

## الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

### وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

#### جامعة امحمد بوقرة بومرداس



#### كلية الحقوق

الحجز التحفظي على السفينة على ضوء القانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010  
المعدل و المتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري .

### مذكرة لنيل شهادة الماجستير

في الحقوق و العلوم السياسية

تخصص: عقود و مسؤولية

تحت إشراف الأستاذ :

حدوم كمال

من إعداد الطالبة :

إدير لندة

#### لجنة المناقشة:

رئيسة	جامعة تيزي وزو	أستاذة محاضرة قسم أ	يسعد	د / حورية
مقرر و مشرف	جامعة بومرداس	أستاذ	حدوم	د / كمال
ممتحن	جامعة تيزي وزو	أستاذ محاضر قسم أ	بوتوشنت	د/ عبد النور
مدعوة	جامعة بومرداس	أستاذة محاضرة قسم ب	ناجي	د / زهرة

السنة الجامعية: 2014/2015

# إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:  
والدي الكرمين  
أطال الله في عمرهما و أمدهما بالصحة و العافية  
زوجي الفاضل  
كل أفراد عائلتي  
كل معلم وأستاذ تتلمذت على يديه  
كل زميلاتي و زملائي

# \*\* شكر وتقدير \*\*

إلى الأستاذ المشرف

حدوم كمال

أتقدم إليكم بالشكر الجزيل و التقدير الكبير عرفانا مني بالمجهودات التي بذلتوها  
معي طيلة فترة إعدادي لهذه المذكرة .

كما لا يفوتني أن اشكركم على جميل صبركم معي حتى اكمال هذا العمل و انارتكم  
الدرب لي بالنصح و الإرشاد .

## قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية.

ج . ر : الجريدة الرسمية.

دج : دينار جزائري.

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة.

ص : الصفحة.

ف : فقرة.

ق. إ. م. إ : قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ق.ب : القانون البحري.

ق.ع. ج : قانون العقوبات الجزائري.

ق. م. ج : القانون المدني الجزائري.

ق. م. ف : القانون المدني الفرنسي.

ق. م. م : القانون المدني المصري.

ثانياً: باللغة الفرنسية.

C.A : Cour d 'Appel.

CASS. COM : Cassation commerciale.

C.M.I : Comité Maritime International.

D.M.F. : Droit Maritime Français.

L.G.D.J : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

N° : Numéro.

Op. cit : Ouvrage précédemment cité.

P : Page.

PP : de page a page.

## مقدمة:

يشكل البحر أهمية كبيرة في حياة الإنسان حيث تمثل البحار و المحيطات 71 ٪ من سطح الكرة الأرضية<sup>(1)</sup> ، وقد إستفاد منه منذ القدم في التنقل والمبادلات التجارية إذ تحتل التجارة البحرية حيزا هاما من المبادلات التجارية العالمية، وذلك راجع إلى انخفاض تكاليف النقل البحري وسهولته مقارنة بأنماط النقل الأخرى كالنقل البري عن طريق السكك الحديدية أو النقل الجوي الذي لا يزال إلى يومنا هذا باهض التكلفة، أما على الصعيد الداخلي فالنقل البحري يضمن 97 ٪ من المبادلات الخارجية<sup>(2)</sup>.

وأهم ميزة تميز النقل البحري عن غيره من أنماط النقل هي امكانية نقل كميات كبيرة من البضاعة دفعة واحدة، وهذه الأهمية الكبيرة للنشاط البحري هي التي دفعت الدول إلى تنظيم ما ينشأ عنه من علاقات في قواعد قانونية تتلاءم مع طبيعة البيئة البحرية والصعوبات التي تواجه الملاحة فيها.

يتم النقل البحري بواسطة السفينة التي تعتبر محور القانون البحري باعتبارها أداة الملاحة في البحر، كما أنها من أهم عناصر الثروة البحرية حيث تتمتع بقيمة مالية كبيرة نظرا لضخامتها وصعوبة تصنيعها وكونها الوسيلة الوحيدة المتاحة لنقل كميات كبيرة من البضائع لذلك أولت لها مختلف التشريعات أهمية كبيرة، ومنها التشريع الجزائري الذي أفرد لها فصلا كاملا في القانون البحري وهو الفصل الثاني من الكتاب الأول مقسما إياه إلى ستة أقسام، القسم الأول خصصه لشخصية السفينة و جنسيتها، القسم الثاني خصصه لدفتر تسجيل السفينة، القسم الثالث خصصه للحقوق العينية المترتبة على السفينة، أما القسم الرابع فخصصه لمسؤولية مالكي السفن والقسم الخامس خصصه لمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود أما القسم السادس فقد خصصه للحجز على السفن.

(1)- محمد فريد العربي ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت 2003 ، ص 5.

(2) - Kamel HADDOUN , les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession ,Revue Neptunus , volume 20 , centre de droit maritime et océanique, université de Nantes , 2014 , p 1.

ويمكن أن تتعرض السفينة أثناء استغلالها لمختلف التصرفات القانونية ومن بين هذه التصرفات الحجز التحفظي عليها، وهو موضوع دراستنا والذي يعتبر من أهم مواضيع القانون البحري التي تثير العديد من المشاكل العملية و القانونية، ومن أهم هذه المشاكل تفشي الحجز الكيدية على السفن وفاء لديون وهمية أو بموجب مستندات مزورة مما يترتب عليه تأخير حركة السفن في بعض الموانئ و تعطيل سفرها ما يلحق أضرار كبيرة بالموانئ وكذلك بالتجارة الدولية. والجزائر على غرار الدول التي تطل على البحر تعرف عدة مشاكل في مجال الحجز التحفظي على السفن، خاصة أمام اللجوء المفرط إلى اتخاذ هذا الإجراء.

ينظم أحكام الحجز التحفظي على السفن على المستوى الدولي معاهدتين دوليتين معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن المؤرخة في 10 ماي 1952، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-171<sup>(1)</sup>، والتي جاءت للتوفيق بين تصورين متعارضين، التصور الأنجلوساكسوني على رأسه القانون الإنجليزي والتصور القاري ( اللاتيني و الجرمانى) على رأسه القانون الفرنسي، فحسب المفهوم الإنجليزي يجب أن يكون الحجز التحفظي على السفن بسبب الديون التي تكون نتيجة إستغلال السفينة فقط، أما حسب التصور القاري فكل دائن مهما كان له حق الحجز على السفينة فيمكن الحجز عليها حتى و إن كان الدين غير بحري ولكن في ما بعد وجدت عدة نقائص في نص المعاهدة مما جعل اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) خلال مؤتمرها المنعقد في العاصمة البرتغالية لشبونة « LISBONNE » تقرر مراجعة نص هذه المعاهدة ووضع مشروع نص معاهدة جديدة تنظم و توحد قواعد الحجز التحفظي على السفن، وهي معاهدة جنيف 1999 بشأن حجز السفن الموقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999 التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 14 ديسمبر 2011 بعد أن صادقت عليها عشرة (10) دول كما نصت عليه الإتفاقية في المادة 14 منها<sup>(2)</sup>، وقد صادقت

(1) - المرسوم الرئاسي رقم 64-71 ، المؤرخ في 08 جوان 1964، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، ج. ر عدد 58، الصادرة بتاريخ 17 جويلية 1964.

(2) - تتمثل هذه الدول في : ألبانيا ، البنين ، بلغاريا ، الإكوادور ، استوانيا ، لتوانيا ، ليبيريا ، اسبانيا ، سوريا ، الجزائر.

عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03 - 474 (1)، أما على المستوى الداخلي فينظمه القانون البحري، ولكل قانون مجال خاص لتطبيقه، حيث حددت معاهدة بروكسل 1952 نطاق تطبيقها في مادتها الثامنة على النحو التالي :

1. تسري المعاهدة على السفن التي تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة في هذه المعاهدة عندما لا يكون محل الإقامة المعتاد لطالب الحجز أو مركزه الرئيسي في الدولة المذكورة أي أن معاهدة بروكسل تسري في الجزائر على السفن الجزائرية فيما يتعلق بتوقيع حجز تحفظي عليها من شخص ليس له محل إقامة معتاد في الجزائر، فإذا كان طالب الحجز مقيماً بصفة معتادة في الجزائر أو له فيها مركز رئيسي فإن القانون الجزائري هو الذي يكون واجب التطبيق دون أحكام المعاهدة .

2. تسري أحكام المعاهدة في كل دولة متعاقدة على السفن الأجنبية سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أو لدولة غير متعاقدة.

أما اتفاقية جنيف 1999 فهي تطبق على أي سفينة في أي دولة طرف سواء كانت تلك السفينة ترفع أو لا ترفع علم دولة طرف طبقاً لنص المادة الثامنة منها، يخضع الحجز التحفظي على السفن في الجزائر لقانون مزدوج مثلما هو الشأن في أغلبية الدول كفرنسا، ومصر . ولقد عرفت معاهدة بروكسل 1952 الحجز التحفظي في المادة الأولى منها على أنه : " منع السفينة من السفر بإذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري " .

