



جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب

كلية الحقوق

قسم الحقوق

## خصوصية الرهن البحري في التشريع الجزائري

مذكرة ماستر في الحقوق

تخصص: قانون خاص

تحت إشراف: د. بورطال أمينة

من إعداد وتقديم الطالبتين:

- بلهيري خلود.

- بوشريحة رميساء

لجنة المناقشة

الرئيس	تربش رحمة	أستاذة محاضرة ب	جامعة عين تموشنت
المشرف	بورطال أمينة	أستاذة محاضرة أ	جامعة عين تموشنت
المناقش	خوالف صراح	أستاذة محاضرة ب	جامعة عين تموشنت

السنة الجامعية : 2025/2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ حَمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً

تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾

[ 14 : النحل ]

## شكر وتقدير

بفضل الله الذي أضاء لنا طريق العلم والفهم، ووفقنا لأداء هذا الواجب وتحقيق هذا العمل، سائلين أن يكون خالصا لوجهه تعالى.

في هذا المقام، نود أن نعبر عن بالغ شكرنا وامتناننا لأستاذتنا المشرفة، السيدة "بورطال أمينة" التي تشرفت بقبول الإشراف على مذكرتنا، لقد استفد كثيرا من توجيهاته العلمية القيمة، ورغم انشغالها العميق بمهامها، إلى أن ذلك لم يمنعها من دعمنا ومتابعتنا في هذا العمل بكل حماس علمي وتواضع رفيع، إنما منحتنا لنا من وقتها الثمين بعد الله عز وجل هو محل تقدير وامتنان عميق عند اكتمال هذا العمل وظهوره بالشكل الذي هو عليه الآن، نسال الله عز وجل أن يجزيها عنا وعن طلاب العلم خير الجزاء في الدنيا والآخرة.

كما يسرنا ان نعبر عن بلاغ شكرنا وامتناننا لأستاذاتنا الكرام اعضاء لجنة المناقشة "تربش رحمة" و"خوالف صراح" على قبولهم مناقشة المذكرة و نتقدم لهم باسم آيات التقدير والعرفان على جهودهم القيمة.

## الإهداء

الحمد لله الذي سهل لنا الوصول إلى هذا الانجاز وما كنا لنفقه لولا فضل الله

ورعايته وبعد أهدي تخرجي

إلى النور الذي أضاء مسيرتي إلى الغالي الذي حملت اسمه بكل فخر إلى معلمي الأول

الرجل الذي بذل جهده طوال حياته ليجعل لنا الافضل " أبي الغالي "

إلى من كانت السند الأول لتحقيق احلامي إلى من كانت ملجئي ورفيقتي في هذه المرحلة،

إلى من أضاءت لي دنوب حياتي وزادتني فخرا بنفسي، إلى القلب الطيب إلى من كانت

دعواتها تظلني دائما " امي الغالية "

إلى من بذل جهدا كبيرا معي من اجل اتمام هذا العمل اخوتي اكارم حفظهم الله ورعاهم

إلى عائلتي الكلمة تقديرا لتشجيعهم المستمرة، دول الأئسة اصدقائي وزملائي الذين

شاركوني سنوات مليء بالتجارب القيمة، بفضل رعاية الأساتذة واهتمامهم الكبير.

## قائمة المختصرات

### 1- قائمة المختصرات باللغة العربية:

ج.ر.....جريدة رسمية.

ق.ب.ج.....القانون البحري الجزائري.

ص.....صفحة.

ط.....طبعه.

ع.....العدد.

د.ط.....دون طبعة.

د.م.ن.....دون مكان النشر.

د.س.ن.....دون سنة النشر.

### 2- قائمة المختصرات باللغة الفرنسية:

Op.cit.....option citée.

P.....page.

T.....Tome.

V.....Voir.

# المقدمة

القانون البحري يتضمن مجموعة من القواعد التي تنظم العلاقات بين المتعاملين في المجال البحري، وله تاريخ طويل يبدأ منذ أكثر من ثلاثة آلاف سنة، حيث تطور تدريجياً ليواكب التغيرات التي طرأت على التجارة الدولية، والملاحة البحرية وتحتوي قواعده القانونية على مصطلح الرهن البحري والسفينة وغيرها من مشتقاتها.<sup>(1)</sup>

بناء على ذلك، تناولنا في هذه الدراسة أبرز المواضيع في مجال القانون البحري والمتمثل في الرهن البحري الذي يعتبر من الأنظمة البحرية الحديثة نسبياً، إذ يختلف عن الأنظمة القديمة التي اعتمدت على التقاليد البحرية مثل قرض مخاطر جسيمة الذي كان معروفاً منذ العهد الإغريقي كوسيلة للتمويل والائتمان في مجال الملاحة البحرية، وقد ظل نظام قرض المخاطر الجسيمة، لفترة طويلة هو الأكثر استخداماً وملائمة للأنشطة البحرية، مما جعله يحل محل نظام الرهن البحري الذي كان يعتبر أقل توافقاً مع متطلبات الاستغلال البحري في تلك الحقبة، بما أن السفينة تعتبر من الأموال المنقولة، فإنه لا يمكن رهنها رهنًا رسمياً، لأن هذا النوع من الرهن يقتصر على العقارات، لذلك أصبح الخيار الوحيد أمام المالك الذي يرغب في رهن السفينة رهنًا حيازياً.

وتجدر الإشارة أنّ هذا الرهن لا يتناسب مع طبيعة الاستغلال البحري، حيث يتسبب في انتقال حيازة السفينة من ملكها إلى الدائن المتهم، ويرجع عدم صلاحية المنقولات لتكون محلاً للرهن البحري إلى أسباب تتعلق بالجوانب العملية والقانونية، على الرغم من أن الرهن البحري يعتبر في الأصل حقاً عينياً تبعياً لا يطبق إلا على العقارات، فإن الطبيعة المميزة للسفينة تستدعي رهن السفينة بشكل رسمي وفقاً لتنظيم خاص.<sup>(2)</sup>

1- محمد نصر محمد، الوزير في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012م، ص 13.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة -، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 4.

## أهمية الموضوع:

تكمن أهمية الموضوع في كونه يمثل أحد أبرز وسائل الائتمان البحري في العصر الحالي، حيث يساهم في حماية مصالح كل من الراهن والمرتهن بشكل متوازن.

## الأسباب التي جعلتنا نختار هذا الموضوع:

من الأسباب التي حفزتنا لاختيار هذا الموضوع هي رغبتنا العميقة في استكشاف هذا المجال، وحرصنا على تقديم فهم شامل وواضح عن الرهن البحري الذي تبرز أهميته في دفع عجلة التنمية الاقتصادية.

فضلا عن جودة الموضوع وسهولة التعامل مع هذا النوع من الضمانات، حيث يعدل رهن البحري من أبرز الضمانات التي يعتمد عليها مقترضون، وكذا تردد العديد من الأشخاص في التعامل مع السفن المرهونة نظرا للطبيعة القانونية الخاصة بها.

## أهداف هذه الدراسة:

يتمثل هدفنا من خلال هذه الدراسة هو جمع وتحليل المعلومات المتعلقة بموضوع دراستنا في إطار القانون الجزائري، ويتم ذلك من خلال توضيح القواعد المنظمة لتكوين الرهن البحري بما يتعلق بأركانه الموضوعية، بالإضافة إلى دراسة وتحليل الأحكام القانونية الخاصة بالرهن البحري في القانون الجزائري، فضلا عن إثراء المكتب الأكاديمية بمحتوى جديد يركز على هذا النوع من المواضيع النادرة.

استنادا إلى ما تم عرضه سابقا، نطرح الإشكال التالي:

ما مدى خصوصية الرهن البحري في التشريع الجزائري؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية مجموعة من التساؤلات وهي:

- ما هو موضوع الرهن البحري؟
- ما هي الآثار والإجراءات المترتبة عليه؟

## المنهج المتبع:

عالجنا هذا الموضوع باعتماد المنهج الوصفي و المنهج التحليلي و المنهج المقارن حيث استند إلى التشريع الجزائري وقمنا بتحليل مواد القانون البحري، والمقارنة مع تشريعات اخرى نظرا لتأثر المشرع البحري الجزائري بها، وكذا للتشابه الكبير بينهما وبين التشريعات الجزائرية.

## الصعوبات و العقبات التي اثرت على سير عملنا اثناء دراسة موضوعنا:

لقد واجهنا تحديات كبيرة في جمع المعلومات بسبب ندرتها، وقلة المراجع المتعلقة بهذا الموضوع في جامعتنا، مما استدعى منا التوجه نحو جامعة اخرى للحصول على المصادر اللازمة، ونظرا لغموض بعض النصوص القانونية استندنا على الكتب الفقهية والمذكرات والرسائل الأكاديمية للحصول على توضيحات وشروحات.

ومن هذا المنطلق ارتأينا تقسيم خطة بحثنا إلى فصلين:

الفصل الأول: خصوصية الرهن البحري من حيث التكوين

الفصل الثاني: خصوصية الرهن البحري من حيث الاجراءات والاثار



**الفصل الأول:**  
**خصوصية الرهن البحري**  
**من حيث التكوين**

عقد الرهن البحري ليس من العقود الرضائية فقط، بل هو عقد شكلي يتطلب توافر ورقة رسمية لإتمامه، ويتعلق هذا عقد الرهن البحري بالسفينة، يتم بناء على اتفاق بين المدين الراهن والدائن المرتهن، ويجب أن يتوافر في هذا العقد الأركان الأساسية العامة للعقود، وهي الرضا السليم من العيوب والمحل والسبب، بالإضافة إلى ملكية المدين الراهن للسفينة وأهليته الكاملة للقيام بالتصرفات القانونية. ولقد اكد الفقهاء أن يتم إبرام رهن السفينة بموجب عقد رسمي، وإلا اعتبر العقد باطلا، وهذا يشير إلى ضرورة تدوين العقد بشكل كتابي وتوثيقه في أحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العقاري. وتجدر الإشارة أن الرسمية ليست شرطا لصحة التصرف أو لتنفيذه أمام الغير، بل شرط لإتمامه، وبناء على ذلك فان غياب الرسمية يؤدي إلى بطلان العقد بطلان مطلق. كما يعتبر عقد الرهن البحري عقد تجاريا بالنسبة للسفينة، وجميع العقود المتعلقة بالسفينة هي عقود تجاربه بالنسبة للطرف الاخر، قد يكون العقد تجاريا بالنسبة له أو غير تجاري وذلك وفقا للهدف من الرهن.<sup>(1)</sup>

والهدف الذي يبرم عقد الرهن هو مالك السفينة أو وكيله، بشرط أن تكون الوكالة خاصة، اذ أن الوكالة العامة التي لا تتضمن تفويضا صريحا بإجراء الرهن البحري لا تمنح الوكيل الحق في إبرام عقد الرهن ويجب أن تكون الوكالة محدده ومخصصة.<sup>(2)</sup> ونظرا لأن السفينة المرهونة قد تواجه مخاطر بحرية، فان ذلك قد يؤدي إلى تضعيف ضمانات الدائن المرتهن، هذا ما جعل بوضع عناصر تحل محل السفينة في حال فقدانها أو تعرضها لأضرار تمنعها من أن تكون صالحا للملاحة البحرية، كما استثنى في ذلك الوقت بعض العناصر من تطبيق الرهن البحري.<sup>(3)</sup> وبالتالي سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين حيث سنتكلم في المبحث الأول على موضوع الرهن البحري، أما المبحث الثاني فسنذكر تعويضات التي تكون محل الرهن.

- 1- ايمان فتحي حسن جميل، النظام القانوني للسفينة ( ماهية السفينة - ملكية السفينة حقوق الامتياز البحرية- الرهن البحري- الحجز على السفينة)، ط 1، مكتبه الوفاء القانونية، اسكندرية، 2010م، ص ص، 206، 207.
- 2- لطيف جبر كوهاني، القانون البحري ( السفينة- اشخاص الملاحة- النقل- البيوع- تأمين) ط الثانية، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003م، ص 61.
- 3- منهوج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكره لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والأنشطة البنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011- 2012، ص 12.

## المبحث الأول: موضوع الرهن البحري:

يخضع عقد الرهن البحري لأحكام القواعد العامة، رغم أن موضوعه يتمثل في السفينة، التي تتميز بخصائص فريدة تميزها من غيرها من الأصول، ويمنح الرهن البحري الدائن حقا عينيا تبعا على السفينة كضمان تامين اتفاقي، ويشمل هذا الحق جميع ملحقات السفينة إلا اذا اتفق الطرفان على استبعاد بعض هذه الملحقات أو كلها من نطاق الرهن.

لا يحدد القانون البحري الجزائري حمولة السفينة التي يمكن رهنها وبالتالي فان السفن ذات الحمولة التي تزيد أو تقل عن 20 طن يمكن أن تخضع للرهن هذا الاتجاه موضع تساؤل، نظرا لان الحمولة الصغيرة مثل 20 طن لا تتناسب مع المتطلبات المالية لإنشاء الرهن وتكاليف شهره، حيث قد تكون نفقات هذه العملية غير مبررة بالنسبة لقيمة المال المرهون.<sup>(1)</sup>

رغم أن الرهن البحري يعد من المبادئ العامة التي تشمل السفن أو المنشآت البحرية، الا أن المشرع قد خصص بعض الاحكام الخاصة التي تتعلق برهن السهم في حالات معينه وتتمثل هذه الحالات في رهن السفينة اثناء مرحله البناء، وكذلك رهن سفينه المملوكة على الشيوخ، بناء على ذلك، ستركز دراستنا في المطلب الأول على تعريف السفينة وطبيعتها، اما المطلب الثاني فسندكر فيه صور الرهن البحري.<sup>(2)</sup>

## المطلب الأول: السفينة محل الرهن

تعد السفينة الأداة الأساسية التي تستخدم في الملاحة البحرية، كما تعتبر محلا للرهن البحري، بناء على ذلك، قمنا بتقسيم المطلب إلى فرعين الأول خصصناه لتعريف السفينة، والثاني لتوضيح طبيعتها القانونية.

1- محمود شحات، المختصر في القانون البحري، د. ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2010 م، ص 140.

2- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 13.

### الفرع الأول: تعريف السفينة

تتناقض آراء الفقهاء حول المعايير التي يجب أن تعرف بها السفينة، حيث ذهب رأى فقهي ضرورة تحديدها بناء على تخصيصها للملاحة البحرية، بينما اعتبر رأي آخر أن المعيار يجب أن يكون قدرتها على القيام بالملاحة البحرية، وهناك أيضا أسباب خاصة لاكتساب ملكية السفينة، مثل الاستيلاء عليها اثناء الحرب، بالإضافة إلى المصادرة التي قد تفرض كعقوبة على ملك السفينة أو تأمين بالإضافة إلى تلك الاسباب هناك سببين رئيسين لاكتساب ملكية السفينة هما الشراء والبناء وفقا للقانون البحري.<sup>(1)</sup>

### أولا: تعريف السفينة في القانون الجزائري

على الرغم من أن توضيح المدون القانوني للمصطلحات يعد من اختصاص الفقه ولا يقع ضمن مهام المشرع، الا أن المشرع الجزائري على غرار الفقه والقضاء، حرص على تحديد وتقديم تعريف خاص بالسفينة من خلال المادة 13 ق. ب. ج: "تعتبر السفينة في عرف القانون كل عباره بحريه أو اليه عائمة تقوم بالملاحة البحرية، اما بوسيلتها الخاصة ، واما عن طريق قطرها بسفينه اخرى أو مخصصه لمثل هذه الملاحة".<sup>(2)</sup>

يتضح من هذا التعريف أن المشرع الجزائري قد حدد مفهوم السفينة على انها اي هيكل أو اليه عائمة، حيث يعتبر اي منشأة بحرية قادر على الطفو فوق الماء ومخصص للملاحة البحرية سفينة، بمعنى أن تعريف السفينة مرتبط بمكان ممارستها للملاحة، ومن هذا تعريف يمكن استنتاج أن:

بالرغم من أن هذه المنشأة قد تكون عمارة أو ألية عائمة إلا أنه لا يعني بالضرورة كون المنشأة البحرية العائمة تعتبر سفينة، فالمعيار المعتمد في هذا السياق واسع وغير محدد، حيث يشمل كاهه المنشآت البحرية دون أن يوضح ما يميزها كاداة للملاحة البحرية التي تختلف عن غيرها من المنشآت البحرية الاخرى.

• لم يقتصر على اشتراط وجود وسيلة دفع ذاتية، بل تجاوز ذلك بنصه على اعتبار المنشآت سفينة حتى وأن كانت تقطر بواسطة سفينة اخرى.<sup>(3)</sup>

1- بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري (مقدمه في القانون البحري، الملاحة البحرية، السفينة، اشخاص المنحة البحرية) .د.ط ، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2021، ص 55.

2- الأمر رقم 76- 80 المؤرخ 2023 اكتوبر 1976، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10- 04 في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج، ر، عدد 46

3- عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، ط 1، بين الافكار، الجزائر، 2022م، ص13.

• وحسب قانون التجارة البحرية تعد جميع التفرعات اللازمة للاستثمار السفينة جزء منها. ومن هذا المنطلق يتضح لنا مفهوم السفينة لا يقتصر فقط على هيكلها بل ويشمل جميع ملحقاتها التي لا يمكن للسفينة ممارسة الملاحة من دونها، مثل القوارب الرافعات، السلاسل، المرساة، وغيرها نظرا لأن هذه الأدوات تعتبر جزء من مكملا للسفينة، فان التصرفات القانونية المتعلقة بها مثل البيع، الرهن، الايجار، والتأمين، تشمل هذه الأدوات بشكل ضمني دون الحاجة إلى الإشارة إليها صراحة إلا في حال وجود اتفاق يقضي باستبعادها من تلك التصرفات.<sup>(1)</sup>

### 1- التعريف الفقهي:

اتفق الفقهاء على تعريف السفينة بأنها كل منشأة عائمة تستخدم في الملاحة البحرية بشكل أساسي، أي أنها تعد اداة الاستغلال البحري، أما بالنسبة للتكوين فيتمثل في تجميع الاجزاء بشكل متناسق بحيث تصبح أداة وظيفتها الأساسية هي القيام بالملاحة البحرية، ومع ذلك يرى بعض الفقهاء أن هناك عنصرا اضافيا يجب أن يتوافر في تعريف السفينة، وهو قدرتها على مواجهه مخاطر البحر، حيث يعرفونها بأنها كل أداة عائمة معدة للملاحة البحرية، وتستمد خصائصها بناء على الغرض الذي أعدت من أجله، ويستلزم أن يكون التصميم السفينة بشكل معين يسمح له بمواجهه مخاطر البحر واستخدامها في الملاحة البحرية، ويعد عنصر القدرة على مواجهة المخاطر البحرية من أبرز الخصائص التي تميز السفينة حتى مع وجود عنصري التخصيص والاعتیاد على الرغم من تأكيد الفقهاء بأن توافر العنصرين الأوليين يعد كافيا لتحديد معنى مصطلح سفينة.<sup>(2)</sup>

### 2- تعريف السفينة في ظل القانون الدولي:

تعرف السفينة بأنها كل أنواع مركبات المائية ويشمل المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها ازاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح لاستخدام كوسيله للنقل المائي، ونستنتج من هذا أن لم يكن مجرد تحديد لتعريف السفينة بل هدف هو تحديد المنشآت مما أثر سلبا على التشريعات المحلية.<sup>(3)</sup>

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص ملاحه البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011م، ص 26.

2- عبد الحميد لمين، المرجع السابق، ص 12.

3- لخضر زارة، الوضع القانوني للسفن في منطقه البحر الاقليمي - دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهاده الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2009-2010، ص 110-112.

## 3- التعريف القضائي:

من الناحية القضائية قضت المحكمة العليا بأن تتحرك الآلة" بالاستعانة بالماء" وكذلك اعتبرتها" آلة عائمة" في ضوء النهج الشامل الذي يتبعه المشرع في التعامل مع قضية الطفو، فإننا يبدو أنه من الممكن اعتبار المركبة الهوائية عائمة، علاوة على ذلك، هذا المعيار أن الطفو وحده لا يكفي لتأهيل المركبة كسفينة بل يجب أن تفي المركبة بمواصفات نشاط البحري، المحدد مرتبط بالملاحة البحرية.<sup>(1)</sup>

## الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

حدد المشرع الجزائري الطبيعة القانونية للسفينة باعتبارها من الأموال المنقولة، حيث يمكن رهنها، بما في ذلك السفن التي لا تزال في مرحلة البناء، كما تعتبر سفن والمرافق البحرية الأخرى أملاكاً منقولة قابلة للرهن، وهذا التصنيف ذا أهمية بالغة نظراً للأثار المترتبة عليه والتي تؤثر بشكل مباشر على هيكل السفينة والمعدات الأساسية اللازمة للملاحة البحرية، ويشار إلى هذه المعدات عادة اسم "أدوات وعده السفينة" حيث تعتبر جزءاً لا يتجزأ من السفينة، تشمل العمليات المتعلقة بنقل ملكية السفينة أو رهنها مما يجعل السفينة كياناً قانونياً لا يقتصر فقط على الهيكل والمحرك، بل يشمل أيضاً جميع الأدوات والمعدات الأساسية اللازمة للملاحة البحرية.

لقد ذكر الفقهاء على أن عملية نقل ملكية السفينة تشمل أيضاً الأدوات والمعدات المرتبطة بها، كما أشار إلى أن الرهن البحري الذي يفرض على السفينة، سواء كان كاملاً أو جزئياً، يشمل هيكل السفينة وجميع توابعها، مع استثناء الحمولة ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.<sup>(3)</sup>

1- CE 19 déc. 1979, hovernord, DMF 1980, p 231, note R. Rezenth

2- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي تامنغست، الجزائر، جانفي 2012م، ص73

من المؤكد أن السفينة تعتبر ما لا يمكن امتلاكه واستخدامه إلا أن الآراء اختلفت بشأن طبيعة هذا المال:

يرى الاتجاه الأول أن السفينة تشبه العقارات اذ يطلق عليها البعض "عقارات البحر" لأن التصرفات القانونية المتعلقة بها لا تكون صحيحة إلا إذا تم تسجيلها في الجهة المختصة بالموانئ، والكتابة وحدها لا تعد كافية لضمان صحة التصرفات التي تتم على السفينة، بل يجب تسجيلها لدى الجهة المختصة، ويعتبر هذا الاتجاه السفينة بمثابة عقار، بحيث تشمل آثار التصرفات المرتبطة بها، وتطبق نفس القواعد على ملحقات السفينة التي تعتبر تابعة لها، مما يجعل هذه الملحقات تعامل معاملة العقارات المختصة دون اعتبار أن السفينة عقارا بناء على التسجيل الذي لا يتماشى مع الاعتبارات العملية، حيث أن الحاجه إلى التسجيل نشأت بسبب القيمة المالية الكبيرة التي تمتلكها السفينة.

