استثناءا يسمح للدول بان تنص في تشريعاتها على الأحكام التي توجب الرهان بإتمام شكلية خاصة سواء بالنسبة لبعض القروض على السفينة أو بالنسبة لبيع البضائع<sup>(117)</sup>.

و بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا توجد إشارة إلى شهر حقوق الامتياز ما عدا المادة 86 ق.ب ج التي نصت على ما يلي: " يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار صادر منه، طبيعة وشكل الوثائق اللازم الحصول عليها من قبل السلطات البحرية، وعلى متن السفن، والتي يجب أن تدرج فيها

<sup>115</sup> - عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص89.

<sup>116</sup> - Irène ZANETOS, L'hypothèque maritime en France et aux Etats-Unis, DESS, Centre de droit maritime et des transports, 1999, p28.

<sup>117</sup> -Article 11 de la convention du 1926 : «Sauf se qui est prévu à la présente convention, les privilèges établis par les dispositions qui présèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans sa législation les disposition exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit certains emprunt sur le navire, soit pour le vent de la cargaison ».

الامتيازات البحرية". وهذا النص وان أشار إلى القيد ضمن وثائق السفينة إلا انه لم يبين الجزاء المترتب على تخلفه وللإشارة أن هذا القرار لم يصدر بعد<sup>(118)</sup>.  
وقد يحتاج مالك السفينة أموالا لاستغلال سفينته الأمر الذي يؤدي به إلى رهنها وفي هذه الحالة يوجب القانون بقيد حقه المتمثل في الرهن لدى مكتب التسجيل.  
وعلى النقيض مما هو عليه الحال في الامتياز البحري، نلاحظ أن اتفاقية لسنة 1926 أقرت في مادتها الأولى بان تقيد الرهون البحرية المنشأة حسب قوانين الدول المتعاقدة في سجل عام تكون نافذة ومقبولة في جميع الدول المتعاقدة الأخرى. كما أن القانون البحري الجزائري يحرص على هذا القيد إلى درجة أن جعله إلزاميا<sup>(119)</sup>.

ويتبين مما سبق أن محل القيد هو الحقوق العينية التبعية التي تترتب على السفينة، وهذا خلافا للتسجيل الذي محله السفينة ذاتها. وإذا كان التسجيل يتولاه المالك، فان القيد يتولاه الشخص الذي تعلق حقه بالسفينة<sup>(120)</sup>.

### الفرع الثاني: من حيث الآثار

مادام أن محل التسجيل يختلف عن محل القيد، فان الآثار التي تترتب على التسجيل هي بدورها تختلف عما يرتبه القيد من آثار. ولبيان هذا الاختلاف الواقع بين كل من هذين الإجراءين نتناول في الفقرة الأولى آثار التسجيل، ثم في الفقرة الثانية آثار القيد.

<sup>118</sup> - حمزة جقبوبي ، المرجع سالف الذكر، ص206.

<sup>119</sup> - المواد 49 فقرة 02، 56 فقرة 05، 63. وسيتم التطرق لهذه المواد بالتفصيل في المطلب الثاني والمتعلق بقيد الرهن البحري.

<sup>120</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص56.

## أولاً: آثار التسجيل

بداية، وقبل التطرق لآثار التسجيل القانونية، تجدر الإشارة إلى أن تسجيل السفينة في سجل السفن له أهمية اقتصادية بارزة إذ يسمح للدولة بالتعرف على أسطولها التجاري وأسطول الصيد والنزهة وذلك من خلال معرفتها لعدد السفن المسجلة. كما أنه يستطيع كل من له مصلحة ويتعامل مع مالك السفينة أن يتعرف على حقيقتها بمجرد الرجوع إلى البيانات الخاصة بالسفينة<sup>(121)</sup>. ومتى سجلت السفينة فإن مالكاها يستلم شهادة التسجيل كما بينا ذلك سابقاً، وهذه الشهادة تحدد ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تتضمنه من بيانات عن اسم السفينة وحمولتها وأوصافها واسم مالكاها وموطنها. وبصفة عامة جميع البيانات التي من شأنها تعيين السفينة تعييناً كافياً<sup>(122)</sup>.

وما ينبغي الإشارة إليه أن السلطة التي تتولى التسجيل هي التي تمنح الجنسية<sup>(123)</sup>. و يلاحظ في هذا التسجيل انه ليس شرطاً من شروط اكتساب الجنسية وإنما هو مشكل للوثيقة الرسمية الدالة على اكتسابها، فعدم التسجيل من الناحية العملية يساوي الحرمان من آثار الجنسية<sup>(124)</sup>. كما أن تسجيل السفن يؤدي إلى وجوب التأشير في السجل بكافة التصرفات القانونية التي ترد على السفينة سواء في حالة نقل ملكيتها أو رهنها أو الحجز عليها كما سبق ذكره.

## ثانياً: آثار القيد

لقد أثير التساؤل عن حكم عدم قيد التصرفات التي تترتب على السفينة؟ و اختلفت القوانين البحرية بشأن الآثار التي ترتبها عن قيد التصرفات المترتبة عن السفينة

<sup>121</sup> - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص70.

<sup>122</sup> - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 58.

<sup>123</sup> - تنص المادة 29 ق.بح. ج على ما يلي: " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الادارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ".

<sup>124</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص28 و29.

عموما والرهن البحري بصفة خاصة، وتبعاً لذلك تعددت الآراء في الإجابة على هذا التساؤل.

فذهب البعض إلى اعتبار قيد التصرف في سجل السفينة مجرد إجراء إداري لا يقوم بوظيفة الشهر محض الهدف منه التعرف على حالة السفينة وليس من شأن هذا الإجراء أن يترتب أثارا بالنسبة للمتعاقدين أو الغير سواء تم القيام به أم لا<sup>(125)</sup>. إلا أن هذا الرأي كان محل انتقاد ولم يعد له أنصار حالياً<sup>(126)</sup>.

ويرى البعض الآخر بان قيد الحقوق والتصرفات التي ترد على السفينة في دفتر تسجيل السفن يترتب ذات الآثار التي تترتب على القيد في السجل العقاري، ونتيجة لذلك فإن كل عمل يترتب عليه إنشاء أو نقل أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على السفينة مسجلة لا يكون له مفعول حتى بين المتعاقدين إلا بعد قيده في دفتر التسجيل<sup>(127)</sup>.

ولمعرفة موقف المشرع الجزائري، نرجع إلى نص المادة 49 من القانون البحري الجزائري التي أوجبت أن تثبت العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي صادر عن الموثق وإلا كانت باطلة. وألزمت الفقرة الثانية من نفس المادة أن يكون قيدها في سجل السفن. و يتبين من هذه المادة أن الرسمية لوحدها غير كافية لنقل الملكية بين المتعاقدين بل يجب أيضاً التصرف في سجل السفينة وإلا انعدم كل اثر عيني بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير.

---

<sup>125</sup>- عاطف محمد الفقي، المرجع سالف الذكر، ص72 لمزيد اكثر انظر جلال وفاء محمدين ، جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997. ص 82 و 83.

<sup>126</sup> - René RODIERE, Droit maritime, le navire, op-cit,p22.

<sup>127</sup>- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 59 . محمد فريد العرييني ومحمد السيد الفقي، المرجع سالف الذكر، ص97.

وتأكيدا على ذلك نصت المادة 54 من القانون البحري الجزائري: " تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل"<sup>(128)</sup>.  
وطبقا لقانون الشهر العقاري<sup>(129)</sup> فان العقد الذي لم يقيد في مصلحة الشهر العقاري لا ينتج أي آثار عينية بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير<sup>(130)</sup>.  
غير انه يجب الإشارة إلى أن المادة 54 ق.ب.ج لم تخص كل العقود الواردة بنص المادة 49، وإنما فقط العقود الناقلة للملكية هي التي تخضع لقانون التسجيل.  
أما عن عدم قيد الرهن البحري الذي يترتب على السفينة فلا يوجد إجابة صريحة تضمنها القانون البحري الجزائري، كل ما في الأمر أن المشرع الجزائري كان حريصا على هذا القيد إلى درجة استعماله أسلوب الوجوب لا الجواز. ولم يقرر ما الجزاء المترتب في حالة الإغفال عن القيام بهذا الإجراء الإلزامي، أو ما هي الآثار المترتبة في حالة الإغفال به، هل هذا القيد يعتبر شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير أم انه مطلوب لجعل التصرف منتجا لآثاره بين المتعاقدين والغير<sup>(131)</sup>.

<sup>128</sup>- الملاحظ على نص المادة 54 القانون البحري الجزائري ان الصيغة بالفرنسية تختلف عما هي عليه بالفرنسية ، اذ بالصيغة العربية عبارة " تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل " . بينما بالصيغة الفرنسية :

« ...en application des dispositions relatives à la législation sur l'enregistrement ».

<sup>129</sup>- المادتين 15 و16 من قانون التسجيل الصادر بموجب الأمر 74-75 المؤرخ في 12 نوفمبر 1975 المتضمن مسح الأراضي و تأسيس السجل العقاري. حمدي باشا عمر، مجمع النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالعقار، دار هومة، 2004، ص485.

<sup>130</sup>- عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص57.

<sup>131</sup>- وهذا بخلاف القانون المدني، اذ تنص صراحة المادة 904 فقرة 01 منه على ما يلي: " لا يكون الرهن نافذا في حق الغير ، الا اذا قيد العقد او الحكم المثبت للرهن قبل ان يكسب هذا الغير حقا عينيا على العقار ، وذلك دون اخلال بالاحكام المقررة في الافلاس".

وإذا كان المشرع الجزائري لم يبين موقفه فيما يخص آثار قيد الرهن البحري، فإن الأمر يختلف في تشريعات أخرى: فمثلا قانون التجارة البحرية المصري ينص صراحة و يجعل من القيد شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير<sup>(132)</sup>. وعلى النقيض من ذلك نجد أن المشرع الكويتي يعتبر أن التصرفات التي ترد على السفينة لا تكون نافذة بين المتعاقدين أو بالنسبة إلى الغير ما لم تشهر<sup>(133)</sup>. ولكن مما هو مؤكد أن القيد له آثار تتعلق بترتيب الدائنين المرتهنين، إذ تقضي المادة 65 من القانون البحري الجزائري بأنه: " وإذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقبدهم"<sup>(134)</sup>.

## المطلب الثاني: إجراءات قيد الرهن البحري

توجب المادة 49 من القانون البحري الجزائري إلى جانب توثيق العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، إلزامية قيدها في سجل السفينة.

<sup>132</sup> - تنص المادة 11 فقرة 03 من قانون التجارة البحرية المصري: "ولا تكون التصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة نافذة بالنسبة إلى الغير ما لم يتم شهرها بناء على طلب ذوي الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص، وتكون مرتبة التسجيل حسب اسبقية القيد في هذا السجل". والمقصود بالتصرفات المشار إليها في الفقرة السابقة حسب نفس المادة الفقرة 01: تلك التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة.

<sup>133</sup> - تنص المادة 09 من قانون التجارة البحرية الكويتي: " التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء، أو نقل، أو انقضاء حق الملكية على السفينة، أو غيره من الحقوق العينية الأصلية، يجب أن تتم بورقة رسمية، أو بمقتضى حكم حائز لقوة الأمر المقضي. فإذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل دولة الكويت، أو أمام الموظف المختص في هذا البلد عند عدم وجود قنصلية. و لا تكون التصرفات المذكورة نافذة بين المتعاقدين، أو بالنسبة للغير، ما لم تشهر في مكتب مسح وتسجيل السفن."

<sup>134</sup> - سيتم التفصيل في هذه المادة عند دراسة حق التقدم في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ولقد حرص المشرع الجزائري على قيد الرهن البحري واعتبره إجراء وجوباً، ويتبين ذلك من خلال العديد من المواد والتي ستتم دراستها في هذا المطلب. ومن اجل ذلك سنعرض لبيان الجهة المختصة بالقيد وكيفية إجرائه في الفرع الأول. أما في الفرع الثاني فسوف نخصه لتجديد القيد وشطبه.

### **الفرع الأول: الجهة المختصة بالقيد وكيفية إجرائه**

لقد أكد المشرع الجزائري في القانون البحري على ضرورة قيد الرهن البحري، وبين الجهة المخول لها القيام بهذا الإجراء الجوهري والذي يتسم بالطابع الوجوبي، وهو ما سيتم التعرض له في الفقرة الأولى. أما الفقرة الثانية نبين فيها كيفية إجراء هذا القيد.

#### **أولاً: الجهة المختصة بالقيد**

نصت المادة 56 الفقرة 05 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن". كما أوجبت المادة 63 من نفس القانون أن تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعنية والممسوك في دفتر تسجيل السفن. والملاحظ في هاتين المادتين أنهما أدرجتا في نفس الفقرة المتعلقة بالرهون البحرية وقد يكون تبرير ذلك هو حرص المشرع الجزائري على جعل قيد الرهن البحري إجراء جوهرياً وجوبياً.

وبحكم ذلك يتم قيد الرهن البحري في دفتر تسجيل السفينة، وافرده المشرع الجزائري قسماً خاصاً به في القانون البحري الجزائري إذ تولى تنظيمه في القسم الثاني من الباب الأول للكتاب الأول في المواد من 34 إلى 48.

وما يلاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري عالج فقط الجهة المختصة بقيد السفينة ويبدو ذلك واضحاً من خلال المواد 49 الفقرة 02 و56 فقرة 05 و63 من

القانون البحري الجزائري، أما السفينة في طور البناء فقد اكتفى بجواز رهنها في المادة 56 فقرة 03 من نفس القانون دون تحديده للجهة التي يجب فيها قيدها. وإذا كانت معظم التشريعات البحرية تجيز رهن السفينة وهي في طور البناء، وكان الالتزام بالتسجيل يتعلق بالسفينة التي اكتمل بنائها فقد كان واجبا النص على قيد رهن السفينة وهي في طور البناء<sup>(135)</sup> وهو الشيء الذي أغفله المشرع الجزائري إذ كان عليه أن يحذو موقف التشريعات البحرية والتي حين بيانها للجهة الخاصة بقيد الرهن البحري فرقت ما إذا كان هذا الرهن واردا على سفينة مكتملة البناء أو على السفينة وهي في طور البناء<sup>(136)</sup>. وإذا كان المشرع الجزائري لم يذكر صراحة الجهة الواجب فيها قيد رهن السفينة وهي في طور البناء، فإن ذلك يفسر عدم اهتمامه مبدئيا بنظام بناء السفن كسبب من أسباب ملكيتها خلافا للمشرع الفرنسي والمصري<sup>(137)</sup>.

### ثانيا: كيفية إجراء القيد

لإجراء قيد الرهن البحري يجب تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بقائمتين موقعتين من طالب القيد تشتملان أساسا على ما يلي:<sup>(138)</sup>

<sup>135</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق الذكر، ص 145.

<sup>136</sup> - على سبيل المثال : نجد المادة 45 من قانون التجارة البحرية المصري تنص صراحة : "يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفن، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في طور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء". كما ان المادة 61 من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 الصادر بتاريخ 18 ماي 1980 تقضي: "يجب قيد الرهن في سجل السفن بمكتب مسح وتسجيل السفن لينفذ في حق الغير ، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في طور البناء يجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل المشار إليه في المادة السابقة". وحسب المادة السابقة اي 60 فنجدها تنص: "يجوز رهن السفينة وهي في طور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب".

Article 15 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 : « L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est en construction ou dans laquelle le navire est inscrit, s'il est déjà pourvu d'un acte de francisation ».

<sup>137</sup> - محمود شحماط، المرجع سالف الذكر، ص 49.

<sup>138</sup> - محمود شحماط، المرجع سالف الذكر، ص 70.



-اسم كل من الدائن والمدين ومحل اقامته ومهنته.

-تاريخ العقد.

-مقدار الدين المبين في العقد.

-الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.

-اسم السفينة المرهونة ووصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل او بناء السفينة.

-الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم القيد فيه.

وتجدر الإشارة إلى ان الدائن المرتهن هو صاحب المصلحة للقيام بإجراءات القيد لتنفيذ الحقوق التي يخولها له الرهن في مواجهة الغير<sup>(139)</sup>.

علاوة على ذلك فانه ورغم سكوت نصوص القانون البحري الجزائري عن المدة الزمنية التي ينبغي فيها إجراء الرهن، فانه تمت مصلحة أكيدة للدائن المرتهن في قيامه بقيد الرهن في اقرب وقت طالما أن تاريخ القيد هو الذي يحدد مرتبة الرهن<sup>(140)</sup>.

والملاحظ في القانون البحري الجزائري انه لم ينص صراحة على البيانات التي ينبغي أن تشمل عليها القوائم التي يقدمها طالب القيد لمكتب التسجيل، إذ لم نجد ما يبين ذلك سواء في المواد من 34 إلى 48 المتعلقة بدفتر تسجيل السفن أو في الفقرة المتعلقة بالرهن البحرية في المواد من 55 إلى 71.

وخلافا لذلك نجد، وعلى سبيل المقارنة، أن المشرع الفرنسي نص صراحة في المادة 16 من المرسوم رقم 67-967 الصادر في 27/10/1967 على أن يقدم طالب القيد ثلاث قوائم تتضمن بيانات تتعلق أساسا بالمعلومات الخاصة بكل من الدائن والمدين، وكذا السفينة المرهونة، وتاريخ العقد، إضافة إلى مقدار الدين وشروط الوفاء به<sup>(141)</sup> ، ويقابل هذه المادة نص المادة 46 من قانون التجارة

<sup>139</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء 01: السفينة، 1993، ص231.