أما معاهدة جنيف 1999 فقد عرفت في المادة الأولى الفقرة الثانية بأنه: " يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لنقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية " .

أما في القانون البحري الجزائري فقد عرفه الأمر 76-80 في المادة 150 بأنه: " يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري " (2).

(1) - المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز على السفن الموقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999، ج. ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

(2) - الأمر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج، ر عدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.

وبعد تعديله بالقانون 10-04<sup>(1)</sup> أصبح يعرفه في المادة 150 المعدلة بأنه: "توقيف أو تقييد

إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري".

يكتسي موضوع البحث أهمية كبرى من الناحيتين النظرية والعملية، فمن الناحية النظرية فقد إزدادت في العصر الحديث العلاقات التجارية بين الدول الكبرى و تم إبرام الإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف في هذه الشأن و من الناحية العملية فإن النقل البحري يمثل قطاعا كبيرا من قطاعات الإقتصاد المحلي بحيث يضمن 97% من المبادلات الخارجية الجزائرية و كذلك على الصعيد الدولي بحيث يشكل 90 % من المبادلات التجارية العالمية<sup>(2)</sup> .

ولقد كان اهتمامنا بهذا الموضوع لسببين أساسيين :

السبب الأول : تعديل الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 2010/08/15 ، الذي جاء خاصا بمواد الحجز التحفظي على السفينة وقد كان نتيجة تصديق الجزائر على معاهدة جنيف 1999 و هو ما يفسر إرادة السلطة العامة في تطوير قطاع النقل البحري باعتباره قطاع يجب الإهتمام به من خلال التعديلات التي يدخلها المشرع على القانون البحري وما تجدر الإشارة إليه في هذا النطاق هو أن هذا التعديل هو التعديل الثاني للقانون البحري وهو يأتي بعد التعديل الذي كان سنة 1998 بموجب القانون رقم 98-05<sup>(3)</sup> والذي جاء لإتمام الفراغ الذي كان موجودا في ميدان تأطير النظام المينائي وقد مس هذا التعديل مواضيع مختلفة كالجرائم البحرية الخاصة بأمن الملاحة البحرية و المساس بالنظام و الانضباط على متن السفينة كما أنشأ بموجب هذا التعديل بالإضافة إلى المؤسسة القائمة بالمناولة المينائية مؤسسة التشوين التي لم تكن موجودة من قبل و ذلك من أجل مواكبة الإنفتاح في ظل إقتصاد السوق والتكتلات الإقليمية بما يخدم وتيرة النشاط و التبادل التجاريين .

(1) - القانون رقم 10-04 ، المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج . ر عدد 46 ،الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010 المعدل و المتمم للقانون البحري .

(2) - خديجة نبات ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا - (دراسة مقارنة) ، كلية الحقوق بودواو ، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس 2013 ، ص 1.

(3) - الأمر رقم 98-05 ، المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 47 ، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

السبب الثاني : موقع الجزائر الجغرافي، كونها دولة ساحلية و هذا ما يجعل موانئنا تستقبل أعدادا هامة من السفن و تكون عرضة للحجز في أي وقت بالإضافة إلى كونها دولة نفطية وأغلب صادراتها عن طريق البحر و أيضا بلد مستورد و هذا ما يجعل سفن الأسطول الجزائري عرضة للحجز أيضا في موانئ الدول الأجنبية.

وعليه نطرح الإشكالية التالية:

- هل عالج القانون 10 - 04 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري

الإشكالات التي يثيرها الحجز التحفظي على السفينة في القانون البحري الجزائري ؟.

لبلوغ الغاية من هذه الدراسة تمت الإجابة على هذه الإشكالية بإنتهاج المنهج المقارن باعتبار الدراسة دراسة مقارنة، و ذلك انطلاقا من قراءة واستنتاج مقتضيات القانون البحري الجزائري والاتفاقيتين الدوليتين المتعلقةتين بالحجز التحفظي على السفن مع الإشارة إلى ما تضمنته بعض القوانين المقارنة كالقانون الفرنسي والمصري، وكذلك المنهج الوصفي عند استعراض المفاهيم المختلفة المتعلقة بموضوع الحجز التحفظي على السفينة كتعريف الدين البحري و تعريف السفينة .

تطلبت دراسة هذا الموضوع فصلين خصصنا الفصل الأول لشروط و إجراءات الحجز التحفظي على السفينة وقد قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين و كل مبحث مقسم إلى مطلبين فتناولنا في المبحث الأول شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة وذلك في مطلبين، المطلب الأول خصصناه للدين البحري بينما خصصنا المطلب الثاني للسفينة محل الحجز، أما في المبحث الثاني فتناولنا إجراءات توقيع هذا الحجز بحيث خصصنا المطلب الأول لإستصدار الأمر بالحجز بينما خصصنا المطلب الثاني لرفع الحجز، أما الفصل الثاني فتم تخصيصه للأثار التي تترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة وذلك في مبحثين أيضا خصصنا المبحث الأول منه لأثار الحجز التحفظي على السفينة المحجوزة، وقسمناه إلى مطلبين، المطلب الأول خصصناه لإيقاف السفينة في ميناء الحجز، أما المطلب الثاني فقد خصصناه للتصرفات الواردة على السفينة المحجوزة، أما المبحث الثاني فقد خصصناه للأثار التي تمس ميناء الحجز حيث خصصنا المطلب

الأول منه لأثر الحجز على الإستغلال التجاري للميناء، والمطلب الثاني خصصناه لأثار الحجز التحفظي على أمن الميناء.

ثم أنهينا دراستنا بخاتمة تضم النتائج التي توصلنا إليها و كذلك الإقتراحات التي رأينا بأنها ربما تساهم في إنارة الدرب للمشرع مستقبلا والتي نأمل أن تساهم في معالجة بعض جوانب الحجز التحفظي على السفينة موضوع دراستنا.

## الفصل الأول

### شروط وإجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة

لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة يجب توفر مجموعة من الشروط منها ما يتعلق بالدين سبب الحجز ومنها ما يتعلق بالسفينة محل الحجز، كما يجب اتباع إجراءات قانونية معينة. هذا ما سوف ندرسه في هذا الفصل بإجراء مقارنة بين المعاهدتين الدوليتين بروكسل 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، واتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، وكذلك القانون البحري الجزائري المعدل بموجب القانون 04-10 الصادر بتاريخ 15 أوت 2010.

وعليه قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين الأول خصصناه لشروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة، حيث تناولنا الشروط المتعلقة بالدين سبب توقيع الحجز التحفظي (المطلب الأول) ثم تطرقنا إلى الشروط المتعلقة بالسفينة محل الحجز التحفظي (المطلب الثاني). أما المبحث الثاني فقد خصصناه لإجراءات توقيع هذا الحجز ودرسنا فيه الأمر بتوقيع الحجز التحفظي (المطلب الأول) ورفع الحجز التحفظي (المطلب الثاني).

## المبحث الأول

### شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة

يشترط لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة سواء في القانون البحري الجزائري أو في معاهدي بروكسل 1952 و جنيف 1999 أن يحترم الدائن طالب الحجز نوعين من الشروط، شروط تتعلق بالدين سبب الحجز التحفظي (المطلب الأول) شروط تتعلق بالسفينة محل الحجز التحفظي (المطلب الثاني) .

### المطلب الأول

#### الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التحفظي على السفينة

لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا بمقتضى دين بحري سواء في معاهدي بروكسل 1952 و جنيف 1999 أو في القانون البحري الجزائري.

### الفرع الأول

الديون التي يجوز بمقتضاها الحجز التحفظي على السفينة في إتفاقيتي بروكسل و جنيف.

سندرس في هذا الفرع الديون التي تجيز توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وفق كل من معاهدي بروكسل 1952 ، جنيف 1999 .

#### 1 - الدين البحري في إطار اتفاقية بروكسل 1952:

لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة وفقا لاتفاقية بروكسل إلا بمقتضى دين بحري<sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) - Emmanuel DU PONTAVICE, Droit aérien et droit maritime,Revue trimestrielle de droit commercial et de droit économique,tome XXXIV, édition cedex, Paris 1991,p . 300.

وقد عرفته المادة 1 ف1 بأنه الإيداع بحق أو بدين مصدره أحد الأسباب المبينة في فقراتها من (أ) إلى (ف) (1)، وهذه الفقرات تضمنت سبع عشرة حالة (17) واردة على سبيل الحصر (2)، روعيت فيها طبيعة الحق المطالب به (3) وعليه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا بسبب دين من الديون الواردة في هذه المادة دون غيرها (4) كتمن بيع السفينة أو قسط التأمين البحري (5)، وذلك لحماية حرية التجارة البحرية بجعل إمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة مقصورة على الدائن بدين بحري فقط (6).