• أما الاتجاه الثاني فيعتبر أن للسفينة شخصية معنوية مستقلة طالما تمتلك جنسية و إسما وموطنا، إلا أن هذا الرأي يعتبر ضعيف حيث أن مسألة الشخصية المعنوية هي من المواضيع النظرية التي تحصل طابعا تصوريا ولم يتم التوصل إلى اجماع بشأنها، لذلك يتم احيانا اطلاق عليها مسميات مثل الشخصية الافتراضية أو الشخصية الحكمية، أو تسميه اخرى، وجميعها تميزها عن الشخصيات الطبيعية الحقيقية.<sup>(1)</sup>

وبناء على ذلك، لا ينبغي توسيع مفهوم الشخصية المعنوية، فحتى اذا كانت الضرورات تقتضي منحها لبعض الهيئات أو الوحدات مثل الدولة والبلديات والشركات، فانه لا يجوز التوسع في هذا الاتجاه واعتبار السفينة شخصيه معنويه.

وتنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري على: "أن العقود المنشأة أو الناقله أو المستقلة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى مترتبة على السفن أو حصصها، يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي مصادر عن الموثق."<sup>(2)</sup>

وتؤكد المادة 54 منه على: " تخضع العقود الناقله للملكية والمشار اليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا لأحكام مطلقه لقانون التسجيل."<sup>(3)</sup>

1- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 31.

2- المادتين 49 و 54 من ق. ب. ج

3- محمود شحات، المرجع السابق، ص 21.

السفينة في هذين النصين تعتبر مالا منقولاً وفقاً لتقسيم الأموال، وذلك لأنها ليست ثابتة أو مستقرة، بل مصممة أصلاً للانتقال من مكان لآخر، وبناء على ذلك يجب أن تخضع لأحكام القانون المدني المتعلق بالأموال المنقولة وفقاً لأحكام المادة 49 المشار إليها سابقاً، فإن حكمها المتعلق بالمنقول لا ينطبق على السفينة، حيث أن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيابة كدليل على ملكية المنقول، بينما القاعدة العامة تقضي بانتقال ملكية المنقول بالتراضي، فإن ملكية السفينة لا تنتقل إلا من خلال محرر رسمي موثق يتم تسجيله ليصبح قابلاً للاحتجاج به أمام الغير.

السفينة تتمتع بحالة قانونية وجنسية، ويمكن رهنها بشكل رسمي كما يحدث مع العقارات، هذا الرهن لا يمكن تطبيقه إلا على العقارات، ولا يؤدي إلى نقل الحيابة إلى الدائن الذي يرهن السفينة، ويجب تسجيل حقوق العينية التي تسجل على السفينة، ويخضع الحجز عليها لإجراءات المتبعة في الحجز على العقارات، كما يتمكن الدائن الممتاز من تتبع حقوق الامتياز المترتبة على السفينة في أي يد تكون تماماً كما هو الحال مع حقوق الامتياز على العقار.<sup>(1)</sup>

ولقد اختلف آراء الفقهاء حول مدى تطبيق أحكام التقادم على السفينة، حيث يرى البعض أن تملك السفينة بالتقادم طويل أمر جائز، مؤكداً أن إجراءات تسجيل حقوق العينية المرتبطة بالسفينة لا تمنع اكتساب ملكيتها عن طريق التقادم، تماماً كما هو الحال بالنسبة للعقارات، في المقابل يعتقد البعض الآخر أنه لا يمكن اكتساب ملكية السفينة إلا من خلال اتخاذ الإجراءات الشكلية التي حددها القانون البحري.

ويؤكدون على أهمية السفينة باعتبارها تخضع لإشراف ورقابة مستمرة، مما يضع اكتساب ملكيتها عبر التقادم الطويل، وأخيراً لا يجوز اكتساب ملكية السفينة بالتقادم، حتى لو تم تنظيم سجل خاص بالسفن مشابه لسجل العقاري العيني.<sup>(2)</sup>

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 22.

2- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 38.

### المطلب الثاني: صور الرهن البحري

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة التي تخضع لأحكام القواعد العامة المتعلقة بالملكية، مما يعني أنه يمكن اكتساب ملكياتها عبر الهبة أو الوصية أو الارث، إلا أن هناك خلاف بشأن امكانية اكتساب ملكية السفينة في حالة معينة، حيث يتم البناء على أن القانون قد تناول مسألة رهن السفينة في الشيوخ الجزائري، ومنه تنطرق إلى الفروع الآتية التي سنتناول فيها رهن السفينة في طور البناء، ورهن السفينة المملوكة على الشيوخ.<sup>(1)</sup>

### الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء

يمكن أن يتخذ بناء السفينة في العمل شكلين، فأما أن يتولى المجهز عملية البناء بنفسه من خلال شراء المواد اللازمة والتعاقد مع العمال والفنيين لتحقيق الهدف، أو يقوم بإبرام عقد مع شخص أو شركة متخصصة في مجال بناء السفن للقيام بهذه المهمة نيابة عنه.<sup>(2)</sup>

ويعتبر عقد بناء السفن من الطرق الشائعة للحصول على ملكية السفينة، إلا أن المشرع الجزائري يختلف عن العديد من التشريعات الأخرى في تنظيمه لهذا النوع من العقود.<sup>(3)</sup>

### أولاً: تعريف عقد بناء السفن:

نص المادة 53 من ق.ب.ج على ما يلي: " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد النشاء للقائد بإنشائها حتى نقل الملكية للمشتري، الا اذا اتفق على خلاف ذلك....." <sup>(4)</sup>

1- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997م، ص 89.

2- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، د.ط، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002 م، ص 72

3- شكشاك شيماء، الاطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر (مهني)، تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، سنة 2022/ 74. ص

4- ماده 53 من ق. ب. ج.

وتجدر الإشارة أن بناء السفن يتم إما بواسطة المالك الذي يعتبر الباني أو صاحب العمل في عقد الاستخدام المتعلق بتنفيذ السفينة، أو قد يكون المالك شخصا آخر يتم بناء السفينة لصالحه وبناء على طلبه، ليعتبر في هذه الحالة رب العمل.<sup>(1)</sup>

وبالرغم من أن السفينة تعتبر من الممتلكات المنقولة من الناحية القانونية، فإن تطبيق أحكام الرهن الحيازي، سيؤدي إلى نقل حيازتها من مالكاها إلى الدائن المرتهن، يترتب على ذلك تعطيل استخدام السفينة من قبل المالك أو المجهز، مما يؤدي إلى تدهور وضع الإئتمان، وفي الوقت ذاته يتعطل الحق التبعية الذي يمنحه الرهن التأميني للدائن المرتهن في المنقول، وذلك بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول كدليل على الملكية، ويستلزم الرهن عادة الإشهار أو الإعلان ليكون ساري المفعول اتجاه الغير، ولكن المنقولات لا تخضع بشكل عام لنظام الإشهار بسبب كثرتها وسرعه تداولها.<sup>(2)</sup>

### ثانيا: صور بناء السفينة:

يشتهر بناء السفن باستخدام طريقتين رئيسيتين، الأولى هي البناء المباشر أو البناء الاقتصادي، بينما الثانية هي البناء غير مباشر أو البناء الجزافي، وفيما يلي شرح تفصيلي لكل منهما

#### 1- البناء المباشر أو البناء الاقتصادي :

تعد هذه الطريقة من أقدم الأساليب المستخدمة في بناء السفن، وقد تراجعت في استخدامها حاليا واقتصرت على بناء السفن الصغيرة مخصصة للصيد، وفي هذه المرحلة، تتولى الشخص الراقى في إمتلاك السفينة عملية بنائها بنفسه، حيث يقوم بشراء المواد الأساسية، ويتفق مع عمال البناء، ويتحمل تكاليف هذه العملية بالكامل، يبقى صاحب السفينة في هذا النوع من البناء مسؤولا طوال مراحل الإنشاء، مما يجعل هذه الطريقة خالية من أي تعقيدات قانونية، ففي حال إعلان إفلاسه، يحق لدائنيه حجز السفينة أثناء فترة البناء.<sup>(3)</sup>

1- شكشاك شيماء، المرجع نفسه، ص 74.

2- مرتجى داود سليمان، رهن السفينة في طور البناء، مجلة دراسات البصرة، العدد 42، كانون الأول، البصرة، 2021م، ص 329.

3- وهيب الاسبر، القانون البحري (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري) د.ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس (لبنان)، 2008، ص 44.

كما يقول في هذه الحالة المجهز بإبرام العقود الاستخدام مع المهندسين والعمال، وعليه يعتبر مالك السفينة والمجهز شخص واحد في الوقت نفسه، له حقوق عينية على السفينة<sup>(1)</sup> لأن ملكية السفينة تعد من بداية البناء إلى نهايته ملك لشخص واحد طبقاً لأحكام المادة 53 من ق. ب. ج المذكورة سابقاً.<sup>(2)</sup>

## 2- البناء الغير مباشر أو البناء الجزائي :

في هذه الصورة يتم الاتفاق بين طالب البناء أو المجهز على أن يتولى شخص آخر، يسمى متعهد البناء، مهمة بناء السفينة مقابل مبلغ محدد.

يعمل طالب البناء على تحديد المواصفات المطلوبة للسفينة، بينما يتعين على المتعهد توفير الأدوات والمعدات اللازمة، وتنظيم العمل واستخدام العمال لبناء السفينة وفقاً للمواصفات المحددة في الواقع، الصورة الأخيرة هي الأكثر شيوعاً في صناعة السفن، حيث تقوم شركة كبيرة متخصصة بتنفيذ عملية البناء، هذه الصورة هي التي سنتناولها في دراستنا.<sup>(3)</sup>

بناء على ذلك رأى فريق آخر أنه يعتبر عقد بيع مع التسليم، مما يترتب على هذا التصنيف نتائج التالية:

يستمر الباني في الاحتفاظ بملكية السفينة حتى يتم تسليمها إلى طالب البناء، وهو الموقف الذي أقره المشرع الجزائري، وبالتالي تكون الرهون التي يضعها الباني على السفينة خلال فترة البناء القانونية، وتنتقل ملكية السفينة إلى طالب البناء وهي مشموله بتلك الرهون.

يتحمل الباني مسؤولية مالك السفينة قبل تسليمها كونه المالك وفي هذه الحالة يحق لطالب البناء استرداد المبالغ التي سددتها مسبقاً.

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 125.

2- بن حمو فتح الدين، ملكية السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، المجلد 6، العدد 1، 2019م، ص 16.

3- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 95.

في حالة إفلاس الباني قبل التسليم، لا يحق للعميل طالب البناء، استرداد السفينة ضمن أصول التقلصة باعتباره مالك، ويقتصر حقه على دخول التقلصة كدائن عادي للمبالغ التي دفعها على الحساب، ويخضع بذلك لتقسيم اموال التقلصة بين الغرامات، نظرا لخطورة هذه التداعيات هناك العديد من الوسائل التي يمكن أن يتبناها طالب البناء لتفادي هذه المخاطر، ومن أبرز هذه الوسائل:

\* الاتفاق على انتقال ملكية السفينة إلى العميل، طالب البناء، بشكل تدريجي مع كل دفعة من الثمن، يجعل العقد بناء السفينة يشابه إلى حد كبير عقد المقاوله.

\* الاتفاق على اعتبار كل قسمه بدفعه الطالب البناء بمثابة قرن للباني، مع ترتيب رهن بحري على السفينة لضمان سداد هذا القرض، أو في حال افلاس الباني، يضمن هذا الرهن يطالب البناء اولويات استرداد المبالغ المدفوعة من الاقساط باعتباره دائما مرتبها.<sup>(1)</sup>

### ثانيا: طبيعة عقد بناء السفن:

يثار التساؤل حول طبيعة عقد بناء السفن بين طالب البناء والباني، حيث يعتقد بعض الفقهاء ان هذا العقد يعد مزيجا بين عقد المقاوله وعقد البيع، جمعتهما مع عمليه اقتصاديه واحده، حيث يتم تطبيق احكام المقاوله حتى لحظه التسليم، وبعدها تطبق احكام البيع، في المقابل يرى الراي السائد أن هذا العقد لا يعتبر العقد مقاوله، بل هو عقد بيع معلق على التسليم او عقد بيع لسلع مستقبليه.<sup>(2)</sup>

أما بالنسبة لطبيعة العقد بين طرفين، لا يعتبر العقد تجاريا بالنسبة لطالب البناء الا اذا كان متعلقا ببناء سفينه مخصصه للاستخدام التجاري، اذا كانت السفينه مخصصه للصيد او النزهة، فان العقد يقتصر على طبيعة التجارية بالنسبة لطالب البناء، وفي هذه الحالة يكون العقد عقدا مختلطا، نظرا لان نشاط الصيد والنزهة يعتبر من الاعمال المدنية، فان العقد لا يعتبر تجاريا بالنسبة لهما، اما بالنسبة لمتعهد البناء، فيعدل العقد تجاريا لأنه يهدف إلى تحقيق الربح.<sup>(3)</sup>

1- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 73، 74.

2- حامي حياه، نظام تسجيل السفن واثاره في القانون الجزائري، بحث مقدم لنيل شهاده الماجستير، فرع: العقود والمسؤولية، معهد الحقوق العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996م، ص 56.

3- بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في اطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهاده الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعه الجزائر، 2002/2003، ص 83.

### الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

يعرف الشيوخ البحري بأنه حالة يتم فيها امتلاك السفينة من قبل أكثر من مالك، حيث لا تكون حصه كل مالك محددة بشكل منفصل، وينقسم الشيوخ البحري إلى أنواع متعددة، فقد يكون شيوخا اختياريا أو اتفاقيا، كما يمكن أن يكون شيوخا اجباريا في حال انتقال ملكية السفينة إلى الشركاء عن طريق الارث أو الهبة أو الوصية، وفي جميع الحالات، يجب أن يتم التسجيل أسماء المالكين على الشيوخ في سجل السفينة مع ذكر القابهم وصناعتهم ومحل اقامتهم، مع تحديد نصيب كلة منهم ولا يمكن للغير معرفه سوى المالكين على الشيوخ الذين تم ذكر اسمائهم في السجل.<sup>(1)</sup>

#### أولا: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة:

فضل المشرع الجزائري عدم تحديد طبيعة الشيوخ بشكل واضح، بخلاف الفقه والقضاء الفرنسي الذي اعتبر الشيوخ البحري نوعا من الشركات التجارية في المقابل يرفض الفقه المصري في الغالب اعتبار الشيوخ البحري الشركة نظرا لغياب احد الاركان الأساسية لعقد الشركة، ويعتبره مجرد شيوخ عادي يخضع لأحكام القانون المدني في حال عدم وجود نص خاص بنظامهما في القانون البحري.<sup>(2)</sup>

ولقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 59 فقره 1 من القانون البحري على: "في حاله الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن اكثرية المالكين الشركاء".<sup>(3)</sup>

كما فرض المشرع الجزائري ضرورة الحصول على موافقة اغلب المالكين في حاله رهن السفينة، بخلاف القانون البحري المصري الذي كان صريحا، حيث سمح برهن السفينة المملوكة على الشيوخ بشرط موافقة المالكين الحائزين على 4/3 من الحصص على الاقل، وهذا الأمر لم يوضح القانون البحري الجزائري وبناء على ذلك، يصبح ملزما للجميع ما تقرره اغلبيه الشركاء في شؤون الإدارة المعتادة، حيث يتم احتساب الأغلبية استنادا إلى قيمه الحصص، والأغلبية المقصودة هنا هي موافقه المالكين الذين يمتلكون ما لا يقل عن ثلاثة ارباع المال المشاع، حيث أن المشرع الجزائري كان يهدف لذلك إلى اغلبيه رأسمال السفينة، متجاهلا الأغلبية العددية.<sup>(4)</sup>

1- ايمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 150.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 128.

3 - المادة 59 الفقرة 1 من ق. ب. ج.

4- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 34.

ثانيا: انقضاء الشيوخ البحري:

من أسباب انقضاء الشيوخ البحري ما يلي:

- انقضاء محل الشيوخ، مثل تدمير السفينة أو التوصل إلى اتفاق بيعها.
- ينقض الشيوخ أيضا بانتهاء المدة المحددة له أو باتفاق جميع الشركاء على انهاءه، حيث تطبق في هذه الحالة القواعد العامة الخاصة بانقضاء الشيوخ.
- القسمة عن طريق التصفية، حيث يتم بيع السفينة لعدم امكانيه تقسيمها فعليا.<sup>(1)</sup>
- ينقضي الشيوخ أيضا من خلال تنفيذ الجبري على السفينة، وذلك في حال حدوث نزاع بين المالكين أو اذا تم توقيع الحجز على اكثر من نصف السفينة.<sup>(2)</sup>

1- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 108.

2- كمال حمدي، القانون البحري، ط 3، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 121، 122.

## المبحث الثاني: حلول تعويضات محل الرهن البحري

أمام المخاطر المحتملة التي تتعرض لها السفينة المرهونة أثناء قيامها بالملاحة البحرية، فإن ضمان الدائنين قد يصبح مهدداً ومن أجل حماية مصالح الدائنين، فقد جاء المشرع الجزائري بحلول قانونية مسبقه لهذا الغرض، تحل محل السفينة المرهونة وهي عناصر محددة وفقاً لفكره تعويض الأفراد بحيث تم استبدال السفينة المفقودة أو التي تعرضت لأضرار جسيمة بأموال تعويضيه، حيث سنتناول هذا الموضوع في المطلب الأول بعنوان العناصر التي تحل محل السفينة.

كما تم استبعاد عناصر أخرى من نطاق الرهن البحري، وسنتطرق إلى هذه العناصر في المطلب الثاني تحت عنوان العناصر المستبعدة من الرهن البحري.<sup>(1)</sup>

## المطلب الأول: حلول عناصر محل السفينة

إن الرهن البحرية يتعلق بالسفينة وملحقاتها، وفي حاله كان الرهن يتعلق بسفينة فبعد البناء، فإنه يشمل الآلات والمعدات الخاصة بها، ما لم يتفق الطرفان أي المدين الراهن والدائن المرتهن، على استبعاد جزء منها أو كلها من نطاق الرهن.

يجدر بالذكر أن القانون لا يحدد حداً أدنى لحمولة السفينة التي يمكن رهنها،<sup>(2)</sup> هذه المسألة تحظى باهتمام في التشريعات البحرية المقارنة، سواء في حال فقدان السفينة وملحقاتها أو عند وقوع الخسائر المشتركة الناتجة عن التصادم، تجعل هذه الحالة السفينة غير صالحة للملاحة البحرية، مما يتيح الدائنين المرتهنين ممارسة حقه في الاستيفاء على عناصر أو ممتلكات التي تحل محل السفينة.<sup>(3)</sup> وهو نص عليه المشرع الجزائري في المادة 62 من قانون البحري الجزائري أنه: "تحل محل السفينة وتوابعها:

أ- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.

ب- المبالغ المستحقة لمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.<sup>(4)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 37.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 72.

3- بوقادة عبد الكريم، امتيازات الواردة على السفينة، رساله مقدمه شهاده الدكتوراه في القانون الخاص، التخصص القانون البحري والنقل، كليه الحقوق والعلوم السياسية، جامعه ابي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2018/2019، ص 312.

4- ماده 62 من ق. ب. ج

ج- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ التسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة من فقدان وخسارة.

د- تعويضات التأمين على هيكل السفينة.<sup>(1)</sup>

رغم أن الرهن البحري يشمل كافة ملحقات السفينة كما تم توضيحه سابقا إلا أنه يمكن للطرفين الاتفاق على استبعاد بعض أو كل من الملحقات من نطاق الرهن، وفي هذا السياق، هناك قانونية يرى أن الرهن لا يشمل المواد القابلة للاستهلاك وذلك بغض النظر عن اتفاق الطرفين، ويعود ذلك إلى سرعة انفصال هذه المواد عن السفينة خاصة وأن الرهن المفروض على السفينة لا يعرقل استخدامها في الاستغلال التجاري، مما يعني أنه لا يمكن تعطيل هذا الاستغلال بتضمينها في نطاق الرهن البحري<sup>(2)</sup> وبالتالي سنتطرق في الفرع الأول إلى تعويضات المذكورة في الفقرتين أ و ب من المادة 62 من ق. ب. ج في الفرع الثاني فنذكر تعويضات الفقرتين ج و د من المادة 62 من ق. ب. ج سالفه الذكر

### الفرع الأول: تعويضات الفقرتين أ و ب من المادة 62 من ق. ب. ج :

سنستعرض في هذا الفرع ما ورد في فقرتين أ و ب من المادة 62 من ق. ب. ج :  
ومن خلال ذلك سيتم تحليل تعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة، ومن بعدها ننقل إلى تعويضات المبالغ المستحقة للمالك عن اشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.<sup>(3)</sup>

### أولاً: تعويضات المالك على الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة مرهونة:

في حال كانت سفينة مرهونة لشخص معين وأصيبت من طرف شخص آخر نتيجة لخطأ، نتج عن ذلك اضرار مادية تنقص من قيمتها، فإنه يحق لمالك السفينة المطالبة بتعويض عن الأضرار التي لحقت بها، وعادة ما يقوم باستخدام هذا التعويض بإصلاح السفينة وإعادتها إلى حالتها الأصلية مما يجعلها صالحة للملاحة البحرية.<sup>(4)</sup>

1- مادة 62 من ق. ب. ج.

2- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 124.

3- فقرتين أ و ب من المادة 62 من ق. ب. ج.

4- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د. ط. دار النشر الإسكندرية، 1993م، ص 224.

وفي حالة تعرض السفينة لهلاك يلتزم المالك بشراء سفينة جديدة لتعويضها، وبمعنى آخر، إذا تعرضت السفينة المرهونة لأضرار مادية نتيجة الخطأ من سفينة أخرى، وأسفر ذلك عن انخفاضها في قيمتها، يمكن لمالك السفينة المرهونة في هذه الحالة أن يطالب ملك السفينة المتسببة في الأضرار بالإلتزام بدفع التعويض عن الأضرار المادية التي لحقت بسفينته.

في هذه الحالة، يحق للدائنين أصحاب الرهون على السفينة المنتظرة إلى ممارسة حقوقهم على التعويضات التي يتوجب على مالك السفينة المتسببة في الضرر دفعها إلى مالك سفينة مرهونة.<sup>(1)</sup>

فيما يتعلق بهذا التعويض المقرر لمالك السفينة، نجد أن المشرع الجزائري تبنى نفس النهج الفرنسي الذي اعتمد أيضا على تخصيص تعويضات للدائن المرتهن عن المبالغ المستحقة للمالك نتيجة الأضرار التي تلحق بالسفينة.<sup>(2)</sup>

بالمقابل هنالك بعض التشريعات التي استنتجت هذه التعويضات من نطاق الرهن البحري، حيث لا يطبق الرهن على السفينة في هذه الحالة وقد استندت تلك التشريعات إلى أن مالك السفينة المتضررة سيحصل على تعويضات من طرف آخر لإصلاح سفينته، وبالتالي إذا شمل الرهن تلك المبالغ، فإن ذلك سيؤدي إلى تعطيل الاستغلال البحري.<sup>(3)</sup>

### ثانيا: تعويضات المستحقة للمالك عن اشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة:

تعني الخسائر المشتركة قيام ريان السفينة عمده بالتخلي عن بعض التجهيزات السفينة أو البضائع المشحونة بهدف حماية سلامة الرحلة البحرية من خطر مشترك يهددها.<sup>(4)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 315.