<sup>140</sup> - تنص المادة 65 ق.بح.ج: "وإذا انشئ رهنان او اكثر على نفس السفينة او على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم".

<sup>141</sup> - Pierre ANGELELLI et Yves MORETTI, , op.cit, p181.

البحرية المصري والذي توجب لإجراء قيد الرهن تقديم صورة من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن مرفقا بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان على البيانات السابق ذكرها والتي تسمح بتحديد العناصر الجوهرية لعقد الرهن من حيث أطرافه والدين المضمون والسفينة المرهونة<sup>(142)</sup>.

ولكن ما جرى به العمل في الجزائر هو أن يتقدم طالب القيد أمام المحطة البحرية أين تم رهن السفينة ويتم القيد في 04 نسخ. و بعد تأكد مكتب التسجيل من صحة البيانات المقدمة، يجري القيد في الخانة المخصصة للحقوق العينية على أن تبقى نسخة في ملف السفينة المرهونة ونسخة أخرى تمنح للموثق وباقي النسختين تسلمان للأطراف<sup>(143)</sup>. فإذا ما تم قيد رهن السفينة في دفتر تسجيل السفن، يوجب القانون البحري الجزائري في مادته 64 أن تحمل إلزاميا ضمن وثائق إبحارها<sup>(144)</sup> كشفا بقيود الرهن المستكملة عند المغادرة.

### الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه

يعتبر القيد في القانون البحري الجزائري إجراء وجوبا، لا تتضمن نصوصه صراحة المدة التي يجب من خلالها القيام به لكن من مصلحة الدائن المرتهن التعجيل به. ولم يكتف المشرع بهذا الإجراء، بل نص على ضرورة تجديده خلال مدة عشر سنوات من تاريخ القيد الأصلي. كما أن هناك حالات تستوجب شطب القيد. ولذلك كانت الفقرة الأولى لتجديد القيد والفقرة الثانية لشطبه

### أولا: تجديد القيد

تنص المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أن: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي ، وعند انتهاء المدة وعدم تجديد

<sup>142</sup> - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1998، ص140 و141.  
<sup>143</sup> - DJELLAOU BRAHIM, op cit, p21-22.

<sup>144</sup> - بينت المادة 189 ق.بح.ج وثائق ابحار السفينة والمتعلقة اساسا بشهادات الملاحة وهي:  
ا- شهادة الجنسية. ب- دفتر البحارة. ج- رخصة او بطاقة المرور.  
كما حددت المادة 200 من نفس القانون وثائق اخرى يتعين على السفن ان تحملها.

الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا"<sup>(145)</sup> ويلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري حدد مفعول القيد بعشر سنوات، وهو بذلك قد سلك نفس الموقف الذي تبناه المشرع الفرنسي ويظهر ذلك جليا من خلال المادة 52 الفقرة 01 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03<sup>(146)</sup>.

وإذا كانت المدة المقررة لحفظ قيد الرهن البحري في التشريع الجزائري هي محددة بعشر سنوات، فانه و على النقيض من ذلك وجدت تشريعات لم تحدد مفعول القيد ومثالها القانون البحري السوري، إذ أن القيد الذي اجري على السفينة المرهونة يبقى قائما و منتجا لأثاره القانونية حتى يجري قيد معاكس<sup>(147)</sup>.

كما أن هناك من التشريعات البحرية ما جعلت مدة القيد خمس سنوات<sup>(148)</sup>.

وينتقد بعض من الفقه المصري مدة عشر سنوات لحفظ الرهن، ويرون انه من الأفضل الإبقاء على مدة خمس سنوات وتبريرهم في ذلك أن القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظرا للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة<sup>(149)</sup>.

كما ينتقد الفقه اشتراط تجديد قيد الرهن البحري بسبب انه يتعارض مع نظام الشهر العيني للسفينة حيث يمكن بمجرد اطلاعه على الصفحة المخصصة للسفينة المرهونة معرفة الحقوق والأعباء الواردة عليها. وفي هذا الشأن هناك من يرى بان

---

<sup>145</sup> - يلاحظ في نص المادة 66 بالصيغة العربية ان المشرع استعمل كلمة تسجيله النظامي والاصح قيده النظامي كما نص عليها في الصيغة الفرنسية: *inscription réglementaire*. كما وظف عبارة: عدم تجديد الرهن وهو يقصد بذلك عدم تجديد القيد. في حين بالصيغة الفرنسية استعمل عبارة: *en cas de non renouvellement*.

<sup>146</sup> - Antoine Vialard, op.cit, p307.

<sup>147</sup> - هشام فرعون، المرجع السابق، ص62.

<sup>148</sup> - ومثال ذلك: القانون رقم 35 لسنة في مصر 1951 والذي جاء في مادته 20 الفقرة 01 بان المدة المقررة لحفظ الرهن هي خمس سنوات، ولكن بموجب قانون التجارة البحرية الجديد أصبحت المدة عشر سنوات (المادة 49). عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص141. و المادة 61 الفقرة 02 من قانون التجارة البحرية الكويتي تنص: " ويحفظ القيد مرتبة الرهن لمدة خمس سنوات من تاريخ إجرائه ، ويسقط القيد إذا لم يحدد قبل نهاية المدة ".

<sup>149</sup> - من هؤلاء الفقهاء الاستاذ مصطفى كمال طه عن كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص156.

الفائدة من تجديد هذا القيد سوى تغذية الخزينة العامة برسوم التجديد<sup>(150)</sup>. وما ينبغي الإشارة إليه أن التجديد يجب إجراؤه خلال عشر سنوات من تاريخ القيد الأول وهو ما يفهم من نص المادة 66 من القانون البحري الجزائري سابقة الذكر، فإذا انتهت مدة عشر سنوات ولم يتم التجديد بطل اثر هذا القيد.

فإذا ما تم التجديد في الميعاد القانوني فان أثره مستمر لمدة عشر سنوات أخرى من تاريخ التجديد وليس من التاريخ الذي يسقط فيه اثر القيد<sup>(151)</sup>. ونوضح ذلك في المثال الآتي: اجري رهن لسفينة جزائرية، وقيد هذا الرهن في جانفي 2000 ، تم تجديد هذا القيد في مارس 2009 أي ( قبل انقضاء مهلة 10 سنوات). ففي هذه الحالة يسري التجديد من مارس 2009 وليس من جانفي 2010 الذي يمثل التاريخ الذي من المفروض أن يزول فيه اثر القيد الأول الحاصل في جانفي 2000.

فإذا كان القيد الأصلي يمنح للدائن المرتهن مرتبته، فان تجديد القيد يتمثل أثره في المحافظة على هذه المرتبة شرط أن يتم في الميعاد القانوني، أما إن حصل التجديد بعد الميعاد كان بمثابة قيد جديد له مرتبته من وقت إجرائه<sup>(152)</sup>.

وإذا مرت مدة عشر سنوات عن القيد، وقام الدائن المرتهن بتجديد القيد بعد فوات هذه المدة فانه يفقد مرتبته التي اكتسبها في الأول وتحسب مرتبته من تاريخ التجديد. ونوضح ذلك في المثال الآتي:<sup>(153)</sup>

قام مالك السفينة الأطلس بترتيب رهن لفائدة السيد أمين (دائن مرتهن) وتم قيد هذا الرهن في مارس 1995. ثم تقرر رهن على نفس السفينة لدائن مرتهن آخر هو السيد مراد واجري قيده في 2000. وهنا نتصور فرضيتين:

- **الفرضية الأولى:** نسي السيد أمين القيام بتجديد قيد الرهن في الميعاد القانوني،

<sup>150</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجزائري الجزء 01: السفينة، المرجع السابق، ص232.

<sup>151</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 156.

<sup>152</sup> - عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، الجزء العاشر ، التأمينات الشخصية والعينية ، دار إحياء التراث العربي ، 1975 ، بند 220 ص 477.

<sup>153</sup> - زاهية سي يوسف، المرجع السالف، ص113.

ولكنه أجرى تجديد القيد في جانفي 2006. في هذه الحالة السيد أمين فقد المرتبة التي اكتسبها بموجب القيد الأول الذي أجراه في مارس 1995 ، إذ سوف تبدأ مرتبته من يوم إجراء التجديد وهو جانفي 2006. ونتيجة ذلك أن السيد مراد سيتقدم على السيد أمين في المرتبة.

-**الفرضية الثانية:** تظن السيد امين قبل فوات الاجل المحدد قانونا وهو مارس 2005، وأجرى تجديد لقيدته في جويلية 2004. ففي هذه الحالة وطالما تم إجراء هذا التجديد في الميعاد القانوني فإنه يعد بمثابة استمرار في القيد الأول الذي أجراه في مارس 1995. وعليه يبقى السيد أمين مستفيدا بالمرتبة التي اكتسبها بموجب القيد الأول في مارس 1995.

لذلك فالتجديد في الميعاد القانوني هو استمرار للقيد القديم أما التجديد خارج الميعاد يعد بمثابة قيد جديد وليس استمرارا للقيد القديم ومن ثم يأخذ مرتبته من وقت حصوله<sup>(154)</sup>. ومهما يكن هذا التجديد للقيد قد يبدو ضئيل الأهمية عمليا طالما أن قيد السفينة مرتبط باسمها وذاتيتها يظل واضحا، لكن لا بد من التجديد احتراما للنص القانوني وإلا بطل اثر القيد<sup>(155)</sup>.

### ثانيا: شطب القيد

قيد الرهن البحري إجراء أوجبه المشرع في القانون البحري لما يترتب عليه من آثار وحدد مفعوله ب 10 سنوات من تاريخ إجرائه، كما حرص على ضرورة تجديده في الميعاد القانوني إلا أن هناك حالات تجعل من القيد غير منتج لآثاره مما يتعين إزالته ويحصل ذلك بشطب هذا القيد.

<sup>154</sup> - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص477.

<sup>155</sup> - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص36.

وهذه الحالات منها ما يتعلق بالدين المضمون بالرهن، ومنها ما يتعلق بالرهن ومنها ما يتعلق بالقيد ذاته (156).

فالدين المضمون بالرهن قد يزول إذا كان مثلا باطلا أو قابلا للإبطال وقضي ببطلانه. وينقضي الدين بسبب من أسباب انقضاء الالتزام (157).

وفي جميع حالات زوال أو انقضاء الدين يسقط الرهن الذي هو ضمان للدين وتبعا لذلك يسقط الرهن ومن ثم وجب شطب هذا القيد.

وقد يكون الدين المضمون صحيحا ولكن الرهن يكون باطلا أو قابلا للإبطال وقضي ببطلانه، ففي هذه الحالة ينقضي الرهن مع بقاء الدين . ولما كان القيد يتعلق برهن صحيح فانه وجب شطب هذا القيد.

كما قد يكون كل من الدين المضمون والرهن صحيحا ولكن القيد نفسه غير صحيح، ففي هذه الحالة وجب شطب القيد (158).

ولقد أشار المشرع الجزائري في القانون البحري إلى شطب القيد صراحة في نص المادة 69 والتي جاء فيها: " يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضاء الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء ".

ويؤخذ من هذا النص أن هناك طريقتين للشطب: الشطب الاختياري والشطب القضائي وهو الذي يحصل بناء على حكم صادر من القضاء.

و حسب نص المادة 69 سالف الذكر فان الشطب الاختياري هو الذي يحصل برضا الأطراف المؤهلين لذلك عن طريق التراضي. وهو الحكم نفسه الذي يقرره القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03 في مادته 54 (159).

156 - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 142.

157 - طرق انقضاء الالتزام: الوفاء أو التجديد أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التقادم المسقط. انظر المواد من 258 إلى 322 من القانون المدني الجزائري.

158 - كمال حمدي، المرجع سالف الذكر، ص 157.

159 - Article 54 : « Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée ».

وخلافا لما هو متعارف عليه في الشريعة العامة فإن الشطب الاختياري يتم برضاء الدائن ولا يلزم رضاء المدين<sup>(160)</sup> فإنه في القانون البحري الجزائري يتم بناء على رضاء الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وهو ما يفهم من المعنى الظاهري للمادة 69 السابق ذكرها. لكن المشرع الجزائري لم يوضح من هم هؤلاء الأطراف ؟

وعلى النقيض من ذلك نجد المشرع المصري مثلا أكثر وضوحا في هذه المسألة القانونية، إذ تقضي المادة 58 من قانون التجارة البحرية المصري أن شطب قيد الرهن يتم بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين ووجب أن يقدم المدين إقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن<sup>(161)</sup>.

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

علاوة عن ذلك قد يقوم المشتري بتطهير السفينة من الرهن اختياريا وذلك بإبلاغ الدائنين انه مستعد للوفاء بكل الديون المضمونة بالرهن، ففي هذه الحالة يجوز للمشتري أن يشطب الرهن وذلك بعد إيداع الثمن لدى خزانة المحكمة<sup>(162)</sup>.

---

<sup>160</sup> - عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص482. سي يوسف زاهية، المرجع سالف الذكر، ص115. يسمينة ريحاني، الرهن الرسمي كضمان بنكي، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون، 2006/2005، ص51.

<sup>161</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجزء 01 : السفينة، المرجع السابق، ص233.

<sup>162</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص72.

## المبحث الثاني: آثار الرهن البحري بين المتعاقدين وبالنسبة للغير

إن عقد الرهن البحري يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن و يرتب آثارا بين طرفيه تتمثل في الحقوق والالتزامات الملقاة على عاتقهما، ومن جهة أخرى يرتب حقوقا خالصة للدائن المرتهن في مواجهة الغير. وعلى هذا الأساس سيكون المطلب الأول لدراسة آثار الرهن البحري بين المتعاقدين أما المطلب الثاني فسنبين فيه آثار الرهن البحري بالنسبة للغير.

### المطلب الأول: آثار الرهن البحري بين المتعاقدين

نبين من خلال هذا المطلب آثار الرهن الرسمي بين طرفيه وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن. وبالنسبة للمدين الراهن يبقى محتفظا بحيازة سفينته المرهونة بغية استمراره في استغلالها لكن في مقابل ذلك تفرض عليه التزامات الغاية منها حماية الدائن المرتهن. أما بالنسبة للدائن المرتهن فإن عقد الرهن ينشئ له حقوقا لاستيفاء دينه لكن قد تقع عليها بعض القيود الغرض منها إعادة التوازن بينه وبين المدين الراهن. وعلى هذا الأساس سيتضمن الفرع الأول الآثار بالنسبة للمدين الراهن أما الفرع الثاني بالنسبة للدائن المرتهن.

### الفرع الأول: بالنسبة للمدين الراهن

إن أهم ملاحظة تسجل بخصوص الرهون البحرية هي بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن، وهو شيء يتناقض مع كون السفينة مال منقول وما تقتضيه إجراءات رهن المنقول، لكن هناك مبررات لذلك وهذا ما سنبرزه في الفقرة الأولى تحت عنوان بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن.

ولما كان المدين الراهن يحتفظ بالسفينة المرهونة ويستغلها، فإن المشرع وحماية لمصلحة الدائن المرتهن فرض التزامات تقع على عاتق المدين الراهن وتهدف



بالدرجة الأولى إلى المحافظة على محل الرهن وهو السفينة . وهو ما سنبينه في الفقرة الثانية تحت عنوان "التزامات المدين الراهن".

#### أولاً: بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن

لا يترتب على رهن السفينة انتقال حيازتها إلى الدائن المرتهن، بل تبقى الحيازة لدى المدين الراهن. ويعتبر هذا الحكم أهم خصوصية تسجل بشأن الرهون البحرية عموماً وهذا خلافاً لرهن المنقولات. وتبرير ذلك أن انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن فيه تعطيل لاستغلالها وهو الغرض الذي من أجله أنشئ الرهن البحري. إن بقاء حيازة السفينة في يد مالكةا وهو المدين الراهن، لا يؤدي إلى حرمانه من سلطات المالك إذ له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات كنقل ملكيتها أو إعادة رهنها وفي كل ذلك بطبيعة الحال ازدهار للاستغلال البحري. والملاحظ في هذا الشأن أن القانون البحري الجزائري لا يقيد هذه التصرفات بأي شرط غير أن المشرع المصري يشترط أن تكون هذه التصرفات قبل أن يسارع الدائن المرتهن بقيد محضر الحجز في سجل السفينة إذ تقضي المادة 51 من قانون التجارة البحرية بأنه لا يجوز التصرف في السفينة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن<sup>(163)</sup>.

والجدير بالإشارة أن استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها من طرف المدين الراهن ليس فيه ما يعطل حق الدائن المرتهن في التقدم والتتبع، فالسفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية<sup>(164)</sup>، وتبرير ذلك أن مقتضيات

<sup>163</sup>- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 142 و 143.

<sup>164</sup>- تقضي قواعد القانون المدني بان من حاز منقولا بسبب صحيح فإنه يصبح مالكا له متى توافر حسن النية وقت حيازته. ورغم كون السفينة مالا منقولا إلا أنها لا تسري عليها هذه القاعدة وعلّة ذلك أن هذه القاعدة تشترط حسن نية الحائز وقت الحيازة واعتقاده أنه يتلقى المنقول عن مالكة وهذا ما لا ينطبق على السفينة على اعتبار أن لها سجل تدون فيه كافة التصرفات الواردة عليها ويكفي مشتري السفينة لمعرفة ملكية بائعها الرجوع إلى هذا السجل وهو ما يفقده حسن النية. عن مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 62.

