



LARBI TEBESSI – TEBESSA
UNIVERSITY
UNIVERSITE LARBI TEBESSI –
TEBESSA-

جامعة العربي التبسي - تبسة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم: الحقوق

الشعبة: حقوق
التخصص: قانون عقاري

العنوان: الحجز التحفظي على السفينة في القانون

الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر " ل.م.د "
دفعة: 2019

إشراف الدكتورة :
مراحي ريم

إعداد الطالبتين :

1-زيان باية

2-عبد المالك نذيرة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
طارق مخلوف	أستاذ محاضر/ب	رئيسا
ريم مراحي	أستاذ محاضر/ب	مشرفا ومقررا
حدة مبروك	أستاذ محاضر/أ	ممتحنا

السنة الجامعية: 2019/2018

الكلية لا تتحمل أية مسؤولية

على ما يرد في هذه

المذكرة من أراء

شكر وتقدير

يشرفنا أن نتقدم بأخلص آيات الشكر والعرفان لأستاذتنا الفاضلة الاستاذة **مراحي ريم** التي تفضلت بالإشراف على هذا البحث وعلى واحطتينابإهتمامها وتشجيعها الدائمين في كل مراحل إعداد هذا البحث والعمل على تذليل الصعوبات العلمية والعملية التي واجهتنا بكل ما هو معروف عنها من صبر وسعة صدر رحب للعمل مماكان لها بحق الفضل الأكبر في إنجازها على نحو ماإنتهى عليه كما نتوجه بخالص الشكر والتقدير الى اللجنة المناقشة على قبولها دواعتنا ويملي علينا واجب الاعتراف بالفضل أن نتقدم بالشكر والتقدير إلى موظفي كلية الحقوق والمكتبة ونشكر كل من مد لنا يد العون والمساعدة لانجاز هذا البحث ولو بنصيحة أو كلمة طيبة.

زيان باية

عبد المالك نذيرة

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ وَالصَّلَاةِ وَالسَّلَامِ عَلَى رَسُولِ اللَّهِ وَعَلَى آلِهِ وَصَحْبِهِ

وَمَنْ وُلَّاهُ

نهدى ثمرة جهدنا إلى أعز الناس على قلب ومن يملك مفتاح خالص درب واللذان

سهر علينا حتي نجاحنا وفلاحنا الوالدين

نهدى إليهم ومايعتبر الاهداء بهدية لانهم يملكون لدينا فضائل تفوق الاهداء

الى كل زميلاتي في الدرب والفلاح الى كل صديقاتي وكل من كانت له يد ومساعدة

في نجاحنا

إلى كل عائلته التي تتمني لنا النجاح نهدى كل هؤلاء مذكرتينا هذه وأملى أن تتال

رضاهم بتوفيق من الله

زيان باية

عبد المالك نذيرة

مقدمة

تقوم السفينة بالملاحة البحرية فتجوب البحار والمحيطات ، وتتعرض لشتى أنواع الأخطار، ومن أجل سلامة وتنظيم العمل علي ظهرها و إستغلال السفن النقل البحري ، يتطلب ذلك نفقات كثيرة ، تجعل مجهزة السفينة أومالكها بحاجة دائمة الى الإئتمان ، مما دفع الدول إلى إدراج قواعد قانونية تقرر حقوق معينة ، وذلك لضمان وفاء المجهز بالديون التي بذمته، خاصة عندما تحتاج السفينة إلى تدخل دائنين تستفيد من دينهم خلال الرحلة البحرية ،

ولاشك أن السفينة هي الوسيلة المتاحة لنقل الكميات الهائلة من البضائع ، حيث تعتبر محور القانون البحري، والتي تعد من أهم عناصر الثروة البحرية ، إذ تتمتع بإنخفاض تكاليف النقل البحري وسهولته مقارنة بأنماط النقل الأخرى.

وتندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكيها، لأنها تعتبر من الأشياء الداخلة في دائرة التعامل وبوصفها كذلك تعد عنصر من العناصر الإيجابية لزمة المالية لمالكها، وبهذا تعتبر جزء من الضمان العام للدائنين ، ويجوز لهؤلاء توقيع الحجز عليها تحفظيا استيفاء للدين .

والحجز وسيلة قانونية تأتي بعد نفاذ سبل التسوية الودية في تنفيذ الالتزام طواعية، إلا أنه قد يمتنع المدين عن الوفاء، فيلجأ الدائن إلى الحجز على أموال مدينه، والغاية منه ضبط المال المحجوز لمنع المدين من تهريبه أو التصرف فيه.

لذلك أولت مختلف التشريعات أهمية كبيرة للملاحة البحرية وعلى غرار هذه التشريعات ، المشرع الجزائري الذي أفرد للسفينة فصلا كاملا من القانون البحري والذي عالج من خلاله عناصر السفينة وتسجيلها وجنسيته .

حيث اعتبرها بعض الفقهاء إقليم وطني متنقل واعطاها طبيعة قانونية خاصة ، فقد جعلها المشرع مثل العقار على الرغم من كونها منقول ، بحيث فرض المشرع شهر جميع التصرفات التي ترد على السفينة في سجل خاص لهذا الغرض على مستوى

الميناء ، كما نظمت أحكام الحجز التحفظي على السفن على المستوى الدولي في معاهدتين دوليتين هما :معاهدة بروكسل 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن، ومعاهدة جنيف لسنة 1999 والتي صادقت عليهما الجزائر والحجز التحفظي على السفن هو موضوع دراستنا الذي يعتبر من أهم مواضيع القانون البحري التي تثير العديد من المشاكل العملية والقانونية، ومن أهم هاته المشاكل تفشي الحجز الكيدية على السفن وفاء لديون وهمية أو بموجب مستندات مزورة مما يترتب عليه تأخير حركة السفن في بعض الموانئ وكذلك بالتجارة الدولية.

أهمية الدراسة تكمن أهمية الحجز التحفظي على السفينة، عندما لا يكون تحت يد الدائن سند التنفيذي بحق مالك السفينة أو تجهزها، وخشى الدائن من هروب وقيامها برحلة بحرية

وبذلك يتم توقيف السفينة حتى يتسنى للدائن الحصول على سند تنفيذي بحقه والقيام بإجراءات التنفيذ عليها .

لذلك فإن موضوع الحجز التحفظي يحتل أهمية كبيرة من الناحية العملية وخاصة في نطاق الإجراءات التحفظية القضائية، حيث ينفرد بأبعاد قانونية خاصة باعتباره إجراء ضروريا، ولقد أحاطه المشرع بشكالية استهدف من خلالها تنظيم كيفية ممارسته، فهو إجراء قهري تمهيدي وطريق فعال لحماية حق مدعى به، ومنع المدين سيء النية من التصرف بما يدخل في الضمان العام للدائنين، وكان هذا أساس الأحقية في طلبه واستدعائه. فضلا عن أهميته القانونية البالغة في التحفظ على أموال المدين وغل يده عن التصرف فيها، فإنه يحقق غايات أخرى تتمثل في تأمين العلاقات القانونية والتي تعزز ودون ريب مبدأ الثقة في المعاملات التجارية، وخصوصا أننا فتحنا أبواب عهد جديد من التغيير في الإستراتيجية الاقتصادية، وما يتضمنه ذلك من توسيع دائرة الاقتصاد الخاص وتحفيز الوازع الفردي نحو الائتمان والاستثمار، مما يستوجب حماية تشريعية تضع وسائل كفيلة وفعالة لضمان الوفاء بحقوق الدائنين ظف إلى ذلك الميزة المستمدة من محل الحجز(السفينة)، ودورها في المعاملات التجارية والبحرية، وطبيعتها القانونية التي جعلت المشرع يخضعها لأحكام خاصة بالرغم من أنها من المنقولات.

كما أنه يحتل أهمية كبيرة من الناحية العلمية، حيث يمكننا البحث فيه من الإطلاع على موقف المشرع الجزائري، والإتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الشأن. بالإضافة إلى آراء الفقهاء في الكثير من المسائل القانونية المتعلقة به.

دوافع إختيار الموضوع إن الأسباب الموضوعية التي دفعتنا إلى إختيار هذا الموضوع عن غيره من المواضيع هو الأهمية الكبرى التي يكتسبها هذا الموضوع نظرا للخطورة الأثار التي رتبها الحجر التحفظي على السفينة على العلاقات التجارية بين الدول وبين طرفي الحجز والغير وتأثيره على إقتصاد الدول .

وهناك عدة أسباب شخصية دفعت بنا إلى إختيار هذا الموضوع وهي قلة الدراسات العامة والمتخصصة التي تطرقت إلى هذا الموضوع في الجزائر. الأهمية البارزة التي يحتلها الحجز التحفظي والتي استمدها من محل الحجز ألا وهي السفينة، وتتجلى هاته الأهمية في اعتبار السفينة أداة الملاحة وعنصر من عناصر الثروة البحرية، كما أنها أهم مقومات التجارة البحرية، و التعديلات الحاصلة في القانون البحري وخاصة تلك المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والتي جاءت متماشية مع التطورات الحاصلة في قطاع النقل البحري وكذا على الصعيد الدولي. الموقع الجغرافي للجزائر ، كونها دولة ساحلية وهذا ما يجعل الموانئ الجزائرية تستقبل أعداد هائلة من السفن والتي قد تكون عرضة للحجز عليها تحفظيا.

إشكالية الدراسة : هو مامدى تنظيم القوانين الوطنية والإتفاقيات الدولية لإحكام الحجز التحفظي على السفينة ؟

وهل حققت هذه القوانين توازن والتوافق بين المصالح المتعارضة للدائن والمدين؟ وكيف ضمنت حماية للغير من أن تمس حقوقهم نتيجة للإجراءات الحجز التحفظي على السفينة ؟

منهج الدراسة إن الإجابة على الإشكاليات السابق ذكرها لا تتم إلا بدراستنا وتحليلنا لأحكام الحجز التحفظي على السفن في ظل القانون البحري الجزائري وكذا قانون الإجراءات المدنية والإدارية، بالإضافة إلى ما تضمنته معاهدتي بروكسل وجنيف والتي صادقت عليهما الجزائر ، متبّعين في ذلك المنهج الوصفي و التحليلي، حيث نقوم بدراسة النصوص القانونية الجزائرية الخاصة بموضوع الحجز التحفظي على السفن وتحليلها تحليلا علميا مبنيا على دراسات علمية وكتابات سابقة، مع إعتقادنا أحيانا على المنهج المقارن، وذلك بمقارنة النصوص القانونية التي تنظم أحكام الحجز

التحفظي بقوانين بعض الدول العربية كمصر، ولبنان، والأردن ... وهذا من باب إثراء البحث واستخراج العيوب والنقائص.

الهدف من الدراسة:

إن الهدف من هذه الدراسة هو المساهمة ولو بقدر بسيط في تسليط الضوء على موضوع إجرائي يجهل أهميته الكثيرون بما فيهم أهل الاختصاص، حيث لم يحظ بعناية القضاء أو رجال التنفيذ، فالمحضرين القضائيين يؤكدون قلة التعامل بإجراءات الحجز التحفظي على السفن وقلة الملفات الخاصة به، بسبب غياب ثقافة التعامل بهذا النوع من الحجوز لديهم ولدى عامة الناس، حيث يفضل الجميع اللجوء إلى الحجز التنفيذي مباشرة خصوصا إذا ما توافرت شروط توقيعه. أما بالنسبة للقضاة، فإن رؤساء المحاكم يؤكدون قلة لجوء الأشخاص إلى قيع الحجز التحفظي على السفن. كما أن الهدف من هذه الدراسة هو الوقوف على مواطن النقص والخلل التي وقع فيها المشرع الجزائري عند تنظيمه لأحكام هذا الحجز، ومحاولة إيجاد مخرج قانوني لها .

أما الدراسات السابقة معظمها تناولت موضوع السفينة بصفة عامة مع الإشارة فقط إلا الحجز التحفظي على السفينة كعنصر ضمن هذه الدراسة.

صعوبات الدراسة إن الصعوبات التي وجهتنا في إعداد هذه الدراسة ، هي قلة المؤلفات القانونية الجزائرية التي تناولت الموضوع الحجز التحفظي على السفينة بطريقة موسعة مقارنة مع المؤلفات القانونية العربية .

خطة الدراسة

أمام تشعب هذا الموضوع و اتساع نطاقه نجد لزاما علينا أن نحدده بما يسهل من دراسته واثرائه ويساعد على فهمه. ومن أجل ذلك اعتمدنا في معالجة هذه الدراسة على الخطة التالية، والتي قمنا من خلالها بتقسيم الموضوع إلى فصلين اثنين، تناولنا في الفصل الأول ماهية الحجز التحفظي على السفن، وذلك من خلال المبحث الأول (مفهوم السفينة) والمبحث الثاني (مفهوم الحجز تحفظينا على السفينة)

أما الفصل الثاني فتم تخصيصه لإجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة وآثاره .
ولقد تطرقنا في المبحث الأول (لإجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة)، وفي
المبحث الثاني (للآثار المترتبة عن توقيع الحجز التحفظي عليها).

وأنهينا مذكرتنا بخاتمة تطرقنا فيها لأهم النتائج والاقتراحات التي توصلنا إليها من
خلال معالجتنا لهذا ، الموضوع، الاقتراحات التي رأينا أنها قد تساهم في تذليل
العقبات التي قد يواجهها الباحث في هذا الموضوع مستقبلا .

تعتبر السفينة من أهم أعمدة الذمم المالية للمدين الذي يعمل ويستثمر في مجال
الملاحة البحرية ، وهي التي يحجز عليها حال عدم قيامه بسداد ديونه ، ولذلك وتدرج
السفينة ضمن الضمان العام لدائني مالكيها، فهي بوصفها من الأشياء الداخلة في دائرة
التعامل، تعدّ عنصرا من العناصر الإيجابية للذمة المالية وجزءا من الضمان العام
للدائنين، لذلك يجوز لهم توقيع الحجز عليها استفتاء لديونهم. والحجز على السفن
كضمان لدين بحري من الأنظمة القانونية القديمة التي عرفت جميع بلدان العالم المطلّة
على البحر، بل إنهم كانوا يعتبرونه مرادفا لقاعدة الدفع أو التنفيذ على جسم المدين،
وهو نوعان، إمّا حجز تنفيذي، وهو الذي يتم بموجبه حجز السفينة ووضعها تحت يد
القضاء بناء على سند تنفيذي، تمهيدا لبيعها وتوزيع ناتج البيع على مختلف الدائنين
الحاجزين لاستفاء ديونهم.

غير أن تجوال السفينة الدائم بين موطنها والموانئ الأجنبية يجعل من الصعب إلقاء
الحجز التنفيذي عليها، حيث يضطر الدائنون إلى انتظار قدومها إلى المرفأ للقيام
بذلك، كما يشترط القانون أن يكون بيدهم سند تنفيذي حتى تباع السفينة ويقتضي
الدائنين حقهم من ثمن المبيع.

لذلك أوجدت التشريعات إلى جانب هذا الحجز نوعا آخر هو الحجز التحفظي
الذي يؤدي إلى تثبيت الضمانة التي يتمتع بها الدائن ومنع سفر السفينة أو انتقالها إلى
الغير انتقالا يضر بحقوق الدائنين، دون أن تكون الغاية منه عرض السفينة للبيع.
وهذا الأخير هو محل دراستنا في هذا الفصل الأول ماهية الحجز التحفظي على
السفينة من خلال المبحث الأول (مفهوم السفينة) المبحث الثاني (مفهوم الحجز التحفظي
على السفينة) .

الفصل الأول: ماهية الحجز التحفظي علي السفينة

مبحث الأول: مفهوم السفينة

السفينة هي أداة الملاحة البحرية والتي تدور معظم أحكام القانون البحري حولها ودراستها تقتضي تعريفها وبيان طبيعتها القانونية والحالة المدنية لها وجنسية السفينة وكيفية تسجيلها

المطلب الأول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية

تعتبر السفينة الاداءة الرئيسية للملاحة البحرية وفي إستغلال البحار وقد حاول الفقه والقانون الدولي إعطاء تعريف موحد للسفينة ، وكذا التشريع البحري الجزائري من أجل إستخلاص الطبيعة القانونية لهذه الأخيرة

الفرع الأول: تعريف السفينة

1-التعريف الفقهي: لقد إتفق معظم الفقهاء على أن السفينة هي كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية ، لكن هناك جانب من هؤلاء من أضاف عنصر أخرجديد بقولهم السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة اخطار البحر ، وتستعمل خصيصا للملاحة البحرية

و قد عرفها الدكتور مصطفى كمال طه على أنها: * هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه لاعتیاد¹.ومن هذا التعريف يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة شرطان:

1- أن تقوم المنشأة أو تخصص للملاحة البحرية و على هذا لا تعتبر المنشأة العائمة التي تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية بل تسمى مركب (bateau)

¹ : مصطفى كمال طه- مبادئ القانون البحري ، دار الفكر العربي ، مصر، سنة النشر 1990 ، ص 8.

2- أن تكون على وجه الاعتياد: و تبقى لها هذه الصفة و لو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدد مرات لا اتصال بينها.

و عند توفر هذان الشرطان تكتسب المنشأة وصف السفينة بصرف النظر عن حمولتها و طريقة بنائها و أبعادها مهما كانت وسيلة تسييرها (شراعية، بخارية، ذرية)، و سواء أعدت السفينة للملاحة في أعالي البحار أو الملاحة الساحلية و سواء كان غرضها ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة.

ويكفي أن تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية لكي تكتسب وصف السفينة و ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية و تأخذ المنشأة هذا الوصف حتى عند الانتهاء من بنائها في المصنع و في هذه الحالة يمكن أن تكون السفينة محل للعمليات القانونية البحرية كالرهن البحري و البيع و التأمين البحري¹، و لكي تكون السفينة صالحة للملاحة يجب أن تتصف بهذا الوصف السابق ذكره و هذه الصلاحية تحدد بدئ حياة السفينة قانونا و نهايتها و يزول هذا الوصف إذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما.

و من خلال هذا التعريف لا يمكن أن يعطي وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تخرج منها عادة كالأحواض العائمة و الأرصفة و الرافعات و المدارس العائمة و القوارب لأنها غير صالحة للملاحة بمعنى الكلمة. أما بالنسبة لملحقات السفينة سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنها فهي تدخل في وصف السفينة كالألات و القوارب و السلاسل و الرافعات و جهاز الرادار و غيرها من الملحقات، و بما أن الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع هذه الملحقات

¹ - المادة 56 من الامر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق 23 اكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، عدد 29 لسنة 1976، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 جانفي 1998، ج ر ج ج عدد 47 صادرة سنة 1998، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر ج ج، عدد 46، صادرة سنة 2010 على أنه: << تعد السفن و العمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة، و تكون قابلة للرهن، و يمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء و لا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف....>>

2- إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار، المنعقد في 10 ديسمبر 1982

لذلك تشملها التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع و الرهن و التأمين دون حاجة إلى نص خاص ما لم يوجد اتفاق صريح. يقضي بفصل هذه الملحقات عن الأصل. و بهذه الحالة فالسفينة تشبه المحل التجاري إلى حد بعيد.

1- تعريف السفينة في القانون الدولي : في ظل قواعد القانون الدولي فإن الاتفاقيات العامة وفي مقدمتها إتفاقية جنيف لسنة 1952 وإتفاقية البحار لعام 1982 سكتت عن تنظيم موضوع السفينة² ، مع العلم أنها قامت بتعريف السفن الحربية في مادتها 29 حيث تنص على أن :السفينة الحربية سفينة تابعة للقوات المسلحة للدولة ،وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية ،التي لها جنسية هذه الدولة ،وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة.

نستخلص أن هذه الاتفاقيات الدولية لم تركز على تقديم تعريف جامع ومانع لمصطلح السفينة وإنما يتمحور هدفه على تحديد المنشآت البحرية لتطبيق احكام تتناسب مع هذه المنشآت هذا من جهة ومن جهة أخرى يتبين لنا أن هذه الاتفاقيات تتناقض فيما بينها وهذا التناقض أثر سلبا على التشريعات الداخلية للدول

3- تعريف السفينة في التشريع البحري الجزائري: أن المشرع البحري الجزائري جاء على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، لذا توجب عليه توخي الحذر حتى لا يقع في تناقض والميوعة التي تحيط بموضوع السفينة . وجاءت نص المادة 13 من القانون البحري بتعريف السفينة والتي تنص على مايلي :تعبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية ، أو الية عائمة ، تقوم بالملاحة البحرية إمابوسيلتها الخاصة ، وإماعن طريق قطرها بسفينة أخرى ،أو مخصصة لمثل هذه الملاحة¹ . كما تضيف المادة 56 الفقرة 3 من القانون نفسه على معاملة العمائر البحرية أو الالية العائمة التي هي قيد الإنشاء معاملة السفن ، والتي يمكن أن تكون محل عمليات قانونية كالرهن البحري مثلا.² ومن خلال هذا التعريف نجد أن أهم ما يميزها عن غيرها من العائمات أنها معدة للملاحة البحرية (أي ان المراكب النهرية لاتعد سفن وإن مارست الملاحة على سبيل الاستثناء ، وما يمكن استنتاجه أن المشرع البحري الجزائري تماشى في تعريفه للسفينة مع التعاريف الفقهية المعمول بها ، فالملاحظ أن المشرع البحري لم يراعي عنصر مواجهة الأخطار البحرية .

1-المادة 13 ،القانون البحري الجزائري

2-تنص المادة 3/56 من نفس القانون على أنه : ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء.