2- كمال الحمدي، المرجع السابق، ص 149.

3- منهوج القادر، مرجع السابق، ص 39

4- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتيه نظامه القانوني، ط 2، ديوان المطبوعات جامعيه، الجزائر، 2005م، ص 63.

أثناء قيام السفينة برحلاتها البحرية قد تواجه مخاطر تفرّد عليها التضحية ببعض أجزائها، بما يؤدي إلى تعرضها لأضرار في هذه الحالة، يحق لمالك السفينة مطالبة شاحنين الذين تم إنقاذ بضاعتهم، وفقا لتضحيات التي تم تقديمها المبالغ التي يستحقها الملك تعتبر من حقوق الدائنين المرتهنين، حيث تعد جزءا من الأصول التي تحل محل السفينة.<sup>(1)</sup>

ولتمكين الدائن المرتهن من الإستفادة من المبالغ المستحقة لمالك السفينة نتيجة اشراكه في الخسائر المشتركة التي تصيب السفينة المرهونة، يجب توافر شروط المذكورة في نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري حيث تنص على: "تعد بمثابة خسائر مشتركة، كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر، قاموا مقامه بصفة اختيارية ومعقوله لأنفاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".<sup>(2)</sup>

وبالتالي، يتبين لنا أن هذه الأسباب تدفع الربان لاتخاذ قرار التضحية من أجل ضمان سلامة الرحلة البحرية، سواء كان ذلك نتيجة الحوادث غير المتوقعة أو الظروف الطارئة التي تفرضها القوة القاهرة.<sup>(3)</sup>

في هذا السياق، يلاحظ أن المشاريع الجزائري قسم الخاصية إلى نوعين وفقا للمواد من 299 إلى 331 من ق.ب.ج وتتمثل في:

خسارة مشتركة *avarie s communes*، وتتعلق هذه بالتضحية المعتمدة من أجل المصلحة العامة، حيث يقصد بها المشاركة في الخسارة، وهو الموضوع محل الدراسة، وهناك العديد من المحاولات لتحديد الإطار القانوني للخسائر البحرية المشتركة على مد العصور، والذي يوضح أساسها القانوني.<sup>(4)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 41.

2- ماده 300 من ق.ب.ج.

3- بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعه ابي بكر بلقايد تلمسان، عدد 1، 2014، ص 143.

4- بوقادة عبد الكريم، مرجع السابق، ص 318.

وهناك خسارة خاصة *avaries particulières* وهي يتحمل مسؤوليتها الشخص المتأثر بالأضرار فقط، مثل الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة عيب داخلي فيها.<sup>(1)</sup>

## 1- الأساس القانوني لنظام الخسائر المشتركة:

اختلفت الآراء الفقهية حول الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية وهي تندرج في ثلاث آراء:

### أ- مذهب الفضالة:

أنصار هذا المذهب يبررون الخسائر البحرية استنادا إلى مبدأ الفضالة، حيث يعتبر الربان في هذه الحالة فضوليا بمعنى أنه يتصرف لحماية مصالح الشاحنين عند اتخاذ قرار التضحية، ومن النقد الموجه لهذا الإتجاه أن الربان يجبر على تقديم التضحية، ويعتبر التزامه بهذا الأمر التزاما قانونيا، بينما يتدخل الفضول بشكل عاجل لمصلحه رب العمل، بغض النظر عن كونه تصرف قانونيا أو عملا ماديا، ومن هنا، فإن هذا المذهب لا يصلح كأساس لنظام الخسارة المشتركة، خاصة وأن النظام الفضالة ظهر بعد ذلك بكثير مما أدى إلى فشل هذا الإتجاه في تحديد الأساس القانوني.<sup>(2)</sup>

### ب- مذهب الإثراء بلا سبب:

يعتقد مؤيدون هذا الرأي أن الخسارة البحرية قد تسببت في اثراء غير مبررة لأصحاب البضائع التي تم ايقادها، على حساب من تم فقدان بضائعهم دون سبب قانوني، وبالتالي يعتبرون أن النظام الخاسر البحرية مشتركة ما هو إلا تجسيد لمبادئ العمل التي تحكم حالات الإثراء بلا سبب، أو ما يعرف بالكسب غير مشروع لكن لتطبيق هذا الرأي يتعين توافر ثلاث اركان اساسية وهي: نقصان في الذمة المالية للمفلس، زيادة في الذمة المالية للمستفيد، وعدم وجود سبب قانوني مشروع يبرر هذه الزيادة، وعند تطبيق هذه الشروط على نظام الخسارة المشتركة نلاحظ غياب الشرط الثاني، حيث يوجد افتقار وخسارة من جانب لكن لا يوجد اثراء أو زيادة في الذمة المالية من الجانب الآخر.<sup>(3)</sup>

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د.ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007م، ص 434

2- سعاد حسن، نظام الخسر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع الرابع، جامعه ابي بكر بلقايد، 2016م، ص 251.

3- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 319

إن غياب الرابط السببي المباشر بين الإفتقار والإثراء، بالإضافة إلى وجود سبب قانوني مشروع يتمثل في تحقق الخطر الذي يهدد السفينة وحملاتها، يجعل هذه النظرية تقتدر إلى الأسس القوية التي يمكن الإعتماد عليها.<sup>(1)</sup>

### ج- مذهب الوكالة الضمنية:

يرى أنصار هذا المذهب أن النظام الخسارة المشتركة يعد نظاما بحريا أصيلا يمثل انحرافا عن القواعد العامة، حيث يعتمد على اتفاق غير معلن بين المجهز والشاحنين، الذين يتقاسمون المخاطر المتعلقة بالرحلة البحرية، كما يعتبر ربان الممثل القانوني للشاحنين، حيث يتخذ القرارات أثناء حالات الخطر لصالحهم، ميث الذي شهدته الخسارة المشتركة عبر العصور، وهو ما دعم هذه الفكرة، خاصة مع شرط الإذن الذي نصت عليه قنصلية البحر، مما يساعد في تعزيز الاعتقاد بوجود عقد ضمني بين الشاحنين.<sup>(2)</sup>

رغم وجود النص القانوني الذي يحدد هذه القاعدة، لم تتمكن نظريه السابقة من أن تكون أساس مقنعة للنظام الخسارة البحرية، إذ يعد النص القانوني هو الركيزة الأساسية، حيث نجد الفينيقيين، عند وضعهم لهذا النظام، قاموا بتشريعه وتنظيمه بشكل قانوني.

ومن هذا المنطلق، القانون القديم أكد على ضرورة وجود المشاركة لتجنب تحمل شخص واحد العبء وحده، وقد نص على ذلك بشكل صريح، فإن ذلك يلغي الحاجة لاختلاف النظريات بشأن هذه الحالة.<sup>(3)</sup>

وبناء على ذلك، يتمكن الدائن المرتهن من الإستفادة من المبالغ المستحقة للمالك نتيجة المشاركة في الخسائر المشتركة التي تصيب السفينة المرهونة، وهو ما اقره المشرع الجزائري في المادتين 300 و 301 من القانون البحري الجزائري.<sup>(4)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 320.

2 - حسان سعاد، المرجع السابق، ص 251، 252.

3- ايمان حسن جميل، الحوادث البحرية، د.ط، المكتب الحديث، د.م.ن، 2019م، ص124.

4- مادة 300 و 301 من ق.ب.ج

- أن تكون التضحية نتيجة عن موقف إرادي بمعنى أنها يجب أن تكون عملا اختياريا.
- يجب أن تكون هذه التضحية طوعيه ومعقولة بهدف تقادي خطر قد يهدد سلامة الرحلة البحرية
- يجب أن تهدف التضحية إلى الحفاظ على المصلحة العامة والمنافع المشتركة.
- الخسارة المشتركة هي النتيجة المباشرة لفعل التضحية.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: تعويضات الفقرتين ج و د من المادة 62 من ق.ب.ج

سننتظر في هذه الفقرة ما تم ذكره في الفقرتين ج و د من المادة 62 من ق.ب.ج وبناء على هذا ستتم دراسة تعويضات التي تستحق لمالك سفينة المرهونة على الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم من تسجيل الرهن (الإسعاف البحري)، ثم ننقل إلى تعويضات التأمين على هيكل سفين.<sup>(2)</sup>

### أولا: تعويضات الإسعاف البحري:

تتمثل هذه الحالة في تقديم السفينة المرهونة للمساعدة البحرية لسفينة أخرى تتعرض للخطر، وذلك مقابل مكافأة يتم دفعها لمالك السفينة المرهونة، في حل تسببت عملية الإنقاذ أو الإسعاف في الحاق ضرر يقلل من قيمه السفينة مرهونة أو يؤدي إلى فقدانها، فإن التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة تكون موجهه لصالح الدائنين المرتهنين، وذلك في حدود الأضرار التي لحقت بالسفينة من تسجيل ظهر، باعتبار أن هذه تعويضه تعتبر من أموال التي تحل محل السفينة وما يرتبط بها.<sup>(3)</sup>

### 1- تعريف الإسعاف البحري:

إن الإنقاذ البحري أو المساعدة في البحر assistance en mer يشير إلى الدعم الذي تقدمه سفينة لسفينة أخرى تواجه تهديدا بالغرق أو الخطر.<sup>(4)</sup>

وهذا ما نصت عليه المادة 332 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجده للسفن البحرية الموجودة في حاله خطر أو أموال موجوده على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر."<sup>(5)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 41.

2- فقرتين ج و د من المادة 62 من ق.ب.ج

3- بوقادة عبد الكريم، مرجع السابق، ص 323.

4- بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والارض البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، ع. 2، 2014م، ص 17.

5- ماده 332 من ق.ب.ج.

وبوآخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار المياه التي جرت فيها النجدة فالمشعر الجزائري منحة أحكام الإسعاف البحري نطاقا واسع، حيث لا يتحدد مكان الإنقاذ أو الجهات المشاركة فيه، كما لا يرتبط الأمر بنوعية ما يتم انقاذه، من المهم الإشارة إلى أن إنقاذ الأشخاص يعد أمرا إلزاميا ومجانيا في حين أن إنقاذ الأموال يعتبر أمرا إختياريا.<sup>(1)</sup> كما يجب تقديم المساعدة للسفينة أو حمولتها والأشخاص الموجودين على متنها، وبالتالي فإن انتشار الحطام أو البضاعة لا يعتبر ضمن نطاق المساعدة.<sup>(2)</sup>

2- التعويضات المقررة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن:

يستحق مالك السفينة المرهونة تعويضات عن الجهود التي بذلها في مساعده سفينة أخرى وذلك في حال تسببت هذه المساعدة في الحاق ضرر يقلل من قيمه السفينة المرهونة، في هذه الحالة يكون مبلغ المكافئة مستحقا للدائنين المرتهنيين، ويختصر على التعويض الذي يعوض الضرر الذي لحق بالسفينة.<sup>(3)</sup>

في هذا السياق نص الفقرة ج من المادة 62 من القانون البحري الجزائري أنه: "التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإيقاظ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهون من فقدان أو خسارة".<sup>(4)</sup>

يمكن الملاحظة في هذا الشأن أنه تشير الفقرة ج من المادة 62 من القانون البحري الجزائري إلى مصطلحي "الإسعاف" و " الإنقاذ" حيث يعتبر مصطلح "الإنقاذ" في الواقع عن النتيجة التي تترتب عن العملية التي تبدأ بالإسعاف وتنتهي بالإنقاذ وبالتالي المساعدة تعد وسيلة بينما الإيقاظ هو النتيجة ومع ذلك من الأفضل تسمية الأمور بناء على نتائجها بدلا من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها.<sup>(5)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 42.

2- benamar (m), assistance et sauvetage maritime endroit -algerien, revue maghrebine de droit, n°5,tunis,1997,p15-21

3- علي شراد، المرجع السابق، ص 9.

4- فقره ج من المادة 62 من ق. ب. ج.

5- إيمان فتحي حسين الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الارشاد البحري)، د.ط، دار الجامعة الجديدة، د.م، ن، 2011م، ص 11.

## 3- تحقق الشروط القانونية المتعلقة بالإسعاف البحري:

بناء على ذلك يجب توفر أحد الشروط القانونية لكي نعتبر العملية إسعافا بحريا، فعند تقييم ما إذا كانت العملية تمثل إسعافا محليا أم لا، يجب أن تتوافر مجموعة من الشروط الموضوعية، والتي تشمل ما يتعلق بأطراف العملية بالإضافة إلى النتائج التي تم تحقيقها من خلالها وبعض هذه الحالات تتعلق بظروف التي واجهتها السفينة عند تقديم الإسعاف لها، ورغم ذلك لا يتطلب إتمام هذه العمليات توافر أي شروط شكلية حيث يمكن أن تتم إما بناء على إتفاق بين الأطراف المعنية أو دون الحاجة إلى إتفاق.<sup>(1)</sup>

وفي الحالات التي يتم فيها بناء على إتفاق، فإن القانون لا يحدد شكل المعينة أو وقتا معيناً لها فقد يتم تحديدها قبل بدء العملية، وفي هذه الحالة يهدف إلى تحديد موضوعها أو أثناء تنفيذها حيث يهدف إلى تحديد نوعها أو بدء انتهائها، حيث يهدف إلى تنظيمها من الناحية القانونية، ويمكن أن يكون هذا الإتفاق مكتوباً أو شفهيّاً إلا أن اثباته في الحالة الشفهية يصبح صعباً في حال حدوث نزاعات بين الأطراف بشأن الإلتزامات المتفق عليها.

## أ- وصف السفينة في أحد طرفي العملية:

تتطلب عمليات الإسعاف البحري، وجود طرفين، أحد ما يقدم المساعدة والآخر يتلقاها ومع ذلك لا يوجد مانع من أن تتم هذه العملية بين عدة أطراف، حيث يمكن لعدة سفن تقديم الإسعاف للسفينة التي تواجه خطراً، ونستخدم مصطلح "السفينة" لأنه يعد الأكثر شيوعاً، حيث أن هذه العملية عادة ما تتم بين السفن بالإضافة إلى ذلك فإن استخدام مصطلح "السفينة" يتم بشكل عام ودون تخصيص حيث يتضمن جميع أنواع الوسائط العائمة.<sup>(2)</sup> وذلك وفقاً للمادة 333 من القانون البحري الجزائري التي نصت أنه:

تثبت الآلات العائمة حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما ببواخر الملاحة وذلك من أجل تطبيق المادة السابقة، غير أن يمكن تفرقه بين نوعين من العمليات الإسعاف البحري وهما:

- العمليات التي يتم فيها تقديم الإسعاف للسفن
- عملية الإسعاف بين السفن ووسائل النقل البحري الداخلية.<sup>(3)</sup>

1- لطرش زهية، عمليات الإسعاف البحري، مذكوره من أجل الحصول على شهاده الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعه يوسف بن خدة، سنة 2011، 2012، ص 114.

2- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 326، 327.

3- ماده 333 من ق. ب. ج.

## ب- تقديم الإسعاف المرفق نفسه أو لشخصه:

الإسعاف البحري يقدم الدعم للمنشأة أو هيكلها، وفي هذا السياق من البديهي أنه إذا كانت السفينة مهددة بالخطر فلا يمكن الإدعاء بأن الشحنة لم تكن مهددة أيضاً، خاصة وأن البحر كان قادراً على الوصول إلى عنابر السفينة، كما لا يمكن إنكار أنه في تلك الحالة كان بإمكان المنادل إقتراب من السفينة وأن عملية التفريق بهذه الطريقة كانت ممكنة دون تعرض السفينة لخطر فقدان الكامل.<sup>(1)</sup> وهذا ما وضحته المادة 332 من ق.ب.ج، حيث نصت في عبارة ".....أو أموال الموجودة على متنها...."<sup>(2)</sup> وأيضاً المادة 339 من ق.ب.ج التي ورد فيها: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة من طرفها أو لحمولاتها...."<sup>(3)</sup>. ويتضح من خلال هذين المادتين أنه يمكن تقديم الإسعاف لحمولة السفينة بشكل مباشر، أي انقاذ الحمولة فقط دون الحاجة لإنقاذ البضائع كما أن إنقاذ البضائع أو الأموال الموجودة في البحر أو أي مياه أخرى لا يعتبر وفقاً للقانون الجزائري جزءاً من الإسعاف البحري، حيث يشترط أن تكون هذه البضائع مرتبطة بالسفينة بوجودها عليها.<sup>(4)</sup>

## ج- أن تكون السفينة مهددة بالخطر:

يجب أن تكون السفينة أول ممتلكات مهددة بالخطر ولا يشترط أن يكون الخطر وشيكاً بل أن يكون خطراً محتملاً، على سبيل المثال إذا فقدت السفينة دفتها وتعرضت محركاتها لعطل أثناء الرحلة البحرية فإن الخطأ يكون محتملاً إذا تدهورت الأحوال الجوية ونتج عنها هيجان البحر، مما يعرض السفينة لخطر الهلاك.<sup>(5)</sup> ولقد استقر مبدأ راسخ لدى ربان السفينة يقضي بتقديم الدعم والمساعدة لكل سفينة تواجه صعوبات في عرض البحر، وكان هذا الإلتزام الأخلاقي ينبع من روح التضامن والتعاون بين البحارة في مواجهة تحديات البحر.<sup>(6)</sup>

1- لطرش زهيه، المرجع السابق، ص 35

2- ماده 332 من ق.ب.ج

3- ماده 339 من ق.ب.ج

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 328

5- احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء التقنيين البحري المصري النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري معلقاً عليها بأحكام محكمه النقض المصرية، د.ط، المكتب الجامعي الحديث، د.م.ن، 2010، ص 107.

6- عبد الملك عبد الله محمد الورقي، انحراف سفينة وأثره في مسؤوليه ناقل الشيء بحرا (دراسه مقارنه)، مذكرة ماجيستر في القانون الخاص، كليه القانون، جامعه بغداد، العراق، 2003، ص 42.

تحول هذا الإلتزام الأخلاقي إلى واجب قانوني، حيث كان هناك قلق من أن يؤدي ذلك إلى تفضيل إنقاذ الأموال بدلا من الأرواح البشرية المهددة بالغرق، وذلك بهدف الحصول على المكافئة التي يحصل عليها المنقذ من إنقاذ الأموال بدلا من الأرواح.

بناء على ذلك قامت القوانين الحديثة بتقديم مكافئه للمنقذين الذين ينقذون الأرواح البشرية، مع الأخذ في الاعتبار أن السفينة المنقذة قد تواجه خسائر نتيجة انحرافها عن مسارها المعتاد استجابة لنداء الاستغاثة من السفينة المنكوبة، حتى إتمام عملية الإنقاذ والمساعدة.<sup>(1)</sup>

وحسب النص المادة 332 من ق. ب. ج فقط شرحت بهذا الشأن إذ ورد: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر...."<sup>(2)</sup>. يتضح من هذا أن الخطر يعد عاملا أساسيا في عملية الإنقاذ البحري، حيث أنه في حال غيابه، يفقد الإنقاذ صيغته الخاصة يحل مكانه وصف آخر مثل القطر، ويقصد بالخطر الظروف التي تهدد بتدمير المنشأة العائمة أو شحناتها بشكل كبير إذ لم يتدخل المنقذ، بحيث تكون الوسائل المعتادة غير كافية للتعاون مع هذه المخاطر في الوقت المناسب.<sup>(3)</sup> على الرغم من أنه يشترط أن تكون السفينة التي تتلقى المساعدة في حالة خطر، إلا أن هذا شرط لا ينطبق على السفينة التي تقدم المساعدة، فلا يتعين أن تكون العملية صعبة أو محفوفة بالمخاطر بالنسبة لها.

ومع ذلك فإن المخاطر التي تواجهها السفينة اثناء تنفيذ عملية الإسعاف تلعب دورا مهما في تحديد قيمة المكافاة، حيث تزيد بزيادة هذه المخاطر.<sup>(4)</sup>

#### د - ضرورة تحقق النتيجة مفيدة:

وفقا لقاعدة العامة في العرف البحري، فإنه يترتب على كل عملية إنقاذ ناجحة دفعة مكافاة عادلة، سواء كانت تتعلق بإنقاذ الحمولة أو قيمة الرحلة ومع ذلك لا يتم دفع المكافاة إذا كانت عملية إنقاذ قد باءت بالفشل ولم تحقق أي فائدة.<sup>(5)</sup> وهذا ما أكدته المادة 337 من ق. ب. ج : " لا تدفع المكافاة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى".<sup>(6)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 329.

2- مادة 332 من ق. ب. ج.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 375.

4- لطرش زاهيه، المرجع السابق، ص 39.

5- مراد بسعيد، المرجع السابق، 21.

6- مادة 337 من ق. ب. ج

وإذا لم يتحقق النجاح، فلا يوجد مجال للتعويض ولا يحق الحصول على أي أجر وبالتالي فإن التزام المنقذ هو التزام بتحقيق نتيجة معينة، وليس مجرد الإلتزام بتقديم عناية، بالإضافة إلى أن عملية الإنقاذ تعتبر عملية إحتتمالية، حيث قد تتجح أو قد تفشل، وفي حالة النجاح يحصل المنقذ على مكافأة، أما إذا فشلت العملية فلا يستحق أي شيء.<sup>(1)</sup> ويمكن تحقيق نتيجة مفيدة دون الحاجة إلى إنقاذ كامل، فقد يكون الإنقاذ جزئياً ومع ذلك يستحق المكافأة، مثل انقاذ البضائع أو الملحقات حتى دون إنقاذ السفينة نفسها.<sup>(2)</sup>

وبالنظر في نص المادة 336 من ق.ب.ج فقد ذكرت عبارة: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة...."<sup>(3)</sup> ويتبين أنه لتحقيق استحقاق المكافأة في عملية الإسعاف البحري، يجب أن يسفر العمل المنقذ عن النتيجة ذات فائدة، والتي تتمثل في نجاح عملية إنقاذ السفينة أو إنقاذ حمولتها.

4- أن تكون تعويضات قد استحققت لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم من تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة.