تملك المنقولات بالحياسة لا تتوافر في السفينة. كما أن المنقولات لا تتمتع بوسائل تعيين ذاتية، إلا أن السفينة لها عناصر ذاتية تجعل منها متميزة عن غيرها من السفن الأخرى ويضاف إلى ذلك أن القانون يوجب تسجيلها وشهر ما يرد عليها من تصرفات في سجلات خاصة وكل هذه التبريرات تنفي عن الحائز صفة حسن النية<sup>(165)</sup>.

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

وعليه فالحكم الذي أتت به المادة 71 ساقطة الذكر يعد استثناءا يرد على حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة وفي ذلك حماية للدائن المرتهن الوطني الذي يتعذر عليه ممارسة حق التتبع المخول له في حالة خروج السفينة محل الرهن من نطاق اختصاص المحاكم الوطنية<sup>(166)</sup>.

### ثانيا: التزامات المدين الراهن

يعتبر بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن أهم خصوصية تميز الرهون البحرية رغم الطبيعة المنقولة للسفينة، ويكون من حق هذا المدين الراهن الاستمرار في استغلال سفينته لكن في مقابل ذلك تترتب عليه واجبات وخاصة الالتزام بسلامة الرهن.

<sup>165</sup> - محمد فريد العريبي ومحمد السيد الفقي، المرجع سالف الذكر، ص 52 و 53.

<sup>166</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع سالف الذكر، ص 70.

والملاحظ في هذا الشأن أن القانون البحري الجزائري لم يتضمن حكما خاصا يتعلق بهذا الالتزام مما يستوجب تطبيق أحكام القانون المدني باعتباره الشريعة العامة وبالخصوص ما ورد في المادة 898<sup>(167)</sup>.

ولقد عبر الفقهاء عن مفهوم الالتزام بسلامة الرهن كل حسب طريقته، لكن مهما اختلفوا في العبارات إلا أن المعنى واحد: فمنهم من رأى بأنه التزام المدين الراهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي كان عليها وقت إنشاء الرهن. ومنهم من اعتبر بأنه التزام المدين الراهن بان يضمن للدائن المرتهن الحصول على المزايا التي يخولها له حق الرهن. وهناك من قال بان يلتزم المدين الراهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي تضمن للرهن فعاليتها، أي كفايته لسداد الدين عند حلول الأجل<sup>(168)</sup>.

وعليه يكون المدين الراهن ملزما في المحافظة على السفينة المرهونة وضمان سلامتها، ومن جهة أخرى يكون للدائن المرتهن حق الاعتراض في حالة إهمال المدين الراهن لصيانة السفينة أو إصلاحها، ويجوز له عند الاقتضاء تقديم طلب لسلطات الميناء وذلك لمنع السفينة من السفر متى تحقق له بان حالة هيكلها وآلاتها قد تعرضا للهلاك إن أبحرت<sup>(169)</sup>.

علاوة عن ذلك وفي حالة ما إذا تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة فان الدائن المرتهن له الحق بان يقتضي تأمينا كافيا أو يستوفي حقه فوراً<sup>(170)</sup>.

---

<sup>167</sup>- تنص المادة 898 من قم: " يلتزم الراهن بضمان سلامة الرهن، وللدائن المرتهن ان يعترض على كل عمل او تقصير من شأنه انقاص ضمانه انقاصا كبيرا، وله في حالة الاستعجال ان يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية اللازمة وان يرجع على الراهن بما ينفق في ذلك".  
<sup>168</sup>- شوقي بناسي، احكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة باحكام الفقه الاسلامي والقوانين الوضعية -الفرنسي والمصري-، دار هومه، 2009، ص196.

<sup>169</sup>- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 159.

<sup>170</sup>- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، 1995، ص48.

## الفرع الثاني: بالنسبة للدائن المرتهن

مما لا شك فيه أن كل دائن مرتهن يسعى عند حلول اجل الدين في الحصول عليه، فإذا ما وفى المدين ما عليه من التزامات فلا إشكال يثار، أما إذا حل اجل الوفاء وامتنع المدين أو عجز عن الوفاء بالدين فيكون من حق الدائن الحجز على السفينة المرهونة وبيعها قضائياً. ومن هذا المنطلق يكون الدائن المرتهن في مركز أقوى الأمر الذي قد يدفعه إلى إجبار المدين الراهن على تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون إتباع الإجراءات التي يفرضها القانون، وتقاديا لمثل هذه الحالات أبطل المشرع كل هذه الاتفاقات. و لذلك ستكون الفقرة الأولى لحجز السفينة المرهونة والفقرة الثانية للقيود التي ترد على حق الدائن المرتهن.

### أولاً: حجز السفينة المرهونة

تندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكةا، فهي تعد عنصرا من العناصر الايجابية للذمة المالية لمالكها وحيث أن الأمر كذلك فإنه يجوز للدائنين توقيع الحجز عليها لاستيفاء الدين (171).

وعلى هذا الأساس فإن الرهن البحري يخول حقا للدائن المرتهن في مواجهة المدين الراهن، يتمثل هذا الحق في الحجز على السفينة وبيعها وذلك في حالة امتناع أو عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين (172) ويعتبر حق الحجز من اكبر الآثار التي يربتها الرهن (173).

وعليه فإذا كان الرهن واقعا على كامل السفينة فإن الدائن المرتهن له الحق في حجزها تنفيذيا تمهيدا لبيعها أما عن كيفية البيع الإجباري للسفينة وكذا التبليغ

<sup>171</sup>- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، 2005، ص05.

<sup>172</sup>- عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص70.

<sup>173</sup> - Pierre ANGELELLI et Yves MORETTI, op.cit, p181.

المسبق لكل من المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر التسجيل  
تحدد بموجب مرسوم (174).

والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يعالج مسألة حجز السفينة  
المرهونة في الفقرة المتعلقة بالرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71 من القانون  
البحري الجزائري على خلاف نظيره المصري الذي عدد حالات حجز السفينة  
المرهونة في حالة ما إذا كان الرهن واقعا على كامل السفينة، أو على جزء منها،  
أو في حالة الشيوخ (175).

ومما هو مؤكد أن الدائن المرتهن في حالة امتناع المدين الراهن أو عجزه عن  
الوفاء يهمله الحجز التنفيذي وليس التحفظي على أساس أن هذا الأخير يقصد به  
توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية  
ضمانا لدين بحري . ومن ثم فإن هذا الحجز التحفظي له وظيفة تحفظية هدفه تقييد  
سلطة المدين على مال معين حماية لحق الحاجز، على خلاف الحجز التنفيذي  
الذي يرمي إلى إضافة إلى الوظيفة التحفظية مباشرة الوظيفة التنفيذية والغرض  
منه هو استيفاء الدائن الحاجز حقه من أموال المدين محل الحجز أو من ثمنها بعد  
بيعها جبريا (176).

ولكن ليس هناك ما يمنع من القيام بالحجز التحفظي على السفينة المرهونة طالما  
انه إجراء قضائي مؤقت يتمثل أثره المباشر في الحفاظ على مال أو حق المدين

---

<sup>174</sup> - تنص المادة 68 الفقرة 2 ق.بح.ج : " تحدد بموجب مرسوم كيفية البيع الاجباري  
للسفينة وكذلك التبليغ المسبق لكل من المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وامين دفتر  
تسجيل السفن".

<sup>175</sup> - تنص المادة 52 من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي:  
" 1- اذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز  
هذا الجزء وبيعه، واذا كان الرهن واقعا على اكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على  
طلب الدائن بعد اجراء الحجز ان تامر ببيع السفينة باكملها.

2- وفي حالة الشيوخ يجب على الدائن ان يبنه رسميا على باقي الملاك - قبل بدء اجراءات  
البيع بخمسة عشر يوما- بدفع الدين المستحق له او الاستمرار في اجراءات التنفيذ"  
<sup>176</sup> - عبد القادر العربي شحط، طرق التنفيذ في المواد المدنية والادارية، مرجاجو للنشر،  
ص125 و 139.

بوضعه تحت يد القضاء وتحقيقا لمصلحة الدائن الحاجز حتى لا يقوم المدين بتفريجه أو أي تصرف من شأنه تهديد الضمان العام<sup>(177)</sup>.

والجدير بالذكر انه لا يشترط في الحجز أن يبدأ تحفظيا حتى يصبح تنفيذيا، كل ما في الأمر انه يلزم أن يحوز الدائن الحاجز على سند تنفيذي. إذ قد يبتدئ الحجز تنفيذيا إذا ما كان بيد الحاجز سند تنفيذي.

وبالفعل هذا ما ينطبق على الدائن المرتهن خصوصا إذا علمنا أن الرهن البحري يجب أن ينشأ بسند رسمي وإلا عد باطلا، وان المادة 600 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية حددت أنواع السندات التنفيذية التي لا يجوز التنفيذ إلا بمقتضاها وجاء في الفقرة 11 منها: العقود التوثيقية ، لاسيما المتعلقة بالإجراءات التجارية والسكنية المحددة المدة، وعقود القرض والعارية والهبة والوقف والبيع والرهن والوديعة<sup>(178)</sup>.

أما عن إجراءات هذا الحجز فان الدائن الحاجز يمنح للمدين اجل أقصاه 20 يوما للإلزام بالدفع فإذا لم يسدد الدين، يقوم الحاجز برفع دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجري حجز تنفيذي على السفينة.

والملاحظ في هذا الشأن أن المدة الإلزام بالدفع التي تضمنها القانون البحري في مادته 160-1 كانت تتفق مع حكم المادة 330 من قانون الإجراءات المدنية وهي 20يوما لكن مع إصدار قانون الإجراءات المدنية والإدارية جاءت المادة 612 منه لتعدل صياغة المادة 330 سابقة الذكر معتمدة مصطلح التكليف بالوفاء بدلا من الإلزام بالدفع واصحب الأجل 15 يوما بدلا من 20 يوما<sup>(179)</sup>. وفي هذا الشأن يرى الدكتور محمد حسنين بأن الغاية من تمديد مهلة الوفاء إلى عشرين يوما هي تحقيق

<sup>177</sup>- محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الاول، 2010، ص19.

<sup>178</sup>- قانون رقم 09-08 مؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 يتضمن قانون الاجراءات المدنية والادارية.

<sup>179</sup>- عبد الرحمان بربارة، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات البغدادي، طبعة أولى، 2009 .

مبدأ المواجهة، أي حتى يكون المدين على بينة من أمره فيستعد للتنفيذ عليه أو يقوم بالوفاء اختيارا ويتجنب إجراءات ونفقات التنفيذ الجبري ونفقاته<sup>(180)</sup>. وبعد صدور الأمر بالحجز تشترط المادة 160-2 من القانون البحري يتم تبليغ نسخة منه بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الربان وكذلك السلطة الإدارية البحرية التي وقع فيها الحجز لمنع السفينة من السفر. أما عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، فتبلغ نسخة من قرار الحجز إلى الممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها.

وقد ميز المشرع الجزائري فيما يخص تسجيل أمر الحجز بين ما إذا كانت السفينة المحجوزة وطنية أو أجنبية، فإذا كانت السفينة حاملة للعلم الجزائري فإن أمر الحجز يسجل في دفتر تسجيل السفن وأما إذا كانت السفينة أجنبية فيتم تسجيل هذا الأمر في دفتر خاص يحدد كيفية مسكه عن طريق التنظيم. ومنذ تسجيل هذا الأمر فإن كل تصرف ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها يصدر عن المالك لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز<sup>(181)</sup>.

## ثانيا: القيود الواردة على حق الدائن المرتهن

إعمالا لنص المادة 903 من القانون المدني الجزائري<sup>(182)</sup>، فإنه يقع باطلا شرط التملك عند عدم الوفاء و شرط الطريق الممهّد. وهذا البطلان متعلق بالنظام العام الغرض منه حماية المدين الراهن الذي يكون في مركز ضعيف.

<sup>180</sup> - عطاء الله غريبي، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري،

جامعة وهران، كلية الحقوق، مذكرة ماجستير، 2009/2008، ص 132.

<sup>181</sup> - المواد 160-3، 160-4، 160-5 من القانون البحري الجزائري.

<sup>182</sup> - تقضي المادة 903 من القانون المدني الجزائري: "يكون باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في ان يمتلك العقار المرهون في نظير ثمن معلوم ايا كان، او في ان يبيعه دون مراعاة للاجراءات التي فرضها القانون ولو كان هذا الاتفاق قد ابرم بعد الرهن .

غير انه يجوز بعد حلول اجل الدين او قسط منه الاتفاق على ان يتنازل المدين لدائنه عن العقار المرهون وفاء لدينه".

ومقتضى الشرط الأول بطلان شرط التملك عند عدم الوفاء فلو اتفق الدائن المرتهن مع المدين الراهن على انه عند حلول اجل الدين وعدم الوفاء به يكون للدائن المرتهن الحق في أن يملك العقار المرهون بثمن هو الدين المستحق أو بأى ثمن آخر وقد يكون اكبر من الدين المستحق ، فان هذا الاتفاق يكون باطلا لمخالفته للنظام العام<sup>(183)</sup> وإسقاط هذا المفهوم على الرهن البحري يتمثل في حالة ما إذا تم الاتفاق في عقد الرهن أو في اتفاق لاحق على أن يكون للدائن المرتهن عند عدم استيفاء الدين الحق في أن يملك السفينة المرهونة في مقابل ثمن معلوم. إن الحكمة من بطلان شرط التملك مردها راجع إلى عدة اعتبارات: هي حماية المدين الراهن الذي يكون في مركز اقتصادي ضعيف و قد يجد نفسه عاجزا عن الوفاء بالدين الأمر الذي يستغله الدائن المرتهن، كما أن مثل هذا الاتفاق على شرط التملك يخفي في غالب الأحيان فوائد ربوية إذ في الكثير من الحالات لا يكون الثمن المتفق عليه مساويا للقيمة الحقيقية لمحل الرهن<sup>(184)</sup>.

وقد أوردت المادة 903 قيدا آخر يرد على حق الدائن المرتهن وهو شرط البيع بلا إجراءات أو كما يسمى بشرط الطريق الممهد **clause de voie parée** على أساس انه شرط يمهد للدائن المرتهن الحصول على حقه دون أن يسلك إجراءات طويلة ومعقدة ، إذ أن هذا الشرط باطل لكونه جائر في حق المدين الراهن. ويقصد بهذا الشرط أن يقوم الدائن المرتهن عند حلول الأجل وعدم الوفاء بالدين ببيع العقار المرهون دون إتباع الإجراءات التي يفرضها قانون الإجراءات المدنية والإدارية في شأن البيوع الجبرية كاتفاق الدائن المرتهن مع المدين الراهن على القيام بإجراءات البيع دون مزاد أو بمزاد يتم دون تدخل المحكمة<sup>(185)</sup>.

---

<sup>183</sup> - قرار المحكمة العليا صادر بتاريخ 18/02/1991، مجلة قضائية ، العدد الاول، 1993، ص23، سي يوسف زاهية، المرجع سالف الذكر، ص100.

<sup>184</sup> - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني التأمينات العينية الرهن الرسمي وحق التخصيص والرهن الحيازي وحقوق الامتياز طبقا لأحدث التعديلات ومزيدة بأحكام القضاء، دار الهدى، 2010، ص110. زاهية سي يوسف ، المرجع سالف الذكر، ص100.

<sup>185</sup> - شوقي بناسي، المرجع سالف الذكر، ص254.



والجدير بالملاحظة أن شرط التملك عند عدم الوفاء أو شرط البيع بلا إجراءات يعد باطلاً، واثراً هذا البطلان يقتصر على الشرط دون أن يمتد إلى عقد الرهن الرسمي ما لم يكن هذا الشرط دافعاً للدائن المرتهن على التعاقد إذ في مثل هذه الحالة يبطل الشرط والرهن معاً<sup>(186)</sup>.

علاوة عن ذلك فإن البطلان الوارد في نص المادة 903 فقرة 01 من القانون المدني هو بطلان مطلق نظراً لتعلقه بالنظام العام وعليه يجوز لكل ذي مصلحة التمسك به كما يمكن للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها<sup>(187)</sup>.

وقياساً على الفقرة 02 من المادة 903 من القانون المدني فإنه يجوز الاتفاق بعد حلول أجل الدين أو قسط منه بأن يترك المدين الراهن السفينة لدائنه وفاءاً للدين، أو يكون للدائن الحق في بيع السفينة دون إتباع الإجراءات التي يفرضها القانون طالما أن المدين عجز عن الوفاء بدينه شرط أن يحصل هذا الاتفاق بعد حلول الدين أو قسط منه. وجواز هذا الاستثناء مرده إلى انتفاء شبهة استغلال المدين الراهن من طرف الدائن المرتهن<sup>(188)</sup>.

### المطلب الثاني: آثار الرهن بالنسبة إلى الغير

إن قيد الرهن البحري من شأنه أن يجعل حق الرهن سارياً في حق الغير وذلك بغض النظر عن الآثار التي يربتها هذا القيد فيما بين المتعاقدين أم لا. فيكون حينئذ للدائن المرتهن أن يتقدم على باقي الدائنين العاديين كما يكون له سلطة تتبع السفينة في أي يد كانت. وعلى هذا الأساس نعالج في الفرع الأول: حق التقدم وفي الفرع الثاني: حق التتبع.