حيث أجاز أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى ، والسفينة لا تكون قادرة على مواجهة ،أخطار البحر إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الاستقلالية كما ان هو نتيجة.الاختراعات المتواصلة أدى ذلك إلى عدم الاستقرار في موضوع تعريف السفين
الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة

تعتبر السفينة مال وضمن تقسم الأموال فإنها من الأموال فإنها ينطبق عليها أوصاف لمنقول، وقد ثار خلاف بين الفقهاء حول الطبيعة القانونية للسفينة فهناك منهم من يعتبرها مال منقول و بالتالي تسري عليه أحكام المال المنقول و منهم من يعتبرها تخضع لأحكام العقار خاصة من حيث التصرفات القانونية كالبيع و الرهن و غيرها.
وبالنسبة لمن يقول بأن السفينة مال منقول، فحجتهم أنها تدخل في التعامل بطبيعتها لأنها معدة للانتقال من مكان إلى آخر و على هذا تسري على السفينة الأحكام المقررة للمنقولات بوجه عام، فمثلا إذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفن و رهن السفينة رهنا حيازيا تخضع لأحكام رهن المنقول.
أما بالنسبة لأنصار الرأي الثاني و الذي يتمثل في أن السفينة تخضع لأحكام العقار و لو أن أصلها منقول¹ فمثلا السفينة لا تسري عليها قاعدة *الحيازة في المنقول سند الملكية* كما يجوز رهنها رهنا رسميا مع أن الرهن الرسمي لا يرد إلا على العقار.

¹ - المادة 683 من الامر 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج ج ، عدد78الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون 07-05المؤرخ في 13 ماي 2007 ج ر ج ج عدد31صادرة في 13 ماي 2007 تنص على أنه: >> كل شيء مستقر بحيزه و ثابت فيه و لا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار. وكل ماعدا ذلك من شيء فهو منقول...<<.

كما أن التصرفات التي ترد على السفينة يجب شهرها في سجل خاص كما هو الشأن في العقار و يعتبر الحجز على السفينة هو أقرب للحجز على العقار أكثر من الحجز على المنقول. و حقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد كانت كحقوق الامتياز على العقار. و بهذا تكون التصرفات القانونية التي ترد على السفينة، تتميز بنوع من الخصوصية نظرا للأهمية التي بلغتها السفينة و التي تفوق العقار في بعض الأحيان لا من حيث ثمنها و لا من حيث التجهيز و لا من حيث تكاليف التأمين أو سعر الحمولة. وفي القانون البحري الجزائري نص في المادة 56 على إقرار السفن أموالا منقولة ، وهذا ماأيدته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها 171793 المؤرخ في 18 ديسمبر 1998 (ز-غ) ضد(ب-ع)

المطلب الثاني : الحالة المدنية للسفينة وجنسيته

إن للسفينة حالة مدنية و هذه الحالة تتفرد بها كل سفينة عن الأخرى للتمييز بين السفن و تتألف الحالة المدنية للسفينة من أربعة عناصر و هي: الاسم، الحمولة، الموطن، الدرجة التي تقدرها هيئة الإشراف.

الفرع الاول :الحالة المدنية للسفينة

1- اسم السفينة : يجب أن يكون لكل سفينة إسم معين يميزها عن غيرها من السفن خشية اختلاطها¹ ومالك السفينة ملزم بإعطاء إسم للسفينة و موافقة مصلحة ميناء عليه و ذلك قبل تسجيلها و يشترط أن يكون الاسم غير مستعمل أو تحمله سفينة أخرى و هذه الشروط تخضع إلى إجراءات إدارية يحددها وزير المكلف بالتجارة البحرية كما يشترط القانون كتابة اسم السفينة على مقدمها و أطرافه و كتابة ميناء تسجيلها كذلك². و يجب أن تكون كتابة اسم السفينة على مقدمتها باللغة العربية و يجب أن تكون الحروف واضحة.

¹ - جلال و فاء محمدين ، القانون البحري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، مصر ، سنة النشر 2002، ص 41—
تعيين الاسم لهذه السفينة يساعد على تحديدها على نحو ناف للجهالة بحيث يمكن حصر الحقوق و الالتزامات عليها كما تراقب الإدارة المختصة منح الأسماء للسفن بحيث تتأكد من عدم وجود اختلاط بينها.

² - المادة 17 من القانون البحري تنص على أنه: << يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة و كل طرف منه و يكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها، و يكون ميناء تسجيل السفينة هو ميناء لمكان الذي تم تسجيلها فيه.

2-حمولة السفينة: و يقصد بالحمولة سعة السفينة الإجمالية و يتم تقدير هذه الحمولة عن طريق معايرة السفينة من طرق سلطة إدارية محددة بموجب مرسوم صادر عن وزير التجارة البحرية و المالية الذي يحدد قواعد معايرة و مراقبة الحمولة و كفيات المعايرة و نماذج الشهادات الخاصة بالحمولة و كذلك تحديد الرسوم المتعلقة بالمعايرة. كما أن أضافت المادة 18 من القانون البحري الجزائري أن حمولة السفينة و سعتها تكونان عنصرا من شخصيتها و فضلا عن ذلك أضافت المادة 19 من نفس القانون أن السفينة إذا بلغت حمولتها حتى عشر وحدات¹ تتميز عن غيرها باسم.

إن تقدير الحمولة هو ضروري كما قلنا من حيث تحصيل الرسوم، كما تتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجره النقل في حالة إيجار السفينة و كذلك لتحديد التعويض المستحق للناقل نظير التأخر في الشحن و التفريغ. و تعتبر كذلك أساسا لتحديد مسؤولية مالك السفينة وفقا للمعاهدات الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن و تثبت حمولة السفينة بموجب شهادة صادرة عن السلطة الإدارية المختصة بذلك و تسلم هذه الشهادة لمالك السفينة. و ذلك حسب نص المادة 23 ق. البحري الجزائري، أما بالنسبة للقانون البحري اللبناني فإن شهادة الحمولة تمنح من طرف إحدى شركات التصنيف المعترف بها في لبنان، أو عن إحدى السلطات البحرية اللبنانية أو الأجنبية التي كانت السفينة مسجلة لديها قبل شرائها².

3-: موطن السفينة للسفينة موطن وهو الذي تم فيه تسجيلها وهو غير ميناء الاستغلال، الذي تباشر فيه السفينة و يقصد به الميناء الذي تم فيه تسجيل السفينة و يسمى ميناء التسجيل أو المرابط هو غير ميناء الاستغلال أو التجهيز، و هو الميناء الذي تتخذة السفينة قاعدة لاستغلالها و نشاطها أين تتلقى فيه البضائع أو المسافرين حسب الحالة. و قد يتم تسجيل السفينة في ميناء الجزائر مثلا و مباشر استغلالها في ميناء آخر

¹ الوحدة: هي سعة دولية للمراكب و تساوي 2,83 م3

²-إيمان فتحي حسن، الجميل النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، سنة النشر 2010،

و تظهر أهمية الموطن في تعيين السفينة و تمييزها عن غيرها من السفن كما أنه في هذا الموطن تجري القيود الخاصة بالتصرفات التي ترد عليها من بيع أو رهن و لذلك يمكن تشبيه السفينة العقار لأن السفينة لها مرتبط ثابت رغم كونها من المنقولات.

-4: درجة السفينة و تسمى باللغة الإنجليزية class، لدرجة السفينة أهمية كبرى في تحديد ذاتيتها فضلا عن أنها محل اعتبار عند إبرام العقود المتعلقة بالسفينة كالبيع و النقل و التأمين. و تقدر درجة السفينة أو مرتبتها بمراعاة كيفية بنائها و صفاتها البحرية و عمرها و مدى استيفائها لشروط السلامة، فقد تكون السفينة من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة... إلخ و تتولى تقدير درجة السفينة هيئات خاصة تسمى بهيئات تصنيف السفن و أهمها اثنان، الأولى إنجليزية هي: loyd's register في لندن و الأخرى فرنسية bureau veritas في باريس. كما تتولى هيئات التصنيف التفتيش الدولي على السفن الخاضعة لإشرافها و الكشف على السفينة بعد حصول حادث لها، أو إجراء إصلاحات هامة فيها.

و الدرجات التي تصدرها هيئات التصنيف ذات قيمة دولية معترف بها في كافة الدول. و حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات التصنيف يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة البحرية، إلا أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس.

و من خلال هذا الطرح تعتبر مسؤولية هيئة التصنيف مسؤولية تعاقدية نحو من تعاقد معها على معاينة السفينة و تقدير صلاحيتها للملاحة البحرية، وتكون هيئة التصنيف مسؤولة أمام مالك السفينة و المجهز و المؤمن على السفينة و مستأجرها عن كل خطأ يقع من تابعيها و خبراءها في المعاينة. كما أنه يمكن لهذه الهيئة أن تشتترط في عقد المعاينة إعفائها من المسؤولية. أما فيما يخص الغير الذي تعاقد مع مالك السفينة اعتماد على البيانات الواردة في سجل الهيئة، فلا تسأل الهيئة في مواجهته إلا على أساس المسؤولية التقصيرية و ذلك بإثبات الخطأ الذي ارتكبه الهيئة و الذي بدوره كان السبب في إلحاق الضرر بهذا الغير دون أن يكون للهيئة المكلفة بالتصنيف أن تحتج عليه بما اشترطته في نشراتها من شروط الإعفاء من المسؤولية لتعلق أحكام المسؤولية التقصيرية بالنظام العام أي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها.¹

5- أوراق السفينة لكي تكون السفينة مستعدة للإبحار يجب أن يكون على ظهرها عدد معين من الأوراق و المستندات و بعض هذه الأوراق تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة و البعض الآخر خاص بنظام الملاحة البحرية، و أول وثيقة يجب أن تكون على ظهر السفينة هي سند التمليك البحري الذي يسلمه ميناء التسجيل لمالك السفينة بعد تسجيلها و هو يثبت جنسية السفينة وملكيته و حالتها المدنية.

¹-مصطفى كمال طه، مبادئ قانون البحري ، المرجع السابق ، ص 26.

* دفتر البحارة و الذي يتضمن أسماء كل البحارة و آخر التشكيلات التي طرأت و يتم توقيعه في آخر ميناء رست فيه السفينة وهذا ما نصت عليه المادتين 189 و 191 من القانون البحري¹.

* ترخيص يثبت صلاحية السفينة للملاحة، أما إذا كانت السفينة مخصصة لنقل المسافرين يجب أن تحمل شهادة الأمان و التي تثبت هذه الأخيرة أن السفينة مجهزة بالوسائل و الأدوات اللازمة للمحافظة على سلامة الركاب حسب المادة 200. ق بحري.

* إجازة ملاح التي تسلم لكل ملاح كل سنة و من ضمنهم الربان

* بطاقة المرور أو قائمة السفر التي تسلم من طرف السلطة الإدارية المختصة.

* شهادة الحمولة حسب المادة 200 ق. بحري و التي تبين البضائع المشحونة على السفينة و التي يوقع عليها مكتب الجمارك في آخر ميناء للسفينة.

* الشهادة الصحية التي تثبت الحالة الصحية في البلد الآتية منه السفينة و كذلك الوثائق الجمركية.

* إيصالات دفع الرسوم المتعلقة بالميناء و المنائر من السلطة المختصة بذلك في آخر ميناء للسفينة. بالإضافة إلى مسك يوميات الماكينة و الراديو و ذلك حسب المواد، 204، 205، 206، 207 من القانون البحري.

كما يجب على ربان السفينة مسك دفتر السفينة و الذي يكون مرقما و مؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية. و يتضمن هذا الدفتر سردا لجميع الحوادث التي تقع على متن السفينة خلال كامل فترة الرحلة².

¹ - تنص المادة 189 قانون البحري على أنه: << كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية. و هذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: أ- شهادة الجنسية، ب- دفتر البحارة، ج- رخصة أو بطاقة المرور.

و تنص المادة 191 قانون، بحري على أنه: << دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحة بحرية مهنية و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر.>>

² - يقول الدكتور: مصطفى كمال طه في كتابه « القانون البحري اللبناني »: <<...و على الربان أن يذكر في هذا الدفتر الحوادث الطارئة المتعلقة بالسفينة و كل القرارات المتخذة أثناء السفر و قائمة الإيرادات و النفقات

و تعتبر الوثائق الأخيرة و التي تتمثل في يومية الماكينة، والراديو و دفتر السفينة لها قوة ثبوتية حتى ثبوت العكس

كما تجدر الإشارة إلى أن السفن التي تقوم بأعمال الملاحة المينائية و السفن التي تقوم و السفن التي تقل حمولتها عن ثلاثون طن تعفى من مسك دفاتر السفينة.

و يجب إظهار هذه الأوراق عند طلبها من طرف السلطات المختصة بمراقبة الملاحة أو الصيد. كما يجب على الرّبان أن يسلم هذه الأوراق لمكتب الميناء خلال (24) ساعة من وصوله إلى الميناء وترد إليه عند إتمام المعاملات بالميناء.

و يتعرض الرّبان إلى عقوبات في حالة عدم حيازته على هذه الأوراق أو في حالة حيازته لأوراق مزورة¹.

المتعلقة بالسفينة و كل الملاحظات و المخالفات التي يرتكبها مستخدمو السفينة و العقوبات المتخذة ضدهم، و ما يحدث من ميلاد أو وفاة على السفينة>>.

¹⁻ المادة 506 من القانون البحري تنص على أنه: >> يعاقب بغرامة مالية من 20.000 إلى 40,000 كل ربان يخالف القواعد المتعلقة بالالتزام بما يلي: - تقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية و حراس الشواطئ، - رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية و في الموانئ ، - مسك الوثائق و الشهادات القانونية و الاحتفاظ بها على متن السفينة>>، المادة 510 تنص على أنه: >> يعاقب بالسجن من عشرة سنوات إلى عشرين 20 سنة كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته يتعرض لنفس العقوبة، كل شريك في هذا الفعل. يجب أن ينطق حكم العقوبة مع مراعاة حقوق الآخرين بمصادرة هذه السفينة.>>

الفرع الثاني: جنسية السفينة

إن معظم التشريعات تجمع على أن للسفينة جنسية على الرغم من أن الجنسية تمنح للأشخاص فقط دون الأموال. و نظرا لأهمية السفينة في الإقتصاد و التجارة الخارجية، ذلك لأنها معدة للسير في أعالي البحار و هي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة، مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة و ذلك برابطة الجنسية. و بهذا تعرف الجنسية على أنها الرابطة القانونية بين الشخص و الدولة التابع لها و منح الجنسية للسفينة يعتبر ضمانا للنظام القانوني للدولة على ظهر السفينة.¹

1- شروط اكتساب الجنسية في حقيقة الأمر أن كل دولة حرة في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، فبالنسبة للقانون اللبناني فهو يشترط أن تكون السفينة مبنية في لبنان و أن تكون مملوكة كلها أو بعضها للوطنيين و أن يكون كل أفراد الطاقم أو بعضهم وطنيين. أما بالنسبة للمشرع الجزائري فهو لا يشترط أن تكون السفينة مبنية في الوطن نظرا لأن هذا النوع من الصناعة غير موجود ببلادنا و اعتمادها على الاستيراد أما بالنسبة للشروط الأخرى فقد نصت المادة 28 من القانون البحري على أنه: >> لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.²

و يجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية.

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية.
 - بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة: المالكون لأغلبية الحصص.
 - بالنسبة لشركات المساهمة: الرئيس المدير العام و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة، و أغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء و المالكون لأغلبية رأس المال.
 - بالنسبة للجمعيات المسيرين و مجمل الأعضاء المنخرطين.
- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين بين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر.

1-مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 33

2-انظر المواد من 27 الى 30 من القانون البحري الجزائري

تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشروط المذكورة في هذه المادة¹.

من خلال قراءتنا للمادة نجد أن المشرع الجزائري اشترط بالنسبة للحصول على الجنسية الجزائرية إذا كان المالك للسفينة شخصا طبيعيا أن يكون هذا المالك يحمل الجنسية الجزائرية.

أما فيما يخص السفن المملوكة للشركات: فقد أوجد الفقه معياران لتحديد هذه الجنسية، الأول هو ضابط مركز إدارة الشركة بمعنى أن هذه الشركة تكتسب جنسية الدولة التي تتخذ فيها مركز إدارتها الرئيسي و دون لأخذ بعين الاعتبار جنسية الشركاء.

أما بالنسبة للمعيار الثاني هو معيار الرقابة أو الإشراف و الذي يعتد بجنسية الشركاء المكونين للشركة.

المشرع الجزائري أخذ بالمعيار الثاني في منح الجنسية للسفينة.

إذ اشترط لمنح الجنسية كما قلنا من قبل أن يكون الشخص المالك للسفينة جزائري أما بالنسبة للشركات الخاضعة للقانون الجزائري فجاءت المادة 28 من ق. البحري بنوع من التفصيل، فبالنسبة لشركات الأشخاص فيجب أن يكون الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية حاملين للجنسية الجزائرية.

و بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، يجب أن يكون المالكون لأغلبية الحصص حاملون الجنسية الجزائرية.

و بالنسبة لشركات المساهمة فيجب أن يكون الرئيس المدير العام و أغلبية أعضاء مجلس الإدارة و المالكون لأغلبية رأس المال حاملين للجنسية الجزائرية.

أما بالنسبة للجمعيات فيجب أن يكون المسировون و مجمل الأعضاء المنخرطين حاملين للجنسية الجزائرية.

¹ تنص المادة 413 من القانون البحري الجزائري على أنها: >> يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين. و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية ، المرجع السابق

بالنسبة للشرط الثاني الذي اشترطه المشرع في المادة 28 من ق. البحري، أن يكون جميع أفراد الطاقم التابع للسفينة أغلبهم من الوطنيين أي يحملون الجنسية الجزائرية،

و الهدف من هذا الشرط هو منح فرص العمل للجزائريين و رعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها المادة 414 ق. بحري على أن تكون هذه الحالة استثنائية أو حالة الاستعجال أو لضرورة خدمة السفينة خاصة عندما تكون السفينة الجزائرية في ميناء أجنبي، يجوز للربان السفينة في هذه الحالة تعيين بحار أجنبي لتكميل الطاقم و ذلك في حدود نسبة معينة محددة بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة¹.

1- إثبات الجنسية و آثارها تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه كما تنص على ذلك المادة 25 من القانون . البحري بقولها: " و ينبغي فضلا عن ذلك رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية". إلا أن هذا الإثبات غير كافي فقد ترفع السفينة علما ليس لها الحق برفعه و قد يؤذن لها رفع العلم غير الذي تخوله إياها جنسيتها كما تنص على ذلك المادة 26 من القانون. البحري حول التزامات السفن الأجنبية التي تدخل الفرض أو الموانئ الجزائرية².

و يكون إثبات جنسية السفينة عن طريق السند الذي تمنحه السلطات الإدارية المختصة في الدولة التابعة لها السفينة، بعد تسجيلها في دفتر تسجيل السفن. و يسمى في القانون الجزائري بـ دفتر التسجيل الجزائري للسفن. و تسلم للمالك السفينة بعد ذلك شهادة الجنسية.

¹ - تنص المادة 414 القانون. بحري ج على أنه: >> يجوز للربان بصفته استثنائية و في حالة الاستعجال عند وجوده في ميناء أجنبي تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنب و ذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة.<<

² - تنص المادة 26 من القانون البحري ج على أنه: >>تحدد بمرسوم الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن و راياتها الوطنية و كذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال و ذلك في الفرض و الموانئ الجزائرية.<<

و بالنسبة للآثار المترتبة عن منح الجنسية، فللجنسية عدة آثار من وجوه متعددة، فالسفينة تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية التابعة لها في حالة تمتعها بجنسيتها. وتتمتع بحماية السلطات الدبلوماسية و القنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج.

كما أن علم السفينة يحدد حقوقها وواجباتها زمن السلم و الحرب.

بالإضافة إلى ذلك تخضع السفن التي تحمل الجنسية الجزائرية لرقابة الدولة و إشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة و تنظيم العمل على ظهرها. إذ تخضع كل سفينة تحمل الجنسية الجزائرية قبل وضعها في الخدمة إلى عملية تفتيش و معاينة، و يجب أن يشمل التفتيش على الأخص، فحص بنية السفينة و التمديدات اللاسلكية - الكهربائية

و آلات الإنقاذ و الماكينات و معدات التجهيز كما يشمل التفتيش أيضا غاطس السفينة و مراحلها الداخلية و الخارجية. و تمنح على إثر ذلك شهادة سلامة السفينة، كما يمكن أن تخضع السفينة لتفتيش إضافي حسب الحالة في حالة وقوع حادث أو يلاحظ عيب يخل بسلامة السفينة كما ينص القانون البحري خاصة في المادة 230 منه على إلزامية إجراء التفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدى صلاحية شهادة السلامة، و ذلك للتحقق من أن السفينة مازالت تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية¹.

وتتمتع الدولة في مواجهة السفينة المتمتعة بجنسيتها بمجموعة من الحقوق أولها حق فرض الدولة رقابتها على السفن التي تحمل جنسيتها وهذه الرقابة تتجلى في الرقابة الإدارية التقنية والإجتماعية لضمان السلامة في البحر²، كما تنص المادة 108 من إتفاقية قانون البحار على إمتداد حق الرقابة إلى مجال الصيد البحري والانشطة المختلفة للسفينة وبالأخص الأنشطة المتعلقة بالاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل أما فيما يتعلق بالمادة 94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقد نصت

¹ انظرا نص مواد من 228 إلى 234 ق 76-80 البحري الجزائري.