توضح الفقرة ج من المادة 62 من ق.ب.ج أن الأمر يتعلق بحالة قيام السفينة المرهونة بتقديم الإسعاف أو الإنقاذ لسفينة أخرى مقابل مكافأة يحصل عليها مالك سفينة المرهونة، فإذا أسفرت عملية الإسعاف عن أضرار تسببت في تقليل قيمة السفينة المرهونة، فإن المبلغ التعويضي يخصص للدائنين المرتهنيين، بشرط أن يكون الضرر ناتج عن عملية الإسعاف أو الإنقاذ قد وقع بعد تسجيل الرهن، ويلاحظ في هذه الفقرة أن المشرع الجزائري قد حدد بوضوح أن تعويضات الإسعاف المستحقة لمالك السفينة المرهونة هي الوحيدة التي تحل محل السفينة، وبذلك قد استثنى المشرع تعويضات المقررة للربان نتيجة قيامه بعملية الإسعاف، خاصة إذا علمنا أن المكافأة التي تمنح للسفينة مقابل عملية الإسعاف أو الإنقاذ يتم توزيعها بالتساوي بين مالك السفينة وطاقمها بعد الإنتهاء من عملية الإنقاذ، ويشمل المبلغ المخصص تكاليف استخدام الوسائل والمعدات بالإضافة إلى تعويض المستخدمين المعنيين بتنفيذ هذه العمليات.<sup>(4)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 43

2- محمد بهجت عبد الله امين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية أولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004-2005، ص 312

3- ماده 336 من ق.ب.ج

4- بوقاد عبد الكريم، المرجع السابق، ص 332، 333

ثانيا: تعويضات التأمين على هيكل السفينة:

يمكن للدائنين المرتهنين إستيفاء حقوقهم من تعويضات التأمين على هيكل السفينة أو تعرضها لأي خطر يؤدي إلى نقصان قيمتها.

وبذلك تعد تعويضات التأمين على هيكل السفينة أحد الضمانات الرئيسية التي ينص عليها القانون البحري الجزائري، لحماية حقوق الدائنين المرتهنين.<sup>(1)</sup>

حيث تعتبر السفينة كيانا قانونيا يشمل كافة العناصر اللازمة لتشغيلها وتمكينها من تنفيذ رحلاتها البحرية.<sup>(2)</sup> كما يجوز التأمين على السفينة، في مرحلة البناء إذ يشمل التأمين في هذه الحالة المخاطر التي قد تواجه السفينة أثناء عملية الإنشاء، مثل الحريق والمخاطر المتعلقة بإطلاق السفينة في البحر.<sup>(3)</sup>

بناء على ذلك، فإن التعويضات المتعلقة بالتأمين التي يستحقها مالك السفينة بموجب عقد التأمين في حال تعرض السفينة للضرر، تحل محل السفينة نفسها، وتعتبر هذه المبالغ حقا للمرتهنين. لذلك في حال تعرض السفينة للأضرار ونتج عنها مسؤولية طرف ثالث يحق كمالك السفينة الحصول على تعويض عن تلك الأضرار وإذا كان مالك السفينة قد أبرم عقد التأمين عليها، فقد تكون شركة التأمين ملزمة بدفع تعويض.<sup>(4)</sup>

المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من الرهن البحري:

إن تعرض السفينة للتلف أو خسائر جسيمة تجعلها غير قادرة على الإبحار، حيث تنتقل حقوق الدائنين المرتهنين إلى ممتلكات التي تحل محل السفينة وأجزائها وهي الحالات محددة على وجه الحصر، لا يجوز توسيع تفسيرها، حيث أن ذلك قد يؤدي إلى استبعاد بعض العناصر التي لا يمكن أن يشملها الرهن، المتمثلة في أجرة النقل، المكافئة والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة وعقد التأمين، وهذا ما سنتطرق إليه في الفروع الآتية.<sup>(5)</sup>

1- jacques potier,bilon de santé de l'hypothéqué maritime en France, annuaire de droit maritime et ocien, T3,1936, p 39.

2- زكي زكي شعراوي، القانون البحري (مقدمه السفينة، اشخاص لملاحه البحرية، عقود النقل، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط. ثانيه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 138.

3- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 406.

4- علي شراد، الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، مذكره تخرج لنا اجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الخامسة عشر، 2004 / 2007، ص 9.

5- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 47.

### الفرع الأول: أجرة النقل:

تعد أجرة النقل من أبرز الإلتزامات التي يتحملها الشاحن بموجب عقد النقل البحري، حيث تنص المادة 138 من ق.ب.ج. على: "يتعهد النقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينه من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له هو المسماة أجرة الحمولة:"<sup>(1)</sup> كما يمكن تحديد صراحة في سند الشحن ضروري الدفع المرسل إليه للأجرة في ميناء الوصول، شريطة أن يكون هناك إتفاق بين الأطراف على ذلك وهو ما أقرته المادة 797 من ق.ب.ج. على أنه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عند المرسل اليه مدينا بذلك اذا قبل باستلام البضائع."<sup>(2)</sup>

ويمكن بسبب استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن في أن الرهن الذي يفرض على السفينة يظل يحتفظ المدين الرهن بحيازتها، رغم أنها تعد منقولة، لذلك يحق للمدين الراهنين مواصلة استغلال السفينة، وبما أن أجرة هذه نتيجة استغلال السفينة، فإنه من غير المعقول رهن أجرة النقل، لأن حيازة المدين الرهن للسفينة لن تكون ذات جدوى إذا كان الرهن يشمل الأجرة.<sup>(3)</sup>

### 1- التعريف القانوني لأجرة الحمولة:

يقصد بكلمه "الأجرة" المبلغ المدفوع مقابل خدمة النقل أو استئجار السفينة، بغرض النظر عن شكل العقد المتفق عليه، حيث يعبر عنها باللغة الفرنسية molis أو fret و بالإنجليزية freight، أما مصطلح "نولون" مازال يستخدم حتى يومنا هذا في مصر.<sup>(4)</sup> في قانون التجارة والنقل البحري، يستخدم مصطلح "أجرة الحمولة" للإشارة إلى معاني المتعددة، فقد يشير إلى المبلغ المدفوع مقابل نقل البضائع أو تكلفة استئجار السفينة، أما في سياق القانون البحري فإن "أجرة الحمولة" تعني مبلغ المدفوع لاستئجار السفينة من أجل نقل البضائع، كما تدفع أجرة الحمولة إما مقدما أو بناء على المسافة أو الوقت أو القبضة أو عند تسليم البضائع حيث تعتبر أجرة جزءا من التراث البحري وتعد من عناصر ثروه القانون البحري.<sup>(5)</sup>

1- ماده 738 من ق.ب.ج

2- ماده 797 من ق.ب.ج

3- جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 114.

4- احمد حسني، عقود ايجار السفن، د.ط، منشأة المعارف جلال خزي وشركائه للنشر التوزيع الإسكندرية، 1985م، ص 54

5- خديجه تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكره لنادي شهاده الماجستير في القانون فرع قانون خاص، النشاطات البحرية والساحلية، جامعه مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016م، ص 12-13

النولون هو المبلغ الذي يتقاضاه مالك السفينة مقابل نقل البضائع وتسليمها بأمان إلى ميناء التفريغ، يعد النولون جزءا من التكاليف الأساسية للمنتجات نصف المصنعة أو التامة صنع أو المواد الأولية، تكمن أهمية تكلفة النولون في تأثيرها على تقليل التكاليف المقارنة مع وسائل النقل الأخرى، حيث أن حمولة السفينة كبيرة واستخدام تقنيات المتطورة في الشحن والتفريغ يسهمان في تقليص هذه التكاليف.<sup>(1)</sup>

في بعض الأحيان يستخدم مصطلح "أجرة النقل" بدلا من "أجرة الحمولة" خصوصا عند دراسة الرهون والإمتهيازات البحرية أو عند تحديد المسؤولية المتعلقة بحقوق الامتياز، وذلك وفقا لما ورد في العديد من التشريعات المنظمة لهذه الحقوق، أما فيما يتعلق بتحديد المسؤولية، فإن محلها هو "أجرة النقل" حيث يتعين على المالك دفع قيمة السفينة بالإضافة إلى أجرة النقل، التي تعتبر جزءا من الخدمة البحرية، وهي وحدة قانونية لا يمكن تحصيل المالك المسؤولية إلا في حدودها.<sup>(2)</sup>

لقد استخدم المشرع الجزائري مصطلح "أجرة الحمولة" بدلا من المصطلحات الأخرى مثل "أجرة السفينة" أو "أجرة النقل"، كما هو الحال في النصوص القانونية الأخرى وقد تم تحديد ذلك في الباب الثاني المتعلق باستئجار السفن، وكذلك في الباب الثالث الذي يتناول نقل البضائع، وذلك كما ورد في المادة 695 من ق.ب.ج.<sup>(3)</sup> والتي ذكرت أجرة الحمولة، وكذلك النص المادة 738 من ق.ب.ج.، يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعه معينه من ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافاة له والمسماة أجرة الحمولة.<sup>(4)</sup>

بناء على ذلك يمكن استنتاج أن أجرة الحمولة وفقا للمشرع الجزائري هي المبلغ المالي الذي يدفعه المستأجر للمؤجر في عقد ايجار سفينة أو الشاحن للناقل في عقد النقل البحري.<sup>(5)</sup>

1- un consensus doctrinal analysaitble fret comme le "fruit du navire" par consequent ,le fret était condidéré en tant qui accessoire du batiment de mer et incorporé dans ka fortune de mer oilleau katell, le crédit tirét du narcisse,op,cit, 158.

2- بوقادي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 341

3- ماده 695 من ق.ب.ج

4- مادة 738 من ق.ب.ج

5- خديدة تبرة، مرجع السابق، ص 13

## 2- أنواع أجرة الحمولة:

تتنوع أنواع أجرة الحمولة بناء على المكان والزمان الذين يتم دفعهما فيهما بالإضافة إلى الحالات التي يتم فيها استحقاقها.

### أ- أجرة مستحقة في كل الأحوال:

المقصود بذلك هو أن الطرفين المتعاقدين يتفقان على دفع الأجرة بالكامل، بغض النظر عن الحوادث التي قد تحدث أو مصير البضاعة ويعرف هذا بشرط الأجرة المستحقة بغض النظر عن الحوادث، حيث يسري هذا الشرط ويؤثر سواء تم دفع أجرة مسبقاً أو كانت مستحقة عند الوصول.<sup>(1)</sup>

تكون الأجرة مستحقة للناقل سواء تم دفعها له قبل السفر أم تم الاتفاق على دفعها بعد الوصول سواء وصلت السفينة بسلام أو تعرضت للغرق أثناء الرحلة أو توقفت بسبب حديث بحري طارق، ولكن يحق للشاحن عدم تنفيذ هذا الشرط وعدم دفع الأجرة إذا كان الحادث البحري ناتجاً عن خطأ إرتكبه مالك السفينة، حيث لا يجوز إعفاء المدين من الوفاء بالتزاماته التعاقدية إذا كان السبب يعود إلى فعله، أما إذا كان الحادث البحري ناجم عن خطأ في الملاحة إرتكبه الربان، فيجب على الشاحن الوفاء بهذا الشرط ودفع الأجرة.<sup>(2)</sup>

ولا ينطبق هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة نتيجة لخطأ الناقل، حيث يتيح هذا الخطأ للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض، وفي حال إستمر الشاحن في دفع الأجرة رغم ذلك فإن هذا يعتبر إثراء غير مبرر للنقل.

وبالتالي فإن عدم سيران هذا الشرط يعتبر منطقياً، لأن عدم وفاء الناقل بالتزاماته بسبب خطأ منه يجعل الإلتزام يرتبط بإرادة المدين، وهو أمر مخالف لقواعد العامة.

### ب- الأجرة القيمة:

تعتبر تكلفة خدمات النقل المطلوبة للنقل الحبوب أو الرقائق من نقطة إلى أخرى أحد العوامل الأساسية في التجارة، ورغم استمرار تكاليف النخل بالحاوية، فإن تكلفة هذه الخدمة تمثل تحدياً أمام التجارة، حيث تتفاوت حسب محتويات الحاوية ونوعية البضاعة المقولة.<sup>(3)</sup>

1- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 219

2- الي صفا ، احكام التجارة البحرية، د.ط، دار المنشورات الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص 156.

3- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 344.

### ج- الأجرة تحت الرافعات:

يشمل تحديد هذا السعر جميع التكاليف المتعلقة بعمليات النقل البحري والمناولة، بدءاً من وسائل الرفع الخاص بالسفينة، حيث يتحمل المصدر تكاليفها في ميناء الشحن أما تكاليف إستيفاء البضاعة فتتولي مؤسسة النقل البحري مسؤوليتها، وفي ميناء تفريغ، تتحمل المؤسسة المكلفة بالنقل البحري جميع التكاليف المتعلقة بتخزين البضائع داخل مخازن الميناء باستخدام المعدات اللازمة.<sup>(1)</sup>

### د- أجرة الرصيف:

من هنا تشير الأجرة إلى تكلفة النقل من المخازن الخاصة بالناقل عند الشحن وصولاً إلى المخازن عند الوصول. في هذه الحالة، تتحمل السفينة كافة تكاليف الشحن وصولاً إلى المخازن عند الوصول، في هذه الحالة تتحمل السفينة كافة تكاليف الشحن والتفريغ مما في ذلك التخزين والتفكيك على متنها. تعتبر هذه التكاليف جزءاً من أجرة الحمولة ولا يمكن فصلها عن الأجرة عند التفريق. أما المستلم الذي يتسلم البضاعة فلا يتحمل إلا تكاليف التخزين في المستودعات عند استحقاق الرفع.

لذلك يشمل هذا النظام جميع التكاليف التي تتحملها شركة النقل البحري، في حين يتحمل المستورد أو المصدر جزءاً بسيطاً من هذه العملية المرتبطة بالنقل البحري، ويعتبر السعر وفقاً لهذا النظام مرتفعاً مقارنة بالأساليب.<sup>(2)</sup>

### 3- علة استبعاد النقل من نطاق الرهن البحري:

مراد استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن البحري هو أنه بالرغم من رهن السفينة، فإن حيازتها تظل بيد الراهن، وهذه خاصية مميزة للرهن على السفينة، حيث تتيح للراهن الإستمرار في استخدامها، وبما أن أجرة هذه نتيجة لهذا الإستغلال فإن من غير منطقي أن يشمل أجرة النقل، إذا لا تكون هناك فائدة من حيازة المدين الراهن للسفينة إذا كان الرهن يمتد ليشمل أجرة النقل.<sup>(3)</sup>

وعلى الرغم من وضوح السبب وراء إستبعاد أجرة النقل، فقد حرص المشرع على الإشارة إليه بشكل دقيق، لأن الوضع يختلف عندما يتعلق الأمر بالحقوق الإمتياز البحرية التي تنشأ بسبب أجرة النقل، خصوصاً في الرحلة التي تنشأ خلالها الدين.<sup>(4)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، المرجع نفسه، ص 345.

2- خديجة تيزة، المرجع السابق، ص 18-19.

3- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 48.

4- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 138.

الفرع الثاني: المكافاة والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة:

عادة ما تقدم الدولة هذه المساعدات أو الإعانات بهدف تعزيز أسطولها البحري ودعمه، من أجل تقويته على المنافسة مع الأساطير البحرية الأجنبية، وقد تم استثناء هذه المعونات من نطاق الرهن البحري لتحقيق الهدف الذي تسعى الدولة إلى تحقيقه من خلالها.<sup>(1)</sup>

وترتبط أسباب استبعاد هذه الإعانات بما ذكر حول الأجرة، حيث أن المالك عند رهنه لسفينته، يظل محتفظاً بحيازتها لديه، كما تستفيد الملكية من هذه الإعانات خلال فترة الإستغلال، ويبدو أن هذا القرار يهدف إلى تحقيق المصلحة العامة، مما يضعها في مقدمة الأهمية مقارنة بحقوق الدائمين المرتهنين التي تعتبر مصلحة خاصة.<sup>(2)</sup>

ومن المهم الإشارة إلى أن التعويضات المستحقة للمالك بموجب عقد التأمين أو المنح أو المساعدات أو أي نوع آخر من الإعانات التي تقدمها الدولة لا تعد من ملحقات السفينة أو الأجرة، فهذه المبالغ التي تشمل المنح والإعانات لا يستفيد منها أي دائن، مهما كانت أولوية دينه، لأنها تمنح لأغراض لا علاقة لها بالائتمان البحري، ولا يشملها الضمان.<sup>(3)</sup>

الفرع الثالث: استبعاد تعويض التأمين:

لقد تم استبعاد عقد التأمين من نطاق الرهن البحري، لأنه يعتبر جزءاً من عناصر الذمة أو الثروة البحرية، بل هو مقابل الأقساط التي يدفعها المالك لتأمين ممتلكاته، كما يهدف خروج مبالغ التأمين من الرهون البحرية إلى تمكين مالك السفلية من استخدامها لتعويض الأضرار التي تعرض لها، مما يسمح له بمواصلة النشاط البحري دون عوائق.<sup>(4)</sup>

1- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الفكر الجامعي، د.م.ن، 2008، ص 138.

2- ياسر مبارك رابع مصطفى، توفيق قريب الله نصر، رهن السفينة في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م والاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات البحرية العربية والأجنبية (دراسة تحليلية مقارنة)، مجله البيان للدراسات القانونية والسياسية، كليه القانون، جامعه البحر الأحمر، السودان-ع.ج. ديسمبر 2021، ص 125.

3- حمزه جعبوبي، احكام حق الامتياز البحري، مذكرو لنيل شهاده الماجستير، كليه الحقوق، جامعه الجزائر، بن يوسف بن خدام، 2006/2007، ص 179

4- حسين عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية، دراسة تحليلية شامله لأحكام الرهن، التأمين والإمتياز، د.ط، منشورات الحلبي الحقوقية، د.م.ن، 2007م، ص 102

وبناء على ذلك، يضمن الدائن المرتهن استرداد ماله من مستحقات في حال تعرضت في السفينة للهلاك أو التلف، دون أن يكون هناك تنافس من قبل الدائنين الممتازين عليه.<sup>(1)</sup>

يجب على الدائن المرتهن أن يستوفي حقهم من مبلغ التأمين بشرط أن يكون هناك إتفاق صريح بينه وبين مالك السفينة، مع قبول شركات التأمين لهذا الإتفاق كتابة، ذلك الأهمية مبلغ التأمين بالنسبة للدائن المرتهن، حيث أن المبلغ التأمين خارج نطاق الإمتيازات البحرية، كما تعتبر هذه الإمتيازات البحرية ذات الأولوية قانونية على جميع أنواع الرهون البحرية.

بناء عليه يمكن إعتبار الأولى ضمانات قانونية، بينما الثانية تقتصر على كونها ضمانات ناتجة عن إتفاقات.<sup>(2)</sup>

1- ياسر مبارك رابع مصطفى، توفيق قريب الله مصر، المرجع السابق، ص 126.

2- توفيق قريب الله نصر محمد، خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م، مجله الدراسات العليا، كلية الدراسات العليا، جامعه النيلين، العدد 01، 2020م، ص 17

## خلاصة الفصل الأول

يظهر هذا الفصل بوضوح أن الرهن البحري يعد عقد يقوم على اتفاق بين الدائن المرتهن، والذي يكون غالبا مالك السفينة، وبين المدين الراهن وفي الغالب يكون هذا الدائم من الدائنين البحريين الذين يمنحون الثقة للمالك فيما يتعلق باستغلال السفينة في المجال البحري.

ومع ذلك، لا يوجد ما يضع أن يكون الدين ناتجا عن سبب آخر لا يرتبط بالاستغلال البحري، ويعتبر رهن البحري شكلا من أشكال التأمين الاتفاقي، بما يجعله يختلف عن الامتياز البحري الذي يمنحه القانون للدائن البحري بالنظر إلى طبيعة الدين ذاته.

وبما أن الرهن البحري يعد عقدا، فإنه لا ينعقد إلا بتوافر الأركان الموضوعية العامة للعقود، كما يفترض القانون البحري ان يتم انشاء هذا الرهن بموجب سند رسمي يصدر حصرا عن مالك سفينة.

ويتميز الرهن البحري أحكام قانونية خاصة تتعلق بمحل الرهن إذ يطبق في الغالب على السفينة، رغم اعتبارها من الأصول المنقولة، وقد أوجد المشرع الجزائري عند تنظيمه لأحكام الرهن البحري ضمن القانون البحري، بعض الحالات الاستثنائية، مثل رحم السفينة مملوكة على الشيوخ، كما أجاز أيضا رهن السفينة أثناء مرحلة بنائها، رغم انها لم تكتمل بعد.

نظرا لما قد تتعرض له السفينة المرهونة من مخاطر خلال الرحلات البحرية، بما قد يؤدي الى الحاق اضرار بها وبالتالي التأثير سلبا على قيمة الضمان، فقد أولى المشرع الجزائري في قانون الملاحة البحرية اهتماما خاصا بحماية حقوق الدائنين.

ومن هذا المنطلق، نص على استحقاق الدائنين للتعويضات او المبالغ التي تحل محل السفينة له، مما يخول لهم ممارسة حقوقهم على هذه البدائل.

في المقابل استثنى المشرع بعض العناصر من نطاق الرهن، مثل أجور النقل و الإعانات أو المساعدات التي تقدمها الدولة.

## الفصل الثاني

خصوصية الرهون البحرية من  
حيث الاجراءات والاثار

الفصل الثاني خصوصية الرهن البحري من حيث الاجراءات والاثار  
يترتب على تسجيل الرهن البحري تأثيرات على طرفيه، المدين الراهن والدائن المرتهن، وكذا تترتب عنه  
أثار بالنسبة للغير، حيث يصبح الرهن ساريا ملزما تجاهه.<sup>(1)</sup>

بموجب هذا الحق يتم إنشاء علاقة قانونية بين الأطراف المعنية، حيث يحق للدائن المرتهن، في  
حال حلول أجل الدين، اللجوء الى دعوى الرهن لاستيفاء دينه من السفينة المرهونة، ويحق لها التقدم على  
كافة الدائنين العاديين للمدين، بالإضافة إلى الدائنين المقيدين الذين يتأخرون في ترتيب الأولوية، ويمنح  
هذا الحق ايضا امكانية التتبع، بحيث يمكنه متابعة السفينة المرهونة أو العقار المرهون في حال انتقال  
ملكيته من الراهن الى الحائز الجديد للعقار.<sup>(2)</sup>

بالرغم من أن الرهن لا يؤثر على ملكية المدين الراهن للسفينة، حيث يظل محتفظا بحق التصرف  
فيها واستخدامها واستغلالها، إلا أن الرهن يفرض قيودا على حرية التصرف في السفينة، كما أن الرهن  
يستلزم الالتزام بأحكام محددة فيما يتعلق بالحجز على السفينة.<sup>(3)</sup> اذا تأخذ هذه القيود وتلك الأحكام في  
اعتبارها التوازن بين مصالح الأطراف المعنية.<sup>(4)</sup>

ولمعرفة موقف المشرع الجزائري، نرجع إلى نص المادة 49 من القانون البحري الجزائري التي  
تقضي: "أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المستعملة لحق الملكية أو الحقوق العينية الاخرى المترتبة على  
السفن أو حصصها يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع  
السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الامكان طابع وتاريخ عمليات النقل  
الملكية المتعاقبة، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة".<sup>(5)</sup>

1- زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، د.ط، دار الامل للنشر والتوزيع، د.م.ن، 2006م، ص76.

2- عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج.10، ط الثالثة ، منشورات الحلبي الحقوقية،  
بيروت، لبنان، 1998، ص383

3- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص377

4- عباس حلمي، القانون البحري، ط. الاولى، ديوان المطبوعات الجامعية، د.م.ن، 1984م، ص55

5- مادة 49 من ق. ب. ج

يعتقد البعض أن شرط قيد الرهن البحري يعد من الشروط الأساسية لانتقال آثار الرهن، سواء بين أطراف العقد أو بالنسبة للغير، من المهم أن نلاحظ أن تقنيات الرهن البحري مستمدة من الأحكام المتعلقة برهن العقار.<sup>(1)</sup> ومع ذلك يجب اعتباره من الخصوصيات، حيث أن السفينة لا تتصنع بثبات المطلق كما هو الحال بالنسبة للعقارات.<sup>(2)</sup> فتنقل السفينة من موقع الى آخر في البحر، ولهذا السبب أوجب القانون أن تتضمن وثائق ابحارها جدولاً زمنياً يوضح تواريخ الرهون المترتبة عليها.

وعليه، رغم أن السفينة تعتبر من الناحية القانونية مالا منقولاً، إلا أن المشرع الجزائري فرض عليها بعض الإجراءات التي عادة ما تطبق على العقارات، إذ أوجب القانون تسجيل جميع السفن الجزائرية في سجل الخاص للسفن، كما فرض التسجيل كافة الحقوق التي قد تطرأ على السفينة بعد تسجيلها بناء على ذلك، سنناقش في هذا الفصل إجراءات الرهن البحري في المبحث الأول، فيما نتناول في المبحث الثاني آثار الرهن البحري.<sup>(3)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 52

2- حامي حياة، المرجع السابق، ص 93

3- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 378

### المبحث الأول: إجراءات الرهن البحري

تعد السفينة وفقا للقانون البحري مالا، وكان من الطبيعي أن تخضع لأحكام وقواعد رهن المنقولات ومع ذلك، تخضع السفينة القانوني خاص يميزها عن باقي المنقولات، مما يقربها من الأحكام الخاصة بالعقارات، ويشمل ذلك قيد رهنها، وماذا تسجيل السفينة في سجل السفن، تصبح مشابهة للعقار الذي تم تخصيص بطاقة عقارية له في مصلحه الشهر العقاري، حيث يجب تجديد أي تصرفات تطراً عليها مثل: الرهن، و لتجنب أي لبس قد ينشأ بين عملية التسجيل والقيد، أما المطلب الثاني سنتطرق إلى إجراءات قيد الرهن ومتطلبه.(1)

#### المطلب الأول: الفرق بين التسجيل والقيد

بما أن التسجيل والقيد أمرين مختلفين، ولتجنب اللبس بينهما قررنا التمييز بينهما قبل الخضوع في إجراءات قيد الرهن البحري.(2)

ومن أجل ضمان قيد السفينة في السجل التجاري الخاص بقيد السفن، أوجب المشرع الجزائري توافر مجموعة من الشروط المحددة المتعلقة بملكيتها، واتباع إجراءات محددة تنظم عملية التسجيل والشطب في حالة الإخلال بتلك الشروط، وتجدر الإشارة الى ان كلا من التسجيل والقيد هما عمليتان مختلفتان، مما يستدعي منا توضيح اوجه الاختلاف بينهما، وهذا ما سنذكره في الفروع الآتية:(3)

#### الفرع الأول: من حيث المحل

يعد التسجيل والقيد من الإجراءات الأساسية التي نص عليها القانون البحري الجزائري، ومن بين الاختلافات الجوهرية التي تظهر في البداية، وقد خصصنا العنصر الأول لمحل التسجيل والعنصر الثاني لمحل القيد فيما يلي:(4)

#### أولاً: محل التسجيل

في القانون البحري الجزائري، يعتبر المحل الرئيسي للتسجيل هو السفينة، كونها العنصر الأساسي في الملاحة البحرية وأحد المكونات الأساسية للثروة البحرية، التي يعتمد عليها المجهز للحصول على التمويل الائتماني.(5)

1- ايمان فتحي حسن جميل، المرجع السابق، ص 128.

2- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 53.

3- حامي حياة، المرجع السابق، ص 39.

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 380.

5- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70.

كما تتمثل الأهمية الاقتصادية والقانونية لتسجيل السفينة في جوانب متعددة، من الناحية القانونية يتطلب تسجيل السفينة التأشير في السجل المعني بكافة تصرفات القانونية المرتبطة بها مثل نقل الملكية أو رهن السفينة.

أما من الناحية الاقتصادية، فيبرز دور سجل السفن كأداة حيوية لقياس قوة الأسطول التجاري للدولة، الذي يعتمد عليه في نقل صادراتها التجارية.<sup>(1)</sup>

فان تسجيل السفن الجزائرية يعد إجراء إلزاميا، وقناصه المادة 34 من ق.ب.ج على ذلك بوضوح:" يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة" ومن هذا النص يمكن استنتاج أن التسجيل يقتصر فقط على السفن الجزائرية.<sup>(2)</sup> بما أن المادة 34 من ق.ب.ج جاءت بشكل عام، فلا يؤثر نوع الملاحة البحرية التي تمارسها السفينة أو تصنيفها سواء كانت سفينة تجارية أو للصيد أو للنزهة.

وفي المقابل، لم ينص القانون البحري الجزائري بشكل صحيح على استثناء الوحدات البحرية المعنية من التسجيل، إلا أن هناك منشأة عائمة تعمل في الميناء ولا يمكن تصنيفها كسفن، وفقا لما ورد في نص المادة 13 من ق.ب.ج تشمل المنشآت مثل الصنادل والزوارق والقوارب، ونظرا لقيمتها الاقتصادية المحدودة، فإن تجدها ليس ضروريا لكن لا يمنع ذلك من إمكانية تسجيلها إذا اقتضت الحاجة، كما يختلف هذا عن بعض التشريعات التي تستثني بعض سفن الصيد والنزهة من إجراء تسجيل.<sup>(3)</sup>

وعلى كل مالك سفينة الجزائرية تقديم طلب لتسجيلها لدى مصلحة التسجيل البحري في الميناء الذي اختاره مقر لها، على أن يتضمن الطلب كافة البيانات التي تميز السفينة بشكل دقيق، كما يجب أن يرفق الطلب المستندات التي تثبت صحة البيانات المقدمة.

وعند استلام مصلحة التسجيل البحري الطلب مع الوثائق، تقوم بتخصيص وثيقة خاصة للسفينة تسمى السجل، يتم فيه إدراج كافة البيانات المتعلقة بها ويعد تسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن الجزائري من الإجراءات الإلزامية التي يعرض ملكها للعقوبات المنصوص عليها في ق.ب.ج في حال عدم قيامه بهذا الإجراء في الوقت المحدد أو في حال إغفاله تقديم البيانات والوثائق المطلوبة للتسجيل أو شطب السفينة من دفتر الترقيم يتعرض للمسائلة القانونية.<sup>(4)</sup>

-1delebeque (PH), droit-maritime,13 ed,2014,dollaz,r149, p111

2- مادة 34 من ق.ب.ج.

3- وناسه بوخميس، المرجع السابق، ص 236.

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 382، 383.

## ثانيا: محل القيد

بعد اتمام عملية تسجيل السفينة في سجل خاص وفقا للإجراءات السابقة، تصبح السفينة مؤهلة لاستقبال تصرفات القانونية، كما يتعين توثيق العقود التي تنشئ أو تنقل أو تسقط حق الملكية أو الحق الحقوق العينية الأخرى المتعلقة بالسفينة أو حصصها، وذلك تحت طائلة البطلان، ويجب أن يتم قيد هذه العقود في سجل السفن بشكل إلزامي.

بناء على ذلك يتم تسجيل جميع الحقوق التي تترتب على السفينة بعد تسجيلها في السجل المخصص لها حيث يتم إدراجها في الهامش وعليه، فإن الحقوق التي يتم قيدها تشمل الحقوق العينية المتعلقة بالسفينة سواء كانت حقوق أصلية أو تبعية وبالتالي قد تشمل هذه الحقوق حق الملكية، حق الرهن، أو حق الامتياز.<sup>(1)</sup>

كما تتعدد الأسباب التي قد تؤدي الى اكتساب ملكية السفينة، حيث تشمل الأسباب الواردة في القانون المدني مثل الميراث، الوصية، و الهبة كما يمكن أن تكتسب السفينة بطرق تتعلق بالقانون العام مثل الاغتنام البحري، الذي يتمثل في الاستيلاء على سفن الأعداء خلال القروض ويعالج هذا الموضوع القانون الدولي العام، بالإضافة إلى ذلك، هناك أسباب خاصة منصوص عليها في القانون البحري مثل بناء السفينة أو شرائها.<sup>(2)</sup>

بالنسبة لحق امتياز البحري، فقد عرفه المشرع الجزائري وفقا لما ورد في نص المادة 72 من ق.ب.ج: " بأنه تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه".<sup>(3)</sup> هذا ما يمنح امتيازات البحرية في سياق القبض البحري طابعا خاصا، مما يضع الدائن المرتهن في موقف لا يتيح له التنبؤ المسبق بوجود دائن ممتاز للسفينة.<sup>(4)</sup>

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري لا يوجد أي ذكر لحقوق امتياز سوى في المادة 86 التي تنص على: " يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار صادر منه، طبيعة وشكل الوثائق اللازم الحصول عليها من قبل السلطات البحرية، وعلامة السفن والتي يجب ان تدرج فيها الامتيازات البحرية". على الرغم من أن النص يشير إلى القيد ضمن وثائق السفينة إلا انه لم يحدد الجزاء المترتب على عدم الالتزام به مع الإشارة الى ان هذا القرار لم يصدر بعد.<sup>(5)</sup>

1- منهوش عبد القادر، المرجع السابق، ص57

2- بوقادة عبد الكريم، مرجع السابق، ص384

3- مادة 72 من ق.ب.ج

4- Irene ZANETOS, l'hypothèque maritime en france et aux etats unis, DESS, centre de droit maritime et des transports, 1999, P 28.

5- مادة 86 من ق. ب. ج

### الفرع الثاني: من حيث الآثار

نظرا لاختلاف محل التسجيل عن محل القيد، فإن الآثار المترتبة على التسجيل تختلف بدورها عن تلك التي يترتب عليها القيد، ولتوضيح هذا الفرق بين الإجراءات، سنقوم باستعراض آثار التسجيل وآثار القيد على حده. (1)

#### أولاً: آثار التسجيل

قبل التطرق إلى آثار القانونية للتسجيل، يجب التنويه إلى أن التسجيل السفينة في سجل السفن يحمل أهمية اقتصادية كبيرة، حيث يتيح للدولة مراقبة أسطولها التجاري من خلال معرفة عدد السفن المسجلة.

كما يمكن لأي طرف ذو مصلحة أو يتعامل مع مالك سفينة أن يحصل على معلومات دقيقة حولها من خلال اطلاع على البيانات المسجلة المتعلقة بالسفينة. (2)

عند تسجيل السفينة يتسلم مالکها شهادة التسجيل كما أوضحنا سابقاً، هذه شهادة تحتوي على تفاصيل تحدد هوية السفينة وحالتها القانونية، بما يشمل اسم السفينة، حمولتها، أوصافها، اسم مالکها، ومكان إقامته بالإضافة إلى البيانات اللازمة لتحديد السفينة بشكل دقيق.

ونلاحظ أن الجهة المسؤولة عن التسجيل هي نفسها التي تمنح الجنسية، والتسجيل لا يعد شرطاً أساسياً لاكتساب الجنسية، بل هو مجرد إجراء يتطلب الحصول على وثيقة رسمية تثبت اكتسابها.

من الناحية العلمية، يمكن القول أن عدم التسجيل يؤدي إلى فقدان آثار جنسيه بالإضافة إلى ذلك يتطلب تسجيل السفن ادخال كافة التصرفات القانونية المتعلقة بها في السجل، سواء كانت تتعلق بنقل الملكية أو رهن السفينة أو الحجز عليها، كما تم الإشارة إليه سابقاً. (3)

#### ثانياً: آثار القيد

يعتقد بعض الفقهاء أن قيد التصرف في سجل السفينة يعتبر مجرد إجراء إداري لا يهدف إلى إتمام وظيفة الشهر، وإنما الهدف منه هو الإحاطة بسفينه.

وفقاً لهذا الرأي لا يترتب على هذا الإجراء أي آثار قانونية بالنسبة للمتعاقدين أو الغير، سواء تم تنفيذه أم لا، إلا أن هذا الرأي لقي انتقادات واسعة ولم يعد يحظى بتأييد في الوقت الراهن. (4)

1- بوقادة عبد الكريم، مرجع السابق، ص 386

2- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70

3- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 60

4- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 72

يعتقد فريق آخر، أن تسجيل الحقوق والتصرفات المتعلقة بالسفينة في سجل سفن يؤدي الى نفس الآثار المترتبة على القيد في السجل العقاري.

وبناء على ذلك فإن أي تصرف يؤدي إلى إنشاء أو نقل أو تعديل أو إلغاء حق عيني مرتبط بالسفينة المسجلة لا يصبح نافذاً، حتى بين الأطراف المتعاقدة، إلا بعد تسجيله في سجل السفن.<sup>(1)</sup> للتعرف على موقف المشرع الجزائري يمكننا الرجوع إلى نص المادة 49 من ق. ب. ج التي تنص على " ضرورة إثبات العقود التي تنشئ أو تنقل أو تسقط حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى من خلال سند رسمي صادر عن الموثيق، وإلا كانت هذه العقود باطلة"

وقد نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على " ضرورة تسجيل هذه العقود في سجل السفن"،<sup>(2)</sup> ومن خلال هذه المادة الرسمية وحدها لا تكفي لنقل الملكية بين الأطراف المتعاقدة، بل يجب أيضا إجراء التسجيل في سجل السفينة، سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير.

### المطلب الثاني: قيد الرهن البحري

بعد توثيق العقود التي تنشئ أو تنقل أو تسقط حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المتعلقة بالسفن أو حصصها امرا الزاميا، ويجب تسجيلها في سجل السفينة. ولقد اهتم المشرع الجزائري بضرورة تسجيل الرهن البحري واعتبره إجراء إلزامي وهو ما يتجلى في العديد من المواد التي سيتم تناولها في هذا المطلب.

لذلك سنخصص الفرع الأول لعرض جانب المختص بالقيد وكيفية اجرائه، بينما سنناقش في الفرع الثاني تجديد وشطب قيد الرهن البحري.

### الفرع الأول: الجانب مختص بقيد الرهن وكيفية إجرائه

لقد أكد المشرع الجزائري في القانون البحري على أهمية تسجيل الرهن البحري وحدد الجانب المختص بتنفيذ هذا الإجراء الضروري، الذي يتسم بالوجوب.

وبالتالي سنتناول هذا الموضوع أولا، ثم سنوضح في النقطة الثانية كيفية تنفيذ عملية التسجيل.<sup>(3)</sup>

### أولا: الجانب المختص بالقيد

بالرجوع إلى المادة 56 الفقرة 05 من ق. ب. ج نصت على ما يلي: " ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن".<sup>(4)</sup>

1- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، ط. ثانية، د. د. ن، 1989، ص59

2- مادة 49 من ق. ب. ج

3- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 61، 64.

4- فقرة 05 من مادة 56 من ق. ب. ج

كما نصت أيضا المادة 63 من ق.ب.ج أنه: " يجب أن تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعنية و الممسوك في دفتر التسجيل السفن".<sup>(1)</sup> يلاحظ في المادتين المذكورتين أنهما تم ادراجهما في نفس الفقرة الخاصة والرهون البحرية، وقد يكون المبرر وراء ذلك هو حرص المشرع الجزائري على ان يكون قيد الرهن البحري اجرا اساسيا وواجب التنفيذ.

وبناء على ذلك، يتم تسجيل الرهن البحري في دفتر تسجيل السفينة، وقد خصص المشرع الجزائري له قسم خاص في القانون البحري، حيث يتناول تنظيمه في القسم الثاني من الباب الأول من الكتاب الأول في المواد من 34 الى 48.<sup>(2)</sup>

وإجراء قيد الرهن البحري في مكتب تسجيل السفن يعود بالفائدة على الدائن المتهم وذلك لأنه يحدد تاريخ القيد الذي يحدد بدوره ترتيب الرهن، كما لا يقتصر الأمر على تحديد ترتيب الرهن فقط، بل يترتب على قيد الرهن أيضا آثار قانونية هامة، حيث يمنح للمرتهن حق التقدم على الدائنين الآخرين، بالإضافة إلى حق تتبع السفينة اينما كانت، كونها من حقوق الامتيازات البحرية.<sup>(3)</sup>

تسمح معظم التشريعات البحرية برهن السفينة أثناء بنائها، مع أن الالتزام بالتسجيل كان يقتصر على السفينة المكتملة، كان من الضروري النص على إمكانية قيد رهن السفينة أثناء فترة البناء، وهو ما أغفله المشرع الجزائري، كان ينبغي عليه اتباع نهج التشريعات البحرية الاخرى، التي تميز بين قيد الرهن البحري وفقا لما اذا كانت السفينة قد اكتملت ام كانت في مرحلة البناء.<sup>(4)</sup>

في الواقع يعود إغفال المشرع الجزائري لنص قيد رهن السفينة أثناء بنائها الى عدم اهتمامه بنظام بناء سفن كأحد اسباب ملكيتها، وهو ما يعكس تأخر في هذا المجال.<sup>(5)</sup>

1- مادة 63 من ق.ب.ج .

2- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 145.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 142.

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 392

5- محمود شحماط ، المرجع السابق، ص 143.

### ثانيا: كيفية إجراء القيد

- تنفيذ القيد يجب تقديم نسخة رسمية من عقد الرهن إلى مكتب تسجيل السفينة، مرفقة بقائمتين موقعتين من مقدم الطلب تتضمن بشكل خاص ما يلي:
- تضمين اسم الدائن والمدين، بالإضافة إلى عناوين إقامتهم ومهنتهم.
  - تحديث تاريخ إبرام العقد.
  - قيمة الدين المشار إليه في العقد.
  - توضيح شروط المتعلقة سداد الدين.
  - ذكر اسم السفينة المرهونة، مواصفاتها، بالإضافة إلى تاريخ ورقم شهادة تسجيلها أو شهادة بنائها.
  - تحديد المحل المختار للدائن ضمن نطاق مكتب التسجيل الذي يتم فيه لقيد.<sup>(1)</sup>

ويشار أن للدائن المرتهن مصلحة كبيرة في تنفيذ القيد، حيث يضمن ذلك سريان الحقوق التي يمنحها له الرهن في مواجهة الغير.<sup>(2)</sup>

وعلى ذلك لا تنص المادة 65 من ق.ب.ج على: "وإذا انشئ رهنا أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنين المرتهنين حسب الترتيب الزمني لقيدهم"<sup>(3)</sup> ومن الملاحظ في القانون البحري الجزائري أنه لم يحدد بشكل صريح البيانات التي يجب أن تتضمنها القوائم التي يقدمها طالب القيد إلى مكتب التسجيل.

تقتضي الإجراءات في الجزائر ان يقدم طالب القيد الى المحطة البحرية لإتمام رهن السفينة، ويتم تأجيل القيد في القسم المخصص للحقوق العينية، كما يجب أن تبقى نسخة من القيد في ملف السفينة المرهونة، تسلّم نسخة أخرى للموثق، بينما توزع باقي النسخ على الأطراف المعنية، وعند قيد رهن السفينة في سجل تسجيل سفن، يفرض القانون البحري الجزائري في المادة 64 أن يتضمن ضمن وثائق الإبحار كشفا يحتوي على قيود الرهن المسجل، ويجب تقديمه عند مغادرة السفينة.<sup>(5)</sup>

- 1- عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، الرهن البحري في القانون الجزائري، مذكرة الماستر، تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة-، ص 21.
- 2- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 475.
- 3- مادة 65 من ق. ب. ج.
- 4- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 66.
- 5- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 394.

## الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه

يعتبر القيد في القانون البحري الجزائري إجراءً الزامياً، حيث لا تحدد نصوصه بوضوح المدة التي يجب تنفيذ القيد خلالها، إلا أن من مصلحة الدائن المرتهن الإسراع في إتمامه ولم يقتصر المشرع الجزائري على هذا الإجراء فقط، بل ألزم بتجديده كل عشر سنوات من تاريخ القيد الأصلي، كما أقر حالات معينة تستدعي شطب القيد، لذلك سنتطرق أولاً إلى تجديد القيد وثانياً إلى شطبهه.<sup>(1)</sup>

**أولاً: تجديد القيد** وضحت المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير كأن لم يكن و يشطب التسجيل من تلقاء نفسه".<sup>(2)</sup>

ويستفاد من هذا النص أن تأثير قيد الرهن يقتصر على مدة عشر سنوات تبدأ من تاريخ إجرائه وليس من تاريخ إبرام العقد. يترتب على عدم تجديد القيد في سجل السفن قبل انتهاء مدته بطلان آثاره، ويعتبر التجديد سارياً لمدة عشر سنوات تبدأ من تاريخ إجراء التجديد، وليس من تاريخ انتهاء أثر القيد المجرد، وفي حال عدم تجديد القيد قبل نهاية العشر سنوات، يسقط القيد ويعتبر لاغياً.<sup>(3)</sup>

## 1- المالك الذي يقوم بتحديث التسجيل

إذا تولى الحائز مكان الدائن المرتهن في الرهن، فيجب عليه الالتزام بتسجيل الرهن بشكل صحيح وتجديد هذا التسجيل في الوقت المحدد ليضل الرهن محافظاً على وضعه الأصلي، كما أن التزام الحائز بتجديد القيد يستمر حتى ينقضي حق الرهن أو يتم تطهير السفينة من الرهن.

في حال تم نزع الملكية قسراً، لا يتعين تجديد القيد ابتداء من اللحظة التي يتم فيها تطهير السفينة وبالتالي لا يتم التطهير إلا من خلال تسجيل حكم مرسى المزاد وإيداع الثمن في خزانة المحكمة أو دفعه إلى الدائنين المستحقين ومن الضروري تسجيل حكم مرسى المزاد لكي يتحقق التطهير، ولا يمكن الاستغناء عن تجديد القيد في هذه الحالة.<sup>(4)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 67.

2- مادة 66 من ق.ب.ج.

3- عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاية، المرجع السابق، ص 22.

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 399.

## 2- التكاليف المتعلقة بالتجديد

يتحمل الراهن مصروفات التجديد بما في ذلك مصروفات الرهن ومصروفات القيد الأول، قام دائن مرتهن أو أي شخص آخر بسداد هذه المصروفات، فإنه يحق له الرجوع بها على الراحل، تبقى هذه المصروفات مضمونة في نفس ترتيب الرهن دون الحاجة إلى النص القانوني الذي يحدد ذلك، بخلاف مصروفات المحو أو الغاء المحو.<sup>(1)</sup>

### - اضافة ملاحظة على جانب التسجيل:

يقصد به التأشير على هامش القيد وهو تمكين الباحث من معرفة التعديلات التي قد تطع على حاله القيد الأصلي، والتي قد تؤثر في استمرار او تنقل اثاره إلى داء آخر غير الدائن الذي كان القيد قد اجرى لصالحه في البداية.