ويكون الدين بحريا وفقا لنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل إذا نتج عن أحد الأسباب التالية:

- أ. الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره .
- ب. الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة التي تنشأ عن استغلالها.
- ج. مصاريف المساعدة أو الإنقاذ.
- د. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها.
- هـ. العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو بوليصة شحن أو غير ذلك.
- و. هلاك البضائع أو الأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- ز. الخسائر المشتركة.
- ح. القروض البحرية.
- ط. سحب السفينة .
- ي. الإرشاد

(1) - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2006، ص 87.

(2) - Jean Baptiste RACINE, Navire (saisie et vente publique), Dalloz, septembre 2001, p.11.

(3) - زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر 1988، ص 359.

(4) - Martine Rémond GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A.Pedone, France, 1993, p.159.

(5) - Emmanuel DU PONTAVICE, Op. cit, p.301.

(6) - كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة ( إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997، ص 175.

- ك.توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريها أخرى.
- ل.إنشاء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها و مصاريها التخزين.
- م. أجور الربان والضباط و أفراد الطاقم .
- ن.المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- س. المنازعة في ملكية السفينة .
- ع.المنازعة الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو استغلالها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة.

ف. كل رهن بحري أو كل غارقة (1).

من خلال نص المادة نلاحظ أن الديون البحرية التي يستطيع بموجبها الدائن توقيع الحجز على السفينة هي سبعة عشر (17) دين وارد على سبيل الحصر، وقد تضمنت هذه القائمة من (أ) إلى (ن) أربعة عشر (14) حالة ناشئة عن حقوق شخصية للدائنين (2)، بينما تتصف الحالات الثلاثة الأخيرة الواردة في الفقرات (س)،(ع)،(ف) بالطابع العيني إذ تتعلق بادعاء الدائن لحقوق أصلية أو تبعية على السفينة (3).

كما أنها لا تشترط أن يكون الدين سبب الحجز محقق الوجود، إذ يكفي مجرد الإدعاء بحق أو دين، لأن اشتراط تحقق وجود الدين يجعل توقيع الحجز التحفظي مستحيلا في كثير من الحالات، كما في

(1) - المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10/05/1952.

(2) - عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة دراسة مقارنة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 2003، ص 123.

(3) - نصت المادة العاشرة من اتفاقية بروكسل 1952 على امكانية أن تحتفظ الدول المتعاقدة عند التوقيع أو إيداع وثائق التصديق عليها بشأن تطبيق أحكامها على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرات (س)،(ع) من المادة الأولى وتطبق قانونها الداخلي، و إما بالحق في عدم تطبيق الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يقع في إقليمها بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرة ف من المادة الأولى .

فالدول التي تأخذ بالتحفظ الأول يكون لها الحق في تطبيق قانونها الوطني دون أحكام الاتفاقية فيما يخص المنازعات في ملكية السفينة والمنازعات الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو باستغلالها أو بالحقوق الناشئة عن استغلال السفينة.

أما الدول التي تأخذ بالتحفظ الثاني يكون لها الحق في عدم تطبيق حكم المادة الثالثة من الاتفاقية الخاصة بعدم توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين دون أي سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين وذلك على الحجز الذي يقع في إقليمها إذا كان الدين الذي وقع من أجله الحجز مضمونا برهن على السفينة .

حالة التصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية، فدين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما أن خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم .

كما لم تشترط المادة أن يكون الدين معين المقدار أو حال الأداء، فلكل من يدعي حقا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده، فخوف الدائن المجهز من فقدان ضمانه في حالة رحيل السفينة دفع بأغلب التشريعات ومنها التشريع الجزائري وكذلك معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 إلى النص على توقيع الحجز التحفظي حتى وإن لم يكن الدين ثابتا أو حالا بل يكفي تقديم قرائن على وجوده، إذ يكفي القاضي بوجود مظهر عام مرجح لمديونية الدائن طالب الحجز، إذ يكفي أن يكون الحاجز ظاهريا دائنا وتقتصر سلطة القاضي على التأكد من أن سبب الدين وارد في قائمة الديون على سبيل الحصر<sup>(1)</sup>، الحجز دون أن يفصل في صحة الدين الذي يبقى من اختصاص قاضي الموضوع، فلا يشترط لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة أن يكون حق الدائن ثابت بسند تنفيذي فالفائدة من الحجز التحفظي على السفينة تظهر في حالة عدم وجود سند تنفيذي بيد الدائن<sup>(2)</sup>، كما لا يشترط إثبات حالة الاستعجال<sup>(3)</sup> لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، هذا ما قضت به محكمة (Rouen) في قرارها الصادر بتاريخ 12 جوان 1992 الذي جاء فيه ما يلي:

(<sup>1</sup>) – Kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes, Revue de la Cour Suprême N°1, Alger 2008, p.67.

(<sup>2</sup>) - محمود سمير الشراوي، القانون البحري الليبي، الطبعة الأولى، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، مصر 1970، ص170.

(<sup>3</sup>) - لم تعرف التشريعات حالة الاستعجال وهذا ما جعل الفقه والقضاء يعطون لها تعاريف مختلفة معتمدين في ذلك على عنصر الخطر الذي يهدد الحق ومن شأنه إحداث ضرر يصعب تداركه، فتقوم حالة الاستعجال بمجرد وجود حالة أو وضع قد يصبح غير قابل للإصلاح كزوال أو تغير الوقائع التي تسبب الضرر .

لذلك عرف بعض الفقهاء عنصر الاستعجال بأنه ضرورة الحصول على الحماية القانونية العاجلة التي لا تتحقق من اتباع الإجراءات العادية للنقاضي نتيجة لتوافر ظروف تمثل خطرا على حقوق الخصم، أو تتضمن ضررا قد يتعذر تداركه و إصلاحه .

أو أنه يتحقق كلما توافر أمر يتضمن خطرا داهما أو يتضمن ضررا لا يمكن تفاديه إذا لجأ الخصوم إلى القضاء العادي .

والاستعجال شرط أساسي لقبول الدعوى و يجب أن يتوفر عند رفع الدعوى وعند الفصل فيها، فإذا كان متوفرا عند رفع الدعوى ولكنه زال قبل الفصل فيها فإن القاضي يصبح غير مختص بالنظر في هذه الدعوى .

« L'allégation d'une créance maritime suffit à elle seule à autoriser la saisie du navire auquel la créance se rapporte »<sup>(1)</sup>.

وهذا خلافا للقواعد العامة إذ يشترط في الحق المحجوز لأجله أن يكون محقق الوجود<sup>(2)</sup> و حال الأداء<sup>(3)</sup> ومعين المقدار<sup>(4)</sup>.

لكن مع تطور النقل البحري والتجارة الدولية ظهرت محدودية معاهدة بروكسل 1952 إذ أن قائمة الديون البحرية الواردة في المادة الأولى من الاتفاقية لا تغطي كافة الديون الناتجة عن استغلال السفينة، كالديون الناتجة عن عدم دفع أقساط التأمين، أو عن الديون الناتجة عن عمولات الوسطاء البحريين<sup>(5)</sup> وهذا ما جعل اللجنة البحرية الدولية (C.M.I) تعقد مؤتمرا في لشبونة «LISBONNE» سنة 1985 لمراجعة بنود اتفاقية بروكسل لسنة 1952، الذي تمخض عنه التوقيع على اتفاقية جنيف في 12 مارس 1999<sup>(6)</sup>.

## 2 - الدين البحري في اطار معاهدة جنيف 1999:

إذا كانت اتفاقية بروكسل 1952 تتطلب من أجل تطبيق أحكامها، أن يكون الدين المراد توقيع الحجز ضمانا له دينيا بحريا ناشئا عن أحد الديون الواردة في المادة الأولى منها على سبيل الحصر، فإننا نجد أنه وفقا لأحكام اتفاقية جنيف 1999 لا يجوز حجز السفن إلا في مطالبة

(1)-Jean HESSE, Jean pierre BEURIER, Pierre CHAUMETTE, Yves TASSEL, A.h MESMARD, Robert REZENTHEI, Droits maritimes (mer, navire et marines), tome 1, édition juris service, 1998, p. 271.

(2)- يجب أن يكون الدين محقق الوجود من حيث مصدره أو أساسه وعلى الدائن أن يقدم ما يثبت به وجوده، وهذا لا يعني على وجه الإطلاق أن يكون الدين ثابت بصورة يقينية وإلا ما أمكن توقيع الحجز التحفظي إلا بسند تنفيذي وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في القانون القديم المادة 1/347 والقانون الجديد التي نصت على أنه يمكن للدائن أن يطلب توقيع الحجز التحفظي بمقتضى مصوغات ظاهرة عند عدم وجود السند التنفيذي ويكون الدين محقق الوجود حتى وإن كان متنازع فيه فالدين الاحتمالي أو المعلق على شرط لا يصح أن يكون موضوع حجز تحفظي.