2- شحماط محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، سنة النشر 2000 ص 23

3- انظر نص المادة 94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مرجع السابق

4- العنابي إبراهيم، قانون البحار الجزء الاول، دار الفكر العربي القاهرة، سنة النشر 1985، ص 82

على أنه : تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولاسيما رقابتها في الشؤون الإدارية التقنية والإجتماعية على السفن التي ترفع علمها³

إذ من واجب الدولة الجنسية السهر على صلاحية السفينة للملاحة الدولية ، ووجوب ممارسة الدولة بفعالية لإختصاصات الإشراف والرقابة على السفينة ، ولذلك خول للدولة سلطة سحب جنسيتها والسبب في ذلك يعود إلى مبدأ مستقر عليه في العمل الدولي، مفاده ان لكل دولة حرية منح أو رفض منح جنسيتها ورفع علمه⁴

المطلب الثالث: تسجيل السفينة

إن معظم القوانين المتعلقة بالبحرية تنص على وجوبية تسجيل السفينة، و ذلك في سجلات خاصة معدة خصيصا لهذا الغرض و ذلك من أجل تمكين السلطات المعنية من مراقبة شروط اكتسابها للجنسية، و تسجيل جميع البيانات المتعلقة بها و كذلك تسجيل كل ما يرد عليها من تصرفات، و على هذا سوف ندرس هذا المبحث في ثلاثة مطالب.

الفرع الأول: السفن الخاضعة للتسجيل

تنص المادة 34 من القانون البحري على أنه: >> يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن و الممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة.<< من خلال قراءتنا لهذه المادة أن كل جزائري سواء كان شخص طبيعي أو معنوي يملك سفينة يجب أن يسجلها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، و تخضع جميع السفن الجزائرية للتسجيل أيا كان نوعها، سواء كانت تقوم بالملاحة الساحلية أو الملاحة لأعالي البحار، سواء كانت سفن تجارية أو سفن صيد أو سفن نزهة. إذ أن المادة جاءت على إطلاقها دون تخصيص لنوع السفينة.

و تسجيل السفينة ليس إجراء اختياريًا، بل يجب على مالكيها أن يقوم بتسجيلها قبل أن يضعها في السير و قد وضع المشرع جزاء على عدم تسجيل السفينة خصوصا من مالك السفينة أو تجهزها الذي يكون غير مالك لها. و ذلك حسب المادة 511 من القانون البحري¹.

¹ تنص المادة 511 من القانون البحري على أنه: >> يعاقب بغرامة من 20,000 إلى 50,000 دج كل مالك أو مجهز غير مالك للسفينة يسهى بوجه خاص على مايلي:

الفرع الثاني: إجراءات التسجيل

يوجد لدى كل ميناء تسجيل دفتر تسجيل كما سبق قوله، و تخصص في هذا السجل لكل سفينة صفحة تدون فيها البيانات الخاصة و هي اسم السفينة و رقم تسجيلها و تاريخ إنشائها و مكانه و كذلك نوعها (شراعية، بخارية، ذرية... إلخ) أبعادها، حمولتها الصافية و الإجمالية، نوع المحركات وقوتها، أسماء المالكين و جنسيتهم و موطنهم مع بيان اسم جهاز السفينة و جنسيته بالإضافة إلى كل التصرفات التي تقع على السفينة من حجز أو رهن و إلى غير ذلك من تصرفات.

و يكون رئيس الميناء هو المسؤول عن إغفال قيد بعض البيانات كونه من يوقع على كل صفحة من صفحات السجل.(دفتر التسجيل الجزائري للسفن).

و تتم عملية التسجيل بناء على تصريح من المالك، وذلك طبقا للمادة 44 من القانون البحري و التي تنص على أنه: >> يتم قيد السفينة في دفتر تسجيل السفن بناء على طلب مالك السفينة استنادا إلى تصريحه و الوثائق المقدمة، و تسجيل الضمانات العينية و الأعباء الأخرى التي تتحملها السفينة و كذلك حدود الحقوق المتعلقة بملكية السفينة و لحدود الأخرى لحق التصرف فيها في دفتر تسجيل السفينة بناء على طلب من الأشخاص المعنيين وذلك بناء على الوثائق المبررة لهذه البيانات.<<

و بهذا يتم تسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن و تصبح بذلك السفينة على استعداد للسير و الملاحة. كما يكون دفتر التسجيل في متناول الأفراد، بحيث يستطيع أي فرد أن يطلب من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة، كما يشترط المشرع المصري على مالك السفينة عند التصريح لدى رئيس الميناء من أجل تسجيلها أن يقوم بحلف اليمين أمام رئيس الميناء و أربعة شهود، أما المشرع الجزائري فلا يشترط ذلك. بالإضافة إلى أن المشرع المصري يلزم رئيس الميناء بتحرير محضر عن قيام مالك السفينة يوقعه صاحب التصريح و رئيس الميناء و الشهود، و يتم شهر

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

محضر التسجيل عن طريق تعليقه في لوح الإعلانات الخاص بهذا الغرض في مكتب ميناء التسجيل ثم ترسل نسخة منه إلى كل مكاتب التسجيل و يترتب عن هذا الشهر أنه إذا انقضت مدة ثلاثة أشهر عدم جواز الطعن في هذا التسجيل

و ذلك عند عدم وجود أي اعتراض خلال تلك المدة و التي هي مدة تقديم الاعتراضات و كل من يدعي حقا على السفينة أن يتقدم باعتراض إلى رئيس الميناء الذي سجلت فيه السفينة خلال الميعاد المحدد، و عند انقضاء هذا الميعاد تحول الاعتراضات إلى قلم كتاب المحكمة و يتم تبليغ صاحب التصريح ثم يدعو رئيس الميناء الأطراف للفصل في الاعتراضات¹.

يسلم أمين السجل مالك السفينة بعد تسجيلها صورة كاملة من صحيفة السفينة موقعة منه و حاملة ختم ميناء التسجيل و تسمى سند التملك في القانون المصري. و إذا فقد السند أو تلف يمكن المعني أن يستخرج سند آخر بعد إتباع إجراءات معينة و إذا بيعت السفينة لأجنبي أو هلكت أو احترقت أو استولى عليها من طرف العدو ففي هذه الحالة يجب على مالك السفينة أن يعيد سند تملكها إلى مكتب التسجيل و ذلك من أجل إلغائه و إلغاء صحيفة السجل الخاصة بالسفينة.

أما فيما يخص القانون البحري الجزائري فإن ملكية السفينة أو الحقوق العينية المترتبة على السفينة تثبت بعقد رسمي صادر عن الموثق، بالإضافة إلى إلزامية تسجيل هذه التصرفات في سجل السفينة و ذلك حسب نص المادة 49 من القانون البحري و التي وردت تحت عنوان ملكية السفينة.

الفرع الثالث: آثار التسجيل

نظرا لإلزامية تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفينة، تمنح للمالك شهادة الجنسية مشتملة على جميع البيانات المدونة في دفتر التسجيل و لهذه الشهادة قيمتها القانونية من عدة أوجه، فشهادة الجنسية هي الوثيقة الرسمية التي تثبت بها جنسية السفينة لأن السلطة الإدارية المختصة لا تعطي هذه الشهادة إلا بعد التحقق من أن

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة، دار الفكر الجامعي، مصر، سنة النشر 2008 ص32

السفينة استوفت فعلا جميع الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة للجنسية كما تحدد شهادة الجنسية ذاتية السفينة و حالتها المدنية بما تحويه من بيانات عن اسم السفينة و حمولتها و أوصافها و اسم مالكيها و عنوانه و ميناء التسجيل و اسم الربان، و بوجه عام جميع البيانات التي تعين السفينة تعيينا كافيا.¹

كما يوجب القانون قيد جميع التصرفات و الحقوق التي ترد على السفينة و ليس فقط تعيين السفينة و مراقبة استيفائها لشروط الجنسية و إنما لكي تصان حقوق المتعاملين مع مالك السفينة أو ربانها.

كما أضافت المادة 45 من القانون البحري الجزائري أن كل بيان خاضع للقيد في دفتر التسجيل له قوة ثبوتية اتجاه الغير إذا تم تسجيله و من ثم فإن التصرفات التي ترد على السفينة و التي من شأنها إنشاء حق الملكية أو حق من حقوق العينية الأخرى عليها أو نقله أو تغييره أو زواله و كذلك الأحكام المثبتة لشيء من ذلك لا تنتج آثارها سواء فيما بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير إلا بالقيد¹ في دفتر التسجيل كما تؤكد ذلك المادة 49 من القانون البحري.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة قد سجلت في ميناء أجنبي إلا بعد شطبها منه كما لا يمكن تسجيل سفينة مسجلة في ميناء جزائري في دولة أجنبية إلا بعد شطبها من الدفتر الجزائري لتسجيل السفن، و ذلك ما قرره المادتين 46-47 من القانون البحري الجزائري.

ومنه فإن الآثار المترتبة عن تسجيل السفينة عدم قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه. والآثار الأخرى يتمثل في إلزامية قيد العقود المنشأة أو المتعلقة بحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها في سجل السفينة .

¹ - القيد هو الشكل الوحيد الذي يتناسب مع طبيعة نظام التسجيل في دفتر التسجيل بوصفه من قبل نظام الشهر العيني و يتحصل القيد في اثبات ملخص التصرف الوارد على السفينة في الصفحة الخاصة بها في الدفتر، أما في ظل نظام الشهر الشخصي فيجب تسجيل التصرف برهنه على الأقل بالنسبة للتصرفات الإنشائية.

المبحث الثاني: مفهوم الحجز التحفظي على السفينة

سنتطرق في هذا المبحث إلى تعرف الحجز التحفظي على السفينة وأساسه القانوني نطاق وأهمية الحجز التحفظي على السفينة وشروط توقيع هذا الحجز.

مطلب الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة و أساسه القانوني

يقصد بالحجز التحفظي ذلك الحجز الذي يكون هدفه الوحيد مجرد وضع بعض الاموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء ،لمنعه من التصرف فيها تصرفا يضر بالحاجز وقد أعطيت له تعريفات مختلفة من الفقه والقانون

الفرع الأول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة

1-تعريف الفقهي : عرف الفقه الحجز التحفظي بأنه إجراء قضائي مؤقت ينحصر أثره المباشر في التحفظ على مال أو حق معين للمدين بوضعه تحت يد العدالة لمصلحة الدائن الحاجز حتى لا يقوم المدين بأي فعل أو تصرف مادي أو قانوني من شأنه تهديد الضمان العام للدائن دون تطلب اتخاذ إجراءات مقدمات التنفيذ و من ثم يختص الحجز التحفظي القضائي بأنه:

أ- إجراء قضائي، إذ يحصل الدائن على إذن القضاء المختص بمباشرة بموجب سلطته الولائية و لذلك يتميز عن نظام الحجز التحفظي الإداري و الذي يوقع بموجب أمر مكتوب من الوزير أو الوالي.

ب- الحجز التحفظي إجراء مؤقت حيث لإتمام إجراءات التنفيذ يجب على الدائن أن يرفع دعوى صحة الحجز و لأنه إجراء وقفي فإن آثاره وقتية، إذ يوجب القانون مباشرة ما يليه من إجراءات و إلا زال ما كان له من أثر.

ج- الحجز التحفظي له أثر مباشر و هو التحفظ على المال و غل يد المدين

بشأنه.

د- الحجز التحفظي يضع الأموال محل الحجز تحت يد العدالة لمصلحة الدائن الحاجز وحده¹.

كما عرفه الدكتور أحمد أبو الوفا: >> وضع المال تحت يد القضاء لمجرد منع المحجوز عليه من التصرف فيه تصرفاً يضر بحق الحاجز و لا يؤدي بذاته إلى بيع المال المحجوز و استيفاء دين الحاجز منه²

أما الدكتور محمد محمود إبراهيم عرفه أنه وسيلة إجرائية غايتها التحفظ على منقول معين ينهجها الحاجز حفاظاً و ضماناً لحقه و من شأنه تثبيت الضمان العام للدائن قبل أن يشرع المدين في إخفاء أمواله و لذلك فهو يتم مباغته للمدين³.

2-تعريف الحجز التحفظي في القانون الدولي

و بالنسبة للاتفاقية بروكسل لسنة 1952 فقد عرفت الحجز في المادة الأولى بخصوص توحيد بعض قواعد الحجز الإحتفاظي على سفن البحر على أنه:>> إيقاف سفينة بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري و لا يدخل في ذلك حجز سفينة تنفيذا لسند ، أما اتفاقية جنيف سنة1999 فقد عرفت الحجز في نفس الإطار بأنه: >> أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من محكمة ضمانا لمطالبة بحرية، و لكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذا أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ.

3-تعريف الحجز التحفظي على السفينة وفق للتشريع الجزائري

أما بخصوص القانون البحري الجزائري فقد عرف الحجز التحفظي في المادة 150 منه على أنه: >> إيقاف السفينة لضمان دين بحري<< و أضاف في المادة 151

¹ فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية ، دار النهضة العربية القاهرة ، سنةالنشر 1995 ،ص 79

² - أحمد أبو الوفاء ،إجراءات التنفيذ في المواد المدنية و التجارية ، دار الكتاب الحديث القاهرة،دون سنة النشر ص43.

²- محمد محمود إبراهيم ،أصول التنفيذ الجبري على ضوء المنهج القضائي،دار المعارف ،سنة النشر 1997، ص38

منه على مشتملات الدين البحري¹ إلا أن هذا التعريف جاء غير مفهوم و غير واضح مما يجعلنا نعود إلى قانون الإجراءات المدنية لإعطاء مفهوم للحجز التحفظي، و بالرجوع إلى هذا القانون لا نجده يعطي تعريفا عن الحجز التحفظي بل تكلم عن آثاره فقط، و ذلك في المادة 646 من ق إ م و حيث يتعين بالنسبة للحجز التحفظي على السفن اللجوء أولا إلى أحكام القانون البحري، فإذا لم يرد الحكم المطلوب فيها، يتم اللجوء إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وتطبيق أحكام الحجز التحفظي على المنقول.

الفرع الثاني: الاساس القانوني للحجز التحفظي

1- الاساس القانوني للحجز التحفظي على السفينة: يستمد على السفينة أساسه القانوني من: الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بغض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية و الموقعة ببروكسل في 10/05/1952 و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم: 171/64 المؤرخ في: 08/06/1964 و قد تبنى المشرع الجزائري نفس أحكام هذه الاتفاقية من خلال تقنين البحري الصادر بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 3/10/1976 و المتضمن القانون البحري (المادة 150 و ما يليها منه المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن).

أ- أحكام القانون رقم: 05/98 المؤرخ في: 25/06/1998 المعدل و المتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

ب- الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة في جنيف بتاريخ: 12/03/1999 و المصادقة عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 474/103 المؤرخ في: 06/12/2003.

ج- كما يجد الحجز التحفظي أساسه القانوني ضمن القواعد العامة المنصوص عليها في قانون إ م و المادة 646 و ما يليها و المتعلقة بالحجز التحفظي

المطلب الثاني : نطاق الحجز التحفظي على السفينة وأهميته

¹ - المادة 151، القانون البحري ج < تنص على أنه: >> يشتمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة و كذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مرتبة عن استغلالها.<<

-الفرع الاول : نطاق الحجز التحفظي على السفينة

حددت معاهدة بروكسل لسنة 1952 صراحة في المادة الأولى الفقرة الثانية مفهوم الحجز التحفظي الخاضع لأحكامها بأنه منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضمانا لدين بحري¹،

1- هشام فضلى، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، سنة النشر 2012، ص56

و لكنه لا يشمل حجزها تنفيذا لسند دين، و يمكن القول أن المعاهدة تطبق على الحجز التحفظي دون الحجز التنفيذي. كما يتعين التفرقة بين الحجز التحفظي و الحجز الإداري الذي توقعه السلطة العامة على السفينة، فهذا النوع من الحجز لا شأن للمعاهدة به إذ أن تطبيق أحكام المعاهدة قاصر على المنازعات بين الأفراد، حيث أكدت المادة الثانية من معاهدة بروكسل على هذا المعنى صراحة بنصها أنه: >> لا يجوز أن يحمل أي نص من نصوصها على أنه توسع أو تضيق في الحقوق و السلطات التي تستمدها الدولة و الجهات العامة و سلطات الموانئ من قوانينها الداخلية أو لوائحها بالحجز على السفينة في دائرة اختصاصها أو بحبسها أو بمنعها بأي طريق آخر من الإبحار¹.

و لا تطبق معاهدة بروكسل لسنة 1952 على السفن الحربية و السفن المملوكة ملكية عامة للدولة و ذلك إعمالا لمعاهدة بروكسل لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية المبرمة بتاريخ: 1926/04/10.

و بخصوص اتفاقية جنيف فهي تنطبق على أي سفينة في دائرة ولاية أي دولة طرف سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم الدولة الطرف وذلك طبقا لنص المادة 01/08 إلا أن الاتفاقية المذكورة لا تنطبق على أي سفينة حربية أو مساعدة أو سفن أخرى تمتلكها أو تشغلها أو تستخدمها مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية حسب المادة 02/08. و لا تمس الاتفاقية أي حقوق أو سلطات عائدة لأي حكومة أو إجراءات تابعة لها أو لأي سلطة عامة أو لأي سلطة من سلطات الأحواض أو المرافئ بموجب

¹ - محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة مصر. سنة النشر 2005 ص68

أي اتفاقية دولية أو أي قانون محلي لتوقيف أو منع إبحار أي سفينة في دائرة ولايتها م
03/08.

و بالنسبة لنطاق تطبيق معاهدة بروكسل فقد حدد هذا النطاق نص المادة 8 منها
و بالرجوع إلى هذه المادة نجد أن المعاهدة ميزت بين سفن الدول المتعاقدة و سفن
الدول الغير المتعاقدة و السفن التي يتم الحجز عليها في دولة ترفع على مها. حيث
تطبق أحكام المعاهدة في كل دولة متعاقدة¹ على كل سفينة تحمل علم إحدى الدول
المتعاقدة أما بالنسبة للحجز على السفينة في دولة ترفع علمها فإن قواعد القانون
الداخلي هي التي تطبق بشرط أن يكون الحاجز محل إقامة أو مركز رئيسي في هذه
الدولة م 4/8 أما سفن الدول الغير متعاقدة يجوز للحجز توقيع الحجز عليها بناء
على أسباب التي يحددها القانون الداخلي و الأسباب التي حددتها الاتفاقية أي بناء على
هاتين الطائفتين من الأسباب مجتمعة (م 3/8)

و تجيز المعاهدة لكل دولة متعاقدة الحق في رفض منح جميع مزايا المعاهدة
لدولة غير متعاقدة أو لأي شخص² ليس له يوم طلب توقيع الحجز محل إقامة معتاد أو
مركز رئيسي في إحدى الدول المتعاقدة ، و بالنسبة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية يعتبر
كل شخص حل محل الدائن بسبب حوالة الدين له أو بأي سبب آخر له نفس محل
الإقامة المعتاد أو المركز الرئيسي الذي كان للدائن الأصلي م 2/8 ، أما بخصوص
معاهدة جنيف فهي تنطبق كما قلنا على أي سفينة في دائرة ولاية أي دولة طرف مع
الاستثناءات التي ذكرناها. كما أخرجت المعاهدة من نطاق تطبيقها حق الدولة في
توقيف أو منع أي سفينة من الإبحار م 3/8، و هذا تأكيد على أن نطاق تطبيق معاهدة
جنيف يقتصر على المنازعات من الأفراد فقط كما هو الحال في معاهدة بروكسل.
_ لقد أوردت معاهدة بروكسل في مادتها العاشرة تحفظين نصا على ما يلي:

¹ يقصد بالدول المتعاقدة حسب معاهدة فارسوفيا بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي و مقتضاه أن الدولة لا
تعتبر متعاقدة بمجرد توقيعها على المعاهدة، و إنما هي تعد كذلك بتصديقها عليها و انضمامها إليها و ذلك لأن
معاهدة بروكسل لم تعطي المقصود بالدول المتعاقدة و هذا ما جرى عليه الفقه.

² يقصد بكلمة شخص حسب المعاهدة كل شخص طبيعي أو معنوي أو شركات الأشخاص و الأموال و كذلك الدول
و المصالح و المنشآت العامة (م 3/1).

يجوز للدول المتعاقدة عند توقيع الاتفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها إما: _ الحق في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرتين (س)، (ع) من المادة الأولى و تطبيق قانونها الوطني على هذا الحجز وهاتان الفقرتان متعلقتان بالديون الناشئة عن المنازعات المتعلقة بملكية السفينة (فقرة س)، و المنازعات الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة (الفقرة ع). أما التحفظ الثاني فيقضي بالحق في عدم تطبيق الفقرة الأولى من المادة 03 على الحجز الذي يوقع في إقليم الدولة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى الخاص بعدم جواز توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين دون أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين و ذلك على الحجز الذي يقع في إقليمها إذا كان الدين يحجز من أجله مضمونا برهن على السفينة.

أما بخصوص التحفظات في اتفاقية جنيف فنجد أن المادة العاشرة من الاتفاقية قد تعرضت للتحفظات حيث نصت في فقرتها الأولى على أنه يجوز لأي دولة عند توقيع الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو للموافقة عليها أو الانضمام إليها أو في أي وقت لاحق أن تحتفظ لنفسها بالحق في عدم تطبيق أحكام الاتفاقية على أي من الحالات التالية أو كلها: _ السفن الغير عاملة في البحار.، السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

المطالبات بموجب البند. ق من المادة الأولى و الخاصة بأي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها.¹ و الفقرة الثانية من نفس المادة العاشرة نصت كذلك أنه يجوز للدولة عندما تكون أيضا دولة طرفا في المعاهدة معينة بشأن الملاحة في المجاري المائية الداخلية أن تعلن عند توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها أن القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي أو الاعتراف بقرارات المحاكم و تنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة السابعة من هذه الاتفاقية .