ان اجراء التأشير على هامش القيد لا يقل أهمية عن إجراء القيد الأصلي، اذ ان اقفاله قد يترتب عليه آثار كبيرة، من أبرز هذه الآثار هو انتقال الالتزام من الدائن المرتهن وبالتالي يظل تمسك بحق الرهن في مواجهة الغير محصورا بالتأثير على هامش القيد الأصلي بالحوالة إذا كانت دائن المحيل قد رهن الدين يتعين على الدائن المحال له أن يقوم بتأشير بذلك على هامش القيد. كما يسري نفس الحكم إذا حل شخص محل الدائن الاصلي بحكم القانون أو بالاتفاق، حيث يسند الحلول ليشمل التأمينات مثل الرهن الرسمي.

وفي هذه الحالة يجب على من حل محل الدين أن يقوم بالتأشير على هامش القيد الأصلي بما يفيد حلول محل المرتهن.<sup>(2)</sup>

ويجب على الطالب المتقدم بالتأشير أن يقدم الوثيقة التي تثبت وجود السبب القانوني الذي يستدعي هذا التأشير.

وبالتالي يجب على الدائن الذي تم تحويل حقه في الرهن تقديم الوثيقة التي تثبت حوالة الحق، كما يجب على من قام بسداد الدين تقديم شهادة الوفاة ومن يثبت أنه قد حل محل الدين، في حال كانت تأشيرة متعلقة بالتنازل عن مرتبة الرهن يجب على المتنازل له أن يرفق مع طلبه الوثيقة التي تثبت التنازل.<sup>(3)</sup>

1- محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، د.ط. دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص125.

2- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 478.

3- محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 126.

### 3 - الحكمة من تجديد الرهن :

رأى المشرع بالحكمة ان يفرض تجديد القيد كل عشر سنوات، وذلك تسهيلا على الباحث في التحقق من وضع الرهن، فطالما أن القيد لا يبقى منتجا لأثره إلا لمدة عشر سنوات، فإن الباحث لا يحتاج سوى الى مراجعة القيود خلال هذه المدة، وإذا لم يتم تجديد القيد بعدها فإنه يعد كأن لم يكن، ولا يترتب عليه أي أثر قانوني.

لا يمكن الاعتماد فقط على هذا الاعتبار، إذ ان التسجيل لا يتحقق تلقائيا بمجرد مرور الوقت، كما أن المشرع لم يلزم بتجديده كل فترة محددة، بل اكتفى بفرض تسجيل واحد فقط، لذا فإن من يبحث في التسجيل لا يقتصر بحثه على فكره عشر أو عشرين سنة، بل يتوجب عليه تحقق من جميع التسجيلات حتى وان تمت قبل ثلاثين أو أربعين عاما أو أكثر، ولا يمكنها التوقف عن البحث إلا إذا ثبت أن الرهن كان بيد الحائز أو خلفائه لمدة خمسة عشر عاما ففي هذه الحالة يفترض تملكه للرهن بالتقادم، ويعد البحث قد بلغ غايته.

ومن هنا تظهر الغاية من اشتراط التجديد، وهي حماية ملكية السفينة المرهونة، فقد يحدث أن يسدد الدين المضمون بالرهن، لكن صاحب المصلحة يحصل في طلب الشطب القيد.

وبالتالي قرر المشرع أن القيد يسقط تلقائيا اذا مرت عليه عشر سنوات دوله تجديد، وبهذا يكون للدائن المرتهن خيار عدم المبادرة الى الشطب مكتفيا بان القيد يفقد أثره القانوني بقضاء تلك المدة.<sup>(1)</sup>

أ- **جزاء التجديد:**

إذا تم اجراء القيد وتم تجديده خلال عشر سنوات من تاريخ إجرائه، فان القيد يستمر في إنتاج آثاره القانونية من خلال هذا التجديد، وتكون مرتبة التجديد وكذلك كل تجديد لاحق يتم ضمن المدة القانونية، مماثلة لمرتبة القيد الأصلي وبهذا يستطيع الدائن المرتهن ان يحافظ على مرتبته الأصلية دون أن يفقدها، بفضل إجراء التجديد في الوقت المحدد وهما لا ينكر أن هذا النظام يعد دعما كبيرا للدائن المرتهن، إذ يتيح له خاصة في حالات الديون طويلة الأجل التي تعتمد عليها بعض البنوك، أن يحتفظ بأولوية مرتبته لفترات تمتد لعشرين أو ثلاثين سنة او حتى اكثر وذلك بفضل إمكانية التجديد المستمر للقيد ضمن المواعيد المحددة.<sup>(2)</sup>

1- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 470.

2- بوقادي عبد الكريم، المرجع السابق، ص 402.

## ب- جزاء عدم التجديد:

إذا لم يتم تجديد القيد خلال عشر سنوات من تاريخ إجرائه فان هذا يؤدي الى زوال القيد وانعدام آثاره، مما يفقد الدين المرتبة التي كان القيد قد حفظها له، وقد أرست محكمة النقض مبدأ مفاده أن عدم تجديد قيد الرهن خلال المدة القانونية يجعله بلا أثر قانوني، ولا يغني عن هذا التجديد كون الحق المضمون بالرهن قد ثبت بحكم قضائي إذ أنه حجته في الأحكام تقتصر على أطرافها، ولا تنشئ في حد ذاتها، ما لم تسجل حقوقها العينية يمكن الاحتجاج بها تجاه الغير، كما لا يعتد بعلم الغير بوجود الرهن، لأن القانون أوجب، بصورة مطلقة ضرورة تجديد القيد ليظل نافذا في مواجهة الغير.

وبالتالي فإن الدائن المرتهن الذي لم يقم بتجديد قيد الرهن، يجب عليه أن يتمسك باعتبار الرهن ساقطاً في مواجهته، حتى لو كان على علم مسبق بذلك، وكذلك الغير الذين اكتسبوا حقوقاً على السفينة المرهونة بعد انتهاء قيد الرهن دون تجديده، يظل الرهن قائماً بصحته، ويحق للدائن المرتهن أن يعيد قيده بحيث يمدح القيد الجديد نفس المرتبة التي كان يتمتع بها من قبل، وذلك شريطة أن يكون القيد الجديد ممكن الاجراء وان لا يوجد ما يحول دون تنفيذه، كحالة إفلاس الراهن على سبيل المثال، وقت صدور حكم يفيد بان زوال القيد يرجع الدائن المرتهن الى وضعه القانون السابق قبل تسجيل القيد.

إذا تم تجديد القيد بعد زواله، وكان قد تم قبل هذا التسجيل تصرف من الراهن يتعلق بالسفينة المرهونة، فإن هذا التجديد لا يترتب عليه أي أثر تجاه المتصرف اليه، حتى وان تم التسجيل التصرف خلال فترة سريان القيد الأول وقبل انقضائه.<sup>(1)</sup>

إذا قام شخص برهن عقاره للدائن الأول ثم أعاد رهن الدائن ثاني خلال السنوات العشر الأولى من تاريخ قيد الرهن الأول، وتخلف الدائن الأول عن تجديد قيده بعد مرور عشر سنوات في حين التزم الدائن التالي بتجديد قيده، فان هذا الاخير يعد دائماً المرتهن الأول ويتقدم في الأولوية على الدائن الأول، حتى وإن كان على علم مسبق بوجود الرهن السابق عند إبرام الرهن الثاني.<sup>(2)</sup>

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 149.

2- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 481.

### ثانياً: شطب بالقيد

إن قيد الرهن إجراء شكلي أوجبه القانون لضمان سريان أثر الرهن في مواجهة الغير، وذلك بهدف اعلامهم بأن ملكية السفينة ليست خاصة، بل مثقلة بحق عيني تبقي لصالح الدائن المرتهن.<sup>(1)</sup> وعليه يجري شطب القيد بطريقتين: الأولى هي الشطب الاختياري الذي يتم بموافقة الأطراف ذوي الصلة، أما الطريقة الثانية فتتمثل في الشطب القضائي، والذي يلجأ إليه عندما يرفض الدائن الموافقة على الشطب الاختياري فيصدر القاضي حكماً بذلك.<sup>(2)</sup>

حيث نصت المادة 69 من ق. ب. ج عن قيد الشطب بقولها "يتم شطب وتخفيض قيود الرهن البحرية أما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وأما عن طريق القضاء".<sup>(3)</sup>

حرصاً على تحقيق المصلحة العامة، فإن الشطب ضروري لتفادي ازدياد السجلات بقيود لا جدوى منها، مما يعيق عملية البحث دون فائده تذكر، ولهذا ارتأت إدارة التشريعية أن تجعل الشطب أمراً اختياريًا للدائن، كما منحت الحق لكل من له مصلحة في ذلك أن يطلب استمرار حكم بإجرائه، مما أفضى إلى ما يلي:

#### 1- الشطب الاختياري:

القضاء الدائن من خلال تقرير رسمي يصدر عنه، ويعد هذا الرضا منصباً على رفع اليد عن الرهن، فإذا عبر دائن رضاه برفع اليد في ورقة رسمية وامتنع لاحقاً عن اتخاذ الإجراء الرسمي، جاز للراهن أن يتقدم بطلب للمحكمة لشطب القيد استناداً إلى تلك الورقة، ويعد هذا الرضا تصرفاً قانونياً يتم بإرادة منفردة ولا يشترط فيه قبول الراهن، شريطة أن يكون رضا الدائن صادراً عن إرادة سليمة خالية من أي عيوب.

#### 2- الشطب القضائي

في حال تهاون الدائن في إلغاء القيد دون وجود مبرر قانوني لبقائه، يحق لأي صاحب مصلحة مثل الراهن أو الدائن المرتهن الأدنى مرتبة أو مشتري العقار التوجه إلى القضاء بطلب إلغاء القيد وشطبه رسمياً ويقام بعد ذلك دعوى الشرط على الدائن المرتهن أو من يخلفه قانوناً، ولا يجوز توجيه هذه الدعوى إلى محافظ الإشهار العقاري أو إلى المدين فقط دون اشراك الدائن.<sup>(5)</sup>

1- توفيق قريب الله نصر محمد، مرجع السابق، ص 18.

2- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 113.

3- مادة 69 من ق. ب. ج.

4- حامي حياة، المرجع السابق، ص 70.

5- محمد صبري السعدي، المرجع السابق، 196.

**ثالثا: طريقة تنفيذ الشطب**

لا يتم إلغاء القيد، سواء كان ذلك بناء على إرادة الأطراف أو بحكم قضائي، من خلال حذفه فعليا، كما ذكر سابقا، والى ما يكتفي بوضع إشارة على هامش القيد تفيد باعتباره كأن لم يكن، ويتم هذا التأشير في مكتب الإشهار العقاري الذي تم فيه القيد، مع الإشارة الى السند القانوني الذي تم بموجبه الشطب، سواء كان سند رضائيا أو صادرا عن جهة قضائية.

كما يهدف التأشير على هامش القيد الى ضمان تطابق دفاتر الإشهار العقاري مع الواقع الفعلي، فإذا اتفق الراهن والدائن المرتهن على الإفراج عن جزء من العقار بعد سداد جزء من الدين، يتعين شطب الرهن جزئيا عبر التأشير بذلك على هامش القيد ويعد هذا الإجراء ضروريا لإزالة الآثار القانونية التي قد تترتب على بقاء القيد كاملا دون الإشارة الى الوفاء الجزئي بالدين.<sup>(1)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 407

**المبحث الثاني: آثار الرهن البحري**

يعد عقد الرهن البحري من العقود الملزمة للطرفين، إذ ينشأ بين الدائن المرتهن والمدين الراهن، ويترتب عليه التزامات وحقوق متبادلة بينهما كما يمنح هذا العقد للدائن المرتهن حقوق المستقلة يمكنه ممارستها تجاه الغير.<sup>(1)</sup>

رغم أن الرهن لا يمس ملكية المدين الراهن للسفينة، إذ يبقى محتفظا بكامل حقوقه في التصرف بها واستعمالها واستغلالها، إلا أن هذا الرهن يفرض بعض القيود على التصرفات المرتبطة في تسجيل السفينة، كما يستوجب تطبيق أحكام خاصة عند الحجز على جزء منها. وتراعي هذه القيود والأحكام من أجل تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المعنية، انطلاقا من هذا الأساس سيتم تناول آثار الرهن البحري في هذا المبحث حيث تخصص المطلب الأول لدراسة الآثار التي تترتب بالنسبة للمتعاقدين، ثم ننقل في المطلب الثاني إلى بيان الآثار التي يحدثها الرهن البحري في مواجهة الغير.<sup>(2)</sup>

**المطلب الأول: آثار الرهن البحري بالنسبة للمتعاقدين**

يتناول هذا المطلب الآثار المترتبة عن الرهن البحري على طرفي العلاقة التعاقدية، وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن، إذ يتمكن المدين الراهن من الاحتفاظ بحيارة السفينة المرهونة ومواصلة استغلالها في نشاطه البحري، غير أن هذا الامتياز يقابله التزام قانوني يتمثل في ضرورة احترام مجموعة من الواجبات تهدف إلى تأمين مصالح الدائن المرتهن وضمان حقوقه. وفيما يخص الدائن المرتهن فإن عقد الرهن يمنحه امتيازات قانونية تتيح له ضمان استيفاء حقه مالي، غير أن هذه الحقوق ليست مطلقة، إذ تقيد بضوابط تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالحه ومصالح المدين.

وبناء عليه سيتم تخصيص الفرع الأول لمبحث آثار الرهن على المدين الراهن، في حين يتناول الفرع الثاني الآثار المترتبة على الدائن المرتهن.

**الفرع الأول: آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن**

من أبرز الخصائص التي تميز الرهن البحري إن السفينة المرهونة تبقى في حيازة المدين الراهن، وهو أمر قد يبدو متعارضا مع الطبيعة المنقولة للسفينة وما تتطلبه عادة إجراءات رهن الأموال المنقولة، غير أن هناك مبررات قانونية وعملية تغيّر هذا الاستثناء.<sup>(3)</sup>

1- توفيق قريب الله نصر محمد، المرجع السابق، ص 19 .

2- ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، د.ط. دار الوفاء لنا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2018، ص 38.

3- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 73.

نظرا لاحتفاظ المدين الراهن بحياسة السفينة المرهونة واستمراره في استغلالها، فقد رأى المشرع ضرورة فرض بعض الالتزامات عليه، وذلك ضمانا لحقوق الدائن المرتهن، وحرصا على حماية السفينة باعتبارها محل الرهن.

#### أولاً: احتفاظ المدين الراهن بحياسة السفينة

لا يجوز احتفاظ مالك السفينة، وهو الراهن المدين، بحيازتها دون تمتعه بكامل السلطات كمالك، إذ يبقى له الحق في استخدام السفينة واستثمارها والتصرف بها بكافة الأشكال سواء من خلال نقل ملكيتها أو اعاده رهنها، ويعد ذلك في مجمله دافعا لازدهار النشاط البحري وتعزيزه. يلاحظ في هذا السياق أن القانون البحري الجزائري يمنح المالك حرية تتصرف في السفينة دون فرض قيود خاصة، في المقابل يضع المشرع المصري قيد الإلزامي على تلك التصرفات حيث يفترض أن تتم قبل قيام الدائن المرتهن بقيد محضر الحجز في سجل السفينة.<sup>(1)</sup>

وعلى الرغم من أن القانون منح المدين الراهن حق استعمال السفينة واستغلالها، فإن المادة 71 من القانون البحري الجزائري قد فرضت قيودا على هذه السلطات حيث منصة على: "تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية."<sup>(2)</sup> يتضح من ذلك أن المدين الراهن يتحمل مسؤوليات معينة أبرزها العناية بالسفينة المرهونة والحفاظ على سلامتها ويحق للدائن المرتهن الاعتراض على أي فعل أو اهمال من قبل الراهن قد يؤدي الى تقليص قيمة الضمان وفي حالة تسبب الراهن، بخطئه في هلاك السفينة أو تعرضها للتلف، فإن للدائن المرتهن ان يختار بين الحصول على تأمين كاف أو المطالبة الفورية باستيفاء حقه.<sup>(3)</sup>

#### ثانيا: المسؤوليات القانونية المترتبة على عاتق المدين الراهن

تعد ميزة الاحتفاظ بمدين الراهن بحياسة السفينة المرهونة أبرز ما يميز الرهن البحري، بالرغم من ان السفينة تعد من المنقولات، ويتيح هذا الوضع للمدين مواصلة استغلال سفينته غير أن ذلك يترتب عليه التزامات محددة، تتمثل في التزامين رئيسيين وهما: التقيد بالترتيب القانوني لحقوق الرهن والتزام الراهن بعدم المساس بفاعلية حق الرهن وضماني استمراره.<sup>(4)</sup>

1- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 143.

2- مادة 71 من ق. ب. ج

3- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 115.

4- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 75.

أ- التقيد بالترتيب القانوني لحقوق الرهن:

أقر المشرع في إطار عقد الرهن البحري بأن الراهن يتحمل التزام بإنشاء حق الرهن لصالح الدائن المرتهن، بحيث يترتب على المدين الراهن واجب قانوني في ترتيب حق عيني تبعية على المال محل الرهن لصالح الدائن، ويتم تنفيذ هذا الالتزام بمجرد إبرام العقد، مما يؤدي الى نشوء حق الرهن البحري.<sup>(1)</sup>

وتتجلى خصوصية الرهن البحري في بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن، دون أن تنتقل الى الدائن المرتهن، وذلك خلافا لما هو معمول به في رهن المنقولات، ويعود السبب في ذلك كما اشرنا سابقا، الى ان انتقال الحيازة للدائن من شأنها أن يحد من قدرة المدين على استغلال السفينة، وهو ما يتعارض مع الهدف الأساسي من انشاء الرهن البحري.

وبالتالي فإن احتفاظ المدين الراهن بحيازة السفينة يتيح له الاستمرار في ممارسة حقوقه كمالك، بما في ذلك استخدامها وتشغيلها والقيام بكافة التصرفات القانونية عليها، مثل بيعها أو اعادة رهنها، هذا الأمر يسهم في تشجيع النشاط البحري ويعزز من فعاليات استغلال السفن اقتصاديا.<sup>(2)</sup>

الجدير بالذكر أن القانون الجزائري لا يفرض أي قيود على هذه التصرفات في حين أن المشرع المصري قيدها بشرط أساسي وهو أن تتم هذه تصرفات قبل أن يبادر الدائن المرتهن نحو تسجيل محضر الحجز في سجل السفن إذا يمنع التصرف في السفينة بعد قيد هذا المحضر.

ب- التزام الراهن بعدم المساس بفعالية حق الرهن وضمان استمراره:

تعددت طرق تعبير الفقهاء عن مفهوم الحفاظ على سلامة الرهن فرغم تنوع الصيغيات واختلاف العبارات، إلا أن جوهر الفكرة يظل موحدًا، إذ يتفق الجميع على أن المدين الراهن ملزم بالمحافظة على الشيء المرهون وإبقائه على الحالة التي كان عليها عند إبرام عقد الرهن، وقد ذهب بعض الفقهاء إلى أن التزام المدين الراهن يتمثل في ضمان حقوق الدائن المرتهن، لاسيما ما يمنحه له حق الرهن من مزايا بينما رأى آخرون أن التزام الراهن يكمن في المحافظة على الشيء المرهون بما يضمن بقاء قيمته وفعاليتها، بحيث يظل كافيا للوفاء بالدين عند حلول أجله.<sup>(4)</sup>

1- عبد المومن بريوة، عبد الرؤوف بوجايه، المرجع السابق، ص 30.

2- paul fleury ,effets de l'hypothèque, sur les droit du débiteur considéré comme propriétaire de l'immeuble hypothéqué, faculté de droit, université de rennes, 1899, p 31

3- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 74.

4- شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية- الفرنسي والمصري. د.ط. دار هومة، 2009، ص 196.

وعليه يتعين على المدين الراهن أن يعتني بالمحل المرهون، أي السفينة وأن يحافظ عليها بما يضمن سلامتها فلا يجوز له استعمالها في غير الغرض المخصص لها، أو ارسالها في رحلات طويلة أو خطيرة لا تتناسب مع قدرتها وإمكاناتها، كما لا يجوز له الإهمال في القيام بأعمال الصيانة الدورية، لأن مثل هذه التصرفات قد تلحق ضررا بحقوق الدائن المرتهن، وتعرض الضمان للتلف أ الانتقاص.<sup>(1)</sup>

من ناحية أخرى، يحق للدائن المرتهن الاعتراض اذا أهمل المدين الراهن صيانة السفينة أو اصلاحها، وله أن يتقدم بطلب الى السلطات الميناء عند الضرورة اليمان السفينة من الإبحار اذا تبين ان حالتها الميكانيكية أو الهيكلية قد تعرضها للهلاك أثناء الرحلة، إضافة إلى ذلك إذا تسبب المدين الراهن في هذالك السفينة بسبب خطأ منه يحق للدائن المرتهن ان يطالب بتأمين كافي أو يستوفي دينه فورا.<sup>(2)</sup>

وبمعنى آخر يشترط اولا ان يتم الاتفاق، سواء ضمن عقد الرهن أو في اتفاق لاحق، على أحقية الدائن المرتهن في تملك السفينة مرهونة بثمن محدد، في حال عدم سداد الدين، بغض النظر عن قيمة هذا الثمن، أما الشرط الثاني، فهو وجود اتفاق سواء في عقد الرهن أو بالاتفاق لاحقا، يمنح الدائن المرتهن الحق في بيع السفينة المرهونة دون الالتزام بالإجراءات القانونية التي ينص عليها القانون.

وفي ذلك، يمكن لطرفين الاتفاق بعد الاستحقاق الدين أو احد اقساط، على ان يتنازل المدين الراهن عن السفينة لصالح دائنه كوفاء للدين المستحق، ويستند جواز هذا الاتفاق إلى أن فترة الانتفاع الدائم بالسفينة تكون قد انتهت بالفعل.<sup>(3)</sup>

وبالقياس على الحكم السابق يمكن اعتبار الاتفاق الذي يبرم بعد استحقاق الدين أو أحد اقساطه، والذي يمنح الدائن المرتهن في بيع السفينة المرهونة دون التقيد بالإجراءات القانونية المعتادة، اتفاقا صحيحا نظرا لانتفاء فطنة استغلال الدائن لظروف في المدين الراهن في هذه المرحلة.<sup>(4)</sup>

1- أولمي اعمر، عقد الرهن الرسمي كوسيلة الضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل لشهادة الماجستير، بجامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص 79.

2 - عبد المومن بريوة، عبد الرؤوف بوجايه، المرجع السابق، ص 31.

3- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 161.

4- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 413.