(3) - يشترط لتوقيع الحجز التحفظي أن يكون الدين حال الأداء وهذا ما جاءت به المادة 647 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية ويكون كذلك إذا احل أجل الوفاء به.

(4) - أن يكون معين المقدار أي ان الحجز لا يوقع إلا بعد تعيين مقدار الدين، أي لا يمكن توقيع الحجز بسبب دين احتمالي أو مستقبلي .

(5)-Ruslana GEORGIVIEVA, La saisie conservatoire des navires (étude comparative en droit français et droit international, mémoire de master 2, Université Paul Cézanne Aix Marseille 3, 2010-2011, pp. 25 -26.

(6) - N. FERHAT, La saisie conservatoire des navires affrétés, mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de capitaine au long-cours, Institut Supérieur Maritime Bou- Ismail Algérie, 2007/2008, p.12.

بحرية<sup>(1)</sup>، وليس في أي مطالبة أخرى وهذا ما تضمنته المادة 1 ف 1 من هذه المعاهدة، والمطالبة البحرية وفق هذه الاتفاقية تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن أحد الأسباب التي حددتها المادة المذكورة منها وعددها اثنان وعشرون (22) سببا من (أ) إلى (ت) في حين تضمنت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 سبعة عشر (17) سببا.

بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل 1952 نلاحظ أن اتفاقية جنيف 1999، أضافت ستة (6) أسباب جديدة لم تذكرها اتفاقية بروكسل هي:

- أ. الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالبيئة .
  - ب. التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع حطام السفينة أو رفع بضاعتها أو نقلها أو استعادتها أو تدميرها.
  - ج. رسوم و أعباء الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية .
  - د. أقساط التأمين ( بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) فيما يتعلق بالسفينة المستحقة الدفع من قبل المالك أو مستأجر السفينة العارية أو نيابة عنهما .
  - هـ. أي عمولات أو أي رسوم الوساطة أو الوكالة المستحقة الدفع فيما يتعلق بالسفينة من قبل المالك أو مستأجر السفينة العارية أو نيابة عنهما .
  - و. أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.
- كما حذف الدين المتعلق بالقروض البحرية و في نفس الوقت قامت بتوسيع نطاق بعض الديون التي كانت موجودة من قبل <sup>(2)</sup>.

(1) - ورد في النسخة العربية لاتفاقية جنيف 1999 عبارة " المطالبة البحرية " للدلالة على الدين البحري، والتي يقابلها في النسخة الفرنسية عبارة « créance maritime ».

(2) - أما بخصوص التحفظات فإن التحفظات الواردة في اتفاقية جنيف 1999 تختلف عن التحفظات الواردة في اتفاقية بروكسل 1952 حيث تنص في المادة العاشرة منها على أنه:

1- يجوز لأي دولة توقيع الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الإنضمام إليها أو في أي وقت لاحق أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي أو كل ما يلي :

- السفن غير العاملة في البحار
- السفن التي لا ترفع علم دولة طرف
- المطالبات بموجب المادة 1 الفقرة 1 (ق) .

2- ويجوز للدولة عندما تكون أيضا دولة طرف في معاهدة معنية بشأن الملاحة في الممرات المائية الداخلية أن تعلن عند التوقيع أو التصديق عليها أو قبولها أو إقرارها أو الإنضمام إلى هذه الاتفاقية، أن القواعد المتعلقة بالإختصاص القضائي و الإعراف و تنفيذ قرارات المحاكم المنصوص عليها يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة السابعة من هذه المعاهدة.

## الفرع الثاني

## الدين البحري في القانون البحري الجزائري

سندرس في هذا الفرع الدين البحري في ظل الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، و في ظل القانون 10-04 المعدل والمتمم له.

## 1- الديون البحرية وفق الأمر رقم 76 - 80 المتضمن القانون البحري:

وفق القانون البحري لا يجوز توقيع الحجز على السفينة إلا بموجب دين بحري مقتديا في ذلك بمعاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999، ومع أن أغلب التشريعات تشترط أن يكون الدين بحريا (1)، إلا أن هناك من تسمح بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة حتى وإن لم يكن الدين بحريا كالقانون المغربي (2) والقانون الفرنسي اللذان يسمحان بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة حتى وإن كان الدين غير بحري (3)، فيمكن لأي شخص له دين لدى مالك السفينة توقيع حجز تحفظي عليها (4)، فيكفي أن يكون الدين مؤسسا من حيث المبدأ (5) « Créance paraissant fondée en son principe » .

تفادى المشرع الجزائري وضع قائمة حصرية للديون البحرية على عكس ما قامت به اتفاقيتي بروكسل وجنيف، واكتفى بذكر أسباب الحجز في المادة 151 ق.ب على النحو التالي:

(1) - كالقانون المصري حيث تشترط المادة 60 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 ضرورة كون الدين بحريا لإمكان توقيع الحجز التحفظي على السفينة، ويكون الدين بحريا إذا نشأ عن أحد الأسباب 19 التي وردت على سبيل الحصر، منها أجور البحارة ، وجود رهن بحري على السفينة، الإنقاذ، الإرشاد، توريد مواد أو مهمات للسفينة، بناء على السفينة أو إصلاحها، رسوم الموانئ والمرات المائية، الخسائر في الأرواح، الأضرار الناتجة عن التصادم أو التلوث.

(2) - خصص المشرع المغربي الفصل 110 من ظهير 31 مارس 1919 للحجز التحفظي حيث يختلف موقفه بخصوص الديون التي تجيز حجز السفينة عن معاهدتي بروكسل و جنيف، فهو يخول حق الحجز التحفظي مهما كانت طبيعة الدين سواء كان دينيا بحريا أو عاديا ومن هذا المنطلق فإن القاضي المغربي المختص ملزم بالتفرقة بين الحجز التحفظي على السفن الأجنبية التابعة لأحد الدول المصادقة على المعاهدتين و بين الإجراءات على السفن المغربية ففي الحالة الأولى ينبغي عليه التأكد إن كان الدين المستند عليه لتوقيع الحجز دينيا بحريا ففي حالة عدم وجوده في القائمة يرفض الحجز، أما إن كان واردا في القائمة يستجيب القاضي لطلب الحجز

أما في الحالة الثانية فإن القاضي المغربي المختص يلتزم بالقانون المغربي و يصدر الأمر بالحجز و لو كان الدين غير بحري.

(3)- Article : L.5114-22 du Code des transports français : « Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire » .

(4)-Arnaud Montas, Droit maritime, édition EMD S.A.S, France 2012, p.79.

(5)- Yves TASSEL, Saisie conservatoire des navires, Condition tenant à la créance, Créance paraissant fondée en son principe, Revue Judiciaire de l'Ouest, volume 2, N° 1, 1978, p.70.

أ. الديون الناشئة عن عقد .

ب. الديون الناتجة عن الحوادث المتعلقة بالملاحة البحرية واستغلال السفينة .

ج. الديون الناتجة عن الخسائر اللاحقة بالسفينة أو الناتجة عن استغلالها.

يشمل الدين البحري بمفهوم المادة المذكورة طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها<sup>(1)</sup>.

## 2 - الدين البحري وفق القانون رقم 10 - 04 المعدل والمتمم للقانون البحري:

أوردت المادة 151 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للقانون البحري الديون البحرية التي يتم بموجبها الحجز على السفينة في قائمة حصرية وبذلك يكون المشرع الجزائري قد ساير كل من معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 بعد أن كان قد أوردتها على سبيل المثال فقط، وقد عدد المشرع اثنين وعشرين (22) سببا للدين البحري تعد نفسها القائمة التي تضمنتها المادة الأولى من اتفاقية جنيف 1999<sup>(2)</sup>.

ومن خلال عرض أسباب الدين البحري في كل من اتفاقيتي بروكسل 1952 جنيف

1999 والقانون الداخلي نستخلص القواعد التي تطبق على كل هذه الديون البحرية كما يلي:

أ. تعتبر البنود التي تضمنت الديون البحرية واردة على سبيل الحصر، فلا يجوز إضافة غيرها حتى ولو كانت تتعلق بالسفينة أو بالاستغلال البحري طالما لم تذكر في بند أو أكثر<sup>(3)</sup>، وتطبيقا لذلك قضت محكمة النقض الفرنسية (Rouen) بأنه لا يعتبر دينا بحريا التعويض المستحق عن فتح اعتماد للمجهز و تقديم كفالة مصرفية حتى ولو كان فتح الإ اعتماد مضمون برهن لم يرد ضمن الأسباب المذكورة في المادة الأولى من الاتفاقية، ومن ثم لا يعتبر دينا بحريا، كذلك في

(1) - المادة 151 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

(2) - سهيلة مباركي، صبرينة مخلوفي، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2013، ص 18.