الفرع الثاني: أهمية الحجز التحفظي على السفينة تبدو أهمية الحجز التحفظي في أنه يؤدي ثلاثة وظائف، أولهما ضمان حقوق الدائن في مواجهة مدينه، والثانية حث المدين على الوفاء وثالثا وإفراد تنظيم خاص للحجز التحفظي على السفينة

1:ضمان حقوق الدائن

يعد الحجز التحفظي الية قانونية تضمن حماية حقوق الدائن من الضياع، بإجراء سريع يتم به إخضاع المال محل الحجز لنظام قانوني خاص تنقيد وتنقلص

1-مصطفي كمال طه ، مبادئ القانون البحري ،المرجع السابق، ص 19،

بمقتضاه سلطات المدين المالك على هذا المال. هذه الالية تمكن الدائن الحاجز من ضبط المال وحبسه بوضعه تحت يد القضاء بشروط وإجراءات ميسرة مقارنة بالحجز التنفيذي ،وبذلك يتفادى مخاطر قيام المدين

2-حث المدين على الوفاء بالالتزام

لا يعد ضبط الأموال ووضعها تحت يد القضاء الغاية النهائية لهذا الحجز ،ولا يكفي لأشباع رغبة الدائن الذي يهمله اقتضاء حقه، فلأمر بعد توقيع الحجز التحفظي لا يخرج عن أحد احتمالين الاول: أن يؤدي ضبط الأموال وتقييد سلطات الدين عليها إلى حثه عللا الوفاء أو تقديم ضمان الوفاء ،حتي يسترد أمواله المحبوسة ،ويتفادي أضرار تجميدها ،وهنا ينبغي رفع الحجز بعد تحقق الغاية منه

والثاني : أن يظل المدين على موقفه برفض الوفاء ،وهنا يبرز دور الحجز التنفيذي، حيث يستطيع الدائن بيع الأموال الموجودة تحت يد القضاء بعد تحول الحجز التحفظي إلي تنفيذي ،متى توفرت الشروط المتطلبة لذلك ¹

وبالتالي يمكن التأكيد على أهمية الحجز التحفظي على السفن باعتباره وسيلة ضغط على المدين لإجباره على الوفاء بدينه، بحيث لا تقل هاته الوسيلة أهمية عن الحجز التنفيذي، ذلك أن السفينة التي تغادر الميناء قد لا تعود إليه مرة أخرى، الأمر الذي يعرض الدائنين إلى خيارين أحلاهما مر، فإما التضحية والتخلي عن ديونهم المتعلقة بالسفن المغادرة، أو مواجهة صعوبات عند إقامة دعاويهم للمطالبة بديونهم في الخارج ، لذلك كان لابد من منحهم وسيلة الحجز التحفظي كإجراء قانوني يقصد منه إيقاف السفينة لضمان دينهم البحري

3:إفراد تنظيم خاص للحجز التحفظي على السفينة

اتجهت مختلف تشريعات مؤخر إلى ضرورة وضع تنظيم خاص بالحجز التحفظي على السفينة وذلك لطبيعة السفينة محل الحجز وتفاذي التأثير السلبي للحجز التحفظي على نشاط التجارة البحرية واقتصاد الدول.

1- هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، ص6

المطلب الثالث: شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة

لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، لابد من توافر شروط توقيعه برجوع الى القواعد الواردة في القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية مع ضرورة تطبيق ماجاء في قانون في قانون الإجراءات المدنية والإدارية .

الفرع الاول: الشروط العامة للحجز التحفظي على السفينة

بالرجوع إلى نص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن يمكن لنا استنباط بعض الأحكام:

1_ يجوز لكل شخص يدعي وجود دين بحري لصالحه الحجز على السفينة التي يتعلق بها دينه أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين أي أن معاهدة تجيز الحجز على السفينة التي تعلق بها الدين. إضافة إلى أية سفينة أخرى مملوكة لنفس المجهز المدين أي ما يعرف بالسفن الشقيقة (siester chip) بشرط أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشوء الدين، و أساس ذلك هو أن السفن المملوكة للمجهز وقت نشوء الدين ضامنة لديونه ومن ثم فإن السفن التي تؤول ملكيتها للمجهز بعد نشوء الدين لا تخضع لتوقيع الحجز التحفظي عليها من قبل الدائن بدين سابق على انتقال ملكيتها للمجهز، إذ هي غير مخصصة للوفاء بذلك الدين. إلا أنه استثناء من هذه القاعدة نصت المادة 1/35 من هذه الاتفاقية على عدم جواز الحجز على السفينة إذ تعلق الأمر بالديون الخاصة بملكية السفينة أو الملكية المشتركة للسفينة أو حيازتها أو استغلالها أو كان الدين مضمونا برهن بحري.¹

2_ نلاحظ أن المعاهدة المذكورة قد أجازت الحجز على السفينة المتأهبة للسفر و تظهر أهمية هذا النص بالمقارنة مع القانون البحري الجزائري الذي أجاز كذلك الحجز على السفينة المتأهبة للقيام بالسفر وذلك حسب المادة 153 منه و التي نصت عليها المادة 01/03 من الاتفاقية.

1-عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ،سنة النشر 1988 ص26
3- في حالة تأجير السفينة إلى المستأجر تولى إدارتها الملاحية، و كان هذا المستأجر هو وحده مسؤول عن دين بحري متعلق بها جاز لدائن المستأجر توقيع الحجز على السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه وقت نشوء الدين، و الحكم المذكور ينطبق في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحري.

أما بخصوص اتفاقية جنيف لسنة 1999 فإنها لم تحظر الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر، و يشير نص لفقرة الأولى من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية إلى ذلك. حيث: >> يجوز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية كما أنه وفقا لنص المادة 02/3 فإنه يجوز أيضا حجز أي سفينة أو سفن أخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة، و الذي كان عند نشوء المطالبة:

1_ مالكا للسفينة التي نشأت بشأنها المطالبة البحرية.

2_ مستأجرا لتلك السفينة عارية أو لمدة معينة أو لرحلة معينة، و لا ينطبق هذا الحكم على المطالبات المتعلقة بملكية أو حيازة السفينة>>. كما تنص الفقرة الثالثة على أنه: >> على الرغم من أحكام الفقرتين 1 و2 من هذه المادة لا يجوز حجز سفينة ليست ملكا للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة، إلا إذا حاز في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز، إنفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعا قضائيا أو جبريا>>. ¹

الفرع الثاني: السفن التي يجوز الحجز عليها.

الأصل أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري و ارد في المادة الأولى من معاهدة بروكسل أن يحجز إما على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى

يملكها المدين وقت نشأة الدين و لو كانت متأهبة للسفر، و ذلك ما جاء في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل مع مراعاة أحكام الفقرة الرابعة من المادة العاشرة يجوز

1- هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة، المرجع السابق، ص 72،

لكل مدع أن يحجز إما السفينة التي تعلق بها دينه أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين حتى و لو وقع الحجز على سفينة تتأهب للسفر...>>

و الجدير بالذكر أن الحجز التحفظي على السفينة يترتب عليه تعطيل استغلالها لأن الغرض هو منع المحجوز عليه من تهريب أمواله إضراراً بالدائنين الحاجزين لذلك كانت هناك بعض الأنظمة القانونية لا تسمح بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر حيث تكون البضائع مشحونة عليها أو يكون الركاب على متنها. إلا أن اتفاقية بروكسل سمحت بتوقيع الحجز على تلك السفن كما اتبعت بعض الدول نفس الشيء ونصت قوانينها الداخلية على جواز توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر ومن بينها الجزائر.

1- الحجز على السفينة المملوكة للمجهز

رأينا من خلال نص المادة 1/35 من اتفاقية بروكسل جواز توقيع الحجز التحفظي على أية سفينة مملوكة للمجهز حتى و لو كانت هذه السفينة التي يتم توقيع الحجز عليها غير تلك السفينة التي نشأ الدين بسببها، إلا أن جواز الحجز في الحالة الثانية على السفينة المملوكة لنفس المجهز مقيد بشرط هام هو ضرورة أن تكون هذه السفينة محل الحجز مملوكة للمجهز وقت نشأة الدين البحري في صالح الحاجز. و من ثم فإن الأصل العام هو ملكية المدين للسفينة المحجوز عليها، و يجب على الدائن طلب توقيع الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين.

و الجدير بالذكر أنه طبقاً للقواعد العامة تكون جميع أموال المدين ضامنة لديونه¹ و من ثم نجد أن المعاهدة لم تنشذ عن القواعد العامة و نجد أن واضعي

¹ مصطفى كمال طه، المبادئ القانون البحري المرجع سابق، ص 261

المعاهدة اعتبروا أن سفن المجهز وقت نشوء الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية، إلا أن المعاهدة اشترطت أن تكون السفن الأخرى مملوكة للمدين وقت نشوء الدين و هذا استثناء على القاعدة العامة¹ إذ أن الأصل أن تكون جميع أموال المدين سواء حاضرة أو مستقبلية ضامنة للوفاء بديونه. والعبرة تكون بتاريخ التنفيذ على تلك الأموال.

و أوردت معاهدة بروكسل في المادة 1/3 بعض الاستثناءات على حكم جواز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمدين حتى غير تلك التي ينشأ الدين بسببها فنجد أنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين دون غيرها من السفن المملوكة للمدين المجهز و ذلك إذا تعلق الدين بمنازعة حول الملكية المشتركة للسفينة أو حيازتها أو استغلالها أو الحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة(الفقرة ر) أو برهن بحري(الفقرة ش) أو المنازعة في ملكية السفينة(الفقرة ق)¹. و بالرجوع إلى اتفاقية جنيف 1999 نجد أن المادة 1/3 قد نصت على نفس القاعدة و جاءت بنفس الاستثناءات التي وردت في معاهدة بروكسل و بالتالي يمكن القول أن معاهدة جنيف شأنها شأن معاهدة بروكسل التي أباحت توقيع الحجز على السفن التي بشأنها دين متعلق بالسفينة أو بسفينة أخرى طالما كان المجهز يملكها وقت نشأة الدين البحري.

2- الحجز على السفينة المملوكة للدولة:

لم تقتصر ملكية الدولة للسفن الحربية أو السفن العامة التي تخصص لخدمة عامة غير تجارية كسفن (التفتيش، الإرشاد، التموين) بل أصبحت تمتلك أيضا سفنا تجارية شأنها شأن الأفراد، فهذه الأخيرة تخضع لأحكام القانون التجاري. و على الرغم من معاهدة بروكسل لم تتعرض لموضوع توقيع الحجز التحفظي على السفن التابعة للدولة،

¹ - بالرجوع إلى المادة 10 من معاهدة بروكسل في الفقرة(ب) التي تنص على استطاعة الدولة المتعاقدة أن تستبعد نص الفقرة الأولى من المادة الثالثة و الخاص بالحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة(ش) من المادة الأولى و المتعلقة بالرهن البحري و بالتالي يمكن توقيع الحجز التحفظي على السفينة المملوكة للمجهز بشأن أي دين غير ناشئ عن هذه السفينة التي يراد توقيع الحجز عليها، طالما كان هذا الدين مضمونا برهن بحري على السفينة.

إلا أنها لم تثر أي مشكل فقهي أو قضائي في هذا الخصوص بل لم تكن المعاهدة لتطبق على السفن الحربية و السفن المملوكة ملكية عامة للدولة و ذلك إعمالاً لمعاهدة بروكسل لسنة 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية و خاصة ما نصت عليه المادة الثالثة منها على عدم توقيع الحجز على هذا النوع من السفن. و على العكس فإن معاهدة جنيف نصت في المادة 02/08 على عدم تطبيقها على السفن الحربية، أو السفن الحربية و الحربية المساعدة أو سفن أخرى تستخدمها الدولة في خدمات عامة غير تجارية.

و للتذكير فإن معاهدة بروكسل لسنة 1926 و الخاصة بحصانة سفن الدولة كانت قد أبرمت في 1926/04/10 و في 1934/05/24 ثم توقيع بروتوكول مفسر لها و الذي أعتبر جزءاً لا يتجزأ منها و قد ميزت ضده المعاهدة بين احتمالين:

_ الاحتمال الأول: خاص بالسفن البحرية التابعة للدولة و تستغلها للنشاط التجاري فهنا لا يوجد فرق بينها و بين السفن المملوكة للأفراد و من ثم فهي لا تتمتع بالحصانة و بالتالي تسري عليها نفس القواعد المقررة للسفن التجارية.

_ الاحتمال الثاني: خاص بالسفن العامة و هي السفن الحربية و اليخوت الحكومية و سفن الرقابة و سفن المستشفيات و سفن المساعدة و غير ذلك من السفن التي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لعمل حكومي و غير تجاري فإنها تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى هذه المعاهدة.¹

ومع ذلك فإن هذه الحصانة ترد عليها استثناءات حسب المادة 1/3 من نفس المعاهدة إذ يمكن لأصحاب الشأن رفع مطالبتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة دون أن تدفع هذه الأخيرة بحصانتها و ذلك في القضايا الناجمة عن التصادم البحري أو حوادث الملاحة و أعمال المساعدة و الإنقاذ و عن الخسائر البحرية العامة و في القضايا الخاصة بطلب التعويض أو التوريدات و غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة و هذه الحالات جاءت على سبيل الحصر طبقاً للمادة 2/3 من نفس الاتفاقية.

3- الحجز على السفينة الغير مملوكة للمجهز

أجازت معاهدة بروكسل للدائن أن يقوم بتوقيع الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين (المستأجر) إذا كان له حق إرادتها الملاحية و كان وحده مسؤولاً عن دين بحري متعلق بها. على الرغم من عدم ملكيتها له كما أجازت المعاهدة توقيع الحجز

على أي سفينة مملوكة للمستأجر المدين ولو لم ينشأ الدين بسببها كما نصت المادة 4/3 منها

1_ محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفن. المرجع السابق، ص88،

على عدم جواز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمؤجر بسبب دين التزم به المستأجر أو متى كان الدين البحري في ذمة شخص آخر غير مالك السفينة. غير أن القضاء البلجيكي أجاز الحجز على السفينة المستأجرة بمشارطة إيجار زمنية -CHARTER- PARTY لدين بحري في ذمة المستأجر، و لو لم يترتب على المشاركة انتقال إدارة السفينة الملاحية للمستأجر، حيث صدر عن محكمة النقض لبلجيكية في 10 ماي 1976 في قضية (أو مالا) حكمها مفاده:

>> بأنه غير ذي جدوى التحقق من أن السفينة قد أجرت مع تسليم إدارتها الملاحية للمستأجر أم لا. طالما أن الحجز لا ينصب إلا على السفينة محل الدين<<.

و بالإضافة إلى أن المادة 4/3 من اتفاقية بروكسل تسمح بتوقيع الحجز على سفينة مستأجرة لحق يتحملة المستأجر وحده و هذا النص لا يفيد إمكانية الحجز على السفينة المستأجرة لمدة تأجيرها فقط. بل يجيزه حتى و لو بعد تسليم السفينة عند نهاية مدة الإيجار. و يمكن أن يباشره دائن المالك أو دائن المستأجر أو أي دائن بدين بحري، حتى و لو لم تتحدد شخصية المدين على وجه يقيني، و من ثم فلا ارتباط بين الحجز التحفظي و حق التتبع اللصيق بدين ممتاز أو مضمون برهن، طالما أن الحجز التحفظي ليس له هدف سوى إيقاف السفينة إلى أن يتم الحصول على كفالة للوفاء بالدين.¹

و بالنسبة لمعاهدة جنيف لعام 1999 فوفقا للمادة 1/3 فإنه يجوز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية إذا كان مستأجر السفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولا عن تبعة المطالبة و كان مستأجر للسفينة عارية مالكا لها عند توقيع الحجز.

أما الفقرة 2 من نفس المادة نصت على أنه يجوز أيضا حجز أي سفينة أو سفن أخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة البحرية و الذي كان عند نشوء المطالبة:

(أ) - مالكا للسفينة التي نشأت بسببها المطالبة البحرية.

(ب) - مستأجرا لتلك السفينة عارية أو لمدة معينة أو لرحلة معينة و لا ينطبق هذا الحكم على المطالبات المتعلقة بملكية أو حيازة السفينة.

1-مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري المرجع السابق، ص 101

أما الفقرة 3 من ذات المادة فقد وضعت قيودا على أعمال الفقرتين 1 و2، لسابقتين حيث نصت على أنه لا يجوز حجز سفينة ليست ملكا للشخص مسؤول عن تبعة المطالبة، إلا إذا حاز في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز إنفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها قضائيا أو جبريا.

4- الحجز على السفينة المتأهبة للسفر

أجازت اتفاقية بروكسل توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر و على ذلك يمكن توقيع الحجز التحفظي سواء كانت السفينة راسية بالميناء أو كانت متأهبة للسفر و قد نصت المادة 1/3 على ذلك صراحة¹

أما اتفاقية جنيف جاءت خالية من أي نص يبيح توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر، و في حقيقة الأمر أن خلوا الاتفاقية من أي نص صريح يفيد الحجز على السفينة المتأهبة للسفر أدى إلى اختلاف الآراء بخصوص ما إذا كانت الاتفاقية بخلوها من هذا النص تعني التأييد أم الرفض. حيث أن هناك رأي يذكر أن غياب هذا النص يفسر على أنه تقييد للحق في توقيع الحجز بحيث لا يسمح به إلا في الحالات التي تكون فيها السفينة راسية في الميناء أما إذا كانت متأهبة للسفر أو بدأت الرحلة فعلا فلا يمكن توقيع الحجز². إلا أن عدم النص صراحة على الحجز على السفينة المتأهبة للسفر لا يعني بالضرورة اتجاه المشرع إلى عدم القيام بالحجز عليها و بالنسبة للجزائر هناك نص يبيح الحجز على السفينة المتأهبة للسفر وفقا للمادة 154 من القانون البحري.

¹ تنص المادة 1/3 من معاهدة بروكسل على أنه: >> يستطيع كل مدع بدون أن يمس بمقتضيات الفقرة 4 من المادة 10، حجز السفينة المرهونة بالدين أو كل سفينة عائدة لمن كان حيث نشوء الدين البحري، مالكا للسفينة المرهونة بذلك الدين و إن كانت السفينة المحجوزة على أهمية الإقلاع...<<.

أما الاتجاه الثاني فيشير إلى أن اتفاقية جنيف لم تحظر الحجز على السفينة المتأهبة للسفر و من ثم يمكن الحجز عليها بسبب دين من الديون البحرية و تعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا كان ربانها حاملا الأوراق و المستندات و الشهادة الخاصة بتسيير السفينة.

الفرع الثاني: الديون التي يجوز الحجز بمقتضاها

وفقا لنص المادة الأولى الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل لا يجوز الحجز التحفظي على السفن إلا بمقتضى دين بحري. و يقصد بالدين البحري ادعاء بحق أو دين مصدره أحد الأسباب المبينة في المادة الأولى من المعاهدة.

فيجب إذا أن يكون الدين بحريا لإمكان توقيع الحجز بمقتضاه و لا يشترط أن يكون الدين محقق الوجود و هذا بديهي بالنسبة للحجز التحفظي و إلا أصبح توقيع الحجز التحفظي مستحيلا في كثير من الحالات كما في حالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية، حيث نجد أن دين السفينة المصدومة يظل غيره محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم كما أن مواعيد الإجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد إخطارها. برفع الدعوى أن تبحر على الفور و تتفادى المطالبة. كما لا يشترط أن يكون الدين معين المقدار أو حال الأداء، فكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل ضياع ضمانته من يده.

و تتضمن معاهدة بروكسل تعددا لسبعة عشر حالة أغلبها ذات طبيعة شخصية و الباقي ذات طبيعة عينية للحق المطالب به و ذلك مقارنة بمعاهدة جنيف التي أوردت ضمن تعداد المطالبات البحرية أسبابا لم تتعرض لها معاهدة بروكسل

1- الديون الشخصية وردت حسب المادة الأولى من الحروف (أ) إلى (ن) و

هي: أ_ الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم و غيره.

ب_ الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفن أو تنشأ عن استغلالها.

ج_ مصاريف المساعدة و الإنقاذ.

د_ العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها بمقتضى مشاركة إيجار.

هـ_ العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى المشاركة إيجار أو بوليصة الشحن أو غير ذلك.

و_ هلاك البضائع أو الأمتعة المنقولة على السفينة.

ز_ الخسائر المشتركة

ح_ القروض البحرية

ط_ قطر السفينة

ي_ الإرشاد

ل_ توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها في أي جهة كانت.

م_ إنشاء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها

ن- مصاريف التخزين.

س_ أجور الربان و الضباط و أفراد الطاقم.

-ع المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.

ف- أقساط التأمين

ص- عمولات ومصاريف واجبة الدفع على السفينة

ق- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها

ر- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة

ش- رهن أو رهن غير حيازي أو عي أو طبيعة مماثلة على السفينة

ت - أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة¹

2-: الديون العينية : هي الديون الواردة في البنود ق، ر، ش و هي الديون الناشئة

على التوالي عن المنازعة في ملكية السفينة، و المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو

حيازتها أو استغلالها أو الحق في الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة على الشيوخ و أخيرا

الرهن البحري. و يلاحظ أن التعداد السابق الوارد في المادة الأولى من معاهدة بروكسل قد

ورد على سبيل الحصر و من ثم فلا يمكن توقيع الحجز التحفظي وفقا لأحكام المعاهدة على

سفينة إلا بسبب أحد الديون المشار إليها في المادة المذكورة.