## الفرع الثاني: آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن

إن كل داء مرتهن يهدف إلى استيفاء دينه عند حلول أجله، فإذا قام المدين بأداء التزاماته، فلا تثار أي إشكالية غير أن المشكلة تظهر عندما يحل موعد الوفاء ويتخلف المدين عن السداد، سواء كان ذلك امتناء أو عجزاً ففي هذه الحالة يحق للدائن اتخاذ الإجراءات القانونية لحجز السفينة المرهونة وطلب بيعها عن طريق القضاء.

وبناء على ذلك يجد الدائن المرتهن نفسه في موقع قوة قد يغيره بممارسة ضغوط على المدين الراهن كإجباره على تملك السفينة المرهونة أو تحصيل حق حقه بطرق لا تتفق مع الإجراءات القانونية، ولتفادي هذه التجاوزات عمد المشرع إلى إبطال مثل هذه الاتفاقات ولهذا سنتطرق أولاً إلى تنفيذ الحجز على السفينة محل الرهن، وثانياً سنذكر العوائق التي تحد من حق الدائن في التصرف بالرهن.<sup>(1)</sup>

## أولاً: تنفيذ الحجز على السفينة محل الرهن

تعد السفينة جزءاً من الضمان العام الذي يحق للدائن مالكها الرجوع إليه، باعتبار هذه الأصول الإيجابية التي تدخل ضمن ذمته المالية، وبناء على ذلك يحق للدائنين الحجز عليها لاستيفاء ديونهم. وفي هذا السياق، يمنح الرهن البحري للدائن المرتهن حق قانونياً يمكنه من مواجهة المدين الراهن لضمان استيفاء حقه، حيث يخول الرهن للدائن المرتهن حق الحجز على السفينة وبيعها في حال تخلف المدين الراهن عن سداد الدين، سواء كان ذلك ناتجاً عن امتناعه أو عجزه عن الوفاء ويعد هذا الحق من أبرز النتائج المترتبة على عقد الرهن، لما له من أثر فعال في تمكين الدائن من استيفاء حقه، وفي حال انصب الرهن على باقي أصحاب الحقوق الأخرى سواء أكانت رهون لاحقة أو امتيازات بحرية.<sup>(2)</sup> من المؤكد أن مصلحة الدائن المرتهن في حال امتناع المدين الراهن عن السداد أو عجزه عن الوفاء، تتجه نحو الحجز التنفيذي بدل الحجز التحفظي، يعد الوسيلة الأنجع لاستيفاء حقه، أما الحجز التحفظي فهو إجراء وقائي يهدف إلى منع السفينة من الإبحار بناء على أمر يصدر عن جهة قضائية، وذلك كضمان مؤقت للدين البحري.

وعليه فإن الحجز التحفظي يعد إجراء احترازيًا يهدف إلى الحد من تصرفات المدين في مال معين، حفاظاً على حقوق الدائن وضماناً لعدم تقويت الضمان، أما الحجز التنفيذي فهو لا يقتصر على الجانب الوقائي فحسب بل يتجاوز إلى تحقيق التنفيذ الفعلي، حيث يهدف إلى تمكين الدائن من اقتضاء حقه من المال المحجوز مباشرة أو من حصيلة بيعه جبراً.<sup>(3)</sup>

1- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، د. ط، دار الجامعة الجديدة، 2005، ص 05.

2- توفيق قريب الله النصر محمد، المرجع السابق، ص 20.

2- عبد القادر العربي شحط، طرق تنفيذ في المواد المدنية والادارية، د. ط، 2008، ص 125، 139.

لا يوجد ما يحول دون اتخاذ إجراء الحجز التحفظي على السفينة محل الرهن، باعتباره إجراء قضائياً مؤقتاً يهدف الى صون مال أو حق المدين من خلال وضعه تحت سلطة القضاء وذلك ضمان لحقوق الحاجز، ومنعا المدين من التصرف بطريقة قد تضر بالضمان العام أو تهدد مصالح الدائم.

من المهم الإشارة إلى أن الحجز لا يجب أن يبدأ كإجراء تحفظي لكي يتحول لاحقاً الى حجز تنفيذي بل يكفي أن يكون بيد الدائن الحاجز سند تنفيذي، مما يتيح لهم مباشرة الحجز بصفة تنفيذية منذ البداية.

وهذا ما ينطبق بشكل خاص على الدائن المرتهن، إذ أن الرهن البحري في القانون الجزائري لا يعتد به إلا إذا تم بموجب سند رسمي، والا اعتبر باطلا وقد تم حصر السندات التنفيذية التي لا يمكن الشروع في التنفيذ الجبري إلا بناء عليها، وتتمثل أساساً في العقود الموثقة لاسيما تلك المتعلقة بالإيجارات التجارية والسكنية المحددات المدة الى جانب عقود القرض، والهبة، والوقف، والبيع والرهن، والوديعة، أما فيما يتعلق بإجراءات الحجز، فيمنح الدائن الحاجز المدين مهلة لا تتجاوز 20 يوماً لسداد الدين، وفي حال عدم الوفاء يباشر الدائن دعوى قضائية ضد مالك السفينة امام المحكمة.<sup>(1)</sup>

وفي هذا السياق فإن تمديد مهلة الوفاء الى 20 يوماً يهدف الى تكريس مبدأ المواجهة بما يتيح للمدين إدراك الوضع الذي هو عليه، فيستعد لتنفيذ الالتزام أو يفي به طوعاً، متجنباً بذلك إجراءات التنفيذ الجبري وما يترتب عنها من نفقات وبعد صدور أمر الحجز، يشترى التبليغ نسخة منه عن طريق المحدد القضائي الى ممثل المجهز أو ربان السفينة، وكذا الى السلطة الادارية البحرية في مكان وقوع الحجز، وذلك لمنع مغادرة السفينة، أما اذا كانت السفينة ترفع علماً أجنبياً، فيبلغ قرار الحجز كذلك إلى ممثليات القنصلية للدولة التي تتبع لها السفينة.

فرق المشرع الجزائري في مسألة التسجيل امر الحجز بين السفن الوطنية وتلك الأجنبية، فاذا كانت سفينة تحمل العلم الجزائري، يسجل أمر الحجز في دفتر تسجيل السفن أما في حالة سفينة الأجنبية، فيدون هذا الأمر في سجل الخاص تحدد كيفية مسكه بموجب التنظيم ومن لحظة تسجيل، يعتبر كل تصرف ناقل لملكية السفينة المحجوزة او منشئ لحقوق عينية عليها، صاد عن مالكاها غير قابل للاحتجاج به في مواجهة الدائن الحاجز.<sup>(2)</sup>

1- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 19.

2- عطا الله غريبي، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2006/2007، ص 132.

## ثانيا: العوائق التي تحد من حق الدائن في التصرف بالرهن

يعد شرط التملك عند عدم الوفاء، وشرط الطريق الممهد، باطلين لمخالفتها للنظام العام والهدف من هذا البطلان هو حماية المدين الرهن الذي غالبا ما يكون في وضع اقتصادي ضعيف، فعندما يتفق الدائن المرتهن مع المدين الرهن على أنه إذا لم يتم سداد الدين عند حلول أجله يكون للدائن الحق في تملك العقار المرهون بثمن يساوي الدين أو بأي ثمن آخر حتى وإن كان أعلى من قيمة الدين فان هذا الاتفاق يعد باطلا وذلك لأنه يخالف مبدأ حماية الطرف الأضعف في العلاقات التعاقدية.

وينطبق هذا الحكم أيضا على عقد الرهن البحري الجزائري، ففي حال تضمن العقد أو اي اتفاق لاحق بندا يمكن الدائن من تملك السفينة المرهونة مقابل ثمن محدد عند عدم السداد، فإن هذا شرط يكون باطلا وتكمن الحكمة من هذا البطلان في عدة امور، اهمها حماية المدين من الاستغلال لاسيما عندما يعجز عن الوفاء بدينه فيستغل الدائن هذا الوضع اضافة الى ذلك فان مثل هذه الشروط قد تخفي في طياتها فوائد ربوية إذ غالبا ما يكون الثمن المحدد لتملك الشيء المرهون غير معادل لقيمته الحقيقية.<sup>(1)</sup>

وفي ذات سياق تم إدخال قيد جديد يحد من حق الدائن المرتهن، يتمثل فيما يعرف بشرط البيع دون اجراءات أو ما يطلق عليه "شرط الطريق الممهد" حيث يتم الاتفاق بين الدائن المرتهن والمدين الرهن سواء كان هو المدين الأصلي أم كفيلا عينيا على أنه في حال حلول موعد سداد الدين دون الوفاء به، يحق للدائن بيع العقار المرهون بطريقه الممارسة او باي وسيلة اخرى، دون التقيد بالإجراءات التي ينص عليها قانون المرافعات الخاصة بالبيع الجبري، ويثار هناك تخوف مشروع من استغلال الدائن المرتهن لضعف موقف الرهن، بما قد يؤدي الى فرض هذا الشرط عليه، وبالتالي حرمانه من الضمانات التي وفرها له القانون، والتي تهدف إلى حماية مصالحه من خلال اشتراط إجراءات معينة عند بيع العقار المرهون، بما يكفل عادة تحقيق أعلى قيمة ممكنة من عملية البيع.

يرى الفقه انطلاقا من مبدأ حماية الرهن، عندنا بطلان شرطه التملك عند عدم الوفاء وما يتبعه من بطلان شرط "الطريق الممهد" يؤدي بالضرورة الى ابطال أي شرط آخر يتفق عليه عند إبرام عقد الرهن إذا كان يهدف إلى تحقيق ذات الغاية التي يحققها شرط التملك.<sup>(2)</sup>

1- عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 325.

2- محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 112.

ومن ذلك اشتراط تملك الدائن المرتهن مالا اخر للمدين عند الاخلال بالسداد أو الاتفاق على أن يحصل الدعم على قيمة العقار المرهون بغض النظر عن مقدارها إن لم يسد الدين في موعده، أو حتى في حال بيعه لسداد الدين.(1)

يجدر التنويه إلى أن شرط التملك عند عدم الوفاء، أو شرط البيع دون اتباع الإجراءات القانونية يعد شرطاً باطلاً، إلا أن بطلان هذا الشرط لا يؤثر على صحة عقد الرهن الرسمي، ما لم يتبين أن هذا الشرط كان الدافع الأساسي للمرتهن في إبرام العقد، ففي هذه الحالة يعتبر كل من الشرط وعقد الرهن باطلين معاً.(2)

فضلا عن ذلك، يعد البطلان المذكور بطلانا مطلقا لتعلقه بالنظام العام، مما يترتب عليه أنه لا يقتصر على من له صفة في النزاع، بل يحق لكل من له مصلحة إثارة هذا الدفع كما يجوز للمحكمة أن تثيره من تلقاء نفسها دون حاجة لطلب من الأطراف.

وبالتالي يمكن الاتفاق بعد استحقاق الدين أو احد اقساطه، على أن يتنازل المدين الراهن عن السفينة لصالح الدائن كوفاء الدين، وتستند صحة هذا الاتفاق في هذه الحالة إلى انتفاء احتمال استغلال المدين الراهن لهذا الوضع.

وبالقياس على حكم الأخير، يمكن القول بصحة الاتفاق الذي يمنح الدائن المرتهن حق بيع السفينة المرهونة مباشرة، دون التقيد بالإجراءات القانونية المقررة، في حال عدم سداد الدين عند حلول أجله، شريطة أن يكون هذا اتفاق قد تم بعد استحقاق الدين أو جزء منه، إذ ينتفي في هذه الحالة احتمال استغلال الدائن لحاجة الرهانة.(3)

#### المطلب الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

يعتبر قيد الرهن البحري وسيلة لإضفاء الحجية على حق الرهن في مواجهة الغير، بغض النظر عما اذا كان لهذا القيد آثار بين طرفي العقد أم لا.

ونتيجة لذلك، يكتسب الدائن المرتدين أولوية على سائر الدائنين العاديين كما تمنح له صلاحية تتبع السفينة واستيفاء حقه منها مهما انتقلت ملكيتها وبمعنى آخر، يعد الأثر الأكبر لأي تأمين عيني هو ما يمنحه من حق للدائن المرتاحين، يتمثل في ميزتي التقدم والتتبع تجاه الغير.(4)

1- محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 112.

2- منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 82.

3- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 161.

4- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 115.

يتمتع الدائن المرتهن بحق التقدم على سائر الدائنين في استيفاء حقه المضمون بالرهن، كما يحق له تتبع المال المرهون (كالسفينة) في يد من انتقلت إليه ملكيته، وذلك بشرط تسجيل الرهن وبناء عليه، فإن الرهن يعد ناقدا في مواجهة الغير<sup>(1)</sup> وهؤلاء هم:

1- الدائنون العامون للراهن، كما يقدم الدائن المرتهن في استيفاء حقه على الدائنين ذوي التأمينات العينية الأدنى مرتبة، حيث لا يسبقونه في أولوية السداد.

2- الأشخاص الذين تتول إليهم حقوق عينية أصلية على الأقل المرهون بعد تسجيل الرهن، يظل بإمكان الدائن المتمم مطالبته العقار واستبداده، إذ يحق له تتبعه في ايديهم.

لا يسري أثر رهن الرسمي تجاه الغير، بما في ذلك ميزتي التقدم والتتبع إلا من تاريخ قيده في السجلات مخصصه لذلك، إذ يعدل القيد الشرطة اللازمة لنفاذه في مواجهة الغير، ومع ذلك فإن الدائن المرتهن يتمتع بأولوية على جميع الدائنين، بغض النظر عن تاريخ الرهن، حتى وإن كان هذا الرهن لاحقا للنشوء ديونهم في ذمة المدين.

اما فيما يتعلق والدائنين أصحاب الحقوق العينية، فلا يتمتع الدائن المتمم بالأولوية عليهم إلا إذا كان قيد رهنه قد تم قبل قيد حقوقهم المتعلقة بالسفينة المرهونة.

ويتضح من ذلك أن المقصود بالقيد هو كل من يملك حقا يمكن ان يؤثر سلبا بوجود الرهن الرسمي، وينحصر هذا القيد في الفئات الثلاث التي سبق ذكرها وهم:

1- الدائن العامون.

2- الدائنون الذين يحملون تأمينات عينية تأتي في مرتبة أدنى من مرتبة الدائن المرتهن.

3- أصحاب الحقوق العينية الأصلية التي نشأت بعد تسجيل الرهن وتأتي في مرتبة تالية له. وبناء على ذلك سنعرض في هذا المطلب كيفية ممارسة حقي التقدم والتتبع اتجاه الغير.<sup>(2)</sup>

### الفرع الأول: ميزة التقدم (الأفضلية)

يقصد بحق التقدم أن يتمتع الدائن المرتهن بأولوية على سائر دائني اللاحقين له في المرتبة، وكذلك على الدائنين العاديين في تحصيل حقهم من حصيلة بيع السفينة عند طرحها في المزاد العلني.<sup>(3)</sup>

1- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 418.

2- الحليم بوشكيوة، الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض إيجابيات وعيوبه، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد السادس، جامعة غرداية، 2009، ص 236.

3- جلال وفاء محمدين، دروس في القانون البحري المصري جديد، د. ط، دار النهضة العربية، 1992، ص 16.

في حال وجود عدة دائنين مرتهين، تحدد مرتبة كل دائن استنادا إلى أسبقية تسجيل رهنه حيث تحتسب الأولوية وفقا لتاريخ القيد، أما إذا تم تسجيل عدة رهون في اليوم نفسه فإنها تعد متساوية في المرتبة.<sup>(1)</sup> وفي إطار ذلك نص المشرع الجزائري على ذلك في المادة 56 من ق. ب. ج. على: "وإذا انشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة يسمى في الدائنين المرتهين حسب الترتيب الزمني لقيدهم".<sup>(2)</sup>

#### أولا: أولوية الرهن البحري مقارنة بحقوق الامتياز

يعد الامتياز البحري نوعا من التأمين العيني والقانوني الذي يمنح الدائن الأولوية على غيره من الدائنين، وذلك نظرا لطبيعة الدين نفسه ويتجلى الفارق الجوهرى بين الامتيازات والرهن البحرية في أن الرهن يمنح ميزة لصالح الدائن تحديدا بينما تعد حقوق الامتياز يقرها القانون لصالح الديون ذاتها دون النظر إلى هوية الدائن، فالقانون هو من يقرر منح الدين صفة الامتياز، مما يمنحه أولوية على باقي الديون أخرى.<sup>(3)</sup>

ولقد نصت المادة 75 من ق. ب. ج. على ما يلي: "تكون الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج من المادة 73 الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانونا غير أن هذه الرهن تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرة ح من المادة المذكورة".<sup>(4)</sup>

ويتضح من هذه المادة أنها تتناول حالتين رئيسيتين وهما:

- 1- الحالة التي تكون فيها الامتيازات البحرية أولوية على الرهن البحرية، وتشمل هذه الحالة الامتيازات المصنفة ضمن الفئة الأولى.
- 2- الحالة التي تكون فيها الرهن البحرية مقدمة في الأولوية على امتيازات البحرية، ويقصد بها الامتيازات المصنفة ضمن الفئة الثانية.<sup>(5)</sup>

#### ثانيا: أولوية الرهن بالنسبة للدهون البحرية الاخرى:

لا يعتد بالرهن في مواجهة الدائنين المرتهين بنفس السفينة ما لم يتم تجديده رسميا، وتحدد أولويات كل رهن استنادا إلى تاريخ تسجيله، وليس إلى تاريخ انشائها.<sup>(6)</sup>

1- شكشاك شيماء، المرجع السابق، ص 115.

2- المادة 56 من ق. ب. ج.

3- محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 114.

4- المادة 75 من ق. ب. ج.

5- منهج عبد القادر، مرجع السابق، ص 83.

6- عبد المومن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجه، المرجع السابق، ص 35.

وبناء على ذلك، يعد الدائن المرتهن في مرتبة أدنى ممن سبق له قيد الرهن، وأعلى من كل من قيد الرهن في تاريخ لاحق.

إذا تم قيد رهون عدة دائنين في اليوم ذاته، فإنها ترتب الأفضلية بينهما يحدد بحسب وقت القيد الدقيق كما هو مدون في سجل الشهر العقاري، بحيث يمنح التقدم لما سجل قيده أولاً بالساعة والدقيقة، حتى وإن كان الفريق الزمني بسيطاً.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: ميزة التتبع

يقصد بحق التتبع في الرهن البحري تمكين الدائن المرتهن من الحجز على السفينة المرهونة وبيعها لاستيفاء حقه من ثمنها، حتى إذا انتقلت ملكية السفينة من المدين الراهن الى الغير يظل للدائن المرتهن الحق في تتبع السفينة والتنفيذ عليها في يد الحائز الجديد، من أجل استيفاء دينه من حصيلة البيع.<sup>(2)</sup> وينص على ذلك صراحة المادة 67 من ق. ب. ج بقولها: 'مع مراعاة أحكام المادة 68 التالية تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة مرهونة'.<sup>(3)</sup>

ويتميز حق التتبع الناتج عن الرهن البحري عن ذلك الذي تمت به الدائن الممتاز إذ أن للدائن المرتهن بموجب الرهن البحري الحق في ملاحقه السفينة واستيفاء دينه منها بغض النظر عن يد الحائز لها، ولو تعددت عملية البيع طالما أن الدين المضمون بالرهن لا يزال قائماً كلياً أو جزئياً، ويعزى هذا إلى أن الرهن البحري يتم شهره عن طريق القيد الرسمي، مما يتيح لكل من يتعامل مع السفينة الاطلاع عليه. وبالتالي لا يتفاجأ الحائز بوجود هذا الحق في المقابل، فإن حق التتبع الذي يمنح للدائن الممتاز سريع الزوال لكونه غير ظاهر ويخضع لإجراءات الشهر.<sup>(4)</sup>

### -الأسس التي يقوم عليها حق التتبع:

يتمتع الدائن المرتهن بحق شخصي مكفول بضمان الرهن، ولا يمكنه ممارسة حق التتبع إلا بتوافر الشروط التالية:

1- يفترض أن يكون الدين مستحق الأداء عند مباشرة حق التتبع، إذ لا يجوز تنفيذ الالتزام قبل حلول أجله، بما أن حق التتبع وسيلة لتنفيذ الدين، إذا كان الدين مؤجلاً سواء كان الأجل ناتجاً عن الاتفاق أو صادر بقرار من المحكمة، فلا يحق للدائن مباشرة حق التتبع قبل حلول هذا الأجل.<sup>(5)</sup>

1- أمينه بالهادي، جميله تيتوس، نفاذ الرهن الرسمي بالنسبة للغير في القانون المدني الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2014/2015، ص 54.

2- علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، د.ط، منشورة الجلي الحقوقية، لبنان، 2001م، ص 1992.

3- مادة 67 من ق. ب ج

4- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 112.

5- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 422

وفي حال لم يحل أجل الدين بعد، لكنه سقط لأي سبب من أسباب السقوط، يجوز للدائن اتخاذ الإجراءات القانونية ضد الشخص الذي انتقل إليه الرهن في السفينة، أي الحائز الحالي.<sup>(1)</sup>

2- ينبغي إتمام قيد الرهن في الوقت المناسب، أي يشترط أن يكون الدائن المتهم قد أجرى قيد رهنه قبل أن يقوم بالحائز بتسجيل سند انتقال ملكية السفينة المرهونة إليه، وان يظل هذا القيد قائماً وناظدا وقت مباشرة الدائن لحق التتبع.

فإذا قام الدائن المرتهن بقيد رهنه على السفينة قبل أن يقوم الحائز بإشهار حقه، فإن الحائز يكتسب حقه مثقلا بالرهن، اما اذا سبق الحائز الى اشهار حقه قبل قيد الرهن من قبل الدائن، فإنه يكتسب ملكية السفينة خالية من أي رهن، ولا يحق للدائن في هذه الحالة تتبع السفينة لاستيفاء حقه.<sup>(2)</sup>

3- يشترط أن تكون ملكية السفينة المرهونة عائدة الى الحائز، أي لا يحق للدائن المرتهن ممارسة حق التتبع إلا إذا انتقلت ملكية السفينة الى الحائز بعد قيد الرهن، أما إذا تمت الملكية قبل القيد فإن الرهن لا يكون نافذا في مواجهة الغير.

وبالتالي لا يمكن للدائن المرتهن المطالبة بحقه في التتبع اتجاه الحائز، لان السفينة تكون قد انتقلت اليه خاليه من أي رهن.<sup>(3)</sup>

1 - نبيل ابراهيم سعد، التأمينات العينية والشخصية، د.ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2001، ص 125.

2- عبد المومن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، المرجع السابق، ص 37.

3- أمينه بالهادي، جميله تيتوس، المرجع السابق، ص 76

## خلاصة الفصل الثاني:

على الرغم من أن السفينة تعتبر مالا منقولاً وفقاً للقانون البحري الجزائري، نظراً لطبيعتها المتحركة وقدرته على التنقل من مكان لآخر في البحر، إلا أن المشرع الجزائري يعاملها معاملة العقار الذي يتسم لثبات ويتضح هذا بشكل خاص من خلال اشتراطه تسجيل جميع السفن الجزائرية في دفتر خاص لتسجيل السفن، بالإضافة إلى قيد كافة الحقوق التي ترد عليها.