(3) - حمدي علي أحمد حسن، ذاتية السفينة، و أثرها في نظام الحجز عليها، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة 2005، ص 42.

قرار آخر صادر عن ذات المحكمة بتاريخ 14 نوفمبر 1996 قضت بعدم اعتبار دين ناتج عن عقد قرض ديناً بحرياً، لعدم النص عليه في القائمة الواردة في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل<sup>(1)</sup>.

ب. أن البنود الواردة في الاتفاقيتين وكذا القانون الداخلي تفسر تفسيراً ضيقاً وهذا ما استقر عليه القضاء الفرنسي في عدة قرارات منها القرار الصادر عن محكمة النقض «Aix-en-Provence» المؤرخ في 26 أكتوبر 2001 حيث قضى القضاة بوجوب تفسير بنود اتفاقية بروكسل تفسيراً ضيقاً فيما يخص الديون البحرية<sup>(2)</sup>.

في هذا الشأن يرى حمدي علي حسن أن هذه البنود لا تفسر تفسيراً واسعاً حتى لا يؤدي ذلك إلى التوسع في حالات الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين، ولا تفسر تفسيراً ضيقاً لأن حصر الديون البحرية وتحديدتها هو قيد في حد ذاته، فلا يضاف إليه قيد آخر فيضيّق الائتمان، بل أنها تفسر تفسيراً يراعى فيه الذاتية الخاصة للقانون البحري النابعة من طبيعة البيئة التي ينظمها وظروف العلاقات التي تحكمها قواعده، ونظام استغلال السفينة ومقتضياته وما يفرضه من خصوصية وفهم عميق وموازنة بين الائتمان والاستغلال البحري.

ج. أن البنود التي تضمنت الديون البحرية لا تخرج عن مصادر الالتزام الخمسة<sup>(3)</sup> التي نص عليها القانون المدني ويترتب على ذلك استبعاد العقوبات المالية التي يحكم عليها على ربان السفينة أو المالك، أو المجهز أو الناقل في الجرائم الجنائية التي تقوم على الوقائع المنصوص عليها في هذه

(1) – C.A.Aix en Provence, 14 novembre 1996, DMF 1997, N° 572, p.260.

(2) - حيث جاء في منطوق قرارها ما يلي :

« La convention doit être interprétée, restrictivement, en ce qui concerne la nature des créances susceptibles d'être considérées comme maritimes, l'affectation des biens d'une société au paiement d'une créance ne saurait être assimilée à une hypothèque ... si le législateur a entendu limiter dans un but de clarté et d'application internationale, les cas où une créance devaient être considérée comme maritime, il n'appartient pas au juge national lorsqu'il interprète une telle convention d'étendre ces cas prévus » .

(3) - أورد المشرع الجزائري مصادر الالتزام في القانون المدني، في الباب الأول من الكتاب الثاني الذي قسمه إلى خمسة فصول على التوالي : القانون، العقد، الالتزام بالإرادة المنفردة، العمل المستحق لتعويض، شبه العقد.

البود كالحسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية، أو تقوم نتيجة مخالفة القواعد القانونية التي ينظمها المشرع في أحد هذه البنود.

د. تبقى الصفة البحرية للدين و لو فقدت السفينة التي يتعلق بها هذا الدين وصفها القانوني كسفينة، بمعنى أن الدائن يستطيع الحجز على حطامها، لأن مثل هذه الحوادث لا تؤثر على حق الدائن في الحجز على السفينة التي يتعلق بها دينه .

ه. الصفة البحرية للدين لا تشمل الدين فقط و إنما تشمل ملحقاته كالعوائد التي تستحق لوكيل السفينة عن المبالغ التي يستحقها من وقت الإنفاق في سبيل تنفيذ الوكالة.

و. إثبات الصفة البحرية للدين يقع على عاتق طالب الحجز.

ز. يستوي أن يكون الدين البحري ناشئاً عن المسؤولية العقدية<sup>(1)</sup> أو التقصيرية<sup>(2)</sup>.

ح. تنتقل الصفة البحرية للدين مع الدين ذاته، لأي سبب من الأسباب<sup>(3)</sup>.

في هذا الخصوص نصت المادة 8 ف 2 من اتفاقية بروكسل على ما يلي:

" يجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة في دول متعاقدة بسبب أحد الديون المبينة في المادة الأولى أو بسبب آخر يجيز توقيع الحجز وفقاً لقانون هذه الدولة " <sup>(4)</sup>.

حيث علق « Yves TASSEL » بأن القاضي الذي طلب منه الحجز يستطيع فقط تطبيق أحكامها في القانون الداخلي حتى وإن كانت غير مصادق عليها من طرف الدولة التي تحمل السفينة علمها،

(1) - المسؤولية العقدية: هي المسؤولية التي تترتب عند الإخلال بالالتزام عقدي، ويتطلب قيام هذه المسؤولية الشروط الآتية :  
- وجود عقد صحيح .

- أن يكون الضرر ناتجاً عن عدم تنفيذ الإلتزامات التي رتبها هذا العقد  
- أن تقوم المسؤولية في إطار العلاقة التي تربط المتعاقدين

(2) - المسؤولية التقصيرية : هي المسؤولية التي تترتب عند الإخلال بالالتزام قانوني نتيجة خطأ أو إهمال أو تقصير منه، غير أنه حالياً لم تعد المسؤولية التقصيرية مرتبطة بفكرة الخطأ بل أصبحت تستند إلى فكرة تحمل التبعية إذ أصبحت العبرة بالضرر الذي لحق بالضحية.

(3) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 42-43.

(4) - ويقابل نص المادة 8 ف 2 من اتفاقية بروكسل 1952 في النسخة الفرنسية ما يلي :

« Un navire battant pavillon d'un état nom contractant peut être saisi dans l'un des Etats contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat ».

كذلك نجد أن نص المادة يشير إلى إمكانية الحجز استنادا إلى دين منصوص عليه في القانون الداخلي للدولة التي يوقع الحجز على إقليمها<sup>(1)</sup>، فبينما قائمة الديون الواردة في اتفاقية بروكسل 1952 لا تجيز الحجز إلا بسبب دين بحري نجد أن هناك بعض التشريعات تسمح بتوقيع الحجز على كل أموال المدين مهما كانت طبيعة الدين فهذه الإضافة تجعل التمييز بين الدين البحري والدين غير البحري بدون أهمية<sup>(2)</sup>، فهذا النص يثير إشكالية الدين الذي يسمح بحجز السفينة تحفظيا فنجده ينص على نوعين من الديون التي يمكن توقيع الحجز بسببها وهي الديون البحرية المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة، الديون التي يسمح بسببها قانون الدولة غير المتعاقدة التي تحمل السفينة علمها، فيرى بأنه غير منطقي السماح للقاضي بتطبيق القانون الداخلي لدولة غير متعاقدة<sup>(3)</sup>.

نستخلص من خلال هذا المطلب أن الحجز التحفظي على السفينة لا يتم إلا إذا كان هناك دين بحري سواء على المستوى الداخلي أي القانون البحري الجزائري أو على المستوى الدولي أي كل من اتفاقية بروكسل 1952، و اتفاقية جنيف 1999، ورأينا أن قائمة الديون البحرية في كلا الاتفاقيتين جاءت على سبيل الحصر، أما في القانون البحري فقد كانت الديون البحرية واردة على سبيل المثال لكن بعد التعديل الأخير بموجب القانون 10-04 قام المشرع بوضع قائمة حصرية للديون البحرية، وبالتالي لا يجوز توقيع حجز تحفظي على السفينة إلا بإدعاء دين من هذه الديون الواردة على سبيل الحصر.

(1) - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1987، ص 52.

(2) - طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2007، ص 64.

(3) - Yeves TASSEI, Saisie conservatoire du navire, juris-classeurs commercial, fascicule 1128, 1993, p.4.

## المطلب الثاني

### السفينة محل الحجز التحفظي

تأتي دراسة السفينة في مقدمة المواضيع التي ينشغل بها ذهن المشرع في مختلف التقنيات البحرية، كما أن لهذه الدراسة نصيبها الوافر من مؤلفات القانون البحري، وليس هذا بالأمر الغريب إذ تعتبر السفينة محور هذا القانون باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية وتدور حولها غالبية أحكامه<sup>(1)</sup>.