و يترتب على ذلك أنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي طبقا للمعاهدة بسبب دين قسط للتأمين البحري أو رسوم الممرات المائية.

وإذا كانت معاهدة بروكسل تتطلب من أجل أعمال أحكامها أنه يكون الدين المراد

1- فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، المرجع السابق، ص297،

توقيع الحجز ضمانا له دينا بحريا ناشئا عن أحد الديون الواردة في المادة الأولى منها على سبيل الحصر. في حين نجد أن معاهدة جنيف تتكلم عن الحجز على السفينة لا يجوز إلا في مطالبة بحرية، و ليس في أي مطالبة أخرى طبقا للمادة 2/2 و المطالبة البحرية حسب معاهدة جنيف تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد من الأسباب التي حددتها المادة الأولى الفقرة الأولى وعددتها 22 سببا من (أ) إلى (ت)

بالمقارنة فيما يعد مطالبة بحرية حيث كان لا يتعدى 17 سببا. وبمقارنة تعداد المطالبات البحرية في معاهدة جنيف مع الديون البحرية الواردة بمعاهدة بروكسل يتضح أن: * قطر السفينة ورد كدين بحري في معاهدة بروكسل، إلا أن هذا البند جاء على نحو أوسع في اتفاقية جنيف إذ يشمل التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، الجانحة، المتخلى عنها أو نقلها أو استعادتها، أو تدميرها أو إبطال أذاها بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، و التكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها و إعالة طاقمها.

* كما تضمنت اتفاقية جنيف أسبابا للمطالبات البحرية لم تتعرض لها معاهدة بروكسل في تعدادها للديون البحرية، وتلك الأسباب الجديدة واردة بالبند(د) و الذي ينص على: >> الضرر الذي تلحقه السفينة أو قد تلحقه بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما و التدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر و التعويض عن هذا (الضرر، و تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، و الخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، و الأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديدا في هذه الفقرة الفرعية» د «

* وكذلك البند "ن" المتعلق برسوم و أعباء الموانئ و القنوات و الأحواض و المرفأئ و غيرها من المجاري المائية.

* و البند "ف" المتعلق بأقساط التأمين بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي الخاصة بالسفينة الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.
* و البند "ت" المتعلق بأي نزاع ينشأ من عقد بيع السفينة.

و أخيرا نلاحظ أن اتفاقية جنيف أسقطت من تعداد المطالبات البحرية القروض البحرية التي ذكرت في البند "ح" من معاهدة بروكسل.

ويشمل الدين في القانون البحري الجزائري بمفهوم المادة 151 من القانون 10-04 الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب الآتية:
- أ/ الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة.

ب/ الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء ويتصل اتصالا مباشر بتشغيل السفينة

ج / عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة¹

د / الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو بالشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر، والتعويض عن هذا الضرر، وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي تعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها

ه / التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها

أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها و اعادة طاقمها

و/ أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة 3 - سواء ورد في مشاركة إيجار أو غيرها،

1- الإنقاذ هو العمل على سحب الأشخاص أو الأشياء في حالة خطر. وفي الأساس كانت تقوم على إبعاد الموت والهلاك عن الناس والسفن المعرضة لخطر الغرق ولقد أصبح الإنقاذ مكرسا باتفاقيات دولية تعاقب كل ربان يُعرض عن إنقاذ سفينة تغرق

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

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

ط / العوارية العامة

ي / القطر

ك / الإرشاد ل / البضائع، أو المواد أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات بما في ذلك الحاويات التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها.

م / تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة.

ن / رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والم أرقي وغيرها من المجاري المائية س / الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على . متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات الضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم.

ع / المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها.

ف / أقساط التأمين، بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة

أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما،

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

ق/ أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها.
ر/ أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها،
ش/ رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة،
ت/ أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة

خلاصة :

نستج أداءة رئيسة في ملاحه البحرية ومحور رئيسي في القانون البحري، فهي تدخل في ضمان العام للدائن يمكنه توقيع الحجز التحفظي عليها وتمتع السفينة بطبيعة قانونية خاصة، فهي منقول ذو طبيعة خاصة ولها حالة مدنية تتكون من الإسم والحمولة والموطن، بإضافة الى وثائق إلزامية تصحبها في رحلتها البحرية، وتعتبر جنسية السفينة هي الرابط الاساسي بينها وبين الدولة المسجلة فيها ونظرا للاهمية الحجز التحفظي على السفن ، قامت معظم التشريعات البحرية دولية

بتنظيم أحكامه ، وهذا ما حول المشرع الجزائري تنظيمه وذلك من خلال القانون البحري الذي جاءت أحكامه في أغلبها مسايرة لاتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الشأن

ولتوقيع الحجز التحفظي على السفينة شروط تحددها القواعد الواردة في القانون البحري الجزائري وكذا والاتفاقيات الدولية مع ضرورة رجوع الى ماجاء في قانون الاجراءات المدنية والادارية في حالة عدم أوجود نص خاص بعد تطرقنا في الفصل الاول إلى ماهية الحجز التحفظي على السفينة، و التي تعتبر من الضمان العام للدائن ، وشروط توقيع الحجز التحفظي عليها حتى يتكمن الدائن من إستيفاء حقه من المدين ،وبسبب عدم أوجود سند التنفيذ في يد الدائن طالب الحجز التحفظي على السفينة ،فأن المشرع الجزائري والمعاهدات الدولية تتطلب لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إجراءات قانونية واجبة إتباع الاحترام، تبدء من تحديد الجهة القضائية التي يؤول لها الاختصاص في إصدار الامر بالحجز التحفظي على السفينة، إلا توقيعها من طرف المحضر القضائي وعلى هذا الاساس فإن الحجز التحفظي

على السفينة ، يرتب آثار قانونية تبدأ من منع السفينة من مغادرة ميناء الحجز حتى لايفقد الدائن ضمانه خشية عدم عودتها، وبذلك يلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها.

وعليه سننتظر في هذا الفصل الذي يحمل عنوان إجراءات الحجز التحفظي على السفينة والآثار المترتبة عنه في مباحثين المبحث الأول (إجراءات الحجز التحفظي على السفينة) المبحث الثاني (الآثار المترتبة عن الحجز التحفظي على السفينة).

الفصل الثاني:

إجراءات الحجز التحفظي على السفينة و آثاره

كما سبق و أن عرفنا السفينة و جنسيتها و تسجيلها في الفصل الأول سنحاول دراسة الحجز التحفظي على السفينة في هذا الفصل و ذلك من خلال القانون البحري الجزائري وقانون الإجراءات المدنية والإدارية ، و إتفاقتي بروكسل و جنيف اللتان وحدتا أسباب الحجز وإجراءات توقيع الحجز وفي المبحث الثاني سننتظر إلى آثار توقيع الحجز.

المبحث الأول: إجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة

السفينة أساس الملاحة البحرية، و الحجز عليها يؤدي إلى تعطيل المصالح البحرية، فل هذه الأهمية التي تحضي بها عمد المشرع الجزائري على تنظيم القواعد القانونية الإجرائية التي تحكم الحجز على السفن وذلك من خلال القانون البحري، وقانون الإجراءات المدنية والإدارية، والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر. يتم الحجز التحفظي على السفينة عن طريق استصدار أمر بالحجز التحفظي، بعد ذلك يتم توقيعاً لحجز بواسطة المحضر القضائي، وهنا لا بد من تثبيت الحجز حتى لا يتم إبطاله، ناهيك أنه يكون للمدين حق طلب رفع الحجز إذا قدم ما يضمن حق الدائن. كل هذه الإجراءات سوف نتناولها من خلال ثلاثة مطالب أساسية، حيث يتضمن

المطلب الأول صدور الأمر بالحجز، والمطلب الثاني توقيع الحجز، أما المطلب الثالث فخصصناه للمنازعات التي يثيرها الحجز التحفظي على السفن .

المطلب الأول:

الطبيعة القانونية لأمر الحجز والجهة المختصة بإصدار

إن الحجز التحفظي على السفينة لا يتم إلا بعد أن يطالب الدائن بدين بحري من المحكمة المختصة الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه لضمان استيفاء حقه، وسنخصص الفرعين الأول لتتعرف على طبيعته، أما الفرع الثاني للجهة القضائية المختصة بإصداره.

الفرع الأول : الطبيعة القانونية لأمر الحجز التحفظي على السفينة :

بناءا على عريضة، مسببة ومؤرخة من نسختين، يصدر الأمر بالحجز التحفظي على السفينة، يقدمها الدائن بدين بحري وتشتمل على البيانات التالية:

- الجهة تحديد الجهة القضائية التي يرفع أمامها الطلب 1.
- اسم ولقب وموطن الدائن، وعندما لا يكون للحاجز موطن بالجزائر، يلزم باختيار موطن بالجزائر لدى وكيل- السفينة أو لدى مكتب محام يتلقى فيه التبليغات، ويكون هذا التبليغ بمثابة التبليغ الشخصي 2.
- اسم ولقب وموطن المدين.
- إذا تعلق الأمر بشخص معنوي يشار إلى تسميته وطبيعته ومقره الاجتماعي وصفة ممثله القانوني أو الاتفاقي.
- ذكر الأسباب التي يستند إليها الدائن لتقديم طلب الحجز التحفظي على السفينة والتي نستخلص منها توافر شروط توقيع هذا الحجز.
- الإشارة إلى المستندات والوثائق المؤيدة للطلب.
- ذكر قيمة الدين إن كان محددًا بوثيقة أو مقداره التقريبي إن لم يكن محددًا، وتاريخ نشوءه، وتاريخ تحصيله.
- تحديد السفينة المراد الحجز عليها .

▪ التماس الدائن في آخر العريضة من رئيس المحكمة منحه أمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المحددة في العريضة.

▪ توقيع طالب الحجز في آخر العريضة.

هذا الطلب يقدم إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها الأموال المراد الحجز عليها، أي التي يوجد في دائرة اختصاصها الميناء المتواجد فيه السفينة وقت إصدار الأمر أو يرفع الطلب إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدين.

1- نصت المادة 649 من ق.إ.م.إ على أنه: حيثم الحجز التحفظي بموجب أمر على عريضة من رئيس المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها.

2- وهو ما جاء في المادة 152 فقرة 3ق.ب.ج

فإذا لم تكن موجودة في أحد الموانئ الجزائرية، جاز إصدار الأمر من المحكمة التي يتبعها الميناء المسجلة فيه. وان كان مثل هذا الأمر 1 لن ينفذ فوراً لعدم وجودها، وهو. غالباً ما يستصدر تمهيدا لحجزها فور ورودها لأحد الموانئ الجزائرية. ويتولى القاضي فحص العريضة والوثائق المرفقة بها، بالإضافة إلى استدعاء السلطة المينائية فوراً للحضور أمامه لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم قبول الطلب 2 وقد يأمر بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية وفقاً للمادة 152 فقرة 4 من القانون البحري الجزائري.

وإذا وجد أن شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة متوفرة وتأسيس الدائن في طلب الحجز قانوني أصدر أمراً بالحجز في آخر العريضة أو الرفض 2 إذا لم تتوفر الشروط اللازمة الذي يكون قابلاً للاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي خلال 15 يوماً من تاريخ الرفض . ويجب أن يتضمن الأمر بالحجز متى أصدره رئيس المحكمة البيانات التالية:

- اسم القاضي الذي أصدره وصفته، اسم المحجوز عليه ولقبه وموطنه، اسم ولقب المحضر القضائي وتحديد المحكمة التي يعمل في دائرة اختصاصها.
- تاريخ إصدار الأمر ورقم تسجيله في كتابة ضبط المحكمة .
- ذكر الأسباب والنصوص القانونية التي استند إليها القاضي لإصدار أمره .

- تعيين السفينة المراد الحجز عليها.
 - تحديد منطوق الأمر والمتضمن توقيع الحجز التحفظي على السفينة مع ضرورة الرجوع إلى القاضي في حالة- وجود إشكال في التنفيذ.
 - توقيع القاضي مصدر الأمر وختمه.
- ويعتبر الأمر الصادر من رئيس المحكمة المختص بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أمر على عريضة ، يصدره بما له من سلطة ولائية في غيبة الخصم ، ودون

1-تعتبر الأوامر على عرائض سندات تنفيذية وفقا للمادة 600 من ق.إ.م.إ، تصدر دون حضور الخصوم ما لم ينص القانون على- خلاف ذلك .كما أنها ذات طبيعة مؤقتة.

2-وهو ما أقرته المادة 152 فقرة 2 ق.ب.ج- .

دون المساس بأصل الحق المتنازع عليه، لذلك لا يجوز الأمر حجبة الشيء المقضي فيه، ولا يستنفذ القاضي سلطته بإصداره، فيجوز له مخالفته بأمر جديد.

ويجب على القاضي أن يفرض كشرط لحجز السفينة على الطالب الذي يسعى لحجزها تقديم ضمان لا يقل عن 10 % من قيمة الدين، ويحدد نوعه ومقداره وشروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبينت مسؤولية الطالب 1

الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة بإصدار الأمر بالحجز.

نصت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل على انه يتم توقيع الحجز بصدور أمر من المحكمة أو أية سلطة قضائية مختصة في الدولة المتعاقدة التي يجري فيها الحجز و لقد أحالت المادة 2/6 من المعاهدة إلى قواعد الإجراءات الخاصة بحجز السفينة و بالحصول على الأمر المنصوص عليه في المادة الرابعة و بالمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عن الحجز لقانون الدولة المتعاقدة التي يتطلب منها الحجز أن يوقع في إقليمها.

ذلك يعني أن المعاهدة قد أحالت إجراءات الحجز و المسائل العارضة التي تنشأ عنه في الجزائر إلى أحكام القانون البحري و إن لم توجد تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية باعتباره القانون العام، و بالرجوع إلى القانون البحري و بالخصوص المادة 152 منه التي نصت على أنه: >> تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن

له دينا بحريا على السفينة>> فنجد أن المادة لم تحدد المحكمة المختصة بالحجز لذا يجب الرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية و بالأخص المادة 649 و ما يليها و المتعلقة بالحجز التحفظي و حسب المادة 649 فإن الإختصاص يؤول إلى المحكمة التي يقع بدائرة اختصاصها موطن المدين أو المحكمة التي يقع بدائرتها مكان وجود الأموال.

فمعاهدة بروكسل لسنة 1925 نجدها لم تتعرض لتنظيم إجراءات الحجز التحفظي على السفينة، بل أحالت هذا التنظيم إلى قانون الدولة المتعاقدة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه في دائرتها وذلك بموجب الفقرة الثانية من المادة السادسة والتي نصت على

1 - مدحت حافظ إبراهيم، الحقوق العينية والتبعية للحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضائية للدولة، العدد 1، مصر 1999، ص 229-

أنه "تخضع قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة، وبالوصول على الإذن المنصوص عليه في المادة الرابعة، والمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عن الحجز، لقانون الدولة المتعاقدة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها"، ووفقا لأحكام الفقرة الرابعة من المادة الثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1999 فإنه "...:يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة وبكيفية رفع الحجز عنها" 1.

نصت معاهدة بروكسل بموجب المادة 04 منها على عدم جواز الحجز على السفينة إلا بأمر صادر من المحكمة، أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها، وهو نفس الحكم الذي تضمنته اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة الثانية على عدم جواز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

يوقع الحجز التحفظي بموجب أمر يصدر على ذيل عريضة يقدمها المدعي بالدين أو وكيله وفقا للأشكال و الأوضاع المقررة في باب إجراءات تدابير الاستعجال المنصوص عليها قانونا وذلك يعد تبرير طلب الحجز بالوثائق و المستندات اللازمة لذلك و التي تفيد قيام حالة الضرورة.

فالمعاهدتان قد أحالتا إجراءات الحجز والمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عنه في الجزائر إلى أحكام القانون البحري الجزائري، حيث خصص المواد من 150 إلى 159 لأحكام الحجز التحفظي على السفينة والتي تعتبر قانونا خاصا بالنسبة للقواعد العامة المتعلقة بالحجز التحفظي والواردة بقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري. وبما أنه لم يرد فيها من الأحكام الخاصة بتوقيع الحجز التحفظي على السفن وإجراءاته إلا القليل من المواد القانونية، يطبق ما ورد في قانون الإجراءات المدنية والإدارية باعتباره القانون العام، وبالتحديد إجراءات الحجز التحفظي على المنقول .

خصص القانون البحري الجزائري المواد من 921 إلى 921 لأحكام الحجز التحفظي

1- نصت المادة 925 مكرر من ق.ب.ج على أنه "يجب على الجهة القضائية المختصة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى- لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن 91 (%) من قيمة الدين...المادة 925 الفقرة 2 ق.ب.ج.

على السفينة، ولقد استقى أهم أحكام هذه المواد من معاهدة بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي لسنة 1925 ، مع إجراء بعض التعديلات اللازمة في المضمون والصياغة في الحدود التي يتطلبها ويتلاءم معها التشريع الوطني والجدير بالذكر أن المواد 150-159 السابق ذكرها تعتبر قانونا خاصا بالنسبة للقواعد العامة المتعلقة بالحجز التحفظي والواردة بقانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري والمطبقة على جميع الأموال المنقولة ،والتي تعتبر القانون العام الواجب تطبيقه في حالة عدم وجود نص خاص ،حيث يتعين بالنسبة للحجز التحفظي على السفن اللجوء أولا إلى أحكام القانون البحري ،فإذا لم يرد الحكم المطلوب فيها ،يتم اللجوء إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وتطبيق أحكام الحجز التحفظي على المنقول.

وبالرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فإن الاختصاص بإصدار الأمر بالحجز يصدر من رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها إما موطن المدين، أو مقر الأموال المطلوب حجزها 1، وهو ما أكده القرار الصادر عن المحكمة العليا من المقرر قانونا أن "يكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه بالنسبة للدعاوى الخاصة بالأموال المنقولة." ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة المجلس لمل أسندوا الاختصاص لمحكمة بني صاف لوجود الباخرة بمينائها متجاهلين أحكام المادة 65 من القانون البحري التي تصنف السفن ضمن الأموال المنقولة وبالتالي فكل نزاع حولها يؤول الاختصاص

للفصل فيه إلى موطن المدعي عليه أي محل إقامته وعليه فإنهم قد خالفوا تطبيق القانون. ومتى كان كذلك استوجب النقص { 2

فالاختصاص بالأمر بالحجز التحفظي على السفينة يكون بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة، ويتضمن الأمر بالحجز تعيين حارس على السفينة لضمان بقائها تحت القضاء، وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة جوازي يخضع لتقدير رئيس المحكمة المختصة والذي يصدره باعتباره قاضي الأمور الوقتية (الاستعجالية) 3.

1- أنظر المادة 649 من ق.إ.م.إ.

2- قرار قضائي رقم 171793، الغرفة التجارية والبحرية المحكمة العليا، بتاريخ 08/12/1998، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1998، ص 120.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 105

بالخصوص إعلان الأمر بالحجز التحفظي على السفينة نجد أن قانون الإجراءات المدنية لم يتطرق لهذا الأمر. إذ يختلف الحجز التحفظي في المنقولات و العقارات عن الحجز التحفظي على السفينة، و السؤال الذي يتبادر إلى الذهن: هل المكلف بالتبليغ و الذي هو المحضر القضائي مطالب بتبليغ الأمر إلى ربان السفينة فقط باعتباره الممثل القانوني للسفينة؟ أم هناك جهات أخرى يجب تبليغها بهذا الأمر؟.

بالرجوع إلى القانون نجد المشرع المصري على سبيل المثال قد عالج هذا الإطار و ذلك من خلال المادة 64 من قانون التجارة البحرية التي نصت على وجوب تسليم و إعلان ثلاث محاضر أو أوامر الحجز التحفظي لضمان فعاليته، حيث تسلم الصورة الأولى إلى ربان السفينة المحجوز عليها أو من يقوم مقامه حتى يعلم بعدم جواز سفر السفينة قبل رفع الحجز. أما الصورة الثانية فتسلم للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز حتى تمنع السفينة من السفر، أما الصورة الثالثة فتسلم بمكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز، حتى يتوافر له السند الذي بموجبه يقوم بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز عليها، وذلك نظرا لأهمية عملية التسجيل كأداة لإشهار جميع الأعمال و التصرفات الواردة على السفينة و قد ذهب بعض الفقهاء إلى أنه يترتب عدم التأشير على السجل الخاص بالسفينة عدم نفاذ الحجز التحفظي في مواجهة مشتري السفينة الذي لم يخطر بالحجز و هذا ما ذهبت إليه المحاكم الفرنسية.

أما بخصوص معاهدة جنيف فنلاحظ أن المادة 1/2 نصت على أنه لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز ووفق أحكام الفقرة الرابعة من ذات المادة فإنه يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة و برفع الحجز عنها.

و في حالة وجود اتفاق مسبق سواء اتخذ هذا الاتفاق صورة اتفاق تحكيم أو اتفاق مانح للاختصاص، فهل تختص المحكمة التي يراد توقيع الحجز على إقليمها توقيع الحجز، أم ينعقد الإختصاص بشأن المنازعة في الدين الذي نشأ و يراد توقيع الحجز التحفظي ضمانا له لمحكمة دولة أخرى أو لهيئة التحكيم؟.

نجد اتفاقية جنيف تصدت لهذا الموضوع من خلال الفقرة الثالثة من نفس المادة حيث نصت على أنه: >> يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى و لو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز أو عن طريق التحكيم أو أن يفصل فيها وفقا لقانون دولة أخرى<<.