عند التمعن في أحكام القانون البحري الجزائري الخاصة بحقوق العينية المرتبطة بالسفينة بوجه عام، والرهن البحري على وجه الخصوص، يتبين أن المشرع الجزائري أولى أهمية كبيرة لعملية قيد الرهن البحري إلى درجة اعتباره إجراء ضرورياً ومهماً لا يمكن الاستغناء عنه.

وتنقسم آثار الرهن البحري إلى آثار تترتب بين طرفي العقد، وأخرى تسري في مواجهة الغير، فعلى صعيد العلاقة بين المتعاقدين فإن أبرز ما يميز هذا النوع من الرهن هو بقاء السفينة المرهونة تحت حيازة المدين الرهن، حيث لا يمنعه الرهن من الاستمرار في استغلالها غير أن هذا الحق يقابله التزام بالمحافظة على السفينة وصيانتها، أما بالنسبة للدائن المتهم، فيحق له توقيع الحجز على السفينة في حال إخلال المدين الرهن بالتزامه بسداد الدين، علماً بأن القانون وضع قيوداً على هذا الحق، أما من حيث أثر الرهن بالنسبة للغير فيظهر ذلك من خلال تمكين الدائن المرتهن من ميزتي التقدم والتتبع، إذ يتمتع بأولوية على الدائمين العامون والمرتهنين اللاحقين له، وكذلك على بعض أصحاب الديون الممتازة من الدرجة الثانية، بينما تبقى الأولوية لأصحاب حقوق الامتياز من الدرجة الأولى، ويتيح له حق التتبع ملاحقة السفينة المرهونة واستردادها أينما وجدت وبغض النظر عن الحائز الجديد.

# الخاتمة

### الخاتمة

سعت اغلب التشريعات الى وضع نظام ضمان خاص يستند الى الرهون البحرية، بهدف تسهيل منح القروض للمجهزين من جهة، وتوفير حماية فعالة للدائنين من جهة اخرى، يلاحظ أن القانون البحري الجزائري يركز بشكل كبير على الضمانات المقررة لصالح الدائم، وهو ما اعتمده المشرع تحت مسمى "الحقوق العينية التبعية على السفينة"، ونظرا للخصائص التي تميز السفينة عنصر قانوني واقتصادي، تولى المشرع تنظيم الرهون البحرية باعتبارها من أهم صور التأمينات العينية، وذلك بما يتماشى مع طبيعة السفينة الخاصة والبيئة البحرية التي تنشط فيها، وهو ما يشكل جوهر الموضوع هذه المذكرة.

ولقد قمنا بإبراز الخصوصية التي يتميز بها الرهن البحري، من خلال التعمق في الاحكام المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، وتتمثل أولى هذه الخصوصيات في الإطار القانوني الذي يحكم هذا النوع من الرهون، والمتمثل في القانون البحري الجزائري ذاته، حيث برز توجه واضح نحو توحيد القواعد القانونية المنظمة للمجال البحري، بهدف الحد من تنازع القوانين وتعزيز الثقة والاستقرار في المعاملات البحرية.

على الرغم من أن المعاهدة البحرية جاءت بعنوان يشير الى الرهون والامتيازات البحرية، إلا أن المشرع الجزائري منح الرهن البحري نطاقا أوسع مقارنة بالامتياز، فقد عبر عن الامتياز باستخدام مصطلح "الامتيازات على السفن"، بينما استخدم مصطلح "الرهن البحري" بشكل صريح لا يدل على تميز هذا الأخير وتقدمه من حيث الأهمية على الامتيازات المتعلقة بالسفن.

يستمد الرهن البحري في القانون البحري الجزائري من مصدر وحيد يتمثل في اتفاق، وهو ما نص عليه المشرع بوضوح، حيث اعتبر الرهن البحري وسيلة تأمين اتفاقية تمنح الدائن حقا عينيا على السفينة، وبناء على ذلك فإن القانون البحري الجزائري لا يأخذ بالرهن القانوني أو الرهن القضائي.

يعد هذا الجانب أحد أوجه التباين بين الرهن البحري وحقوق الامتياز على السفن، كما يظهر مدى تفوق الامتياز على الرهن في هذا المجال، فبينما يعتبر البحري التزاما تعاقديا يستند الى اتفاق بين الاطراف، فان الامتياز يتمتع بطبيعة قانونية تفرض اولويه لصاحبه في استيفاء حقه، متقدما بذلك على الدائن المتهم، ورغم هذه الأفضلية فإنها ليست مطلقة، إذ ترد عليها بعض الاستثناءات المحدودة.

من جهة أخرى، يتجلى الطابع الخاص للرهن البحري في محله، أي السفينة، والتي تعد منقولاً بحكم طبيعتها القابلة للانتقال من مكان لآخر عبر البحر، ووفقاً لأحكام القانون، تخضع المنقولات عادة لقواعد الرهن الحيازي، مما يقتضي النقل حيازتها من المدين إلى الدائن المرتهن، وبالتالي حرمان المدين من استغلالها، غير أن الرهن البحري يتميز عن ذلك، إذ تخضع السفينة رغم كونها منقولاً، لقواعد الرهن الرسمي، مما يسمح للمدين بالاحتفاظ بحيازتها واستمرار استغلالها رغم موضوعها للرهن.

بالرغم من أن الأصل في القانون البحري الجزائري يعتبر الرهن البحري ضماناً اتفاقية يمنح الدائن حقاً عينياً على السفينة وفقاً لتعريفها القانوني، إلا أن هناك استثناء يتعلق بالسفن التي لا تزال قيد الإنشاء، فالقانون يعامل هذه السفن معاملة السفن المكتملة، ويجيز بشكل صريح رهنها أثناء فترة بنائها، ويعد هذا الحكم استثنائياً، تبرره الحاجة الاقتصادية، يهدف إلى تسهيل الحصول على الاهتمام البحري من خلال السماح باستخدام السفينة التي لم تكتمل بعد كضمان لتمويل استكمال بنائها.

ونظر الاحتفاظ بالمدين من الراهن لحيازة السفينة المرهونة واستمرار في استغلالها خلال الرحلات البحرية، فإنها تتعرض لمخاطر البحر التي قد تؤدي إلى فقدانها أو تعرضها لأضرار جسيمة تجعلها غير صالحة للملاحة، مما يؤدي إلى انخفاض قيمتها وبالتالي ضعف الضمان المقدم للدائنين، وقد ادرك المشرع الجزائري هذا الاحتمال، فأقر أن تحمل تعويضات والمبالغ الناتجة عن تلك الأضرار محل السفينة وتوابعها، مما يخول للدائنين المتهمين الحق في استيفاء حقوقهم منها، وتعد هذه الميزة من خصائص الرهن البحري، نظراً لارتباطها الوثيق بالقانون البحري والبطبيعة الخاصة للرحلات البحرية، ونظراً لكون الرهن البحري لا يستلزم نقل حيازة السفينة المرهونة من المدين الراهن، فإنه لا يمتد ليشمل أجرة النقل أو الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة.

وتتجلى خصوصية الرهن البحري من حيث الإجراءات والآثار في أهمية عملية القيد، حيث تبرز هذه الخطوة سمة أساسية تميز هذا النوع من الرهون وتشكل جوهر خصوصيته، فرهن البحري لا يؤدي إلى نزع حيازة السفينة من المدين الراهن، إذ تبقى السفينة تحت تصرفه ليستمر في استغلالها، ويعد هذا الاستمرار في الاستغلال هو الغاية الرئيسية التي انشأ من أجلها الرهن البحري، ومن اللافت أن المشرع الجزائري أو الأهمية خاصة للإشهار الرهن البحري، حيث شدد على ضرورة تسجيله في دفتر التسجيل السفن لضمان علنيته.

يمتاز الرهن البحري خاصية جوهرية تعد ركيزته الأساسية، يتمثل في التوازن بين هدفين متكاملين: فمن جهة يحقق مصلحة المدين الراهن من خلال احتفاظه بحياسة السفينة المرهونة واستمرار في استغلالها لأغراضهم البحرية، ومن جهة أخرى، يضمن حماية حقوق الدائن المرتهن وتأمين مطالبه المالية.

ومن النتائج التي توصلنا إليها:

أظهرت الدراسة ان المشرع الجزائري لم يعطي هذا الموضوع الاهمية الكافية مقارنة بما أولاه من اهتمام للرهن الرسمي في القانون المدني، ويبدو ذلك منطقيا إلى حد ما، وهناك نقطة واضحة في النصوص القانونية لا سيما عند مقارنة القانون البحري الجزائري بنظرائه من القوانين البحرية الأخرى.

الى جانب ذلك فان استعمال مصطلحات دقيقة أو اختلافها بين النسختين العربية والفرنسية قد يؤدي الى ارباك رجل القانون او الباحث، مما يضطره إلى اللجوء للمقارنة مع قوانين اخرى لتوضيح المعنى وفهم السياق بشكل أدق.

بالنسبة لمضمون ورغم الطابع الخاص الذي تتميز به الرهون البحرية، إلا أن هذا الطابع لم يكن كافيا لضمان حماية فعالة للدائن، اذ يبقى مجبرا على الانتظار الى حين وفاء اصحاب الامتياز من الدرجة الأولى بحقوقهم، مما قد ينعكس سلبا على استقرار الائتمان البحري ويدفع المجهزين إلى العزوف عن الاستفادة من نظام الرهن البحري، بالرغم من المزايا التي يوفرها لهم.

ومن التوصيات:

وعليه، أصبح من الضروري أن يعيد المشرع الجزائري تقييم النصوص القانونية المنظمة للرهن البحري، ونأمل منه تناول موضوع الرهن البحري بشكل مفصل ضمن الإطار القانوني مع مراعاة الخصوصية التي تميز السفينة وطبيعتها رحلتها الطويلة، وما يرافق ذلك من صعوبات في توثيق وتسجيل كافة الإجراءات المتعلقة بها في سجل السفينة، خاصة وان معظم هذه العمليات تتم أثناء وجود السفينة في عرض البحر.

كما يجب ضرورة سعي الجزائر الى توسيع اطار تعاونها الدولي من خلال الانخراط في المعاهدات والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالرهون البحرية، بما يسهم في تعزيز نظامها القانوني البحري وتحديثه بما يتماشى مع المعايير العالمية.

قائمة المراجع  
و  
المصادر

**أولاً : المراجع**

**1- المراجع باللغة العربية**

**كتب عامة**

- أحمد حسني، عقود ايجار السفن، د.ط، منشأة المعارف جلال خزي وشركائه للنشر والتوزيع الإسكندرية، 1985م.
- أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء التقنيين البحري المصري النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري معلقاً عليها بأحكا محكمه النقض المصرية، د.ط، المكتب الجامعي الحديث، د.م.ن، 2010م
- إيمان فتحي حسن جميل، النظام القانوني للسفينة ( ماهية السفينة- ملكية السفينة حقوق الامتياز البحرية- الرهن البحري- الحجز على السفينة)، ط 1، مكتبه الوفاء القانونية، إسكندرية، 2010م .
- إيمان حسن جميل، الحوادث البحرية، د.ط، المكتب الحديث، د.م.ن، 2019م.
- إيمان فتحي حسين جميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الارشاد البحري)، د.ط، دار الجامعة الجديدة، د.م.ن، 2011م.
- إلي صفا ، احكام التجارة البحرية، د.ط، دار المنشورات الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
- بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري (مقدمه في القانون البحري، الملاحة البحرية، السفينة، اشخاص المنحة البحرية) .د.ط ، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2021.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، د.ط، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002 م.
- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997م.
- جلال وفاء محمدين، دروس في القانون البحري المصري جديد، د. ط، دار النهضة العربية، 1992 .
- حسين عبد اللطيف حمدان، التأمينات العينية، دراسة تحليليه شامله لأحكام الرهن، التأمين والإمتياز، د.ط، منشورات الحلبي الحقوقية، د.م.ن، 2007م.
- زكي زكي شعراوي، القانون البحري ( مقدمه السفينة، اشخاص لملاحة البحرية، عقود النقل، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط. ثانيه، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
- عبد الحميد لمين، مقتطفات في شرح القانون البحري الجزائري، ط 1، بين الافكار، الجزائر، 2022م.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص ملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية،

- الحوادث البحرية، التأمين البحري، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011م.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتيه نظامه القانوني، ط 2، ديوان المطبوعات جامعيه، الجزائر، 2005م.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار الفكر الجامعي، دم.ن، 2008م.
- عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج.10، ط الثالثة ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998م
- عباس حلمي، القانون البحري، ط. الاولى، ديوان المطبوعات الجامعية، دم.ن، 1984م.
- عبد القادر العربي شحط، طرق تنفيذ في المواد المدنية والادارية، د. ط، مرجاجو للنشر 2008م.
- علي البارودي وآخرون، القانون البحري والجوي، د.ط، منشورة الجلي الحقوقية، لبنان، 2001م.
- كمال حمدي، القانون البحري، ط 3، منشأة المعارف، مصر، 2000م.
- لطيف جبر كومانبي، القانون البحري (السفينة- اشخاص الملاحة- النقل- البيوع- تأمين) ط الثانية، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003م.
- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا لأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012م.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري- دراسة مقارنة-، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006م.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د.ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007م
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، ط. ثانية، د. د. ن، 1989م.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، د. ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010 م.
- محمد بهجت عبد الله امين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية أولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004- 2005م.
- محمد صبري سعدي، الواضح في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، د.ط. دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011م.
- محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، د. ط، دار الجامعة الجديدة، 2005م.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، د.ط. دار النشر الإسكندرية، 1993م.

وهيب الاسبر، القانون البحري ( السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري) د.ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس (لبنان)، 2008م.

### كتب خاصة

• زاهية سي يوسف، عقد الرهن الرسمي، د.ط، دُر الامل للنشر والتوزيع، د.م.ن، 2006م  
شوقي بناسي، أحكام عقد الرهن الرسمي في القانون المدني الجزائري، دراسة مقارنة بأحكام الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية- الفرنسي والمصري. د.ط. دار هومة، 2009  
ملك شقوب، الرهن التأميني البحري في ظل ت'ازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، د.ط. دار الوفاء لينا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2018

### ب- المذكرات و الرسائل العلمية:

#### \* أطروحات الدكتوراه:

- بوقادة عبد الكريم، امتيازات الواردة على السفينة، رساله مقدمه شهاده الدكتوراه في القانون الخاص، التخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعه ابي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2018 / 2019م.
- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقه البحر الاقليمي- دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهاده الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2009 - 2010م.

#### \* شهادة الماجستير:

- أولمي امير، عقد الرهن الرسمي كوسيلة الضمان لحماية حقوق الدائنين، مذكرة لنيل لشهادة الماجستير، بجامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017م.
- بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في اطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهاده الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعه الجزائر، 2002 / 2003م.
- حامي حياه، نظام تسجيل السفن واثاره في القانون الجزائري، بحث مقدم لنيل شهاده الماجستير، فرع: العقود والمسؤولية، معهد الحقوق العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996م.
- حمزه جعبوبي، احكام حق الامتياز البحري، مذكره لنيل شهاده الماجستير، كلية الحقوق، جامعه الجزائر، بن يوسف بن خدام، 2006 / 2007م.
- خديجه تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكره لنادي شهاده الماجستير في القانون فرع قانون خاص، النشاطات البحرية والساحلية، جامعه مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016م.

- عبد الملك عبد الله محمد الورقي، انحراف سفينة وأثره في مسؤوليه ناقل الشيء بحرا (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعه بغداد، العراق، 2003م
- علي شراد، الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، مذكرة تخرج لنا اجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الخامسة عشر، 2004/2007م.
- عطا الله غريبي، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2006/2007م.
- لطرش زهية، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادته الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعه يوسف بن خدة، سنة 2011، 2012م.
- منهوج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكرة لنيل شهادته الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والأنشطة البنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011-2012م.

**\* شهادة ماستر :**

- أمينه بالهادي، جميله تيتوس، نفاذ الرهن الرسمي بالنسبة للغير في القانون المدني الجزائري، مذكرة شهادة الماستر، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2014/2015م.
- شكشاك شيماء، الاطار القانوني للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر (مهني)، تخصص القانون البحري والمينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، سنة 2022/2023م.
- عبد المؤمن بريوة، عبد الرؤوف بوجاجة، الرهن البحري في القانون الجزائري، مذكرة الماستر، تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955- سكيكدة.

**ج- المقالات:**

- بن حمو فتح الدين، ملكية السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، المجلد 6، العدد 1، 2019م.
- توفيق قريب الله نصر محمد، خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م، مجله الدراسات العليا، كلية الدراسات العليا، جامعه النيلين، العدد 01، 2010م
- بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعه ابي بكر بلقايد تلمسان، عدد 1، 2014م.

## قائمة المراجع و المصادر

- سعاد حسن، نظام الخسر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع الرابع، جامعه ابي بكر بلقايد، 2016م.
- عبد الحليم بوشكيوة، الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض إيجابيات و عيوبه، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد السادس، جامعة غرداية، 2009م.
- مرتجى داود سليمان، رهن السفينة في طور البناء، مجلة دراسات البصرة، العدد 42، كانون الأول، البصرة، 2021م.
- بسعيد مراد، الاطار القانوني للمساعدة والارض البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، ع. 2، 2014م.
- وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، المركز الجامعي تامنغست، الجزائر، جانفي 2012م.
- ياسر مبارك رايح مصطفى، توفيق قريب الله نصر، رهن السفينة في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م والاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات البحرية العربية والأجنبية (دراسة تحليلية مقارنة)، مجله البيان للدراسات القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعه البحر الأحمر، السودان-ع.ج. ديسمبر 2021م.

### 2- المصادر:

#### \* القوانين:

- القانون رقم 10-04 المؤرخ في خمسة رمضان 1431 الموافق ل 15 غشت 2010 م، ج، ر، ع، 46، المعدل والمتمم بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج، ر، ع، 29، الصادر في 10 أبريل 1977.

#### ouvrages en francais

#### ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية :

- 1- Ali M.el baroudi , la nation de privilege sur la navire en droit comparé et sur le plan international, ouvrage couronné de la faculté de droit de paris ,publication N°03 ,1963
- 2- benamar (m) ,assistance et sauvetage maritime endroit -algerien, revue maghrebine de droit, n°5,tunis,1997.
- 3- delebeque (PH) ,droit-maritime,13 ed,2014,dollaz,r149
- 4- Irene ZANETOS, l'hypothèque maritime en france et aux etats unis, DESS, centre de droit maritime et des transports, 1999.

5- jacques POTIER, bilan de santé de l'hypothèque maritime en France, annuaire de droit maritime et ocien, T3, 1936

6- paul fleury ,effets de l'hypothèque, sur les droit du débiteur considéré comme propriétaire de l'immeuble hypothéqué, faculté de droit, université de rennes, 1899.

# الفهرس

1	المقدمة
4	الفصل الأول: خصوصية الرهن البحري من حيث التكوين
5	المبحث الأول: موضوع الرهن البحري:
5	المطلب الأول: السفينة محل الرهن
6	الفرع الأول: تعريف السفينة
8	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
11	المطلب الثاني: صور الرهن البحري
11	الفرع الأول: رهن السفينة في طور البناء
15	الفرع الثاني: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ
17	المبحث الثاني: حلول تعويضات محل الرهن البحري
17	المطلب الأول: حلول عناصر محل السفينة
18	الفرع الأول: تعويضات الفقرتين أ و ب من المادة 62 من ق.ب.ج :
23	الفرع الثاني: تعويضات الفقرتين ج و د من المادة 62 من ق.ب.ج
29	المطلب الثاني: العناصر المستبعدة من الرهن البحري:
30	الفرع الأول: أجرة النقل:
34	الفرع الثاني: المكافاة والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة:
34	الفرع الثالث: استبعاد تعويض التأمين:
36	خلاصة الفصل الأول
37	الفصل الثاني خصوصية الرهن البحري من حيث الاجراءات والاثار
39	المبحث الأول: إجراءات الرهن البحري
39	المطلب الأول: المفارقة بين التسجيل والقيد

39.....	الفرع الأول: بخصوص محل
42.....	الفرع الثاني: بخصوص الآثار
43.....	المطلب الثاني: قيد الرهن البحري
43.....	الفرع الأول: الجانب مختص بقيد الرهن وكيفية إجرائه
46.....	الفرع الثاني: تجديد القيد وشطبه
52 .....	المبحث الثاني: آثار الرهن البحري
52.....	المطلب الأول: آثار الرهن البحري بالنسبة للمتعاقدین
52.....	الفرع الأول: آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن
56.....	الفرع الثاني: آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن
59.....	المطلب الثاني: الآثار التي يحدثها الرهن البحري في مواجهة الغير:
60.....	الفرع الأول: ميزة التقدم (الأفضلية)
62.....	الفرع الثاني: ميزة التتبع
64.....	خلاصة الفصل الثاني:
65.....	الخاتمة
68.....	قائمة المراجع المصادر
73.....	الفهرس

## ملخص:

تناول المشرع الجزائري لتنظيم الرهن البحري في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري، وتهدف هذه المذكرة إلى إبراز الطابع المميز لهذا النوع من الرهون، والمتمثل في إمكانية رهن السفينة دون الحاجة إلى نقل حيازته، تأمين اتفاقي يخول الدائن حق عينيا على السفينة، ويشترط إبرامه بسند رسمي من مالك ذي أهلية، يشمل منشآت بحرية و سفن قيد البناء أو مملوكة على الشيوخ، ويعوض القانون السفينة بعناصر بديلة عند فقدانها. كما تعامل سفينة قانونا كعقار رغم كونها منقولا، الخاص وينتج عن الرهن البحري آثار بين المتعاقدين ويحتفظ الراهن بالسفينة ، بينما يحق للدائن حجزها عند عدم السداد، كما يمنح الدائن حق التقدم والتتبع اتجاه الغير .

## الكلمات المفتاحية:

الرهن البحري، السفينة، المدين الراهن، الدائن المرتهن، قيد الرهن البحري، حق التقدم، حق التتبع.

## Abstract :

The algerian legisltordealt with the regulation of maritime mortgages in Articles 55 to 71 of the Algerian maritime law. This memorandumains to highlight the distinctive nature of this type of mortgage,which is represented in the possibility of mortgaging the ship without the need to transfer its possession,is a contractual insurance that gives the creditor à real right over the ship . it is required to be concluded with an official document from à qualified owner, which includes marine facilities the ships under construction or owned jointly .the law compensates the ship with replacement components in the event of its loss. And The ship is legally treated like real estate,despite the fact that it is movable property, as the legislator requires its mortgage to be registered in a special registry the maritime mortgager keen the ship,while the creditor has the right to seize it in the event of mon payment . it in the event of of mon payment it also grants the creditor the right of claim and recourse against others.

## Keywords:

marine mortgage, ship, current debtor, mortgage creditor, marine mortgage registration, right to opply, tracking right.