<sup>186</sup> - عبد الرزاق السنهوري، المرجع سالف الذكر، ص 425.

<sup>187</sup> - شوقي بناسي، المرجع سالف الذكر، ص 252.

<sup>188</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 160.

## الفرع الأول: حق التقدم

يتقدم الدائن المرتهن على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة كما يتقدم على الدائنين المرتهنين الذين قيدوا رهنهم بعده. لذلك سندرس في الفقرة الأولى: مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحرية أما في الفقرة الثانية مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الأخرى.

### أولاً: مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحرية

قبل إبراز مرتبة الرهن بالنظر إلى حقوق الامتياز البحرية لابد من الإشارة إلى هذه الأخيرة إذ عرفها القانون البحري الجزائري في المادة 72 على أن الامتياز هو تامين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه<sup>189</sup> ومن هذا التعريف يتجلى فرق بين الامتيازات والرهون عموماً ووجه الاختلاف بينهما يتمثل في كون الرهن ميزة تمنح للدائن لا للدائن بخلاف حقوق الامتياز التي تعتبر بمثابة ميزة يوليها القانون للديون بغض النظر عن الدائنين إذ أن القانون هو الذي يمنح الدين حق امتياز ويجعله متقدماً على سائر الديون<sup>(190)</sup>.

ولقد عدت المادة 73 من نفس القانون الحقوق الممتازة.

نصت المادة 75 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات ا، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً. غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، وح، من المادة المذكورة."

ويفهم من هذه المادة أن هناك حالتين و هما:

<sup>189</sup> - نظم المشرع الجزائري الامتيازات البحرية في الفقرة الثالثة تحت عنوان الامتيازات على السفن والواردة ضمن القسم الثالث للفصل الثاني من الباب الاول للكتاب الاول للقانون البحري الجزائري في المواد من 72 الى 91.

<sup>190</sup> - شوقي بناسي، المرجع سالف الذكر، ص 69.

-الحالة التي تسبق فيها الامتيازات البحرية الرهون البحرية، ويتعلق الامر هنا بامتيازات الطائفة الاولى المذكورة في الفقرات ا، ب، ج، د، ه، و من المادة 73 من القانون البحري.

-الحالة التي تسبق فيها الرهون البحرية الامتيازات البحرية والتي تسمى امتيازات الطائفة الثانية والمذكورة في الفقرتين ز، ح من المادة 73 سابق ذكرها.

#### ا- الامتيازات البحرية المقدمة على الرهون البحرية

حسب نص المادة 75 من القانون البحري الجزائري الامتيازات البحرية الواردة في الفقرات ا، ب، ج، د، ه، و تتقدم على الرهون البحرية المسجلة قانونا. وهي نفس الفكرة التي تقررت في المادة الثالثة الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926<sup>(191)</sup>.

وهذه الامتيازات جاءت على سبيل الحصر وهي:

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

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

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

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

ه- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة

---

<sup>191</sup> -Article 03 : « les hypothèques, morts-gages, gages sur navires prévus à l'article 1<sup>er</sup>, prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédant »

والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

و- ديون المنشئ أو مصلح السفن والناجحة عن إنشاء وتصلح السفينة. وما تجدر الإشارة إليه أن الامتيازات البحرية لا تخضع لأي إجراء شكلي فيترتب على ذلك انه لا عبرة بتاريخ نشوء الحق الممتاز، إذ سواء نشأ قبل قيد الرهن أو بعده فإن صاحبه يستوفيه قبل الدائن المرتهن<sup>(192)</sup>.

وقد تكمن الحكمة من أسبقية أصحاب حقوق الامتياز البحرية من الدرجة الأولى على الرهون البحرية في عدم منافسة وتعطيل هذه الحقوق الممتازة بأي رهن وذلك تشجيعا على التعاون مع الربان من جهة وتوفير نوع من الحماية للدائن الممتاز الذي قد يتفاجأ برهن متقدم عليه<sup>(193)</sup>.

وما ينبغي التنبيه له في هذا الصدد أن الدائنين الممتازين لهم أفضلية من جهة على الدائنين المرتهنين ومن جهة أخرى بالنسبة للدائنين الممتازين بمقتضى القانون العام، ومن البدهة أن يكونوا هؤلاء الدائنين الممتازين متقدمين على الدائنين العاديين<sup>(194)</sup>، و لذلك يمكن القول في مثل هذه الحالة بأن صاحب الدين الممتاز يتمتع بحق أفضلية على أصحاب الرهون البحرية و أصحاب الامتيازات غير البحرية<sup>(195)</sup>.

وطالما انه في هذه الحالة يكون الدائنون المرتهنون تالين في المرتبة بعد الدائنين الممتازين امتياز بحري، فان من شان هذا الوضع أن يشكل خطرا على حقوق الدائنين المرتهنين، إذ أن الديون الممتازة في الفقرات ا، ب، ج، د، ه، و من المادة 73 من القانون البحري قد تستغرق على جميع ثمن السفينة خاصة أنها

<sup>192</sup> - هاني دويدار، المرجع سالف الذكر، ص176.

<sup>193</sup> - حمزة جقبوبي، المرجع سالف الذكر، ص 197.

<sup>194</sup> - Antoine Vialard, op.cit,p302.

<sup>195</sup> - حافظ بوعصيدة، حق التتبع في مادة الامتياز، مجلة كلية الحقوق بصفافس، العدد 04، 1996/1995، ص 212.

ديون لا تخضع لنظام التسجيل الإلزامي الأمر الذي يجعلها مستترة قد تفاجئ الدائن المرتهن مما تؤثر بالسلب على الائتمان البحري<sup>(196)</sup>.

و ما يلاحظ في هذا الشأن أن قائمة الديون الممتازة الواردة في القانون الفرنسي الصادر في 03 يناير 1967 الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى و الذي هو مستوحى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية هي طويلة مقارنة بالديون الممتازة في القانون الانجليزي التي تتميز بكونها هي اقل عددا<sup>(197)</sup>.

و حرصا من المشرع الجزائري على رد الاعتبار للدائن المرتهن وإعادة التوازن بينه وبين الدائن الممتاز جعل بمقتضى المادة 62 الفقرة 04 تعويضات التامين على هيكل السفينة حقا خالصا للدائنين المرتهنين يحل محل السفينة في حالة فقدانها أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعلها غير صالحة للملاحة.ولهذا النص أهمية بالغة إذا روعي أن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التامين وفي هذه الحالة يكون الدائن المرتهن مطمئنا لاستيفاء حقه من مبلغ التامين دون أن ينافسه في ذلك الدائنون أصحاب الحقوق الممتازة<sup>(198)</sup>.

### ب- الرهون البحرية المقدمة على الامتيازات البحرية

إن معاهدة بروكسل 1926 قسمت الامتيازات إلى فئتين: الأولى وتسمى امتيازات الدرجة الأولى تأتي في المرتبة قبل الرهون البحرية وهو ما سبق التطرق لها. والثانية يطلق عليها امتيازات الدرجة الثانية ويترك أمر تحديدها للمشرع الوطني بشرط أن تأتي بعد الرهون البحرية في المرتبة، والملاحظ في هذا الشأن بان المشرع الجزائري قد تبنى هذا التقسيم ويظهر ذلك جليا في نص المادة 75 من

<sup>196</sup> - عبد القادر العطير وباسم محمد ملحم، المرجع سالف الذكر، ص123.

<sup>197</sup> - Jean Yves THOMAS, Faut-il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? Gazette de la Chambre, Printemps 2004, numéro 4, p01.

<sup>198</sup> - العربي بوكعبان، المرجع سالف الذكر، ص93 و94.

القانون البحري الجزائري التي نصت صراحة: "...غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، وح، من المادة المذكورة." ويفهم من ذلك أن أصحاب الرهون البحرية تكون لهم أسبقية على أصحاب حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية وذلك حينما يتعلق الأمر بالديون الممتازة الواردة في الفقرتين ز، ح من المادة 73 من القانون البحري وهما كالآتي:

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

ح- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسارة التي تلحق بالحمولة والحقائب. غير انه يجب التنبيه إلى ملاحظة هامة تتمثل في كون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، ح من المادة 75 من القانون البحري الجزائري تعتبر من امتيازات الدرجة الأولى في نظر اتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي تتقدم فيها على الرهون البحرية المسجلة قانونا.

وأمام هذا الوضع تكون وضعية الدائن المرتهن وفق تنظيم مزدوج: **تنظيم دولي** تحكمه اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ويكون بمقتضاه الدائن المرتهن تاليا في المرتبة بعد صاحب حق الامتياز الوارد في الفقرتين ز، ح. و**تنظيم داخلي** يحكمه القانون البحري الجزائري والذي يجعل الرهن البحري متقدما على الحقوق الممتازة الوارد في الفقرتين ز، ح السابق ذكرها.

### ثانيا: مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الأخرى

إن ترتيب الدائنين المرتهنين فيما بينهم يخضع للقاعدة التي مؤداها أن الأسبق في القيد هو الأسبق في الوفاء. وفي هذا الشأن تؤكد المادة 65 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "وإذا أنشئ رهنا أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني

لقيدهم."قالعبرة إذا بتاريخ القيد وليس بتاريخ عقد الرهن ذاته إذ أن الرهن ذو القيد السابق يكون مقدما على الرهن ذو القيد اللاحق كما أن هذا الرهن الأخير يكون سابقا في الرهن الذي قيد في تاريخ لاحق له(199).

والملاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يبين ما معنى الترتيب الزمني للقيد والذي تضمنته المادة 65 سابق ذكرها، كما انه لم يعالج مسألة الرهن البحرية التي قد تقيد في نفس اليوم وكيف يرتب هؤلاء الدائنين المرتهنيين(200).

وهذا بخلاف المادتين 50 من التقنين البحري المصري و51 من القانون الفرنسي لعام 1967 اللتين تنصان على أن الرهن المقيدة في نفس اليوم تعتبر في مرتبة واحدة أي كانت ساعة القيد(201).

### الفرع الثاني: حق التتبع

يخول الرهن للدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد كانت للتنفيذ عليها. لذلك من الأهمية البحث عن إجراءات مباشرة حق التتبع وهو ما سيتم في الفقرة الأولى ثم في الفقرة الثانية لدراسة حماية حق التتبع.

### أولاً: مباشرة حق التتبع

تقضي المادة 67 من القانون البحري الجزائري على انه مع مراعاة المادة 68 من نفس القانون تتبع الرهن البحرية ، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة ، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة(202).

<sup>199</sup> - كمال حمدي، المرجع سالف الذكر، ص161.

<sup>200</sup> - بخلاف المادة 907 ق.م.ج التي تنص: "يستوفي الدائنون المرتهنون حقوقهم...بحسب مرتبة كل منهم ولو كانوا اجروا القيد في يوم واحد". ويفهم من هذه المادة انه قد يتقدم صاحب حق على اخر رغم قيدهما في يوم واحد اذا بادر احدهما بالقيد في وقت سابق. شوقي بناسي' المرجع السابق، ص284.

<sup>201</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص182.

<sup>202</sup> - حق التتبع تقرره المادة 55 من القانون الفرنسي الصادر في 03 جانفي 1967 وكذا المادة 51 من قانون التجارة البحرية المصري.

وعليه فان حق التتبع المخول للدائن المرتهن يباشره بغض النظر عن الشخص الذي ألت إليه الملكية بعد قيد الرهن طالما أن مشتري السفينة المرهونة من المفروض أن يكون عالما بان السفينة مثقلة رهن إن هو اطلع على سجلها<sup>(203)</sup>.

علاوة عن ذلك فان الدائن المرتهن يحق له تتبع السفينة في أي يد كانت كما انه لا يمكن لحائز السفينة المرهونة التمسك بحسن النية اتجاه الدائن المرتهن إذ لا مجال لتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية في كل ما يتعلق بمركز السفينة<sup>(204)</sup>.

وعلى العموم فان الحائز هو ذلك الشخص من يمارس حق التتبع في مواجهته وإعمالا لحكم المادة 911 فقرة 02 من القانون المدني الجزائري فان حائز السفينة يعتبر كل من انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية السفينة أو أي حق عيني آخر قابل للرهن دون أن يكون مسؤولا مسؤولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن .ولالإشارة فان مستأجر السفينة المرهونة لا يعتبر حائزا لها إذ لا تنتقل إليه ملكيتها و الدائن المرتهن لا يتبع السفينة وإنما ينفذ عليها في يد مالکها وهو المدين الراهن. كما أن الوارث لا يعتبر حائزا للسفينة المرهونة<sup>(205)</sup>.

وجدير بالذكر أن حق التتبع المخول للدائن المرتهن يختلف عن حق التتبع للدائن الممتاز على اعتبار أن حق التتبع في الرهن البحري أطول بقاء من حق التتبع المقرر للدائن الممتاز إذ أن الدائن المرتهن له حق تتبع السفينة في أي يد كانت مهما تعاقبت البيوع و بقي دينه المضمون بالرهن دون وفاء، وعلة ذلك أن الرهن البحري يجب أن يشهر بطريق القيد حينئذ لا يتعرض الحائز لأية مفاجأة وعلى

<sup>203</sup> - عبد الرحمان ملزي، المرجع سالف الذكر، ص71.

<sup>204</sup> - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري الجزء 01: السفينة، المرجع السابق، ص236

و237.

<sup>205</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 163. كما يرى غالبية الفقه العربي ان الوارث للعقار المرهون لا يعتبر حائزا الا ان تبريراتهم كانت متباينة بسبب اختلافهم في تفسير القاعدة الشرعية وهي " لا تركة الا بعد سداد الديون ". لمزيد اكثر انظر شوقي بناسي، المرجع سالف الذكر، ص315.



النقيض من ذلك يوصف حق التتبع المقرر للدائن الممتاز بأنه سريع الانقضاء بسبب استتاره وعدم خضوعه للشهر<sup>(206)</sup>.

### ثانيا: حماية حق التتبع

إن عقد الرهن البحري الذي يبرم لضمان دين على السفينة يجمع بين الدائن والمدين، وهذا الأخير قد يكون وطنيا أو أجنبيا. فإذا كان المدين الراهن وطنيا أي جزائريا فلا صعوبة في تتبعه. لكن الصعوبة تثار إذا كان المدين الراهن أجنبيا إذ يتعرض الدائن المرتهن لخروج ضمانه، ولحل هذا الإشكال قضت المادة 12 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بصحة الرهن الواقعة على السفينة في جميع البلدان الموقعة على الاتفاقية بشرط أن يكون الرهن قد تم بشكل قانوني، ومن ثم يجوز للدائنين المرتهنين ملاحقة المدين الراهن في بلده طالما كانت موقعة على اتفاقية بروكسل<sup>(207)</sup>.

وحرصا من المشرع الجزائري على حماية حق التتبع المخول للدائن المرتهن بموجب عقد الرهن البحري قرر بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي، إذ تقضي المادة 71 من القانون البحري على ما يلي: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية"<sup>(208)</sup>.

وواضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري أراد حماية الدائن المرتهن الذي يصعب عليه تتبع السفينة المرهونة إذا خرجت من نطاق القضاء الجزائري.

وبمفهوم المخالفة للمادة 71 سابقة الذكر فإن البطلان يخص الحالة التي تكون فيها السفينة المرهونة جزائرية والبيع تم إلى أجنبي. أما إذا ما بيعت السفينة المرهونة

<sup>206</sup>- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص74. العربي بوكعبان،

المرجع السابق، ص94.

<sup>207</sup>- عبد القادر وباسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص122.

إلى جزائري فلا مجال للبطلان والحال نفسه إذا تم بيع السفينة و رسي المزداد على أجنبي.

ومن جهة أخرى ، فإن أحكام المادة 71 لا تمنع بيع السفينة المرهونة بالخارج إذا تم هذا البيع في شروط مثل تعويض الدائن المرتهن من قبل المشتري، أو نقل الرهن في سجل أجنبي مع موافقة الدائن<sup>(209)</sup>.

وما ينبغي التنبيه إليه أن الجزاء الذي قرره المشرع الجزائري لفقدان السفينة المرهونة لجنسيتها الجزائرية هو البطلان دون تقرير عقوبة جزائية مثل ما فعل المشرع الفرنسي و المصري<sup>(210)</sup> ، إذ الأفضل لو أضاف فقرة ثانية تتضمن عقوبة الحبس و/أو الغرامة للمدين الراهن الذي يتصرف في السفينة المرهونة ويفقدها جنسيتها الجزائرية وهذا من شأنه أن يقيد أكثر المدين الراهن على التصرف في السفينة المرهونة و يضمن حماية فعالة لحق التتبع المقرر للدائن المرتهن.

إذا كان الرهن البحري يخول للدائن المرتهن حق التتبع في مواجهة حائز السفينة -والذي هو كل من انتقلت إليه ملكية السفينة المرهونة أو أي حق عيني آخر عليها قابل للرهن- فإنه يشترط لذلك أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت إلى الحائز قبل قيد محضر الحجز في سجل السفينة من طرف الدائن المرتهن<sup>(211)</sup>.

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

---

<sup>209</sup> - Mohamed Mankour NEFFOUS , Le nouveau code maritime Algérien, Centre de droit maritime et des transports,2000, p 28.

<sup>210</sup> - المادة 57 من قانون الفرنسي الصادر في 03 جانفي 1967 والمعدلة بالقانون رقم 92-1336 الصادر في 16 ديسمبر 1992 المادة 303. و المادة 57 من قانون التجارة البحرية المصري لمزيد اكثر راجع عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008، ص146.