المطلب الثاني: توقيع الحجز التحفظي على السفينة :

بعد صدور الأمر بالحجز من رئيس المحكمة المختصة تبدأ مرحلة توقيع الحجز، وذلك من خلال تحرير محضر الحجز من طرف المحضر القضائي بناء على طلب الدائن، بعد ذلك يتم تبليغ هذا المحضر إلى المدين المحجوز عليه، ثم إعلان المحضر عن طريق تسليم نسخة منه إلى الربان والى السلطات المينائية، بعدها يتم تسجيل هذا الحجز في سجل السفن وهذا ما سنحدده في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: تحرير محضر الحجز وتبليغه.

المحضر القضائي باعتباره الشخص المؤهل قانونا بمهمة التبليغ طبعا بعد حصول الدائن على أمر الحجز التحفظي يتوجب عليه التوجه إلى مكتبه ليقوم بتبليغ وتنفيذ الأحكام الصادرة عن الجهات القضائية المختصة وكذا تنفيذ المستندات الممهورة بالصيغة التنفيذية، فيتولى هذا الأخير تبليغه إلى المحجوز عليه ، وإذا لم يكن هذا الأخير مقيما في دائرة

اختصاص المحكمة المختصة، تسلم له التبليغات، الاستدعاءات بواسطة ربّان السفينة، وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثله، كما تبلغ نسخة من أمر الحجز للربان، وكذا للسلطة الإدارية البحرية المحلية، وكذا السلطة المينائية المعنية ، وعندما تحمل السفينة علما أجنبيا، تبلغ نسخة من أمر الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها 1، وبعد الانتهاء من إجراءات التبليغ يتوجه المحضر القضائي إلى الميناء الذي توجد فيه السفينة، حيث يتولى على الفور تعيينها تعيينا دقيقا مع وصفها وتحرير محضر حجز لها والذي يتضمن مجموعة من البيانات نص عليها القانون وهي:

1- وهذا ما أكدته المادة 152 ف 5ق. ب.ج... "يبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة وعند الاقتضاء إلى ممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها".

- بيان السند التنفيذي والأمر الذي بموجبه تم الحجز.
- مبلغ الدين المحجوز من أجله.
- موطن الدائن الحاجز الذي يختاره في دائرة اختصاص المحكمة التي يوجد في دائرة اختصاصها مكان التنفيذ.
- بيان مكان الحجز وما قام به المحضر القضائي من إجراءات.
- تعيين السفينة بذكر أوصافها واسمها وكل ما يدل عليها ويختم المحضر بالتوقيع على المحضر مع المحجوز عليه إن كان حاضرا أو ينوه عن غيابه أو رفضه التوقيع. تسلم نسخة منه إلى المحجوز عليه ويتعين تسليم نسخة من هذا المحضر إلى ربان السفينة ليذعن للحجز ويمتنع عن السفر، وكذلك للسلطة الإدارية البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز. على أن تسلم صورة منه لمكتب تسجيل السفن لمنع السفينة من السفر بالقوة إذا لزم الحال، حيث تمنع السلطات الإدارية البحرية بعد تسلمها نسخة من محضر الحجز عن التصريح للسفينة بالسفر وذلك لحين ورود ورقة رسمية من الجهة القضائية المختصة تفيد برفعه، وهذا ما أكدته المادة 152 مكرر 1 أنه : "تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار" كما تقبض السلطات البحرية على كل سفينة تكون

موضوع حجز تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامرها وتقتادها نحو ميناء جزائري وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.

الفرع الثاني: تثبيت الحجز.

يؤدي وجود السند التنفيذي بيد الحاجز في الحجز التنفيذية إلى تأكيد وجود حقه ويقع على عاتق من يريد المنازعة فيه أن يرفع دعوى للتمسك ببطان الحجز 1،

1 - حيث تنص المادة 643 ق.إ.م.إ على ما يلي: "إذا كان إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز قابلا للإبطال يجوز للمحجوز عليه، أو لكل ذي مصلحة أن يطلب بدعوى استعجالية ضد الحاجز والمحضر القضائي الحكم ببطان الإجراء، و زوال ما يترتب عليه من آثار وذلك خلال أجل شهر واحد (1) من تاريخ الإجراء وإلا سقط الحق فيطلب الإبطال واعتبر صحيحا. إذا تبين للقاضي أن طلب الإبطال تعسفي جاز الحكم عليه بغرامة مدنية لا تقل عن عشرين ألف دينار (20.000 دج.)"

أما الحجز التحفظي فإنه لا يستلزم سندا تنفيذيا و إنما هو إجراء وقتي حتى يستوفي الدائن مقدمات التنفيذ.

بعد توقيع الحجز التحفظي لابد على الدائن أن يرفع دعوى قضائية يطالب فيها بتثبيت الدين وصحة الحجز، حتى لا يتم إبطال الإجراءات التحفظية التي قام بها، وفي مقابل هذا الإجراء فالقانون أعطى للمدين إمكانية رفع الحجز، إذا ما قدم كفالة لضمان مبلغ الدين حتى يتفادى تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ويخسر سفينته. وعليه فدعوى التثبيت هي دعوى موضوعية ترفع أمام قاضي الموضوع للنظر في موضوع الدين وصحة الحجز معا.

وعليه فدعوى التثبيت هي دعوى موضوعية ترفع وفق الإجراءات المعتادة أمام المحكمة المختصة نوعيا ومحليا أمام قاضي الموضوع للنظر في موضوع الدين وصحة الحجز معا، يقوم من خلالها الحاجز بتحويل الحجز التحفظي إلى تنفيذي وتكون في الأحوال التي يكون فيها الحجز بأمر من قاضي الأمور المستعجلة ويكون الحكم الصادر فيها حاسما للنزاع حول أصل الحق والمحكمة المختصة بنظر دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز.

ووفقا للمادة 662 ق.إ.م.إ فإن هذه الدعوى ترفع في خلال 15 يوم من تاريخ توقيع الحجز وليس من تاريخ تبليغه. فالمحكمة التي تختص طبقا للقواعد العامة نوعيا ومحليا الكائن بدائرتها موطن المحجوز عليه وذلك تطبيقا للقواعد العامة، ولكن إذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام محكمة أخرى قدمت دعوى صحة الحجز إلى هذه المحكمة لتفصل في الطلبين معا 1 .

فلأصل أن للدائن الحرية الكاملة في اختيار الوقت المناسب لرفع دعواه، ولكن إذا أوقع حجرا تحفظيا لضمان استيفاء دينه، فإن القانون يقيد من حريته إذا يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت الحجز في أجل أقصاه 92 يوم من تاريخ صدور أمر الحجز وإلا كان الحجز باطلا.

1 -نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2008 ، ص 473 .
وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة على غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضرار جسيمة، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال طيلة فترة الحجز، فضلا عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة والتعويض في هذه الحالة يشمل ما لحق من خسارة وما فاتته من كسب طبقا للقواعد العامة في التعويض .1

أما بالنسبة لتحديد المحكمة المختصة بالفصل في موضوع الدعوى ووفقا للقواعد العامة لتنازع الاختصاص، فلقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 أن محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها تختص بالفصل في موضوع الدعوى 2، وطبقا لهذه المادة تكون المحاكم المختصة بالفصل في دعوى الحجز مختصة أيضا في الفصل في موضوع النزاع.

أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 ومن خلال المادة السابعة منها يتضح بأنها على خلاف مع اتفاقية بروكسل 1925، حيث أنها لا تجعل من محاكم الدولة المختصة بتوقيع هذا الحجز وحدها مختصة أيضا بالفصل في موضوع النزاع ما قد يؤدي إلى إثارة بعض الصعوبات 3 ، فإذا لم يقع موضوع النزاع من اختصاص محكمة محل الحجز وكذلك في الحالات التي ينفق فيها الطرفين باختصاص جهة أخرى أو إخضاع منازعاتهم للتحكيم، فإن

محكمة محل الحجز أو أي سلطة قضائية أخرى مختصة تحدد الميعاد الذي يلتزم طالب الحجز خلاله برفع دعواه أمام المحكمة المختصة.

إن التأمين أو السفينة المحجوز عليها من أجل رفع الحجز تضمن تنفيذ ما تصدره هذه المحكمة من أحكام تتعلق بموضوع النزاع ، فإذا لم يقدّم الدائن برفع دعواه في الميعاد المحدد جاز للمدين المحجوز عليه أن يطلب من محكمة محل الحجز رفع الحجز أو صرف التأمين الذي قدمه 4.

1 - عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، دون سنة نشر ، ص 57.

2- حيث تنص المادة 7 من اتفاقية بروكسل على ما يلي " :تختص محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها بالفصل في موضوع الدعوى وذلك إما لأن المحاكم تكون مختصة بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز في دائرتها، وإما في الحالات المعينة الآتي بيانها"...

3- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة المرجع السابق ، ص 69.

4- زكي زكي الشعروي، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر، 1981، ص 372 .

ومنعا لتضارب الأوامر التي قد تصدر عن محاكم مختلفة تقضي الاتفاقية بأنه لا يجوز لمدع واحد ولأجل نفس الدين طلب تقديم حجز على السفينة، أو طلب تقديم كفالة أو ضمان آخر أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة وذا تم توقيع الحجز على سفينة أو قدمت كفالة أو ضمان أمام قضاء إحدى الدول المتعاقدة يجب رفع أي حجز لاحق يوقعه المدعي سواء على ذات السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمدين بسبب نفس الدين، لكن إذا تبين للمحكمة المطلوب منها توقيع الحجز اللاحق أن الضمان الأول قد أبرئ نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجد سبباً يبرر بقاء هذا الحجز يكون له الإبقاء عليه 1.

أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 فنلاحظ أن الفقرة 1 من المادة 2 نصت على عدم جواز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز، ووفق أحكام الفقرة الرابعة من ذات المادة ذات المادة فإنه يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة و برفع الحجز عنها .

المطلب الثالث: منازعات الحجز التحفظية على السفينة.

إنه من النادر جدا أن تستكمل الإجراءات إذا وقع الحجز التحفظي على السفينة إلى أن تباع السفينة بالمزاد العلني ويحصل الحاجز على حقه من حصيلة البيع، وذلك بسبب ضخامة قيمتها وارتفاع تكاليف تشغيلها مما يجعل ضبطها ومنعها من السفر وعدم استغلالها ذو آثار مالية ضارة للمجهز باعتباره المحجوز عليه، لهذا فإنه غالبا ما يبادر إلى بذل الإجراءات المناسبة لمحاولة رفع الحجز عنها دون انتظار الفصل في دعوى الدين وصحة الحجز. ولقد رخص القانون البحري للمحجوز عليه وأعطاه الحق في رفع الحجز التحفظي متى قدم كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين، ويكمل هذا النظام من باب أولى نظام الإيداع والتخصيص المقرر في القواعد العامة، ويتم رفع الحجز إما بدعوى استعجاليه أو بتقديم طلب عارض أثناء سريان دعوى تثبيت الحجز.

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، سنة النشر 1999، ص 123 و 124.

للمحجوز عليه كذلك التظلم من أمر الحجز التحفظي، ولما كان هذا الأمر من الأوامر على عرائض ولم يرد نص خاص في شأن المنازعة فيه في القانون البحري، تطبق بشأنه القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية بشأن التظلم من الأوامر على العرائض، وسوف نتعرض لهذه المنازعات كما يلي:

الفرع الأول: التظلم من الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة.

باعتبار أن الأمر بالحجز على السفينة أو برفض طلب الحجز ما هو إلا أمر على عريضة. ومن ثم فإن التظلم أو المنازعة فيه يخضع للأحكام الخاصة بالتظلم في الأوامر على العرائض، فلم يرد في القانون البحري الجزائري نص خاص ينظم طريق التظلم أو المنازعة في الأمر الصادر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، أو في الأمر برفض الطلب المقدم في هذا الشأن، وخلو القانون البحري من نص خاص يوجب الرجوع إلى كيفية الطعن في الأوامر على العرائض.

إن في حالة استجابة القاضي إلى طلب الحاجز بتوقيع الحجز التحفظي، فإنه يمكن للمحجوز عليه التظلم من هذا الأمر أمام نفس القاضي الذي أصدره للتراجع عنه أو تعديله. و لم يحدّد المشرع ميعادا لرفع التظلم، عكس ما قرره بالنسبة إلى الطعن في الأحكام، ولذلك فإن التظلم يجوز في أي وقت بعد صدور الأمر، وإذا لم ينفذ الأمر في

خلال 2 أشهر من تاريخ صدوره فإنه يسقط ولا يرتب أي اثر، ولا يكون ثمة محل أو مصلحة للتظلم منه.

أما في الحالة العكسية، يكون الأمر بالرفض قابلاً للاستئناف أمام رئيس المجلس القضائي، ويرفع الاستئناف خلال 15 يوماً من تاريخ صدوره، ولا يخضع للتمثيل الوجوبي بمحامي، ويجب على رئيس المجلس القضائي أن يفصل فيه في أقرب الآجال.

الفرع الثاني: تعدد الحجز لاستيفاء نفس الدين

تعرضت المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لحالة توقيع أكثر من حجز من نفس الدائن لاستيفاء نفس الدين فقررت أنه: >> لا يجوز حجز سفينة و لا إعطاء ضمان أو كفالة أكثر من مرة واحدة في دائرة قضائية أو أكثر من دوائر الدول المتعاقدة لضمان نفس الدين و لطلب ذات المدعي، و إذا حجزت سفينة في دائرة من تلك الدوائر القضائية و قدم بهذا الشأن ضمان أو كفالة سواء لرفع الحجز أو لتجنبه.1 و كل حجز يصدر فيما بعد على السفينة أو على سفينة أخرى عائدة لنفس المالك بطلب من المدعي و لنفس الدين البحري يجري رفعه وتحررها المحكمة أو أية سلطة تابعة لتلك الدولة. إلا إذا أثبت المدعي تلبية لرغبة المحكمة أو السلطة القضائية المختصة بأن الضمان أو الكفالة قد رفعاً نهائياً قبل إجراء الحجز التالي أو لوجود سبب جدي آخر يستوجب إبقاء الحجز<<، ومما لا شك فيه أن هذا الحكم السابق يتسم بالعدالة في هذا الشأن كي لا يسيئ الدائن استعمال حقه في توقيع الحجز على أكثر من سفينة (لنفس المجهز)، أو تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة في دائرة اختصاص أو أكثر من بين الدول الملزمة بتطبيق أحكام المعاهدة.

إلا أن النص السابق لا يمنعنا من القول بوجود تطبيق أحكام المادة السادسة من الاتفاقية في جميع الحالات التي يثبت فيها تعسف الدائن في استعمال حقه المقرر وفقاً لأحكام هذه المعاهدة، وذلك عن طريق تطبيق حكمها الخاص بمسؤوليته عن توقيع حجز تحفظي.

أما بخصوص معاهدة جنيف فقد تعرضت لهذا الموضوع بنص المادة الخامسة حيث نصت الفقرة الأولى منها على أنه:>> إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع الحجز

عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:
أ_ إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة و السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كافي، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي لضمان قيمة السفينة.
ب_ إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادرا على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص.

1حيث تنص المادة 7من اتفاقية بروكسل على مايلي :>تختص محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها بالفصل في موضوع الدعوى وذلك إما لأن المحاكم تكون مختصة بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي توقع الحجز في دائرتها ،وإما في الحالات المعنية الاتي بياناها ..>

ج_ إذا رفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه:
1 _ إما بطلب أو موافقة من المطالب استنادا أسباب معقولة
2_ و إما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان <<.
كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة في دائرة اختصاص أو أكثر من بين الدول الملزومة بتطبيق أحكام المعاهدة.
إلا أن النص السابق لا يمنعنا من القول بوجود تطبيق أحكام المادة السادسة من الاتفاقية في جميع الحالات التي يثبت فيها تعسف الدائن في استعمال حقه المقرر وفقا لأحكام هذه المعاهدة، وذلك عن طريق تطبيق حكمها الخاص بمسؤوليته عن توقيع حجز تحفظي.

أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد نصت على أنه:
>>لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:

1_ إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن المطالبة غير كاف. أو

2_ إذا انطبقت أحكام الفقرة (ب) أو (ج) من هذه المادة <<.

الفرع الثالث: المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي

مما لا شك فيه أن توقف السفينة عن العمل بالرغم من صلاحيتها للملاحة و الإبحار بسبب خسائر فادحة للمجهز، نفس الشيء يحدث في حالة ما إذا كان الحجز التحفظي على السفينة قد وقع بغير سند و بلا مبرر فلا شك أن ذلك أيضا يسبب للمجهز أضرار طائلة، فمن المعلوم أن يؤدي الحجز التحفظي إلى منع السفينة من التحرك، بالإضافة إلى تعرض المجهز لتعويض الشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة. و التعويضات التي يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التي لحقت بالمحجوز عليه بسبب مصروفات الصيانة و أجور الطاقم و التعويضات التي يلزم بدفعها للشاحنين علاوة على الربح الذي فقده من جراء تعطيل سفينته¹ وبالنسبة للأستاذ: محمد منقور نفوس فإن الفقه انقسم حول تحميل الدائن الحاجز المسؤولية في حالة القيام بحجز تعسفي من عدمها. فيرى الفقيه الإنجليزي الأستاذ لاروش أنه لا مجال لمعاقبة و متابعة الدائن الحاجز للسفينة و الذي رفضت دعواه في الموضوع، و في رأي الأستاذ: نفوس هذا أمر خطير ذلك أن الحجز الغير مبرر يضر بمصلحة المدين.

و من جهة أخرى فإن القانون الفرنسي لم يتضمن أي إشارة عن مسؤولية الحاجز في حالة توقيع حجز تعسفي على الرغم من صدور مرسوم 967/67 المؤرخ في: 27 أكتوبر 1967 المتضمن النظام الأساسي للسفينة. أما بالنسبة للمحاكم الفرنسية فقد أقرت مسؤولية الحاجز عن حجزه التعسفي خاصة الحجز التعسفي الذي نشأ عن الانعدام الكلي لأساس الدين أو ميزة المبالغة في الحجز بالنسبة لمبلغ الدين، أو المطالبة بضمان مفرط. نقض 19 مارس 1996، 503.1997.d.m.f.

أما القانون الإنجليزي فإنه لا يحمل الدائن الحاجز في حالة الحجز التعسفي من أجل الضرر الناتج عن الحجز، إلا في حالتين:

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 203.

سوء نية الحاجز أو الخطأ الجسيم من طرف الحاجز. و من جهة أخرى لا يستطيع المحجوز عليه أن يطالب بإصلاح الأضرار التي نتجت عن الحجز الغير المبرر، غير أنه يمكن أن يسترد المصاريف الناتجة خلال مرحلة الحجز¹.

و لتفادي شبهة التعسف في توقيع الحجز التحفظي على السفينة نلاحظ أن بعض التشريعات تفرض على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن في توقيع الحجز مثل التشريعات البلاد الأسكندنافية. أما في فرنسا و بعض البلاد الأخرى فقد جرى العمل على أن للقاضي أن يأمر الحاجز بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقيع الحجز وقد تعرضت معاهدة بروكسل بخصوص الحجز التحفظي من خلال المادة 1/6 لتحديد القانون الذي ينطبق بصدده ما يترتب من مسؤوليات عن توقيع حجز تحفظي تعسفي حيث نصت على أنه: <>إن جميع الخلافات المتعلقة بمسؤولية المدعي عن الأضرار المسببة من جراء حجز سفينة أو عن نفقات الضمان أو الكفالة المقدمة بقصد التحرر أو التجنب من الحجز تفصل حسب قانون الدولة المتعاقدة التي جرى أو طلب فيها الحجز<>.

أما بخصوص معاهدة جنيف بشأن الحجز على السفينة فقد اهتمت بتقرير الحماية لمالكي السفينة ومستأجريها عارية، حيث أجازت للمحكمة كشرط لحجز السفينة أو إجازة لإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه أن يفرض على المطالب الذي يسعى لحجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعي عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطالب هو المسؤول عنها² وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدعي عليه نتيجة.

- حدوث الحجز تعسفيا أو دون مبرر.

- أو الإفراط في تقديم الضمان المطلوب والمقدم.

وجعلت المادة المذكورة محاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز هي المختصة بتحديد مدى مسؤولية المطالب إزاء الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السفينة وفقا لقانون تلك الدولة.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص211.

¹ - نصت على ذلك المادة 158 من القانون البحري الجزائري

والجدير بالذكر أن الخسائر لا تقتصر فقط على الخسائر و الأضرار التي قد تنشأ نتيجة للحجز التعسفي دون مبرر أو الإفراط في تقديم قيمة الضمان المطلوب و المقدم و إنما تشمل أيضا، أي خسائر أو أضرار أخرى قد تلحق بالمالك أو مستأجر السفينة عارية.