لذلك ارتأينا أنه من الضروري التطرق إلى تعريف السفينة قبل دراستها كموضوع للحجز التحفظي لتحديد المفهوم القانوني لها والذي تنطبق عليه أحكام الحجز التحفظي (الفرع الأول) ثم نتطرق للسفن التي يجوز حجزها تحفظيا (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### تعريف السفينة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية لممارسة الملاحة البحرية<sup>(2)</sup>، وتظهر أهمية تعريفها من ناحيتين: الأولى: أن التطور التكنولوجي أدى إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية ذات الأبعاد الصغيرة التي تستخدم في الترفيه كالقوارب الهوائية، الدرجات المائية والألواح

(1) - محمود شحات، القانون البحري الجزائري، السفينة، ربان السفينة، ملكية السفينة، صور إيجار السفينة، مسؤولية مالك السفينة رهن السفينة، حجز السفينة، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر 2010، ص 19.

(2) - عرفت المادة 161 ق.ب الملاحة البحرية بأنها: " الملاحة التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون " .

وقد قسمت المادة 162 ق.ب الملاحة البحرية إلى الأقسام الآتية :

- 1 - ملاحه تجارية : تتعلق بنقل البضائع والركاب
- 2 - ملاحه النزهمه : تتعلق بالترفيه
- 3 - ملاحه الصيد: تتعلق بصيد الأسماك و استغلال الموارد المائية.
- 4 - ملاحه المساعدة: خاصة بالإرشاد، القطر، الإسعاف الإنقاذ، الصندل البحري، الجرف، السبر و كذلك البحث العلمي في البحر.
- 5 - ملاحه الإرتفاق : الملاحة الممارسة في البحر و الموانئ بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية.

الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد ضخمة كمنصات التنقيب أو الحفر والمحطات أو المصانع العائمة، وقد أثير التساؤل حول ما إذا يمكن اعتبار أي من هذه المنشآت سفينة بمعنى الكلمة من عدمه<sup>(1)</sup>.

الثانية: فإنه يتوقف على وصف المنشأة كسفينة تطبيق مجموعة من القواعد القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها كالرهن والحجز<sup>(2)</sup>.

ظهرت اتجاهات مختلفة في تعريف السفينة، فمنها من اكتفى بإعطائها تعريفا ضيقا، ومنها من توسع في ذلك ومنها من فضل عدم تعريفها ويبرر الفقه ذلك بالتطور الهائل والمستمر في صناعة لمنشآت البحرية الذي يخشى معه التجاوز السريع لأي تعريف واتصافه بالقصور وعدم الشمول<sup>(3)</sup>.

فالاتجاه الذي لم يعطي تعريفا للسفينة فتح باب للفقه والقضاء لإعطاء مختلف التعريفات فمثلا عرفها الفقيه جيدال (GIDEL) على أنها :

« Tout engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé »<sup>(4)</sup>.

أما الفقيه روديير (RODIERE) فقد عرفها كما يلي :

« Un engin flottant de nature mobilière affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer »<sup>(5)</sup>.

(1) - Emmanuel du PONTAVICE, Patricia CORDIER , Navire et autres bâtiments de mer , juris – classeurs , fascicule 1045 , 1991 , p. 9.

(2) - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2001، ص 42.

(3) - بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، التأمين البحري، الطبعة الأولى مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، مصر 1983، ص 32.

(4) - E. LANGAVANT, Droit de la mer, quatrième partie les moyens de la relation maritime, 1<sup>er</sup> édition, édition Cujas, Paris, 1983, p. 11.

(5).Cécile Navarre-LAROCHE, La saisie conservatoire des navires en droit français, édition Moreux, Paris, 2001, p.5.

خلافًا لهذا الاتجاه أعطت بعض التشريعات تعريفًا ضيقًا للسفينة كقانون التجارة البحرية اللبناني الصادر سنة 1947، الذي عرفها في المادة الأولى منه كما يلي : " السفينة في عرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن ... " (1).

ويتضح من هذا التعريف أن المشرع اللبناني لا يفرق بين السفينة والمركب رغم أنها تفرقة متفق عليها، فالسفينة هي التي تخصص للملاحة البحرية وينطبق عليها القانون البحري، أما المركب فهو الذي يقوم بالملاحة النهرية أي الداخلية (2).

أما التشريعات التي أعطت تعريفًا واسعًا للسفينة فإنها حاولت مسايرة ركب التقنيات المستجدة للصناعة البحرية لتشمل بذلك كل المنشآت البحرية العائمة أي كان تخصصها وأي كانت قوة دفعها كالطائرات المائية، ومسطحات التقيب نذكر على سبيل المثال القانون البلغاري وقانون الملاحة الإيطالي والقانون البحري العام اليوناني.

أما الإتفاقيات الدولية فنجد أن العديد منها عرفت السفينة كالمادة الأولى من اتفاقية روتردام (Rotterdam) التي عرفتها بأنها : " أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحرا " (3).

أما المشرع الجزائري فقد عرف السفينة في المادة 13 على أنها : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ".

(1) - جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر 2009، ص 29.

(2) - علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، لبنان، بدون سنة نشر، ص 39-40.

(3) - اتفاقية الأمم المتحدة المؤرخة في 11 ديسمبر 2009 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا.

كما اعتبرها مالا منقولا طبقا للمادة 56 ق.ب التي تنص على أنه: " تعد السفينة والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة... " (1).

أما المشرع الفرنسي سواء في القانون التجاري أو في القوانين الحديثة متردد ليس فقط في وضع تعريف دقيق للسفينة بل في التمييز بينها وبين غيرها من العائمات.

لكن بعد صدور قانون النقل سنة 2010 عرف السفينة في المادة L.5000-2 (2).

من خلال هذه التعاريف نستخلص بأنه لا اعتبار المنشأة العائمة سفينة يجب توافر شرطان:

### الشرط الأول - تخصيص المنشأة للملاحة البحرية :

من المستقر عليه أنه لا يكفي أن تكون السفينة صالحة للملاحة في البحر فقط، بل يجب أن تخصص للقيام بهذه الملاحة فعلا فيراعى في بنائها قدرتها على عبور البحر وتحمل المخاطر البحرية (3)، إذ يجب أن تكون قادرة على مواجهة الأخطار البحرية التي كما هو معلوم تشكل ذاتية

(1) - اختلف الفقه حول الطبيعة القانونية للسفينة فمنهم من اعتبرها عقارا، وذلك نظرا للأحكام الخاصة بالعقارات و المطبقة على السفينة ومن أبرز هذه الأحكام رهن السفينة رهنا رسميا ووجوب شهر ما يرد عن السفينة من تصرفات في سجل خاص. و البعض الآخر اتجه إلى اعتبار السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة لأنه يمكن أن تدخل في التعامل بطبيعتها و تصلح بالتالي لأن تكون محلا للحقوق المالية و في نفس الوقت لا يمكن تجاهل ما بينها وما بين الأشخاص من تشابه في الخصائص تقربها من الشخص الطبيعي فكل سفينة حالة مدنية تتكون من 4 عناصر : اسم السفينة، الموطن، الحمولة، درجة السفينة . و منهم من اعتبر السفينة منقولا مستنديا في ذلك إلى تعريف المنقول بأنه مال غير مستقر و يمكن نقله من مكان إلى مكان آخر دون أن يصيبه التلف وهذا ما نصت عليه المادة 683 ق.م، فالسفينة هي منشأة عائمة ذات قدرة ذاتية على الحركة البحرية وهو الرأي الذي أخذ به المشرع الجزائري في المادة 56 ق.ب .

(2) - Article L.5000-2 : « Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :

Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci.

1. Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la marine nationale ou une marine étrangère ».

(3) - Emmanuel de PONTAVICE, Patricia CORDIER, Op. cit, p. 5.

القانون البحري والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يراع هذا العنصر أي عنصر مواجهة الأخطار البحرية حيث أجاز أن تكون السفينة تتحرك بوسيلتها أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى فلا تكون السفينة قادرة على مواجهة الأخطار البحرية إلا إذا كانت تتمتع باستقلالية فإذا فقدت هذه الاستقلالية فلا يمكن أن نتصورها تواجه مخاطر البحر فهي تصبح حطام أي غير صالحة للملاحة إذا ما بقيت في عمق البحر أو جسما عاديا يستعمل في أغراض أخرى غير الملاحة البحرية (1) ولا يهم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تابعة أو لملاحة أعالي البحار، أو لملاحة ساحلية، كذلك لا يهم حجمها أو طراز إنشائها، أما تلك التي تخصص للملاحة الداخلية كالمنشآت التي تجوب الأنهار فلا يمكن أن تعتبر سفنا ولا تسري عليها أحكام القانون البحري وعلى هذا لا تعتبر المنشأة العائمة التي تخصص للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية سفينة بل تسمى مركب (Bateau)، ولا يشترط أن تكون السفينة قد قامت فعلا بالملاحة البحرية، بل تعد كذلك حتى وهي ما تزال في مرحلة البناء فيمكن أن تكون حينئذ محل تصرفات قانونية كالرهن والتأمين البحري والحجز و تنطبق عليها أحكام القانون البحري (2) .