<sup>211</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص163.

إن عدم جواز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز عليها الغاية منه حماية الدائن المرتهن بالحد من حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة. والملاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري لم يقرر هذا الحظر في الفقرة المتعلقة بالرهن البحرية في القانون البحري إذ لا توجد أي مادة تنص صراحة على هذا المنع، لكن وبالرجوع إلى الأحكام المتعلقة بالحجز التنفيذي على السفن الواردة في القانون البحري نجد المادة 5-160 المعدلة بالمادة 17 من القانون رقم 98-05 تنص: " كل تصرف ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز ، لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز. "

## خاتمة الفصل الثاني:

رغم كون السفينة تعد مالا منقولاً في نظر القانون البحري ومعدة للانتقال من مكان لآخر في البحر، إلا أن المشرع عاملها في الكثير من الأحيان معاملة العقار الذي يتصف بالثبات ويظهر ذلك جلياً في هذا الصدد من خلال إلزامه تسجيل كل السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن وقيد كل الحقوق التي ترد عليها.

إن المتتبع لمواد القانون البحري المتعلقة بالحقوق العينية المترتبة على السفينة عموماً ولفقرة الرهون البحرية بشكل خاص يلاحظ أن المشرع الجزائري كان حريصاً على القيام بقيد الرهن البحري، والأكثر من ذلك جعله إجراءً وجوبياً وإلزامياً. ولقد وقع الاختلاف بشأن الآثار المترتبة على قيد الرهن البحري فمنهم من ذهب إلى القول بأن هذا القيد يرتب الآثار نفسها مثل ما هو مقرر في القانون المدني، وهناك من قال بأن قيد الرهن البحري يرتب الآثار بين المتعاقدين والغير.

ولكن يبقى هذا مجرد رأي فقهي طالما أن المشرع الجزائري لم يفصح صراحة في القانون البحري عن ذلك على خلاف ما قرره في القانون المدني.

وبخصوص آثار الرهن البحري فهي تنفرع إلى آثار بين المتعاقدين وأخرى بالنسبة للغير. فبالنسبة للمتعاقدين إن أهم خصوصية لهذه الرهون البحرية تسجل في هذا الشأن هي بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن إذ أن الرهن لا يعطله من الاستغلال لكن في مقابل ذلك تفرض عليه التزامات الغاية منها المحافظة على السفينة المرهونة. أما بالنسبة إلى الدائن المرتهن فله الحق في الحجز على السفينة المرهونة في حالة امتناع المدين الراهن عن الوفاء بالدَيْن. والملاحظ في هذا الشأن أن القانون قيد حق الدائن المرتهن، و آثار الرهن بالنسبة للغير ينحصر في حق التقدم والتتبع، فالدائن المرتهن يتقدم على جميع الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة والدائنين الممتازين من الدرجة الثانية ولكن هناك أصحاب حقوق امتياز من الدرجة الأولى يتقدمون عليه. أما حق التتبع فيخول للدائن المرتهن تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت.

## خاتمة:

لتسهيل منح القرض للمجهز من جهة و تأمين حماية كافية للدائنين من جهة أخرى عنيت معظم القوانين البحرية بإيجاد نظام ضمان خاص يرتكز على الامتيازات والرهن البحرية<sup>(212)</sup>. وإذا كان القانون المدني يمثل الشريعة العامة فيكون منطقيا أن نجد بعض أحكامه لها وجود في القانون البحري ومنها ما يتعلق بالضمانات التي أفرت لصالح الدائنين، وهو ما اخذ به المشرع الجزائري في القانون البحري تحت عنوان الحقوق العينية التبعية على السفينة إذ ونظرا للطابع الخاص لهذه الأخيرة تولى المشرع تنظيم الرهن البحرية باعتبارها من ابرز التأمينات العينية وموضوع هذه المذكرة وفق ما تقتضيه الطبيعة الخاصة للسفينة والبيئة البحرية التي تباشر فيها نشاطها على حد سواء.

ولقد حاولت في هذه المذكرة إبراز طابع خصوصية الرهن البحرية من خلال دراسة أحكامها الواردة في القانون البحري الجزائري في المواد من 55 إلى 71 منه والتي هي مستمدة من الاتفاقية الدولية بشأن بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة في بروكسل في 10 افريل 1926 والتي أصبحت الجزائر طرفا فيها بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964.

ولذلك فان أول خصوصية تسجل بشأن الرهن البحرية هي هذا التنظيم القانوني المزدوج سواء الوطني المتمثل في القانون البحري الجزائري أو الدولي المتمثل في الاتفاقية الدولية على أساس أن التفكير اتجه إلى توحيد قواعد القانون البحري ابتغاء القضاء على حالات التنازع و جعل المعاملات البحرية يسودها جو من الثقة والطمأنينة<sup>(213)</sup>.

<sup>212</sup>- Albert BOYER, Le droit maritime, Presses universitaires de France, 1967, p 108.

<sup>213</sup>- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، المرجع سالف الذكر، ص07.

ورغم أن المعاهدة البحرية قد عنونت بالرهون والامتيازات البحرية إلا أن المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه التسمية وجعل الرهن البحري أوسع نطاق من الامتياز إذ انه عبر على هذا الأخير بالامتيازات على السفن وفي المقابل ذكر الرهون البحرية، وهذا من شأنه أن يجعل الرهون البحرية متميزة عن الامتياز على السفن. وقد يكون تفسير ذلك أن المشرع الجزائري استنبط هذه المصطلحات من التشريع الفرنسي.

وعلى خلاف الرهن في القانون المدني الذي له ثلاثة مصادر وهي العقد والقانون والقضاء، نجد أن الرهن البحري له مصدر واحد يتمثل في الاتفاق وهو الحكم الذي اقره المشرع صراحة في القانون البحري بأن قضى بأن الرهن البحري هو تامين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة، ونتيجة ذلك لا يوجد في القانون البحري الرهن القانوني أو الرهن القضائي.

ولعل هذا ما يشكل نقطة اختلاف أيضا بين الرهون البحرية والامتيازات على السفن ومظهرا من مظاهر هيمنة هذه الأخيرة عليها، إذ أن سيطرة الامتيازات على الرهون البحرية هي ناجمة من خلال النظام القانوني لكل النظامين: فالامتيازات لا يمنحها إلا القانون بخلاف الرهن البحري الذي هو تامين اتفاقي وإنشائه إنما هو مرتبط باتفاق الأطراف. أما عن صورة هيمنة الامتياز على الرهن في المجال البحري فتتجلى من خلال أولوية وأسبقية الدائن الممتاز في استيفاء دينه قبل الدائن المرتهن رغم أن هذا المبدأ له استثناءات طفيفة (214).

ومن ناحية أخرى يبرز طابع الخصوصية لهذه الرهون البحرية من خلال محلها المتمثل أصلا في السفينة رغم وجود موقف تشريعي وفقهي يجعل كذلك من العمارات البحرية محلا لها. وإذا كانت السفينة تعد منقولا لأنها معدة بطبيعتها

---

<sup>214</sup> -M DEKHILI, Les suretés sur le navire : privilèges et hypothèques, le phare (journal Maghrébin des Transport et des Echanges Internationaux),N° 10/ 02/ 2000, p04.

للانتقال من مكان لأخر في البحر، فانه تسري عليها أحكام المنقولات ومنها أن يتم رهنها وفق ما تقتضيه قواعد الرهن الحيازي فتخرج من حيازة المدين الراهن وتنتقل إلى الدائن المرتهن الأمر الذي يؤدي إلى حرمان هذا المدين من استغلالها، إلا أن السفينة ورغم كونها منقولا تسري عليها قواعد الرهن الرسمي فلا يتعطل حق المدين الراهن في حيازة سفينته المرهونة ويبقى يستمر في استغلالها.

وإذا كان المبدأ في القانون البحري أن الرهن البحري تأمين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة حسب تعريفها المقرر في المادة 13 من هذا القانون، إلا أن هناك استثناء ويتعلق الأمر بالسفينة وهي في طور البناء إذ يعاملها القانون معاملة السفن فيجيز صراحة رهنها عندما تكون قيد الإنشاء. وهذا الحكم استثنائي يستمد تبريره من الظروف الاقتصادية والغرض منه تيسير الائتمان البحري عن طريق تقديم هذه السفينة التي لا تزال قيد البناء كضمان مقابل الحصول على الائتمان اللازم لإتمام عملية البناء.

ولما كان المدين الراهن يحتفظ بحيازة السفينة المرهونة ويستمر في استغلالها فانه قد يحدث أن تتعرض أثناء قيامها بالرحلة البحرية لمخاطر البحر مما قد تؤدي إلى فقدانها أو إصابتها بخسائر خطيرة تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية فتتقص من قيمتها وبالتالي فان قيمة الضمان تضعف. وهو الأمر الذي تظن له المشرع فأقر تعويضات ومبالغ تحل محل السفينة وتوابعها يحق للدائنين المرتهنين ممارسة حقوقهم عليها. وهو ما يضيف ميزة أخرى على الرهون البحرية اعتبارا من أن هذه العناصر ذات ارتباط وثيق بالقانون البحري و تتعلق أساسا بالرحلة البحرية.

وما دام أن الرهن البحري يتميز بأنه لا تسلب فيه حيازة السفينة المرهونة للمدين الراهن فانه لا يشمل أجره النقل و لا الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة، على انه يلاحظ في هذا الشأن أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المتعلقة

بالامتيازات والرهن البحرية أقرت امتيازات بحرية تترتب على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين.

أما خصوصية الرهن البحرية من حيث الآثار فقد تجلت من خلال أهمية قيدها، إلى درجة أن اعتبر بعض من الفقه أن قيد الرهن البحري يختلف عما هو عليه الحال في القانون المدني، رغم أن المشرع الجزائري لم يكن حريصا في ذلك على خلاف بعض من التشريعات الأخرى. كما تظهر ميزة أساسية لهذه الرهن قد تشكل القاعدة الأساسية لخصوصيتها وهي أن يد المدين الراهن لا يعطها الرهن إذ يبقى محتفظا بحياسة السفينة المرهونة وذلك لغرض الاستمرار في الاستغلال لها وهي الغاية الذي أنشئ بموجبها الرهن البحري.

وجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري وهو بصدد تنظيمه لأحكام الرهن البحرية كان اشد الحرص على شهرها عن طريق قيدها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، وهو الأمر الذي لم يعنى به ولم ينص عليه صراحة فيما يتعلق بالامتيازات على السفن ويبدو في ذلك ميزة تضاف إلى هذه الرهن البحرية.

علاوة على ذلك فإن الرهن البحرية تتسم بميزة أساسية ترتكز عليها تتمثل في التوفيق بين غايتين وهما: تحقيق مصلحة المدين الراهن والمتمثلة في بقاء حيازته للسفينة المرهونة و الحصول على الأموال اللازمة لمواصلة استغلاله البحري، ومن ناحية أخرى تحقيق مصلحة الدائن المرتهن وضمان حقه. وهو الشيء الذي يتجلى بوضوح من خلال استقراء أحكام المواد الواردة في القانون البحري الجزائري والمتعلقة بفقرة الرهن البحرية .

وقد بينت الدراسة لهذا الموضوع أن المشرع الجزائري لم يولاه الاهتمام البالغ على غرار ما فعل في الرهن الرسمي في القانون المدني وقد يبدو ذلك منطقيا طالما أن هذا الأخير يمثل الشريعة العامة. لكن رغم ذلك يلاحظ أن هناك نقصا في المواد خصوصا إذا قورن القانون البحري الجزائري بباقي القوانين البحرية. يضاف إلى ذلك المصطلحات غير الدقيقة أو اختلافها بين النص بالصيغة العربية



والفرنسية مما تجعل رجل القانون أو الباحث قد يتعثر في فهمه للموضوع فيضطر إلى إجراء مقارنة مع باقي القوانين.

أما من حيث المضمون فرغم الخصوصية التي تكتسبها هذه الرهون البحرية إلا أنها كانت غير كفيلة بحماية الدائن المرتهن الذي يضطر إلى انتظار استيفاء أصحاب الامتياز من الدرجة الأولى لحقوقهم وهو ما قد يعكر صفو الائتمان البحري ويبعد المجهزين عن نظام الرهون البحرية رغم ما توفره من ميزات لهم. ونتيجة لذلك حان الوقت للمشرع الجزائري لإعادة النظر في أحكام الرهون البحرية التي لم تحظ بالتعديل منذ إصدار القانون البحري في سنة 1976 وفق تنظيم تحكمه مواد قانونية صريحة ودقيقة المعنى توفر الحماية المزدوجة للدائن المرتهن والمدين الراهن على حد سواء.

# الملاحق

## الملحق رقم 1

مرسوم رقم 64-72 يتضمن انضمام الجزائر

إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد

المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية

المبرمة في بروكسل بتاريخ 10 افريل

.1926

## CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

**Décret n° 64-72 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.**

Le Président de la République, Président du Conseil,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 42 de la Constitution,

Vu la convention internationale du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes,

L'Assemblée nationale consultée,

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Article 1<sup>er</sup>. — La République algérienne démocratique et populaire adhère à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes signée à Bruxelles le 10 avril 1926.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 2 mars 1964

Ahmed BEN BELLA.

### CONVENTION INTERNATIONALE

**pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles le 10 avril 1926**

Article 1<sup>er</sup>. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'Etat contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

Art. 2. — Sont privilégiés sur le navire sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1°) Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix : les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

2°) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

3°) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

4°) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésion corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

5°) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu

de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

Art. 3. — Les hypothèques, mortgages, gages sur navires prévus à l'article 1<sup>er</sup> prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent. Les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances que celles prévues audit article, mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèque, mortgages et gages et aux privilèges les primant.

Art. 4. — Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 2 s'entendent :

1°) Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;

2°) Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3°) Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage et, éventuellement, les sommes dues en vertu de l'article 4 de la convention pour limitation de la responsabilité des propriétaires de navire sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrat d'assurance, non plus que des primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 5. — Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 2. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux n° 3 et 5, dans chacune de ces catégories sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art. 6. — Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Art. 7. — En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

Art. 8. — Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.



Art. 9. Les privilèges s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures, visées au n° 5 de l'article 2, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ; pour le privilège pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ; pour les réparations et fournitures ou autres cas visés au 5° de l'article 2, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 2.

Parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité déterminées par les lois nationales. Ces formalités comporteront un préavis donné dans la forme et les délais prévus par ces lois à l'administration chargée de la tenue des registres prévus à l'article 1° de la présente convention.

Les causes d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi. Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Art. 10. — Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

Art. 11. — Sauf ce qui est prévu à la présente convention, les privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque Etat de maintenir dans sa législation les dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

Art. 12. — Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'article 1° ; sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents.

Art. 13. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrètement principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Art. 14. — Les dispositions de la présente convention seront appliquées dans chaque Etat contractant lorsque le navire grevé est ressortissant d'un Etat contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des Etats contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente convention en faveur des ressortissants d'un Etat non contractant.

Art. 15. — La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Art. 16. — Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

Art. 17. — A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des hautes parties contractantes qui se seront déclarés prêts à la ratifier, à l'effet de faire déléguer s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification. Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit gouvernement fera connaître, en même temps la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 18. — Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente convention, qu'ils aient été ou non représentés à la conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement.

Le gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Art. 19. — Les hautes parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats, ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions dénoncer la présente convention, séparément pour l'un ou plusieurs des dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Art. 20. — A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui adhéreront ainsi que dans le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19 elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2, et à l'article 18, alinéa 2, auront été reçues par le gouvernement belge.

Art. 21. — S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La convention produira ses effets à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au gouvernement.

Art. 22. — Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats



par l'intermédiaire du gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

#### PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, les plénipotentiaires sous-signés ont adopté le présent protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte de la convention à laquelle il se rapporte :

I — « Il est entendu que la législation de chaque Etat reste libre :

« 1° — D'établir parmi les créances visées au 1° de l'article 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du trésor;

« 2° — D'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables, qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de ports ou pour des dommages causés par la faute d'un navire le droit en cas de non-paiement, de retenir le navire, les épaves et d'autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers, et ;

« 3° — De régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'article 5 et à l'article 6. »

II — « Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des Etats contractants, qui accordaient un privilège aux établissements publics d'assurance du personnel des navires ».

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire le 10 avril 1926.

## DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

### VICE-PRESIDENCE DU CONSEIL

#### MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

Décret n° 64-106 du 31 mars 1964 modifiant le décret n° 64-89 du 4 mars 1964 portant organisation territoriale des régions militaires.

Le Président de la République, Président du Conseil,

Vu le décret n° 64-89 du 4 mars 1964 portant organisation territoriale des régions militaires ;

Vu les articles 39 et 43 de la Constitution ;

Décète :

Article 1<sup>er</sup>. — Les dispositions de l'article 8 du décret 64-89 du 4 mars 1964 susvisé sont modifiées comme suit :

« A la tête de chaque région militaire est placé un commandant de région, nommé par décret parmi les officiers supérieurs. »

Art. 2. — Sont abrogées les dispositions de l'article 11 du décret n° 64-89 du 4 mars 1964 susvisé.

Art. 3. — Le vice-président du conseil, ministre de la défense nationale est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 31 mars 1964.

Ahmed BEN BELLA.

### MINISTERE DE L'INTERIEUR

Décret du 18 mars 1964 mettant fin aux fonctions de président du tribunal administratif d'Alger.