ولتفادي شبهة التعسف في توقيع الحجز التحفظي على السفينة نلاحظ أن بعض التشريعات تفرض على الحاجز تقديم كفالة قبل أن يؤذن بتوقيع الحجز مثل تشريعات البلاد الإسكندنافية. أما في فرنسا وبعض البلاد الأخرى فقد جرى العمل على أن للقاضي أن يأمر بتقديم كفالة قبل ان يأذن بتوقيع الحجز وقد تعرضت معاهدة بروكسل بخصوص الحجز التحفظي من خلال المادة 1/6 لتحديد القانون الذي ينطبق بصدده ما يترتب من مسؤوليات عن توقيع حجز تحفظي تعسفي حيث نصت على انه :>إن جميع الخلافات المتعلقة بمسؤولية المدعي عن الأضرار المسببة من جراء حجز سفينة أو عن نفقات الضمان أو الكفالة المقدمة بقصد التحرر أو التجنب من الحجز تفصل حسب قانون الدولة المتعاقدة التي جرى أو طلب فيها الحجز >

أما بخصوص معاهدة جنيف بشأن الحجز على السفينة فقد اهتمت بتقرير الحماية لمالكي السفينة ومستأجريها عارية ،حيث أجازت للمحكمة كشرط لحجز السفينة الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعي عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطلب هو المسؤول عنها 1 وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدعي عليه نتيجة حدوث الحجز تعسفيا أو دون مبرر ،أو الإفراط في تقديم الضمان المطلوب والمقدم . والجدير بالذكر أن الخسائر تشمل أيضا أي خسائر أو أضرار أخرى قد تلحق بالمالك أو مستأجر السفينة عارية.

¹ - الحجز على السفينة -الدكتور :محمد عبدالفتاح ترك -دار الجامعة الجديدة .

المبحث الثاني :

آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة

الحجز التحفظي على السفينة يهدف إلى ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وبالتالي آثارا قانونية تهدف إلى تحقيق هذا الغرض، بدءا بمنع السفينة من مغادرة الميناء حتى لا يفقد الدائن ضمانه عند مغادرتها خشية عدم عودتها أصلا، وهذا يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها.

الحجز التحفظي يقيد حق المدين في التصرف فيها، كما توجد آثار أخرى ثانوية يربتها هذا الحجز سواء على الميناء الذي تم فيه الحجز، أو على النشاطات المينائية، وسنتناول الآثار المترتبة عن الحجز التحفظي على السفينة كالاتي :

المطلب الأول : بالنسبة للسفينة محل الحجز:

إن توقيع الحجز التحفظي على السفينة يهدف إلى ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيه بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وعلى هذا الأساس فإن هذا الحجز يترتب آثارا قانونية تهدف إلى تحقيق هذا الغرض، بدءا بمنع

السفينة من مغادرة ميناء الذي الحجز والذي يستلزم تعيين حارس قضائي يتولى حراستها وهذا ما خصصناه في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: منع السفينة من مغادرة الميناء

بعد صدور حكم توقيع الحجز التحفظي على سفينة ما، من الجهة القضائية صاحبة الاختصاص في ذلك فإنه يتمتع عليها مغادرة ميناء الحجز ومن ثم فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسميا بذلك وجوب اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادرة الميناء الذي وقع فيه الحجز التحفظي و منع السفينة من مغادرة الميناء ما هو إلا مقدمة للتنفيذ عليها، بعد صدور الحكم النهائي بصحة الدين ذي الصفة البحرية لصالح الحاجز وذلك ضد المدين المحجوز على سفينته وقد أشارت إلى ذلك المادة الأولى الفقرة 2 من معاهدة بروكسل بقولها: <<الحجز معناه إيقاف سفينة بإذن السلطة القضائية المختصة لأجل ضمان دين بحري...>> و بناءا على ذلك لم تتردد المحكمة الاستئنافية Reunes في إسباغ صفة الخطأ على ترخيص قاضي الأمور المستعجلة للمجهز بإيجار السفينة المحجوز عليها رغم دوام استمرار أمر الحجز .

وكانت حجة المحكمة في ذلك في بيان أسباب حكمها أن أهم أثر من آثار توقيع الحجز التحفظي على سفينة غير متأهبة للسفر، هو منعها في الحال من مغادرة ميناء الحجز فضلا عن أن القول بخلاف ذلك يؤدي إلى إفلات الضمان الذي من أجله تم توقيع الحجز.

ونصت في ذلك المادة 150 من القانون البحري الجزائري على أنه: << يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري>> . كما أضافت المادة 159 أن يكون إيقاف السفينة بالقبض عليها إلى حين إعلان قرار الجهة القضائية المختصة و إذا حاولت السفينة الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية يتم القبض عليها وتقتاد نحو ميناء جزائري . كما نصت على إيقاف السفينة معاهدة بروكسل لعام 1925 ، وتضمنته كل القوانين التي صادقت على هذه المعاهدة من بينها القانون البحري الجزائري في المادة

921منه بقولها " :الحجز التحفظي هو إيقاف سفينة لضمان دين بحري"، أما بعد تعديلها سنة 2010 أضافت بأن الحجز التحفظي هو "توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمان لدين بحري" فالمشرع الجزائري سمح للسلطات المينائية اتخاذ ما تراه ضروري من إجراءات حتى تضمن عدم هروب السفينة وتوقفها سواء كانت داخل الجزائر أو خارجها، وتبقى السلطات المينائية تمارس هذه الإجراءات لمنع السفينة من السفر إلى غاية صدور أمر قضائي برفع الحجز عنها 1 .

1- عبد الرحيم بحار، الحجز التحفظي على السفينة في القانون المغربي، دون دار النشر، الدار البيضاء، المغرب، 2010. ص.123.

الفرع الثاني : تعيين حارس قضائي

يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة، نقل حيازتها من المحجوز عليه إلى حارس قضائي 1 و يقوم المحضر القضائي بتعيينه في محضر الحجز وتعيين الحارس القضائي 2 يترتب عنه الالتزام التام بالمحافظة على السفينة من الناحية القانونية والمادية ومن ثم تقوم مسؤوليته على السفينة بمجرد انتقال الحيازة إليه .

وفي هذه الحالة يجب التفرقة بين حالتين:

الحالة الأولى : خطأ يصدر من جانب الحارس

من المعلوم أنه بمجرد توقيع الحجز على السفينة فإنه يعهد إلى الحارس القضائي الذي عين، ويكون في أغلب الأحيان ربان السفينة يكون مسؤولاً عن السفينة سواء من الناحية القانونية أو المادية فتتعدد مسؤوليته القانونية إذا هلكت السفينة محل الحجز خطأ صدر منه .ومن المعلوم أنه بمجرد توقيع الحجز على السفينة الحارس القضائي تنتقل حيازة السفينة إلى هذا الأخير.

وفي حالة إصابة السفينة بضرر أو هلاك أثناء فترة حجزها دون أن يكون راجعاً إلى خطأ من حارسها، كما في حالة تقطع حبال الربط واصطدامها بسفن أخرى أو جر مخطاف السفينة و من ثم اصطدام السفينة بسفن أخرى أو منشآت بحرية. فمن يكون المسؤول الفعلي عن مثل هذه الأضرار؟.

1- وهناك غير الحراسة القضائية حراسات إدارية، ولقد تعددت صورها في العصر الحاضر .منها الحراسة على أموال الأعداء وتقع عادة في أثناء الحروب، ومنها حراسات إدارية أخرى لأغراض اقتصادية وسياسية وتقع عادة في أثناء الانقلابات السياسية .كل هذا يخرج عن نطاق البحث، ولا يدخل ضمن موضوع دراستنا.

2- يمكن تعريف الحراسة Séquestre - بأنها وضع مال يقوم في شأنه نزاع أو يكون الحق فيه غير ثابت، ويتهده خطر عاجل، في يد أمين يتكفل بحفظه وإدارته ورده مع تقديم حساب عنه إلى من يثبت له الحق فيه . ويوضع المال تحت الحراسة إما باتفاق بين الطرفين المتنازعين فتكون حراسة اتفاقية séquestre conventionnel، وإما بحكم من القضاء فتكون حراسة قضائية. séquestre judiciaire. لمزيد من التفصيل أنظر: عبد الرزق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الأول، الجزء السابع، العقود الواردة على العمل المقاول والوكالة والوديعة والحراسة، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 1998، ص 781.

هل الحاجز دون أن يكون له الحق قانونا في حيازتها أو الاقتراب منها أم المحجوز عليه الذي جرده القانون من كل حيازة للسفينة المحجوزة أم هو الحارس القضائي والذي قام المحضر بتعيينه في محضر الحجز؟.

يرى غالبية الفقه في فرنسا و مصر أنه يجب الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية وذلك من خلال نص المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي، وتقابلها المادة 138 من القانون المدني الجزائري.

وبناء على هذا الحكم فإن حارس السفينة المحجوزة يعتبر مسؤولا عما يصيبها أو تسببه للغير من أضرارا طوال فترة الحجز ولا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثبات للسبب الأجنبي.

إلا أن هناك جانب من الفقه في مصر يرى أنه في ظل التطور السريع والتعقيد الشديد في تسيير السفن فتقرير مسؤولية الحارس عن جميع الأضرار التي تسببها السفن يتنافى والمنطق القانوني وطبيعة الأشياء فالحرس القانوني الذي تعينه المحاكم ليس حارسا بالمعنى القانوني وإنما هو مجرد مشرف قانوني على السفينة المحجوزة.

أضف إلى ذلك فإنه لا يتمتع بحق إدارتها حتى يمكن القول بوجود مسؤوليته لأنه لا يتمتع بالسيطرة الفعلية على السفينة. إلا أنه في رأينا أن تعيين ربان السفينة محل الحجز هو الحارس القضائي عليها لأنه هو الأدرى بشؤون السفينة وله الخبرة في

التسيير مما يعطي ضمانا أكثر وتجنب الوقوع في مشاكل تحمل المسؤولية خاصة وأنه لا يمكن تصور أن يعين شخص غريب عن المجال الملاحة البحرية. كما أن المادة 660 ف1 من قانون الإجراءات المدنية نصت على أن المحجوز عليه يظل حائزا لأمواله المحجوز عليها لحين تثبيت الحجز، وهذا هو الصواب في رأينا.

الحالة الثانية: عدم نسبة الخطأ من جانب الحارس

قد تحدث أضرار من السفينة المحجوزة لسفن أخرى مملوكة للغير أو قد تصاب السفينة المحجوزة بأضرار. وقد تصاب منشآت الميناء بأضرار وذلك دون أن ينسب خطأ ما إلى الحارس، وفي هذه الحالة يتم اللجوء إلى القواعد العامة في المسؤولية. رغم أهمية هذه المسألة لم يرد نص في القانون البحري الجزائري بشأن تعيين حارس على السفينة المحجوزة، ولهذا تطبق القواعد العامة، فوفقا للمادة 660 ف1 ق.إ.م.إ. تبقى الأموال المحجوزة تحت يد المحجوز عليه إلى حين الحكم بتثبيت الحجز أو الأمر برفعه، ومع ذلك استتثت المادة 60 ف3 ق.ب.ج السفينة التي تحمل علم أجنبي، حيث تجري حراستها تحت مسؤولية الدائن الحاجز 1.

وعلى العموم سواء كان الحارس هو المحجوز عليه أو الحاجز أو حتى الغير، يتعين عليه المحافظة على السفينة التي تبقى في مكان حجزها إلى حين بيعها، بحيث يسأل عن هلاكها إذا كان بخطأ منه وهي في حيازته، لذلك يتعين عليه أن يضعها في مأمن.

المطلب الثاني: القدرة على التصرف في السفينة

من المعلوم وكما سبق أن ذكرنا أن حماية الدائن الذي يفتقر إلى وجود سند تنفيذي بين يديه يقوم باتخاذ الإجراءات المطلوبة لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة خوفا من فقدان حقه و قيام المدين بتهريبها وذلك حتى يحصل على سند تنفيذي على السفينة.

الفرع الأول: بالنسبة لأطراف الحجز

الحجز التحفظي شأنه شأن القواعد العامة في الحجز التحفظية، لا يحجب ملكية السفينة عن صاحبها أو يحرمه من سلطاته كاملة عليها ومن ثم فإنه يجوز له التصرف فيها بكافة أنواع التصرفات القانونية إلا أن هذه التصرفات لا تضر بمصالح دائنيه الحاجزين إذا لهم أن يباشروا التنفيذ عليها واستيفاء حقوقهم من ثمنها.

كما أن الحجز على السفينة لا ينشئ حقا عينيا للدائن الحاجز لم يكن له من قبل ومن ثم يمكن القول أن الحجز التحفظي على السفينة لا ينقص في شيء من حق الملكية المقرر لمالكها. وبالتالي فللمالك كل الحق في القيام برهن السفينة محل الحجز رغم توقيع الحجز عليها، ويتضح ذلك جليا من حكم النقض الفرنسي الصادر في 1958/02/15 حيث جاء فيه أن الحجز التحفظي لا ينشئ لمصلحة الدائن الحاجز حق احتجاز و لا يرتب له حق أفضلية على ثمن الشيء المبيع بالنظر لغيره من الدائنين.

1- تنص المادة 160-3 من القانون البحري على أنه: >عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة قرار الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها، وتجري حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن الحاجز >

و هناك بعض القوانين لا تمنع و لا تقيد حرية المالك بالتصرف في سفينته بالبيع أو الرهن و ذلك أثناء وقوعها تحت الحجز التحفظي لذا كان من الضروري اتخاذ الإحتياطات اللازمة لمنع المالك سيئ النية من بيع أو رهن سفينته المحجوزة دون إعلان المشتري أو الدائن المرتهن بالحجز الواقع على السفينة كل ذلك بغرض حماية الغير حسن النية من أي أضرار لذلك هناك الكثير من التشريعات البحرية. قامت بفرض الإجراءات القانونية الكفيلة بالغير حسن النية ومثال ذلك القانون البلجيكي الذي أوجب على المحضر الذي يحرر محضر الحجز التزام قانونيا بضرورة تسجيل هذا المحضر خلال 10 أيام في سجل القيد الموجود في السجل الخاص بذلك بمكتب حفظا الرهون. و يستتبع قيد الحجز سلب حرية مالكها في بيعها أو رهنها كما يعتبر أي بيع أو رهن لاحق على قيد الحجز قد وقع باطلا بطلانا مطلقا.

كما أوجب المشرع السويدي بالمادة 69 من التقنيين البحري على ربان السفينة المرهونة عند توقيع حجز تحفظي أو تنفيذي على السفينة في دولة أجنبية ضمانا لدين آخر. أن يقوم بإخبار الدائنين المرتهنين على وجه السرعة بهذا الحجز، وهناك جانب آخر الفقه يرى عدم جواز التصرف في السفينة المحجوزة على أساس مثل هذا

التصرف يلحق ولا ريب الضرر بالدائن العادي للمجهز ومن ثم فلا يحقق الحجز التحفظي الغاية المرجوة منه.

أيضا الادعاء بأن حقوق دائني المجهز غالبا ما تكون حقوقا ممتازة فإنه لا يعتد به على أساس أنه في جميع الأحوال هناك حقوق أخرى غير ممتازة. ومن الضروري أن تتم حماية حقوق الدائنين العاديين خاصة أن حق التتبع المقرر للدائنين العاديين لا يفيد هؤلاء الدائنين إلا في حالة التصرف في السفينة بالبيع دون غيرها من التصرفات القانونية.

إلا هناك رأي آخر وهو الاتجاه الغالب¹ و الذي يعطي المالك كل الحق في القيام بكافة التصرفات القانونية سواء بالبيع أو الرهن وذلك بالنسبة للسفينة المحجوزة و يضع هذا الفريق الحجج لتأييدها هذا الاتجاه.

1- ضرورة أن يكون هناك نص صريح للقول بعدم جواز التصرف في السفينة المحجوزة لاسيما وأن إجراء الحجز التحفظي ما هو إلا مجرد إجراء وقائي و لا يمكن أن يؤدي إلى إجراءات التنفيذ الجبري إلا بإتباع خطوات محددة، حددها القانون كما أن وضع السفينة محل الحجز تحت يد القضاء فيه ضمان لا يقوم المدين أثناءه بأي إجراء يخرج من الضمان.

2- أنه حتى ولو تم بيع أو رهن السفينة المحجوزة يتعذر على المشتري الجديد أن يقوم باستغلال السفينة باسمه كما ينبغي وعلى أساس أنه يترتب على إجراء الحجز التحفظي على السفينة هو تقييدها في ميناء الحجز، فإذا ما أراد المشتري استغلالها وجب عليه رفع الحجز التحفظي عليها الأمر الذي لن يتم إلا بقيام المدين بأداء الديون التي عليه أو دفع الكفالة المناسبة و التي يقدرها القاضي المختص ومن ثم يمكن القول أن التصرف بالبيع في هذه الحالة يكون في مصلحة الدائنين وليس ضارا بهم إذ يعجل الوفاء بحقوقهم، و هذا هو الهدف الجوهرى من إجراء الحجز التحفظي على السفينة.

بإضافة إلى ما سبق فإنه لا يترتب على إجراء الحجز التحفظي على السفينة حرمان المدين من رهن السفينة، و أن يحصل على الائتمان اللازم والذي قد يكون في

1- نبيل صقر- المرجع السابق.ص 233.

حاجة ماسة و ضرورية إليه أما إذا رهن المالك (المدين) سفينته المحجوزة بطريقة الغش أو التدليس فإنه بوسع الدائن الحاجز أن يرفع الدعوى البوليصية لإبطال الرهن الذي تم.

أيضا نلاحظ أن القضاء الفرنسي يأخذ بالرأي القائل بأن توقيع الحجز التحفظي لا يؤثر على حقوق مالك السفينة في استغلالها وتأجيرها. الأمر الذي يترتب عليه عدم تأثر حق المؤجر¹ في حالة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة في تحصيل الإيجار عن المدة التي تم فيها توقف السفينة بسبب الحجز².

إلا أن الفقه المصري له رأي آخر في مسلك القضاء الفرنسي فهو لا يقبل هذا المسلك في مصر إلا إذا كان توقيع الحجز بسبب دين يقع على عاتق المستأجر، بينما إذا كان هذا الحجز قد أجري لاقتضاء دين يلتزم به المالك المؤجر فإنه يتفق مع مبادئ العدالة أن يتحمل المستأجر أخطاء المالك وأي عمل يقوم به هذا الأخير و يؤدي إلى إخلاله بالتزاماته القانونية قبل الغير. الأمر الذي يترتب عليه امتناع المستأجر عن القيام بدفع الأجرة عن ذلك الفترة التي توقفت فيها السفينة بسبب لا يدلله فيه، وبالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية إذا كان يمكن للمدين استعمال ماله المحجوز، إذا عين حارسا عليه فذلك مشروط بأن يستعمله فيما خصص له فقط وألا يؤدي استعماله إياه إلى تلفه.

كما أنه لا يتلقى أجر مقابل الحراسة هذه القواعد متعلقة باستعمال المال المحجوز إذا كان منقولا، فهل تنطبق على السفينة باعتبارها منقول أم أنها تخضع لقواعد خاصة بها، بالرجوع إلى القانون البحري، وخاصة المواد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة من المادة 921 إلى المادة 921 نلاحظ أنها لم تنطرق إلى هذا الأثر، وعليه في غياب قواعد خاصة في القانون البحري، تطبق القواعد العامة السابق ذكرها، وبالتالي فإن حق المدين في التصرف في سفينته مقيد إلى غاية انتهاء الحجز، إلا أن الحجز و إن كان لا يسلب المال من ذمة صاحبه، إلا أنه يقيد سلطته في

¹ نصت المادة 153 من القانون البحري الجزائري على أنه: >> لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها.

² هشام فصلي، التطورات الحديثة في القانون البحري، المرجع السابق، ص 69،

استغلاله حتى لا تعرقل إجراءات الحجز، فإذا كان المدين ليس حارسا فإنه سيحرم من استغلال ماله المحجوز، و إن كان هو الحارس فإنه لا يستطيع استغلاله إلا إذا حصل على ترخيص من رئيس المحكمة. إذ يمكن أن يقوم بتأجير المال المحجوز، إذا رخص له ذلك رئيس المحكمة بناء على أمر على عريضة ، وعليه فإن هذه القواعد تسري على السفينة في غياب قواعد خاصة

إن الهدف من الحجز هو التحفظ على الأموال المحجوزة ووضعها تحت يد القضاء، وهذا ينطبق على السفينة التي لا يرتب الحجز عليها حقا عينيا لفائدة الدائن الحاجز ، كما أنها تبقى في الذمة المالية لصاحبها والذي غالبا ما يكون المدين ، إلى غاية بيعها بالمزاد العلني بعد اتخاذ الإجراءات المنصوص عليها قانونا.

وانطلاقا من هذا المبدأ، يجوز للمحجوز عليه المالك التصرف في السفينة بأي نوع من أنواع التصرفات القانونية، كبيعها أو رهنها، وهذا تطبيقا للمادة 922 ق.ب.ج والتي نصت على أنه "لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها"، فتصرف المحجوز عليه في سفينته ليس تصرفا في ملك الغير. ويعتبر التصرف القانوني صحيحا بين طرفيه متى صدر من مالكيه، حيث تترتب عليه كافة الآثار القانونية فيما بينهما، غير أنه غير نافذ في مواجهة دائني المحجوز عليه، وهذا ما أكدته المادة 961 مكرر 2 ق.ب.ج والتي نصت على أنه "كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكيها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز."

بالرغم أن هذا النص جاء في سياق الحجز ورغم أن هذا النص جاء في سياق الحجز التنفيذي على السفينة إلا أنه ينطبق أيضا على الحجز التحفظي، وخصوصا أن القواعد العامة في الحجز التحفظي لا تنص على ما يخالفه، إذ جعلت التصرف غير نافذ ويترتب على التصرفات القانونية أو الأعمال المادية التي تضر بالدائن الحاجز، تعرضه لعقوبات متعلقة بجرائم الأموال المحجوزة، فلقد أكدت المادة 661 ق.إ.م.إ.ج على أن "كل تصرف قانوني من المدين في الأموال المحجوزة لا يكون نافذا..."