وما تجدر الإشارة إليه هو أن اتفاقية جنيف لسنة 1999 تطبق على السفن البحرية وعلى المراكب التي تعمل في المياه الداخلية كالأنهار والقنوات وهذا ما يستفاد من خلال نص المادة العاشرة (10) من الاتفاقية المخصصة للتحفظات، وهذا عكس اتفاقية بروكسل 1952 التي تطبق فقط على السفن البحرية (3).

يسمح عنصر تخصيص المنشآت للملاحة البحرية باستبعاد العديد منها من مفهوم السفينة وهي:

(1) - محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 106.  
(2) - يرى الدكتور محمد فريد العربي، و الدكتور هاني دويدار عكس هذا الرأي فالمنشأة قيد البناء لا تعد سفينة بعد، رغم إمكانية إثبات اتجاه نية طالب البناء لتخصيصها للملاحة البحرية، إلا أن المشرع المصري خرج عن هذا الحكم فيما يتعلق بأحكام الرهن البحري من جهة وأحكام التأمين البحري على السفينة من جهة أخرى، فقد أخضع المشرع رهن السفينة تحت البناء لأحكام الرهن البحري، كما أخضع التأمين البحري على السفينة في دور البناء للأحكام الخاصة بالتأمين البحري على السفن، ويلزم في هاتين الحالتين أن تكون نية طالب البناء متجهة إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها .  
(3) - حمدي علي حسن، المرجع السابق، ص 28.

1- المنشآت المخصصة للملاحة في المياه الداخلية

2- كل منشأة طافية على سطح البحر كالأرصفة والجسور العائمة، الفنادق العائمة... الخ

3- المنشآت التي تسير في البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أو في حدود الموانئ، مثل الرافعات المائية والصنادل والزوارق وقوارب الغطس.

4- المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتترول، ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط وذلك بالرغم مما تتعرض له من مخاطر بحرية .

5- الطائرات المائية، لأنها لا تستخدم سطح البحر إلا في عمليات الإقلاع والهبوط أما الرحلة ذاتها فتتم في الجو (1).

### الشرط الثاني - أن تكون الملاحة على وجه الاعتياد:

لا يكفي للمنشأة كي تكتسب وصف السفينة مجرد صلاحيتها للملاحة البحرية، بل يجب أن تخصص على وجه الإعتياد للقيام بهذه الملاحة، وتفقد المنشأة البحرية وصفها كسفينة إذا فقدت تخصيصها المعتاد للملاحة البحرية كأن أصبحت مثلا فندقا أو مسرحا عائما (2) ولا يلزم لاعتبار المنشأة البحرية سفينة أن يكون نشاطها مقصورا على الملاحة في البحر فقط، وإنما يكفي أن تقوم بهذه الملاحة على وجه الإعتياد (3)، يترتب على ذلك من جهة أن السفينة لا تفقد وصفها هذا إذا

(1) - محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر 2000، ص ص 453 - 454.

(2) - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص ص 33-34 .

(3) - ففي فرنسا اعتبرت محكمة Rennes في حكمها الصادر في 1937/05/03 أن يميز سفينة البحر هو نوع الملاحة التي خصصت له على وجه الإعتياد وذلك بحكم بناءها أو تجهيزها حيث قضت بما يلي :

«Ce n'est pas la nature des eaux où s'est produit le naufrage, soumises ou non au régime de l'inscription maritime, ni l'existence du rôle d'équipage ou l'acte de francisation, ni l'application en l'espèce des lois sur l'abordage maritime qui doivent être prises en considération pour distinguer le navire mais le genre de navigation à laquelle il est habituellement affecté et en vue de laquelle il a été construit ou aménagé ».

قامت برحلة نهريّة أو أكثر بصفة عارضة، من جهة أخرى أن المركب الذي يقوم برحلة بحرية بصفة غير معتادة لا يكتسب وصف السفينة (1).

أما بالنسبة لملحقات السفينة فيقصد بها كل ما يلزم السفينة من أشياء منفصلة أو متصلة بها ويعد وجودها ضروريا لملاحة السفينة واستغلالها، فالوصف القانوني للسفينة لا يقتصر على هيكلها فحسب، وإنما يمتد إلى ملحقاتها أيضا، ولقد حسم المشرع المصري الخلاف الذي كان دائرا في الفقه حول تحديد المقصود بالملحقات حيث نص في المادة الأولى من قانون التجارة البحرية على أن: "تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها".

فهي تشمل جميع الأشياء، سواء أكانت ثابتة بالسفينة أو غير ثابتة بها، التي تكون لازمة ليس فقط لملاحتها البحرية بمعناها الفني وإنما أيضا لازمة لاستغلال السفينة في النشاط المخصصة له فيعتبر من ملحقات السفينة الأجهزة والمعدات اللازمة لملاحة السفينة كالمراجل، البوصلة، الأجهزة اللازمة توافرها لمواجهة الأخطار البحرية، المعدات اللازمة لاستغلال السفينة أو لشحن البضائع وتفريغها أو شباك الصيد و أدواته بالنسبة لسفن الصيد (2) لذلك فهي تعتبر جزءا منها وتظهر أهمية هذه الملحقات أثناء التصرفات التي ترد على السفينة مثل البيع والرهن والتأمين والحجز (3).

نشير في الأخير إلى أن السفينة تولد قانونا كقاعدة عامة منذ لحظة صلاحيتها للملاحة البحرية وتخصيصها من جانب مالكها للقيام بهذا النوع من الملاحة، وتظل محتفظة بهذا الوصف ولو لم تبدأ في مزاوله نشاطها فعلا في البحر، وإلى حين نزولها المياه البحرية وثبوت تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الإعتياد، وتفقد السفينة وصفها القانوني من الوقت الذي تصير فيه غير صالحة للملاحة البحرية بإرادة مالكها كما لو قرر بيعها خردة أو قام بتغيير تخصيصها للقيام

(1) - محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 456.

(2) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة للنشر، مصر 2001، ص ص 18-19.

(3) - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 20.

بالملاحة الداخلية على وجه الإعتياد، وقد يزول عن السفينة أيضا هذا الوصف بدون إرادة مالكيها كما لو أصبحت حطاما إثر تعرضها لحادث تصادم أو غرق أو حريق (1).

خلاصة القول أن ما يميز السفينة عن غيرها من الأجسام العائمة هو قابليتها للملاحة، هذه القابلية هي التي تحدد بدء شخصية السفينة، فالمنشأة التي لم تعد صالحة للملاحة تفقد صفتها كسفينة وتخرج بالتالي من نطاق أحكام القانون البحري (2).

## الفرع الثاني

### السفن التي يجوز الحجز عليها

يثير موضوع السفن القابلة للحجز مجموعة من التساؤلات تتمثل فيما يلي:

هل كل السفن المملوكة للمدين يمكن توقيع الحجز عليها؟، هل يمكن الحجز على سفن المؤجر من أجل ديون المستأجر؟، هل يمكن الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين؟.

### أولا - الحجز على السفينة المملوكة للمجهز المدين:

الأصل أنه يجوز لكل من يتمسك بدين بحري وارد ذكره في المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1952 أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو أية سفينة تكون مملوكة للمجهز المدين وقت نشوئه (3)، فلا يلزم بتوقيع الحجز على السفينة سبب الدين فقط بل له كامل الحرية في اختيار السفينة التي يوقع عليها الحجز التحفظي ولو كانت متأهبة للسفر (4) ذلك أن جميع أموال المدين

(1) - علي البارودي، محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 59.

(2) - العربي أرميلي، أداة الملاحة البحرية (السفينة)، بحث مقدم لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1977، ص 25.

(3) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول (السفينة)، مكتبة الإشعاع، مصر 1993، ص 115.

(4) - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي و التقاضي و المرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1996، ص 112.

تشكل الضمان العام<sup>(1)</sup>، وهذا ما جاء في نص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1952 وهو نفس ما نصت عليه اتفاقية جنيف 1999<sup>(2)</sup>.

فبالرجوع إلى نص المادة 3 ف1 من اتفاقية بروكسل 1952، نجد أنه يجوز لكل شخص يدعي وجود دين بحري لصالحه توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي يتعلق بها دينه أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين المجهز<sup>(3)</sup> حتى لو كانت هذه السفينة التي سوف يتم توقيع الحجز عليها غير تلك السفينة التي نشأ الدين بسببها<sup>(4)</sup>، وأساس ذلك هو أن السفن المملوكة للمجهز وقت نشوء الدين ضامنة للوفاء به، والملاحظ هنا أنه طبقاً للقواعد العامة تكون جميع أموال المدين ضامنة لديونه<sup>(5)</sup> ومن ثمة نجد أن الاتفاقية لم تشذ عن هذه القواعد.