Par décret du 18 mars 1964, il est mis fin, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1964 aux fonctions de président du tribunal administratif d'Alger exercées par M. Bouchenak Boudjemline, appelé à d'autres fonctions.

Décrets du 18 mars 1964 mettant fin aux fonctions de sous-préfet, de chef de cabinet de préfet et portant délégation dans les fonctions de sous-préfet.

Par décret du 18 mars 1964, il est mis fin, à compter du 1<sup>er</sup> février 1964, à la délégation de M. Henni Mohamed dans les fonctions de sous-préfet, chef de cabinet.

Par décret du 18 mars 1964, il est mis fin à la délégation de M. Mliki Abderrahmane dans les fonctions de sous-préfet à compter du 15 janvier 1964.

Par décret du 18 mars 1964, il est mis fin à la délégation de M. Mezaour Arezki dans les fonctions de sous-préfet à compter du 15 janvier 1964.

Par décret du 18 mars 1964, M. Nouri Abdelkrim, précédemment délégué dans les fonctions de sous-préfet de Bou-Saada, est délégué dans les fonctions de sous-préfet de Batna, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1964.

Par décret du 18 mars 1964, M. Mourah Mohamed est délégué dans les fonctions de sous-préfet de Sour-El-Ghozlane à compter du 15 janvier 1964.

Par décret du 18 mars 1964, M. Farah Ziadi est délégué dans les fonctions de sous-préfet de El Lulma à compter du 1<sup>er</sup> février 1964.

Par décret du 18 mars 1964, M. Guella Abderrezak est délégué dans les fonctions de sous-préfet de Tablat à compter du 15 janvier 1964.

## الملحق رقم 2

قرار يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيود  
السفن وتدوين البيانات المطلوبة

- المادة 3 : يوجد مقر المؤسسة في عين الدفلى.
- المادة 4 : تحدد مهام المؤسسة طبقا لاحكام المرسوم رقم 85 - 270 المؤرخ في 5 نوفمبر سنة 1985 المذكور اعلاه، لاسيما فصله الاول.
- المادة 5 : توضع المؤسسة تحت وصاية والي ولاية عين الدفلى.
- المادة 6 : تحدد قواعد تنظيم المؤسسة وتسييرها طبقا لاحكام المرسوم رقم 83 - 200 المؤرخ في 19 مارس سنة 1983 المذكور اعلاه.
- المادة 7 : يكلف والي ولاية عين الدفلى، بتنفيذ هذا القرار الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
- حرر بالجزائر في اول جمادى الاولى عام 1408 الموافق 22 ديسمبر سنة 1987.
- وزير الداخلية  
الهادى خضيرى  
وزير التهيئة العمرانية والتعمير  
والبناء  
عبد المالك نوراني

### وزارة النقل

- قرار مؤرخ في 9 ربيع الاول عام 1408 الموافق 20 اكتوبر سنة 1988 يحدد كيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، وتدوين البيانات المطلوبة.
- ان وزير النقل،
- بمقتضى الامر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 اكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري لا سيما المواد من 34 الى 49 منه،
- وبمقتضى المرسوم رقم 84 - 120 المؤرخ في 18 شعبان عام 1404 الموافق 19 مايو سنة 1984 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل، المعدل،
- وبمقتضى المرسوم رقم 86 - 30 المؤرخ في 9 جمادى الثانية عام 1406 الموافق 18 فبراير سنة 1986 الذي يضبط اجهزة الادارة العامة في الولاية وهياكلها ويحدد مهامها وتنظيمها،

قرار وزاري مشترك مؤرخ اول جمادى الاولى عام 1408 الموافق 22 ديسمبر سنة 1987 ياذن بتنفيذ المداولة رقم 63 المؤرخة في 11 نوفمبر سنة 1986 الصادرة المجلس الشعبي لولاية عين الدفلى والمتعلقة بتحويل ديوان الترقية والتسيير العقارى الى مؤسسة عمومية محلية.

إن وزير الداخلية،

ووزير التهيئة العمرانية والتعمير والبناء،

- بمقتضى الامر رقم 67 - 24 المؤرخ في 7 شوال عام 1386 الموافق 18 يناير سنة 1967 والمتضمن القانون البلدى، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الامر رقم 69 - 38 المؤرخ في 7 ربيع الاول عام 1389 الموافق 23 مايو سنة 1969 والمتضمن قانون الولاية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى المرسوم رقم 82 - 190 المؤرخ في 6 شعبان عام 1402 الموافق 29 مايو سنة 1982 الذى يحدد صلاحيات البلدية والولاية واختصاصاتهما في قطاعي الاسكان والتعمير،

- وبمقتضى المرسوم رقم 83 - 200 المؤرخ في 4 جمادى الثانية عام 1403 الموافق 19 مارس سنة 1983 الذى يحدد شروط انشاء المؤسسة العمومية المحلية وتنظيمها وسيرها،

- وبمقتضى المرسوم رقم 85 - 270 المؤرخ في 23 صفر عام 1406، الموافق 5 نوفمبر سنة 1985 الذى يغير تنظيم دواوين الترقية العقارية وتسييرها في الولاية وعملها،

- وبناء على المداولة رقم 63 المؤرخة في 11 نوفمبر سنة 1986 الصادرة عن المجلس الشعبي لولاية عين الدفلى،

يقرران ما يلي :

المادة الاولى : يؤذن بتنفيذ المداولة رقم 63 المؤرخة في 11 نوفمبر سنة 1986 الصادرة عن المجلس الشعبي لولاية عين الدفلى والمتعلقة بتحويل ديوان الترقية والتسيير العقارى الى مؤسسة عمومية محلية.

المادة 2 : ان المؤسسة المذكورة في المادة الاولى اعلاه تسمى " المؤسسة العمومية للترقية والتسيير العقارى لولاية عين الدفلى وتدعى في صلب النص " المؤسسة "



يقرر ما يلي :

**المادة الأولى :** تضبط كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة وفقا للاحكام أدناه.

**المادة 2 :** يجب أن تسجل جميع السفن الجزائرية في سجل قيد السفن الذي تمسكه السلطة الادارية البحرية المختصة في اطار احكام المادة 34 من الامر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 اكتوبر سنة 1976 المذكور اعلاه.

**المادة 3 :** تدون في سجل القيد العناصر المتعلقة بهوية السفن وكذلك جميع التعديلات التي تلحق بالبيانات المدونة في سجل قيد السفينة.

**المادة 4 :** يمكس لتطبيق المادة 2 اعلاه ما يأتي :

1) سجل في مستوى الادارة المركزية لدى وزارة النقل للسفن التجارية وسفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الاجمالية 100 برميل أو تفوقها.

ب) سجل في مستوى الادارة البحرية المحلية للسفن التجارية وسفن خدمة المرافئ التي تساوي سعتها الاجمالية 100 برميل أو تقل عنها.

ج) سجل في مستوى الادارة البحرية المحلية لمراكب النزهة.

**المادة 5 :** تتكون السجلات المذكورة اعلاه فيما يخص السفن التجارية وسفن خدمة المرافئ والتي حدد حجمها بحيث يكون طولها ستين ( 60 ) سنتمترا وعرضها أربعين ( 40 ) سنتمترا من مئة ( 100 ) وريقة.

وتتكون من مئة وخمسين ( 150 ) وريقة، وبحجم طوله اثنان وثلاثون ( 32 ) سنتمترا، وعرضه عشرون ( 20 ) سنتمترا فيما يخص مراكب النزهة. وقد الحقت نماذج الوريقات بهذا القرار.

**المادة 6 :** ترقم سجلات القيد وتوقعها السلطة الادارية البحرية المختصة.

**المادة 7 :** يجب ان تضبط مصالح الشؤون البحرية المعنية هذه السجلات باستمرار.

**المادة 8 :** يبلغ كل تعديل يهم وضعية السفينة

القانونية وهيكلها للسلطة الادارية البحرية المعنية ويجب ان تذكر هذه البيانات في السجلات بحبر يتعذر محوه.

**المادة 9 :** تشطب الخانة المطابقة من سجل 31 قيد السفينة، وتنقل البيانات المتعلقة بالسفينة الى الخانة الموالية مع اثبات رقم القيد نفسه في حالة وقوع شطب أو اضافة الى مكتوب.

**المادة 10 :** اذا وقع تغيير لميناء القيد، يجب على مالك السفينة ان يخبر بذلك ادارة ميناء القيد السابقة مع بيان ميناء القيد الجديدة، ويرسل ملف السفينة الى ميناء القيد الجديدة حيث تسجل في سجل القيد وتتلقى رقم تسجيل جديدا.

**المادة 11 :** يجب الاخطار كذلك بحالات تغيير مالك السفينة.

وإذا لم يترتب على هذا التغيير حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية، فان اسم المالك الجديد يذكر في سجل القيد وفي عقد الجزيرة.

**المادة 12 :** اذا حولت السفينة الى بلد اجنبي، يجب ان تشطب من سجل القيد وان يلغى عقد جزارتها.

**المادة 13 :** يجب على مجهزة السفينة أو مالكيها في حالة مراكب النزهة، وبالنسبة الى السفن التي سبق ان أبحرت تحت علم اجنبي، ان يقدم قصد تسجيلها في السجل الجزائري، عقد الملكية والشهادات التي تسلمها السلطات البحرية المختصة الاجنبية والتي تثبت ان هذه السفينة قد شطبت سجل القيد في البلد الذي كانت تحمل علمها.

**المادة 14 :** يجب على السلطة الادارية البحرية المختصة ان تسهر على حسن مسك السجل الجزائري لقيد السفن الذي هو سجل عمومي، وان تضعه في متناول الاشخاص المعنيين.

**المادة 15 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 9 ربيع الاول عام 1408 الموافق 20 اكتوبر سنة 1988.

رشيد بن يلس

## رقم تسجيل السفن التجارية وسفن خدمة المرافئ

نقل الملكية	خصائص السفن	مصدر السفن وأرقام التسجيل
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	اسم السفينة .....	مصدرها من ..... رقم .....
	نوعها .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	بنيت بتاريخ ..... في ..... البلد .....	اسم بانيتها والورشة .....
	اسم الصانع .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	سعتها الاجمالية ..... برميلا	سعتها الصافية ..... برميلا
	المحرك ..... قوته الفعلية .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	العلامات المميزة .....	مسجلة بتاريخ ..... في .....
	شركة التصنيف .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	جزئرت بتاريخ .....	يملكها .....
	ميناء القيد .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	مقر الملك أو الجهاز .....	سند الملكية .....
	السفينة مجهزة للملاحة .....	
رقم الملكية	رقم السفينة مجهزة للملاحة .....	رقم .....

## رقم تسجيل سفن النزهة

نقل الملكية	خصائص مراكب النزهة	مصدر مراكب النزهة
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	اسم السفينة .....	مصدرها من ..... رقم .....
	نوعها .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	بنيت بتاريخ ..... في ..... اسم الصانع .....	ورشة .....
	سعتها الاجمالية ..... برميلا	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	سعتها الصافية ..... برميلا	مسجلة بتاريخ ..... في .....
	المحرك ..... قوته .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	ميناء القيد .....	يملكها .....
	عنوانه .....	
بيعت بتاريخ ..... في ..... عنوان المشتري .....	سند الملكية .....	سند الملكية .....
	رقم الملكية .....	

الرهن البحري	الشطب
اسم الدائن .....	سبب الشطب .....
نوع الدين .....	تاريخ الشطب .....
تاريخ الرهن .....	رقم الشطب .....
رقم الرهن .....	

## الملحق رقم 3

اجتهاد قضائي للمحكمة العليا

الغرفة التجارية والبحرية



ملف رقم 171793 قرار بتاريخ 1998/12/08

قضية: (ز غ) ضد: (ب ع)

أموال منقولة - الإختصاص المحلي - موطن المدعي عليه.

(المادتان 8 من قانون الإجراءات المدنية)

(56 من القانون البحري)

من المقرر قانوناً أن "يكون الإختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة".

ولما ثبت - في قضية الحال - أن قضاة المجلس لما اسندوا الإختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة بمينائها متجاهلين أحكام المادة 56 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الأموال المنقولة وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الإختصاص للفصل فيه إلى موطن المدعي عليه أي محل إقامته وعليه فإنهم قد مخالفوا أحكام المادة 8 من القانون الإجراءات المدنية.

ومتى كان كذلك استوجب النقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها الكائن بشارع 11 ديسمبر 1960 الأيبار الجزائر العاصمة.

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه.

بناء على المواد 231، 233، 239، 244، 257، وما يليها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عرضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ 1996/11/23 وعلى مذكرة الرد التي تقدم بها محامي المطعون ضده.

بعد الإستماع إلى السيد قريبي أحمد المستشار مقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد بالبط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث أن (زغ) طعن بطريق النقض بتاريخ 1996/11/23 بواسطة عريضة قدمها محاميه الأستاذ بو عبد الله مختار ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء سيدي بلعباس في 1996/06/22 القاضي بتأييد الحكم المستأنف الصادر عن محكمة بني صاف بتاريخ 1995/10/22 الذي قضى برفض المعارضة لعدم تأسيسها.

حيث أن الطاعن أسس طعنه على ثلاثة (03) أوجه طالبا نقض القرار. حيث أن المطعون ضده بن ميرة أحمد أودع مذكرة جواب بواسطة محاميه الأستاذ دالي يوسف عمار طالبا رفض الطعن.

حيث أن الطعن بالنقض إستوفى شروطه القانونية لذلك فهو مقبول شكلا. عن الوجه الأول: المأخوذ من مخالفة القانون والخطأ في التطبيق ويتفرع إلى فرعين. الفرع الأول: بدعوى أن محكمة بني صاف غير مختصة محليا والاختصاص يعود لمحكمة تيبازة حيث توجد الباخرة بميناء بوهارون طبقا للمادة 08 من القانون الإجراءات المدنية.

حيث ينبغي التذكير أن الاختصاص للمجلس في المنازعات القضائية تحكمه المادة 08 من القانون الإجراءات المدنية التي تجعل الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه بالنسبة للدعوى الخاصة بالأموال المنقولة مالم ينص فيها على إختصاص مجلس خاص.

وحيث أن النزاع المطروح محله باخرة يدعي المطعون ضده أنه شريك في إستغلالها.

حيث راجع شريكه أمام محكمة بني صاف متمسكا بإختصاصها على خلاف خصمه الطاعن الذي تمسك بإختصاص محكمة تيبازة على أساس أن الباخرة موجودة وسلطة الولاية تيبازة (ميناء بوهارون) وأن إقامته موجودة بالجزائر العاصمة.

حيث أن القرار المنتقد الذي أيد الحكم الابتدائي قد أعطى الاختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة في مينائها.

حيث ينبغي التذكير أيضا أن السفن أموال منقولة حسب المادة 56 من القانون



البحري وبالتالي فكل نزاع حولها يعود لإختصاص مواطن المدعي عليه لا لقر وجود الباخرة.

وحيث أن الطاعن قدم للمجلس ما يفيد أنه ساكن بالجزائر العاصمة ومع ذلك فقضاة المجلس لم يأخذوا بدفعه المقدم أمامهم وأعطوا الاختصاص لمحكمة بني صاف مخالفين بذلك أحكام المادة 8 من القانون الإجراءات المدنية. مما يجعل الفرع الأول مبرر ومقبول يؤدي وحده إلى نقض القرار دون حاجة إلى مناقشة بقية الأوجه.

لهذه الأسباب

#### تقضي المحكمة العليا

قبول الطعن شكلا وموضوعا.

وينقض وإبطال القرار الصادر بتاريخ 1996/06/22 من مجلس قضاء سيدي بلعباس وإعادة القضية والأطراف أمام نفس المجلس شكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون وإبقاء المضاريف على المطعون ضده. وأمرت بتبليغ هذا النص الكامل برمته إلى الجهة القضائية التي أصدرت القرار المطعون فيه بسعي من السيد النائب العام ليكتب على الهامش الأصل بواسطة كتابة الضبط.

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثامن من شهر ديسمبر سنة ثمان وتسعين وتسعمائة وألف ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمرتبة من السادة:

الرئيس	بوعروج حسان
المستشار المقرر	قربني أحمد
المستشارة	مستيزي فاطمة
المستشار	سليمان نور الدين

بحضور السيد باليط إسماعيل الحامي العام وبمساعدة السيد حمدي عبد الحميد كاتب الضبط.

## الملحق رقم 4

قرض ورهن اتفاقي لسفينة صيد

CADRE RESERVE A LA  
BADE MARITIME

DEPOT N° 03/2009

INSCRIPTION D'HYPOTHEQUE

DU 09 MAI 2009

CHEF DE LA BASE MARITIME  
PRINCIPALE



ضمانا لتسديد مبلغ قرض الذي تحصلت عليه الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة \* و المقدر بـ: ملايين دينار جزائري (000.000,00 دج).-----  
مدة القرض : سنتين (02) ابتداء من تاريخ إمضاء العقد  
نسبة الفائدة: بنسبة 8,50 % سنويا قابلة للتغيير.  
درجة الرهن: يعد هذا الرهن في المرتبة الأولى.  
الفائدة من قرض : قرض مكشوف.