ومن آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة أيضا تقرير عدم النفاذ الذي يهدف إلى حماية أشخاص معينين، وخاصة الدائنين الحاجزين وهم الدائنون الحاجزون ولو

كانوا دائنين عاديين، وأصحاب الحقوق المقيدة والمشتركون في الحجز والمشتري بالمزاد إذا تحول الحجز إلى تنفيذي وتم بيع السفينة، أما فيما عدا هؤلاء الأشخاص فليس لأحد التمسك بعدم نفاذ التصرف في المال المحجوز¹

1- وهذا ما نصت عليه المادة 26 من قانون بحري جزائري.

الفرع الثاني: بالنسبة لطاقم السفينة

مما لاشك فيه أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يؤثر على استمرار عمل الطاقم الذي يتمثل في ربان السفينة وجميع الطاقم مع حصولهم على الأجرة الكاملة وبطريقة منتظمة كالمعتاد طوال فترة الحجز وبالطبع فإن هذه الأجور يقوم بسدادها كغيرها من المصروفات اللازمة للسفينة أثناء فترة الحجز للمالك المحجوز عليه. لم ينص القانون البحري الجزائري على أي نص يتعلق بأثر الحجز التحفظي على استمرار عقود عمل العاملين على ظهر السفينة 1 .

إلا أننا نرى أن توقيع الحجز التحفظي عليها لا يؤثر على استمرار عمل طاقمها المتمثل في ربان السفينة وبحارتها، فهو مجرد إجراء وقائي لا أثر له على استمرارهم في وظائفهم، وعلى استمرار حقهم في الحصول على أجورهم بطريقة منتظمة طوال

فترة الحجز، وأن هذه الأجور كغيرها من المصروفات اللازمة للسفينة المحجوزة يتحملها المالك المحجوز عليه وحده.

المطلب الثالث :

آثار الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة للميناء.

يعد الميناء عاملاً مهماً في النقل البحري، وتتم فيه جميع الأعمال المرتبطة به من رص البضائع و.... والإرشاد لكن تبقى مهمته استقبال السفن، ولاستقبالها في أي ميناء لا بد من وضع مجموعة من الإمكانيات المخصصة لذلك حتى تتمكن من الرسو في ظروف ممكنة .

إن إجراءات الحجز التحفظي على السفن كغيرها من الإجراءات المؤدية إلى إيقاف السفينة بالميناء، بغض النظر عن أسبابه أو الجهة التي أمرت باتخاذها، فإنها تلحق بالميناء الراسية فيه السفينة سلسلة من الآثار السلبية، ، وبما أن الحجز التحفظي يمنع السفينة من الإبحار، فهذا يربط مجموعة من العراقيل على الميناء الذي تبقى فيه، ومن أهم هاته العراقيل تلك المتعلقة بسلامة الميناء، والعراقيل المرتبطة بالأنشطة المينائية، وهو ما سنتناوله في الفرعين التاليين:

¹-أحمد خليل، أصول التنفيذ الجبري، دار الجامعية، لبنان، دون سنة، ص510 .

الفرع الأول: آثار الحجز التحفظي للسفينة على سلامة الميناء

أسندت المهام المتعلقة بسلامة الميناء إلى شرطة الميناء (الشرطة البحرية) التي تتكفل بضمان هذه السلامة وتكون المسؤولة عن الأمن فيه وذلك بموجب الصلاحيات المخولة لها والمرتبطة بتسيير الميناء واستغلاله. ولعل عدد السفن المتزايد المحجوز عليها قضائياً أو إدارياً 1 لأسباب مالية أو تنظيمية داخل الميناء، من شأنه أن يزيد من حدة مخاطر التصادم والاحتكاك والتلوث ، إضافة إلى الأخطار التي تتجر من حمولة السفينة الموجودة بالميناء خاصة تلك التي تحمل مواد خطيرة، وكذا تسرب الوقود أو الزيوت من السفينة نفسها، وبالتالي تجد مؤسسة الميناء التي ينفذ الحجز على مستواها الحجز مجبرة على تطهير هاته المواد وهي عملية في غاية التعقيد ومكلفة فحرصت إدارة الميناء على حماية بيئتها وصون مواردها من أخطار التلوث البحري.

لقد نص القانون على بعض الحلول إلا أنها غير كافية ومثال ذلك ما جاء في المادة 63 من المرسوم 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ والتي نصت على: "ينبغي أن تتوفر في السفن والآلات العائمة مهما كانت طبيعتها سواء كانت مستودعة أو كانت في انتظار مطول للتصليح أو لأي سبب آخر جميع الضمانات الضرورية للأمن والملاحة التي يقتضيها التشريع والتنظيم المعمول بهما 2. فيمكن نقل السفينة من حوض لأخر عند اكتظاظ الميناء حيث تضطر السلطة المينائية من نقل السفينة المحجوزة وتخصيص مكان لها وهو ما نصت عليه المادة 938 ق.ب.ج بقولها "يؤهل ضباط الميناء، لأسباب الأمن أو الاستغلال، لأمر السفن التي تعرضت لحجز تحفظي قانوني، بالتحرك نحو مراكز أخرى على الرصيف أو نحو ربح الميناء أو القيام بالإجراء وذلك بالتشاور مع مصالح الشرطة البحرية"، كما يمكن للسلطات المعنية، عند الضرورة، أن تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة 3 ، ولذلك فإن السلطة المينائية تتخذ الإجراءات الضرورية للحفاظ على سلامة الميناء والسير العادي لأنشطتها المعتادة.

¹- ينبغي التفريق بين الحجز التحفظي على السفينة المتخذ من قبل السلطة القضائية، والحجز الإداري الذي تتخذه السلطات الإدارية سباب مالية أو أمنية أو جمركية أو صحية، فالأول إجراء قضائي بينما الثاني إجراء إداري.

²-أنظر المادة 63 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ، المؤرخ في جانفي 2002 ، جريدة رسمية عدد 39

³-أنظر المادة 160-8 من القانون البحري الجزائري .

الفرع الثاني:

آثار الحجز التحفظي للسفينة على الأنشطة المينائية

تتهيأ الموانئ البحرية لاستقبال السفن في أحسن الظروف، لكن هذه الوظيفة تعاق بسبب اللجوء المتكرر إلى منع السفينة من التحرك وإبقائها في الميناء، فبقائها لفترة طويلة تعيق بشكل كبير الحركة فيه خاصة إذا كان المنع بسبب الحجز التحفظي الذي يؤثر على سير الميناء، فتوقيف السفينة قد يتسبب في تأخير تمويل الشركات او الصناعات، أو إلى عدم إمكانية تفريغ البضاعة المتواجدة على متن السفن. إن السفينة المحجوزة في الميناء من طرف السلطات القضائية تعرقل بشكل كبير الاستغلال الطبيعي للميناء، إضافة إلى الخسائر التي تتكبدها السلطة المينائية ومصاريف نقل السفن المحجوزة من مكان لآخر.

بالرغم من أن المشرع قد جعل من مدة الحجز 1 قصيرة الأجل إلا أنه نجد في بعض الأحيان أن الحجز يمتد إلى مدة أطول، وفي هذه الوضعية فإنه يؤدي إلى زيادة الخسائر المالية المترتبة عن ذلك، خاصة أن السفينة غير مستغلة، وهنا يطرح السؤال التالي: هل الضغط الناجم عن حجز السفينة لمدة أكثر من المدة المحددة قانوناً يؤدي إلى التعويض؟.

فإن السلطة المينائية لها حق تقاضي مقابل الاستغلال المستمر للمكان الذي تتواجد به السفينة، كونها ملزمة بمغادرة الميناء فور انتهاء عملية التفريغ، بل بنهاية المدة المسموح لها، فإذا زادت مدة التفريغ عن الحد المسموح به .
أما ما تعلق بدفع التعويض فإنه يقع على المستفيد من حجز السفينة ، أي الدائن الحاجز ويعتبر هذا التعويض دين امتياز.

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 83.

ملخص

نخلص بعد دراستنا للفصل الثاني المتضمن إجراءات الحجز التحفظي على السفينة والآثار المترتبة عنه، أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يقع إلا بعد إتبع جملة من الإجراءات القانونية تبدأ من تحديد الاختصاص في الجهة القضائية والمتمثل في رئيس المحكمة ، وذلك بطلب يقدمه الدائن من أجل إستيفاء حقه من المدين . ثم بعد صدور أمر بالحجز التحفظي لصالح الدائن يتم توقيع الحجز التحفظي من طرف المحضر القضائي، بعد استلام أمر قضائي بتوقيع الحجز التحفظي صادر من جهة قضائية مختصة، يبلغ به المدين بناء على طلب الدائن وبعد ذلك يتم تسليم نسخة من إلى ربان السفينة وإلى السلطات المائية بعدها يتم يتم تسجيل هذا الحجز

في سجل السفن، ويترتب عن هذه الإجراءات آثار تتمثل في وضع السفينة تحت يد القضاء وذلك لمنع المدين من التصرف فيها بشكل يضر بمصلحة الدائن الحاجز، وتعيين حارس قضائي يتولى حراستها وإذا وقع الحجز التحفظي على السفينة فمن النادر أن تستكمل الإجراءات إلى أن تباع السفينة بالمزاد العلني ويحصل الحاجز على حقه من حصيلة البيع، إذ أن هذه الإجراءات تحمي المدين حيث يعطيه القانون إمكانية رفع الحجز على السفينة متى قدم ضمانا كافي للوفاء بالدين الذي بذمته كون الغاية من الحجز التحفظي على السفينة هو منع المدين من تصرف في السفينة إضراراً بالدائن

الحجز التحفظي على السفينة كضمان لدين بحري يعتبر من الأنظمة القانونية القديمة التي عرفتتها جميع بلدان العالم المطللة على البحر، بل أنهم كانوا يعتبرونه مرادفا لقاعدة << الدفع أو التنفيذ على جسم المدين >>. و الحجز على السفينة من شأنه أن يضع نوعين من المصالح في حالة تعارض وتقابل فمن ناحية نجد أن الإجراءات القانونية اللازمة لتوقيع الحجز يمكن أن تعرض كل من السمعة التجارية للمجهز البحري (كونه تاجر) و مقدرته الاقتصادية، وإمكانية استمراره في دوام ممارسة نشاطه البحري.

و على النقيض من ذلك فإن مصلحة جميع أصحاب الشأن في الرسالة البحرية

(الراسل، المرسل إليه، المسافرين و المؤمنين...) ترتبط ارتباطا وثيقا ليس فقط بعدم توقيع أي حجز على السفينة، بل و أيضا في انتظام رحلتها ووصولها سالمة إلى الموانئ المخطط للوصول إليها دون تأخير.

و تظهر بوضوح الأهمية العملية للحجز التحفظي على السفينة في كون السفينة الأداة الرئيسية للملاحة لذا كانت أهمية الحجز التحفظي عليها و ما يترتب على ذلك الحجز من آثار قانونية بالغة الأهمية و ذلك بالنسبة للطرف المدين و الذي يتمثل في المجهز، حيث تمثل السفينة نطاق ثروته البحرية، و أيضا للطرف الدائن الذي لا يملك في يده أي سند تنفيذي يمكن من القيام بإجراءات التنفيذ الجبري حتى يستوفي حقه من ثمنها.

و تتضاعف أهمية هذا النوع من الحجوز خاصة بالنسبة للسفن الأجنبية أثناء حالات التصادم البحري و الذي قد يخشى عند وقوعه هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل الوفاء بالتزاماتها القانونية الناجمة عن هذا التصادم و بالتالي إفلات ضمان الدائن المتضرر من يده، و كذلك الحال بالنسبة لاستيفاء حقوق الشاحنين في التعويض بسبب عدم وصول البضاعة في الميناء المتفق عليه أو قيام الوكيل البحري بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ضمانا لاستيفاء ثمن الخدمات الخاصة بالتموين و غير ذلك من الديون البحرية.

لعل أهمية الحجز التحفظي بالنسبة للسفن أدى بقيام معظم التشريعات البحرية الوطنية بتنظيم أحكامه مع وجود بعض الاختلاف بينها. و من بينها المشرع الجزائري حيث جاء القانون البحري الجزائري متوافق الى حد ما مع الاتفاقيتين الدوليتين،تفاقية بروكسل لعام1952 وإتفاقية جنيف لعام1999 المتعلقةين بالحجز على السفن ،وذلك بعد تعديل الامر 76-80 بموجب القانون 10-04 حيث إدراج بعض مواد من هذه الاتفاقيات في القانون البحري الجزائري و جعل قائمة الديون وراثة علي سبيل الحصر بعدما كانت قبل تعديل وراثة على سبيل المثال ،كما أصبح إستدعاء السلطة المنائية إلزامي في طلبات الحجز على السفن وذلك إستناد لنص 152 فقرة 2 تحت

طائلة عدم القبول ،كما يجب تبليغ أمر الحجز الى ربان السفينة وعند الاقتضاء الى ممثلي السفارة التي ترفع السفينة علمها ، وتعيين حارس للسفينة المحجوزة من قبل الجهة القضائية من من أجل ضمان عدم إلحاق ضرربها أو تهريبها بالرغم من تعديل الذي جاء به القانون 04-10 المعدل والمتمم أمر76-80لبعض المسائل التي يطرحا الحجز التحفظي على السفينة لكن مع هذه تعديلات تبقاء غير كافية حيث كانت الإشارة إلى الحجز التحفظي فيه بصورة مقتضبة و لم تشير إلى معظم القواعد الإجرائية المتبعة في الحجز على السفن و يلجأ القضاة في هذه الحالة إلى قواعد قانون الإجراءات المدنية والادارية

إلا أن هذه القواعد لا تنطبق تمام الانطباق على الحجز على السفن على الرغم من مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيفوبروكسل إلا أنه لم يتم إدراجها كاملة أو بالأصح إدماجها في القانون البحري، لذا في رأينا أنه يجب على المشرع أن يدرج جميع القواعد الإجرائية فيما يخص الحجز على السفن في القانون البحري و ذلك لرفع اللبس عن بعض الإجراءات ذات الطبيعة الخاصة للحجز على السفن.

قائمة المراجع

أولاً:باللغة العربية

المصادر القانونية

أ-الاتفاقيات الدولية

- 1_ إتفاقية جنيف لسنة 1999، المتعلقة بحجز السفن الموقعة بتاريخ 12 مارس 199
- 2_ معاهدة بروكسل لسنة 1952المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن المبرمة في بروكسل ،بتاريخ 10 ماي 1952

3- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون لبحار ، الذي انعقد في الفترة ما بين 1979 و 1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 بجاميكا

ب-القوانين

1- القانون 05-07 مؤرخ في 13 ماي 2007 المعدل والمتمم الامر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، ج ر ج ج العدد 31، صدارة 13 ماي 2007

2- القانون 10-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998

3- القانون 04-10 مؤرخ في 15 أوت 2010، يتضمن القانون البحري، جريدة الرسمية عدد 46 صادرة في 18 أوت 2010

4- قانون 09-08 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والادارية الجزائري ج ر ج ج ع 29 صادر في 23 أبريل 2008

ج/الأوامر

1- الامر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396، الموافق 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977

ثانيا- المؤلفات العامة والمتخصصة

1- أحمد أبو الوفاء، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية و التجارية، دار الكتاب الحديث. القاهرة ،دون سنة النشر

2- إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة ، الطبعة الاول ،مكتبة الوفاء القانونية ، مصر، سنة النشر 2010

- 3- العنابي إبراهيم، قانون البحار ، الجزء الاول، دار الفكر العربي ، القاهرة ، سنة النشر 1985
- 4- الغنيمي حمدي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، الطبعة الثانية ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، سنة النشر
- 5- جلال وفاء محمد ، القانون البحري الجديد ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، سنة النشر 2002 ،
- 6- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري مطبعة ومكتبة الاشعاع الفنية ، مصر ، سنة 1993
- 7- هشام فضلى ، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ، سنة النشر 2012 ، ص 56
- 8- زكي زكي شعرواي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر سنة النشر 1981
- 9- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر العربي دون بلد النشر سنة 1990
- 10- محمد محمود ابراهيم . أصول التنفيذ الجبري على ضوء المنهج القضائي ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، سنة 2005
- 11- محمد عبد الفتاح ترك ، الحجز على السفينة ، دار الجامعة الجديدة مصر . سنة النشر 2005
- 12- نبيل صقر ، الوسيط في شرح قانون الاجراءات المدنية الادارية ، دار الهدى ، الجزائر سنة النشر 2008
- 13- عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية والسفينة ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، سنة النشر 2008
- 14- عباس حلمي ، القانون البحري ، الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة النشر 1988
- 15- عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف مصر ، دون سنة النشر
- 16- عبد الرحمان بحار ، الحجز التحفظي على السفينة في القانون المغربي ، مطبعة دار البيضاء ، المغرب سنة النشر 2010

17- فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية ، دار النهضة العربية
القاهرة ، سنة النشر 1995 ، ص 79

18- شحات محمود ،المختصر في القانون البحري الجزائري ،دار العلوم للنشر
والتوزيع ،عنابة ،سنة النشر 2000
ثالثا:المجالات .

19-قرار صادر عن المحكمة العليا الجزائرية رقم 171793 مؤرخ 18
ديسمبر 1998 قضية (ز-غ) ضد (ب-ع) ،منشور بالمجلة القضائية ، عدد2،لسنة
1998

رابعا:المواقع الالكترونية الرئيسية المرتبطة بالأطروحة

جمال صابر نعمان أحمد نعمان [https://byqt.consulte ce site le08/04/2018](https://byqt.consulte.ce.site/le08/04/2018)
خامسا_ المؤلفات باللغة الفرنسية:

_ مجلة saisie conservatoire en droit algérien le phare

Mohammed monkour neffous N° 44 .Dec2002.

الفهرس

الرقم	العنوان
01الى04	مقدمة
05	الفصل الاول : ماهية الحجز التحفظي على السفينة
05	المبحث الاول: مفهوم السفينة

07الى05	المطلب الاول: تعريف السفينة وطبيعتها القانونية
10الى08	الفرع الأول: تعريف السفينة
11	الفرع الثاني الطبيعة القانونية للسفينة
12	المطلب الثاني الحالة المدنية للسفينة وجنسيته
13الى12	الفرع الأول الحالة المدنية للسفينة
14الى13	الفرع الثاني: جنسية السفينة
15	المطلب الثالث: تسجيل السفينة
17الى15	الفرع الاول: السفن الخاضعة للتسجيل
21الى18	الفرع الثاني إجراءات التسجيل
24الى22	الفرع الثاني إثارة التسجيل
25	المبحث الاول: مفهوم الحجز على السفينة تحفظينا
25	المطلب الاول: تعريف الحجز التحفظي على السفينة واساسه القانوني
28الى26	الفرع الاول تعريف الحجز التحفظي على السفينة
30الى29	الفرع الثاني:الاساس القانوني للحجز التحفظي
31	المطلب الثاني :نطاق الحجز التحفظي على السفينة وأهميته
33الى31	الفرع الاول :نطاق الحجز التحفظي على السفينة
36الى34	الفرع الثاني أهمية الحجز التحفظي على السفينة
37	المطلب الثالث:شروط توقيع الحجز التحفظي
42الى37	الفرع الاول :الشروط العامة للحجز التحفظي على السفينة
46الى43	الفرع الثاني:السفن التي يجوز الحجز عليها
49الى47	الفرع ثالثا:ديون التي يجوز الحجز بمقتاضها
50	الفصل الثاني إجراءات الحجز التحفظي على السفينة وإثاره
50	المبحث الاول : إجراءات الحجز التحفظي على السفينة
52الى51	المطلب الاول : طبيعة القانونية لامر الحجز التحفظي على السفينة والجهة المختصة

53 إلى 55	الفرع الاول : الطبيعة القانونية لأمر بالحجز التحفظي على السفينة
56 إلى 58	الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة بإصدار أمر الحجز
59 إلى 61	المطلب الثاني :توقيع الحجز التحفظي على السفينة
62 إلى 64	الفرع الاول: تحرير محضر الحجز وتبليغه
65 إلى 66	الفرع الثاني:تثبيت الحجز التحفظي
66 إلى 68	المطلب الثالث:منازعات الحجوز التحفظية
69	الفرع الاول :التظلم من الامر بتوقيع الحجز التحفظي
70	الفرع الثاني:تعدد الحجوز القضائية
70	الفرع الثالث:المسؤولية عن توقيع الحجز التعسفي
71	المبحث الثاني:اثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة
72	المطلب الاول:بالنسبة للسفينة محل الحجز
73	الفرع الاول: منع السفينة من مغادرة الميناء
74 إلى 75	الفرع الثاني:تعيين حارس قضائي
76	المطلب الثاني :القدرة على التصرف في السفينة
75	الفرع الاول:بالنسبة اطراف الحجز
73 إلى 74	الفرع الثاني :بالنسبة لطاقم السفينة
75	المطلب الثالث: الحجز التحفظي على الميناء
76 إلى 77	الفرع الاول:اثار الحجز التحفظي لسفينة على سلامة الميناء
78 إلى 79	الفرع الثاني:اثار الحجز التحفظي لسفينة على الانشطة المنائية
80	الخاتمة

الملخص:

تناولت هذه الدراسة الحجز التحفظي على السفينة من خلال قواعد القانون البحري الجزائري وأهم الإتفاقيات الدولية التي تناولت هذا الموضوع .

إن الحجز التحفظي على السفينة هو إيقافها ومنعها من السفر بموجب أمر على عريضة صادر من الجهة القضائية المختصة، وهذا الحجز ضروري من أجل إبعاد الدائن مالا للمدين يمكنه التنفيذ عليه بعد الحصول على سند تنفيذي بموجب حكم قضائي، وفي حال عدم قيام المدين بتسديد ما عليه من دين يتم اللجوء إلى الحجز التنفيذي الذي يتم من خلال بيع السفينة المحجوزة بمزاد علني تحت إشراف المحضر القضائي من أجل استيفاء الدائن لحقه.