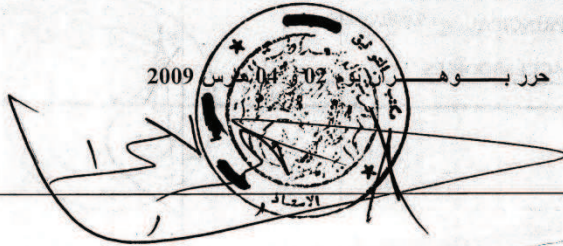
إيضاحات طبقا لأحكام خاصة  
- هوامش -

### قرض و رهن اتفاقي لسفينة صيد

يتبع إمضاءات الأطراف هذه التأشير  
مكتب التسجيل بوهران الشرقية  
سجل في 17 مارس 2009  
بررسوم قدرها 500 دج  
عبارة عن طابع دمغة يلصق بالهامش  
إمضاء المفتش إمضاء لا يقرأ

إن الممضي أسفله الأستاذ [Redacted] الموثق بوهران  
يشهد أن نسختين من هذا الجدول، المعد في صفحتين مطابقتين، صودق عليه.  
و يشهد أيضا أن هوية المالك أو المالكين كما هو مبين في الإطار المخصص قد أثبتت وفقا  
للتنظيم  
المعمول به.

حرر بوهران في 09 ماي 2009





BORDEREAU  
D'INSCRIPTION  
DUREE  
MAXIMALE DEM

ايداع رقم.....depot n  
حجم.....vol  
رقم.....N

المحطة الوطنية لحراسة السواحل  
دائرة الشؤون البحرية  
المحطة البحرية الرئيسية وهران  
Service national des garde  
cotes circonscription  
maritime doran station  
maritime principale doran

جدول التسجيل  
الحد الأقصى

جدول التسجيل لرهن سفينة  
BORDEREAU D INSCRIPTION D HYPOTEQUE DE NAVIRE

تسجيل ..... قرض و رهـن اتفـاقـي لسفـينة صيد .....  
INSCRIPTION D .....  
أثر إلى .....  
AYANT EFFET JUSQU'AU (1) .....  
DISPENSEE DU RENOUVELLEMENT PENDANT 35 ANS ..... / .....  
EN APPLICATION DU DECRET N° ..... DU ...1976/10/23.....المؤرخ في.....76/30.....  
بمطابقة الأمر رقم.....

يطلب بعد اختيار الموطن (الموطن المختار) (Domicile élu) EST REQUISE AVEC ELECTION DE DOMICILE A  
مكتب الأستاذ ..... الموثق بوهران ..... (وهران)

بمقتضى (سند دين) EN VERTU DE : (Titre de créancier)  
سند قرض و رهـن اتفـاقـي لسفـينة ..... المحرر بمعرفة الأستاذ ..... الموثق بوهران  
ما بين الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة \* ..... لفائدة البنك الخارجي الجزائري المؤرخ بتاريخ 02 و 04 مارس 2009 و  
المسجل بتاريخ 17 مارس 2009

لصالح (دائن) AU PROFIT DE : (Créancier)  
البنك الخارجي الجزائري \*BANQUE EXTERIEURE DALGERIE، الكائن مقره الإجتماعي بالجزائر العاصمة، 11 شارع  
العقيد عميروش، البالغ رأسماله الاجتماعي 24.500.000.000 دج ، و الذي يتصرف في حقه السيد: ..... المولود بـ .....  
بتاريخ الثامن والعشرين أكتوبر ألف وتسعمائة وثمانية وستين (2006)، من جنسية ..... الساكن بـ .....  
الحامل لبطاقة تعريفه الوطنية تحمل رقم ..... الصادرة عن دائرة ..... بتاريخ السابع عشر فبراير ألفين وخمسة (2005)، سالم اهلية  
التعاقد. بصفته ..... الكاتبة ..... والمعين في منصبه بموجب القرار الصادر عن الرئيس المدير العام للبنك  
الخارجي الجزائري تحت رقم 2007/001، المحرر بتاريخ 13 جوان 2007.

ضد (المالك المدين) CONTRE : (Propriétaire grevé)  
الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة ..... والأجنبية ..... الكائن مقرها الاجتماعي ببنز الجير 18  
بولاية ..... ، البالغ رأسمالها مليونين دينار جزائري (2.000.000,00 دج) ،  
و المقيدة بالمركز الوطني للسجل التجاري لولاية وهران بتاريخ 09 أكتوبر 2007 تحت رقم التسجيل 06 ب 0108956.

(السفينة المثقلة) SUR : (navire grevé)  
سفينة مخصصة للصيد من نوع: ..... المسماة \* ..... المسجلة بوهران تحت رقم: OR 2375 ، صنع  
باسبانيا سنة 1987 . حسب جدول ركب بحري تحت رقم 082/2007

ملكية (الأثر النسبي) APPARTENANT (Effet relatif)  
سفينة ..... ملك الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة \* .....

PRINCIPAL 000.000,00 دج

ACCESSOIRES

مجانا tax

أثارة



## الملحق رقم 5

عقد رهن سفينة صادر عن موثق



أمام الأستاذ **[مكتوب]** الموثق بمكتب التوثيق الكائن مقره ب 02، **[مكتوب]**  
و الموقع أسفله ؛

حضر:

01- بنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة ابن رشد 958، مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة مساهمة ذات رأسمال يقدر ب 33.000.000.000,00 دج الكائن مقره الرئيسي بالجزائر شارع العقيد عميروش رقم 17، الممثلة من طرف مدير بنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 :

السيد **[مكتوب]** المولود **[مكتوب]** بتاريخ الخامس و العشرين مارس عام ألف وتسعمائة و اثنين و ستون (1962/03/25)، الساكن نهج الدكتور بن زرجب رقم 61، الحامل لرخصة السياقة رقم 00108782 / الصادرة عن ولاية وهران بتاريخ 2008/11/17، سالم أهلية التعاقد، بموجب قرار التعيين رقم 2007/372 ؛

المذكور بصفة الدائن المرتهن من جهة أولى

02- الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " **[مكتوب]** المنشأة بموجب عقد توثيقي تلقاه الأستاذ بوزيان مولاي علي، موثق بوهران، بتاريخ 2007/01/14، المسجل بمديرية الضرائب وهران شرق بتاريخ 2007/01/30 بحقوق 1.000,00 دج حسب وصل رقم 102282، المقيد بالمركز الوطني للسجل التجاري بوهران بتاريخ 2007/03/28 تحت رقم 07 ب 0109150، الممثلة من طرف مسيرها :

- السيد **[مكتوب]** المولود ببني صاف بتاريخ الخامس فبراير عام ألف وتسعمائة وثمانين (1980/02/05) حسب نسخة من شهادة ميلاده رقم 173، من جنسية جزائرية، الساكن بوهران حي مطلع الفجر بلوك 11، الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم 331572 عددت الصادرة عن ولاية وهران دائرة وهران بتاريخ 2009/01/18، سالم أهلية التعاقد ؛

الطرف المدين الراهن من جهة ثانية

و اللذان طلبا من الموثق الموقع أسفله بموجب هذا العقد تسجيل قيد رهن السفينة لصالح بنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 الممثلة من طرف السيد رزيق عبد القادر ضد السيد **[مكتوب]** ممثل الشركة المالكة للسفينة المعينة أدناه ؛

الدور الأول

### المادة الأولى : قيمة القرض

- يفتح بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 بموجب هذا العقد لصالح الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " [REDACTED] " قرضا قيمته ستة ملايين وسبعمائة و اثنين و تسعين ألف و خمسمائة و ثلاثة و سبعين دينار جزائري وخمسة و ثلاثين سنتيم (6.792.573,35 دج) لاستغلاله على مدى أقصاه ستين (60) شهرا من ضمنها اثني عشر (12) شهرا مؤجلة ابتداء من تاريخ التعبئة قصد شراء سفينة معدة للصيد البحري.

### المادة الثانية : الشروط

القرض موضوع العقد منتجاً لفائدة أصلاً بنسبة اتفاقية قدرها 2,62 % عن كل سنة ويمكن مراجعة هذه النسبة حسب نسبة الفوائد المحددة من طرف البنك المركزي. قابلة للتغيير و اتفق الطرفان بناء على ذلك، على أن هذه النسبة متغيرة و فقا للشروط البنكية المعمول بها بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958

- تلتزم بتسديد الدين الذي بذمتها خلال خمس (05) سنوات من ضمنها اثني عشر (12) شهرا مؤجلة ويحتوي على الأصل والفائدة و العمولة والرسوم هذا مقبول من كافة أطراف العقد.

- إن تسديد أصل الدين موضوع فتح القرض وكذلك الفوائد وكل توابعه تكون بمقر بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 وان دعت الضرورة لسبب ما أن يؤدي الدين لصاحبه في مكان غير المكان المعين أعلاه وعلى أن ينتقل الدائن لأمر يتعلق بدينه فيكون له الحق في هذه الحالة في تعويض مصاريف التنقل والحضور مقدارا جزائيا على أساس 01% من مبلغ الدين ويعتبر هذا التعويض زيادة على الدين و يضم إليه و يقدر في الرهن.

- للدائن الحق في الخصم لكل حساب مفتوح لديها باسم المدين المبالغ المستحقة بأي سبب كان.

- في حالة وفاة المدين قبل تسديد دينه كلية فالدين الحاصل عن هذا الإلتزام يرجع في ذمة ورثته وممثليه بوجه خاص طبقاً للمادة 263 من القانون المدني.

- على المدين أن يقيم بالإصلاحات و الترميمات اللازمة التي تتطلبها الأشياء المرهونة ولا يمكن له أن يقوم بشيء من عاداته أن يخفض من قيمتها.

### المادة الثالثة : ضمان القرض

- من أجل ضمان القرض فإن بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 يحتفظ بحق التوقيع سندات الأمر يمثل قيمة القرض أصلاً زيادة على الفوائد، العمولة و الرسوم.

### المادة الرابعة : الإستحقاق المسبق

- كل المبالغ أصل الدين والفوائد و توابعه تصير مستحقة فوراً ولا يجوز إعادة أي إستعمال إلى بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 في حالة عدم التنفيذ أو خرق من طرف الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة "دندان للصيد البحري" لإحد الإلتزامات المنصوص عليها في هذا العقد و ذلك بعد مضي خمسة عشر (15) يوماً من تبليغ المعني بالأمر، و يتم ذلك بإرسال رسالة موصى عليها مع العلم بالوصول بدون إجراءات قضائية في إحدى الإلتزامات التالية :

### الدور الثاني



- عند عدم تسديد المبالغ المستحقة في أجلها المحدد المتفق عليها والمتعلقة بفتح هذا القرض.
- في حالة الإفلاس أو التسوية القضائية المصادق عليها بالتوقف عن النشاط أو التوقف عن الدفع.
- في حالة إذا تعذر على بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 598 بالدرجة الأولى القيام بتسجيل الرهن على السفينة المستغلة من طرف الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " [REDACTED] " الممثلة من طرف السيد دندان محمد والسيد قنانش كمال وفي حالة ما يوجد حق إمتياز لصالح البائع أو اي أحد مهما كان.
- في حالة البيع بالتراضي أو القضائي للسفينة المملوكة من طرف الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " [REDACTED] " الممثلة من طرف السيد [REDACTED] وكذلك أيضا في حالة إيجار للتسيير أو الإنتقال أو الإشتراك مع شركة من أي نوع كان.
- في حالة ما تكون الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " [REDACTED] " الممثلة من طرف السيد قنانش كمال موضوع متابعة من أي نوع كان لسبب الإلتزامات الجبائية.
- في حالة ما تصبح الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة "دندان للصيد البحري" الممثلة من طرف السيد قنانش كمال متابعة لسبب مشاريع غير مشروعة يمكن أن تنجر عنها الحجز الكلي أو الجزئي لأموالها.
- في حالة وجود مانع عن الدفع تسبب فيه المدين و أبلغ إلى بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 598.
- في حالة الإندماج أو الإنحلال لأي سبب كان (لما يتعلق الأمر بشخص معنوي شركة مثلا.....).
- و أخيرا في الحالات الأخرى المنصوص عليها في التشريع الجزائري المعمول به أو مخالفة أحد بنود الإتفاقية المبرمة بينهما. هكذا تصبح المبالغ المستحقة منتجة لفائدة تحسب أساسا على ثلاثة أشهر قانونيا
- في حالة ما إذا كان بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 يقدم أمرا أو إجراء قضائيا للوصول إلى تحصيل للدين يحق له في علاوة تقديرية بنسبة اثنين في المائة من أصل الدين.

#### المادة الخامسة : علاوات الأمر

- في حالة ما إذا كان بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 يقدم أمرا أو إجراء قضائيا للوصول إلى تحصيل للدين يحق له علاوة تقديرية بنسبة اثنين في المائة من أصل الدين.

#### الدور الثالث

### المادة السادسة : الرهن

- للضمان و المحافظة على تسديد أصل القرض موضوع هذا العقد ودفع فوائد وعمولة ومصاريف وتوابعه كيفما كانت، مثل تنفيذ كل بنود هذا العقد، خصصتها الشركة ذات المسؤولية المحدودة المسماة " [REDACTED] " كرهن السفينة من الدرجة الأولى طبقا للمادة 55-56 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري لصالح البنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 مقابل المبلغ الاصيلي للدين المتحصل عليه والمقدر ستة ملايين وسبعمائة واثنين وتسعين ألف وخمسمائة وثلاثة وسبعين دينار جزائري وخمسة وثلاثين سنتيم (6.792.573,35 دج) زائد الفوائد والعمولة وملحقات التي وافقت عليه الشركة المذكورة أعلاه من جهة ثانية للسفينة التالية :

NAVIRE : SARDINIER.ESPECE DU

NOM DU NAVIRE : EL DJAZIRA.

LARGEUR EXTERIEUR : 4,20

MOITIE DE CETTE LARGEUR : 2,10.

POURTOUR DU NAVIRE A LA HAUTEUR DU PONT SUPERIEUR : 5,20.

MOITIE DE CE POURTOUR : 2,60.

ADDITION DE LA DEMI-LARGEUR ET DEMI-POURTOUR : 4,70.

MULTIPLICATION DE CETTE SOMME PAR ELLE-MEME : 22,09.

PRODUIT : 11,22.

LONGUEUR : 11 ,20.

PRODUIT : 0,17.

JAUGE : 14,86 T

وقد تم شراءها من المؤسسة ذات الشخص الوحيد و ذات المسؤولية المحدودة التي يرمز لها اختصارا باللغة اللاتينية " [REDACTED] " ، كما هو ثابت من خلال الفاتورة النهائية رقم 09/01 المؤرخة في 20/03/2009 والمقدرة مبلغها بتسعة ملايين وثلاثمائة وعشرون ألف دينار جزائري (9.320.000,00 دج) ؛

الدور الرابع



وكذا معداتها المعينة في الجدول التالي :

DESIGNATION	Qté	Prix unitaire H.T	TOTAL
01- COQUE PM11 armé : Armement : Treuil, power-block, corne de irage.	01	9.320.000.00	9.320.000.00
- Moteur de propulsion & auxiliares : Moteur In-bord Diesel 150 CV. Pompe d'assèchement, barre hydraulique, prise de force.	01		
- lot équipement de navigation : (fourniture & installation) Sondeur, VHF.	01		
-Annexe de servitudes	01		
-lot équipement de sécurité : (fourniture & installation) 02- bouées avec filin. 10 Gilets de sauvetage. 02 Extincteurs. Materiel de premiers secours.	01		
Lot matériel de peche : filets 2500 mailles (non armé)	01		

TOTAL.H.T 9.320.000.00DA

#### المادة السابعة : التأمين

يلتزم الشركة أن تكتتب تأميناً ضد كل أخطار بما فيها السرقة والحريق على ممتلكاته الضامن بمبلغ و لمدة كافيين و التصريح بذلك إلى بنك الفلاحة والتنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 خلال مهلة شهر ابتداء من هذا العقد عن طريق تسليم النسخ اللازمة، يلتزم المدين بأن يبقى ويجدد هذا التأمين عند الإقتضاء مادام مدينا لكل أو لبعض ماجاء في هذا الإلتزام بالتسديد التام لجميع مبالغ وأقساط التأمين واشتراقات السنوية ليُدلي بها للدائن كلما طلب منه، وإلا يطالب في هذا الإلتزام فوراً وفي حالة إذا ما أصيب كوضوح الرهن بحادثة أو كارثة أتت عليه بكامله أو ببعض منه فيتسلم الدائن بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة ابن رشد 958 من شركة التأمين حسب درجته كدائن مرتهن مقدار دينه من أصل وفوائد ورسوم ومصاريف أخرى وما تضمنته شروط هذا العقد يكون له ذلك بالأولوية والأسبقية على كل مدين وعلى من يكون له الحق التنازل ولأجل هذا يصح بنك الفلاحة و التنمية الريفية وكالة وكالة ابن رشد 958 بديلاً له في جميع حقوقه وتصرفاته بهذا الصدد إزاء شركة التأمين وسيبلغ هذا العقد إلى كل الشركات المعنية كلما دعت الحاجة إلى ذلك وعلى نفقة المدين.

#### الدور الخامس

#### المادة الثامنة : الالتزامات الجبائية

يلتزم المدين بأداء كل التزاماته الجبائية وشبه الجبائية طبقاً للتنظيم المعمول به حالياً.

#### المادة التاسعة : أحكام ختامية

فيما عدا حالة القوة القاهرة، إن أي إخلال بالالتزامات الواردة في دفتر الشروط، موضوع العقد الحالي، يؤدي إلى سحب كل الامتيازات الممنوحة للمدين بنفس الأشكال التي تمت بها الاستفادة، كل هذا دون إضرار و مع مراعاة باقي الأحكام القانونية والتنظيمية. و أي نزاع لم يتم تسويته ودياً، يعرض على المحاكم المختصة إقليمياً.

#### المادة العاشرة : اختيار الموطن

لتنفيذ هذا العقد و توابعه، اختار كل من الطرفين موطنه بالعنوان المذكور أعلاه.

#### المادة الحادي عشر : تصريحات

صرح السيد [ ] تحت طائلة العقوبات القانونية أنها ليست في حالة حجر أو إفلاس أو تسوية قضائية أو توقف عن الأداء و لم تطلب الاستفادة بالتسوية الودية و أنه لم يمسهها و لا يحتمل أن تكون ممسوسة بأحكام النصوص القانونية الجاري العمل بها حالياً و المتعلقة باختلاس أموال الدولة و أنه لم يسجل أي امتياز و لا رهن على الآلات و الأدوات المرهونة بهذا العقد.

#### المادة الثاني عشر : تسديد الحقوق و الرسوم

يتحمل المدين جميع المصاريف و الرسوم المتعلقة بهذا القرض و أجرة التوثيق المترتبة على هذا العقد و توابعه العادية والقانونية.

#### المادة الثالث عشر : الصلاحيات

كل الصلاحيات ممنوحة لحامل نسخة من هذا العقد للقيام بالإجراءات اللازمة.

#### — إثباتات ما ذكر —

- حرر و انعقد بوهران مكتب التوثيق 02، شارع بوسعيد بلقاسم، وهران

- في سنة ألفين و عشرة.

- في يوم : الحادي عشر والسادس عشر جوان (11 و 06/16)

- و بعد تلاوة مضمون العقد و بشرح شفوي، وقع الحاضر مع الموثق.

تبعاً لتوقعات الأطراف و لهذه التأشير ؛

سجل هذا العقد بمديرية وهران غرب بتاريخ 2010/06/22

برسوم 1.000,00 دج، وصل رقم : 11001496

توقيع مفتش التسجيل غير مقرر .

نسخة مطابقة للأصل

الدور السادس والأخير

نسخة :

اشتملت على ستة (06)

أدوار بدون إحالة و لا

تشطيب و لا كلمة

ملغاة./.



# قائمة المراجع

## أولاً: المراجع باللغة العربية

### 1- المؤلفات:

- ابتسام القرام، المصطلحات القانونية في التشريع الجزائري، قاموس باللغتين العربية والفرنسية، قصر الكتاب، البلدة، 1998.
- احمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف القانونية، الطبعة الرابعة، 2007.
- احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء التقنين البحري المصري النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري معلقاً عليها بأحكام محكمة النقص المصرية، المكتب الجامعي الحديث، 2010.
- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقص وأراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، 1996.
- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، 2011.
- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، الطبعة الأولى الإصدار الأول.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب 2002.
- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997.
- حسين عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن، التأمين والامتياز، منشورات الحلبي الحقوقية، 2007.

- **حمدي باشا عمر**، مجمع النصوص التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالعقار، دار هومة، 2004 .
- **ربان مدحت خلوصي**، السفينة والقانون البحري، الشنهاي للطباعة والنشر، 1993.
- **سي يوسف زاهية**، عقد الرهن الرسمي، دار الأمل، 2006.
- **شوقي بناسي**، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دار هومة، 2009.
- **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، دار الثقافة، 2009.
- **عاطف محمد الفقي**، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008.
- **عبد الحميد الشواربي**، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، 1995.
- **عبد الرحمان بربارة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، منشورات البغدادي، طبعة أولى، 2009 .
- **عبد الرزاق السنهوري**، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، التأمينات الشخصية والعينية ، دار إحياء التراث العربي ، 1975.
- **عبد القادر العربي شحط**، طرق التنفيذ في المواد المدنية والإدارية، مرجاجو للنشر، 2008.
- **عبد القادر حسين العطير** ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 1999.
- **عبد القادر حسين العطير و باسم محمد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، 2009.
- **علي البارودي**، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988.

- **فتيحة قره**، موسوعة قضاء النقض في المنازعات التجارية والبحرية والضرائب في المدة من يناير 1980 إلى يناير 1988 ، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- **كمال حمدي** ، القانون البحري، منشأة المعارف، 1997.
- **لطيف جبر كوماتي**، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996.
- **محمد الحاج حمود**، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الأول، 2008.
- **محمد صبري السعدي**، الواضح في شرح القانون المدني التأمينات العينية الرهن الرسمي وحق التخصيص والرهن الحيازي وحقوق الامتياز طبقاً لأحدث التعديلات ومزيدة بأحكام القضاء، دار الهدى، 2010 .
- **محمد زهدور**، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري، دار الحداثة، الطبعة الأولى، 1990.
- **محمد عبد الفتاح ترك**، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، 2005.
- **محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي**، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2005.
- **محمود شحماط**، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، 2010.
- **مصطفى كمال طه**، مبادئ القانون البحري ، الطبعة الثالثة، 1989.
- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري- الحوادث البحرية- الضمان(التأمين)البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2006.

- مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، 2007.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2001.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء 01، السفينة، 1993.
- وهيب الاسبر، القانون البحري: السفينة أشخاصها وعقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2008.
- يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، دار الكتب، الجزء الأول، الطبعة الثانية، 1988.

## 2 - المقالات:

- إبراهيم مدحت حافظ، الحقوق العينية التبعية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، 1995.
- حافظ بوعصيدة، حق التبعية في مادة الامتياز، مجلة كلية الحقوق بصفافس، العدد 04، 1996/1995.
- محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993.
- محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010.

### 3-المذكرات:

- إيمان وزاني، الحقوق العينية التي ترد على السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء، الدفعة12، 2005/2003.
- حمزة جقبوبي، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر-بن يوسف بن خدة-، كلية الحقوق،2007/2006.
- عطاء الله غريبي، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، جامعة وهران، كلية الحقوق، مذكرة ماجستير،2009/2008.
- يسمينة ريحاني، الرهن الرسمي كضمان بنكي، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية الحقوق بن عكنون،2006/2005.

### 4-المحاضرات:

- حمدي الغنيمي ، محاضرات القانون البحري الجزائري ، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية، 1983.
- عبد الرحمان ملزي ، محاضرات في القانون البحري، جامعة بن عكنون، 2008/2007.
- فاطمة بوخاتمي، محاضرات في القانون البحري، ماجستير القانون البحري والأنشطة المينائية، 2009.(غير منشورة).

## 5- الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة ببروكسل في 10 افريل 1926.
- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة ببروكسل في 27 ماي 1967.
- اتفاقية جنيف الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة في جنيف بتاريخ 06 ماي 1993.
- الاتفاقية الدولية بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء والمبرمة ببروكسل في 27 ماي 1967.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008.

## 6-التشريع:

### أ - في الجزائر

- مرسوم رقم 64-72 مؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة ببروكسل في 10 افريل 1926 ج ر عدد 27. (المرسوم محرر باللغة الفرنسية).
- أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني. ج ر عدد 78 .

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري. ج ر عدد 46.
- قرار مؤرخ في 20 أكتوبر 1988 يحدد كفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة. ج ر عدد 47
- أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات ج ر عدد 13.
- قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ج ر عدد 21.

#### ب- في بعض الدول العربية

- في مصر: قانون رقم 08-90 صادر في 22 ابريل 1990 يتعلق بقانون التجارة البحرية.
- في الأردن: قانون التجارة البحري الصادر بتاريخ 1976/05/06 تحت رقم 12. جريدة رسمية عدد 2357.
- في الكويت: قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 الصادر بتاريخ 18 ماي 1980.



**Ouvrages en Français :**

**ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:**

**1- Ouvrages généraux.**

- **Pierre ANGELELLI et Yves MORETTI**, Cours de droit maritime, INFORMER, 2008.
- **Jean-Pierre BEURIER** , Droits maritimes, DALLOZ, 2006/2007.
- **Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL**, Droit maritime, LGDJ, 2006.
- **Albert BOYER**, Le droit maritime, Presses universitaires de France, 1967.
- **PH.-J.HESSE, J.-P.BEURIER, P.CHAUMETTE, Y.TASSEL, A.-H.MESNARD et R.REZENTHEL** , DROITS MARITIMES , T1 ,Mer, navire et marins ,JURIS,1995.
- **Martine REMOND-GOUILLOUD**, Droit maritime, Pedone, 1988.
- **René RODIERE**, Droit maritime, Dalloz, 11<sup>ème</sup> édition, 1991.
- **René RODIERE**, Droit maritime, Le navire, Dalloz, 1980.
- **Antoine VIALARD**, Droit maritime, Presses universitaires de France, 1<sup>er</sup> édition, 1997.

## **2- Ouvrages spéciaux :**

- **Katell OILLEAU**, Le crédit tiré du navire, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE,2010.

## **3- Articles de doctrine :**

- **Patrick CHAUMETTE**, Le navire n'est pas une personne, DMF, juillet –août 2007.

- **M DEKHILI**, Les suretés sur le navire : privilèges et hypothèques, Le phare (journal Maghrébin des Transport et des Echanges Internationaux),N° 10/02/ 2000.

- **Jacques POTIER**, Bilan de santé de l'hypothèque maritime en France, Annuaire de droit maritime et aérien, T 3 ,1976.

- **Jeans Yves THOMAS**, Faut –il réformer l'exercice de l'hypothèque maritime ? Gazette de la Chambre, Printemps 2004, N° 4.

## **4-Thèses et Mémoires:**

- **Pierre-Yves BELLONE**, La déconstruction des navires, Master 2 droit maritime et des transports, Centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille,2006-2007.

- **Fatima BOUKHATMI** , Aspects du contrat de transport de marchandises par mer en droit algérien et dans les conventions internationales , Thèse pour le Doctorat d'Etat en droit, université d'es-senia – Oran, Faculté de droit, 2006.
- **Brahim DJELLAOU**I, Hypothèque maritime en Algérie, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de post graduation spécialisé PGS option administration maritime , Institut supérieur maritime de Bou-Ismaïl,2003/2004.
- **Mohamed NEFFOUS** , Le nouveau code maritime Algérien, Centre de droit maritime et des transports,2000.
- **Anne RENARD**, L'immatriculation du navire en droit français, Mémoire D.E.S.S, Centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille, 2005.
- **Irene ZANETOS**, L'hypothèque maritime en France et aux Etats-Unis, DESS, Centre de droit maritime et des transports , 1999.

#### **4-principaux textes législatifs :**

- Loi N° 67-05 du 03 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer.
- Loi N° 67-967 du 27 octobre 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

- Loi du 30/12/1968 relative à l'exploration du plateau continent et à l'exploitation de ses ressources naturelles.

# الفهرس

05	.....مقدمة
11	.....الفصل الأول: خصوصية الرهون البحرية من حيث الإنشاء
13	.....المبحث الأول: محل الرهن البحري
14	.....المطلب الأول: السفينة والعمارات البحرية
14	.....الفرع الأول: السفينة محل الرهن البحري
15	.....أولا: الموقف التشريعي
19	.....ثانيا: الموقف الفقهي
24	.....الفرع الثاني: العمارات البحرية محل الرهن البحري
24	.....الفقرة الأولى: الموقف التشريعي
27	.....ثانيا: الموقف الفقهي
28	.....المطلب الثاني: الحالات الخاصة للرهن البحري
28	.....الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء
30	.....أولا: في البناء الاقتصادي أو المباشر
31	.....ثانيا: في البناء الجرافي أو غير المباشر
33	.....الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوع
34	.....أولا: رهن كل السفينة المملوكة على الشيوع
35	.....ثانيا: رهن الحصة في السفينة المملوكة على الشيوع
37	.....المبحث الثاني: الحلول العيني في الرهن البحري
38	.....المطلب الأول: العناصر التي تحل محل السفينة وتوابعها
38	.....الفرع الأول: تعويضات الفقرتين 1 و ب من المادة 62 ق.بح.ج
38	.....أولا: تعويضات الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة
40	.....ثانيا: تعويضات الخسائر المشتركة
41	.....الفرع الثاني: تعويضات الفقرتين ج ود من المادة 62 ق.بح.ج
42	.....أولا: تعويضات الإسعاف البحري
44	.....ثانيا: تعويضات التامين على هيكل السفينة
47	.....المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن البحري
47	.....الفرع الأول: أجره النقل
49	.....الفرع الثاني: الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة
50	.....خاتمة الفصل الأول

52	..... الفصل الثاني: خصوصية الرهون البحرية من حيث الآثار
53	..... المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري
53	..... المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل
54	..... الفرع الأول: من حيث المحل
54	..... أولاً: محل التسجيل
57	..... ثانياً: محل القيد
59	..... الفرع الثاني: من حيث الآثار
60	..... أولاً: آثار التسجيل
60	..... ثانياً: آثار القيد
63	..... المطلب الثاني: إجراءات قيد الرهن البحري
64	..... الفرع الأول: الجهة المختصة بالقيد وكيفية إجراءاته
64	..... أولاً: الجهة المختصة بالقيد
65	..... ثانياً: كيفية إجراء القيد
67	..... الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه
67	..... أولاً: تجديد القيد
70	..... ثانياً: شطب القيد
73	..... المبحث الثاني: آثار الرهن البحري بين المتعاقدين والغير
73	..... المطلب الأول: آثار الرهن البحري بين المتعاقدين
73	..... الفرع الأول: بالنسبة للمدين الراهن
74	..... أولاً: بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن
75	..... ثانياً: التزامات المدين الراهن
77	..... الفرع الثاني: بالنسبة للدائن المرتهن
77	..... أولاً: حجز السفينة المرهونة
80	..... ثانياً: القيود الواردة على الدائن المرتهن
82	..... المطلب الثاني: آثار الرهن بالنسبة إلى الغير
83	..... الفرع الأول: حق التقدم
83	..... أولاً: مرتبة الرهن إزاء حقوق الامتياز البحرية
87	..... ثانياً: مرتبة الرهن إزاء الرهون البحرية الأخرى
88	..... الفرع الثاني: حق التتبع
88	..... أولاً: مباشرة حق التتبع
90	..... ثانياً: حماية حق التتبع
93	..... خاتمة الفصل الثاني
94	..... خاتمة
99	..... الملاحق

100	الملحق رقم 1: مرسوم رقم 64-72 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة في بروكسل بتاريخ 10 افريل 1926.....
104	الملحق رقم 2: قرار يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيود السفن وتدوين البيانات المطلوبة.....
108	الملحق رقم 3: اجتهاد قضائي للمحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية....
112	الملحق رقم 4: قرض ورهن اتفاقي لسفينة صيد.....
115	الملحق رقم 5: عقد رهن سفينة صادر عن موثق.....
122	قائمة المراجع.....
134	الفهرس.....

## المخلص:

عالج المشرع الجزائري رهون البحرية في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري وهي مستمدة من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة في بروكسل في 10 افريل 1926 والتي انظم تاليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964. ولقد حاولت من خلال هذه المذكرة إبراز خصوصية الرهن البحرية التي تركز على فكرة مفادها رهن السفينة دون نقل حيازتها رغم كونها مالا منقولاً. فكانت الإشكالية: ما مدى خصوصية الرهن البحرية؟ وهل هذه الخصوصية من شأنها أن تعزز الانتماء البحري؟

ولقد حاولت الإجابة عن هذه الإشكالية من خلال إتباع خطة ثنائية مقسمة إلى فصلين:

الفصل الأول: خصوصية الرهن البحرية من حيث الإنشاء

يعتبر الرهن البحري تأميناً اتفاقياً يخول الدائن حقا عينياً على السفينة ، وقد اوجب القانون البحري الجزائري أن يكون منشأً بموجب سند رسمي صادر عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن وإلا عد باطلاً. غير أن هذه الرهون تنفرد بإحكام خاصة تتعلق أساساً بالمحل طالما أنها ترد على السفينة من حيث المبدأ ، بيد أن جانباً من الفقه والتشريع وسع نطاق الرهن ليشمل العمارات البحرية. وقد أورد المشرع بعضاً من الحالات الخاصة للرهن البحري ويتعلق الأمر برهن السفينة في طور البناء ورهن السفينة المملوكة على الشبوع. ولقد كانت الرحلة البحرية تحفها أخطاراً فان السفينة قد تتعرض للفقدان ولأجل ذلك اقر المشرع في المادة 62 من القانون البحري على عناصر محل السفينة وتوابعها.

الفصل الثاني: خصوصية الرهن البحرية من حيث الآثار

على الرغم من كون السفينة مالا منقولاً إلا أن المشرع عاملها في الكثير من الأحيان معاملة العقار فألزم قيد رهنها في سجل وحرص على هذا القيد إلى أن اعتبره وجوباً. وتنقسم آثار الرهن البحري إلى آثار بين المتعاقدين وأخرى بالنسبة للغير: فبالنسبة للمتعاقدين: تبقى حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن. أما الدائن المرتهن فله الحق في حجز السفينة المرهونة عند حلول اجل الدين وامتناع المدين عن الوفاء بالدين. وبالنسبة لآثار الرهن البحري بالنسبة إلى الغير فتتمثل في حق التقدم وحق التتبع.

## الكلمات المفتاحية:

القانون البحري؛ الرهن البحرية؛ السفينة؛ العمارات البحرية؛ القرض البحري؛ المدين الراهن؛ الدائن المرتهن قيد الرهن البحري؛ حق التقدم؛ حق التتبع.