إلا أن جواز الحجز في هذه الحالة الأخيرة على السفينة المملوكة لنفس المجهز مقيد بشرط وهو ضرورة أن تكون هذه السفينة محل الحجز مملوكة للمجهز وقت نشأة الدين البحري لصالح الحاجز، وهذا خروج عن القواعد العامة حيث أن الأصل أن تكون جميع أموال المدين سواء الحاضرة أو المستقبلية ضامنة للوفاء بديونه، والعبرة تكون بتاريخ التنفيذ على تلك الأموال ومع ذلك نجدها تشترط أن تكون السفينة التي لا يتعلق بها الدين مملوكة للمدين وقت نشوء هذا الدين وهذا استثناء على القواعد العامة حيث تكون جميع أموال المدين الحاضرة أو المستقبلية ضامنة لوفاء ديونها<sup>(6)</sup>.

وبالرجوع إلى اتفاقية جنيف 1999 نجد أنها قد نصت في المادة 3 ف1 (أ) على أنه يجوز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية إذا كان الشخص الذي يملك السفينة عند نشوء

(1) - سميحة القيلوبي، موجز القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة القاهرة الحديثة، مصر 969، ص 174.

(2) - Jean BAPTISTE RACINE, Op. cit, p. 13.

(3) - تنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على ما يلي: "مع مراعاة أحكام الفقرة الرابعة والمادة العاشرة يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تتعلق بها الدين..."

(4) - Arnaud MONTAS, Op. cit, p. 80.

(5) - حيث تنص المادة 188 من ق.م. على: "أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه، وفي حالة عدم وجود حق أفضلية مكتسب طبقاً للقانون فإن جميع الدائنين متساوون تجاه هذا الضمان".

(6) - محمد عبد الفتاح ترك، الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2005، ص 24-26.

المطالبة البحرية مسؤولا عن تبعة المطالبة وكان مالكا للسفينة عند توقيع الحجز والواضح من خلال هذا النص أنه يطابق الوضع الذي جاءت به اتفاقية بروكسل 1952 الذي يجيز توقيع الحجز على سفينة بشأن دين يتعلق بسفينة أخرى طالما كان المجهز يملكها وقت نشأة الدين البحري أي ما يعرف بالسفينة الشقيقة (sister ship) وهذا ما تضمنته أيضا المادة 154 ق. ب حيث نصت على ما يلي:

" مع مراعاة أحكام المادة التالية، يجوز لكل مدع إما أن يحجز السفينة التي يتعلق بها الدين البحري، وإما أي سفينة أخرى مملوكة لمن كان وقت نشوء الدين البحري مالكا للسفينة التي يتعلق بها هذا الدين... " (1) .

ويلاحظ في هذا الشأن أن المادة 154 ق. ب تتفق مع معاهدي بروكسل 1952 وجنيف 1999 في جواز الحجز لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب بل على أي سفينة أخرى لنفس المجهز المدين و ذلك زيادة في ضمانات الدائن بشرط أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشأة الدين، وعلّة هذا الحكم أن كلا من القانون البحري الجزائري ومعاهدي بروكسل 1952، جنيف 1999 اعتبروا أن السفن المملوكة للمجهز وقت نشأة الدين ضامنة للوفاء بديونه البحرية، أما السفن التي امتلكها بعد ذلك فلا تخصص للوفاء بها (2).

وهو نفس ما ورد في المادة 61 ف 1 من قانون التجارة المصري على أنه يتعين أن يكون الحجز منصبا على السفينة التي تعلق بها الدين إلا أنه يجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت توقيع الحجز باستثناء الحجز الذي يكون ناتجا عن منازعة في ملكية السفينة، أو ملكيتها على الشيوع أو حيازتها أو استغلالها فيتعين أن يرد على السفينة المتنازع عليها دون سواها (3)، فالأصل العام هو ملكية المدين للسفينة المحجوز عليها، ويجب على الدائن طلب توقيع الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين والمثال على ذلك توقيع الحجز على السفينة بسبب دين ناشئ عن عقد

(1) - المادة 154 من الأمر 76-80 الصادر بتاريخ 23/10/1976 المتضمن القانون البحري .

(2) - حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص 66.

(3) - علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مطبعة نانسي دمياط، مصر 2005، ص ص 210-211.

توريد مؤن لرحلات بحرية تقوم بها هذه السفينة<sup>(1)</sup>، إذ أن سفن المجهز وقت نشوء الدين تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية، ونلاحظ أن الاتفاقية إشتراطت أن تكون السفن الأخرى مملوكة للمدين وقت نشوء الدين.

واستثناء من الأصل المتقدم لا يجوز الحجز على سفينة أخرى غير التي تعلق بها الدين حتى ولو كانت سفينة شقيقة، إذا كان هذا الدين ناشئا عن منازعة في ملكية السفينة، أو عن منازعة في ملكيتها على الشيوخ أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن هذا الاستغلال، أو عن رهن بحري، ويجد هذا الاستثناء تبريره في أن هذه الديون تتعلق أساسا بحقوق عينية مقررة على السفينة بعينها، ومن العدل أن تتحمل هذه السفينة وحدها عبء التخلف عن أداء هذه الديون<sup>(2)</sup>.

والسؤال الذي يتبادر إلى ذهننا هو هل يمكن الحجز على أكثر من سفينة من السفن المملوكة للمدين لإستفاء نفس الدين؟.

بالرجوع إلى المادة 3 ف 3 من اتفاقية بروكسل 1952 نجد أنه لا يجوز للمدعي أن يقوم بالحجز على السفينة أو يطلب تقديم ضمان أو كفالة عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة<sup>(3)</sup>، وفي حالة ما إذا وقع الحجز على السفينة أمام قضاء إحدى هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز وجب رفع كل حجز لاحق وقعه المدعي على السفينة أو أية سفينة أخرى مملوكة للمالك بسبب نفس الدين البحري.

أما اتفاقية جنيف 1999 فقد أجازت تكرار الحجز وذلك بموجب المادة الخامسة منها حيث عنونها بحق تكرار الحجز و الحجز المتعدد إذ تنص على ما يلي:

(1) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول ( السفينة )، المرجع السابق، ص 115.

(2) - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، مصر 2008، ص 145.

(3) - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 233.

" 1 - إذا سبق حجز السفينة في أي دولة، ثم رفع الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن ذات المطالبة البحرية إلا:

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

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

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

1- إما لأن المدعي لم يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان .

2- و إما لأن المدعي لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز عن الضمان

3- لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن ذات المطالبة البحرية إلا:

أ - إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن ذات المطالبة غير كاف، أو:

ب - إذا انطبقت أحكام الفقرة (ب) أو (ج) من هذه المادة .....<sup>(1)</sup>.

ولا جدال في عدالة حكم المعاهدتين في هذا الخصوص وذلك كي لا يسئ الدائن استعمال حقه في توقيع الحجز على أكثر من سفينة لنفس المجهز، أو تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة إختصاص دولة أو أكثر من الدول الملزمة بتطبيق أحكام الاتفاقية، ومع هذا يجب تطبيق أحكام المادة السادسة منها في جميع الحالات التي يثبت فيها تعسف الدائن في استعمال حقه المقرر وفقا لأحكامها وذلك عن طريق تطبيق حكمها الخاص بمسؤوليته عن توقيع الحجز التعسفي<sup>(2)</sup>.

وتطبيقا لهذا المبدأ حكم القضاء الفرنسي في قضية تتلخص وقائعها في أن دائنا أوقع حجزا تحفظيا على سفينة في ميناء الدار البيضاء ( CASABLANCA )، ثم قام بتوقيع حجز آخر على سفينة أخرى

(<sup>1</sup>) - المادة الخامسة من اتفاقية جنيف 1999.

(<sup>2</sup>) - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 370.

مملوكة لنفس المدين بميناء هافر «Havre» الفرنسي مدعيا بأن قيمة السفينة الأولى لا تغطي قيمة دينه فقضت محكمة (Rouen) بأنه يفهم من نص اتفاقية بروكسل بأنه يمنع توقيع حجز تحفظي ثان من أجل نفس الدين مادام قد تم توقيع حجز أول أو أن ضمانا قد قدم لرفع هذا الحجز، وأيدت ما ذهبت إليه محكمة هافر «Havre» التي قضت برفع الحجز التحفظي الثاني<sup>(1)</sup>.

لكن يشترط لعدم جواز توقيع حجز تحفظي ثاني أن يكون قد تم توقيع كل من الحجزين في دائرة إختصاص دولة متعاقدة، أما إذا وقع الحجز الأول في دولة غير متعاقدة فإن الحجز لا يخضع لإحكام الاتفاقية وبالتالي لا يمنع من توقيع الحجز في دولة ثانية متعاقدة ولقد قضي تطبيقا لذلك في قضية تتلخص وقائعها في توقيع حجزين من نفس الحاجز الدائن أولهما في الولايات المتحدة الأمريكية وهي دولة غير منظمة لاتفاقية بروكسل، أما الحجز الثاني فكان في فرنسا وهي من الدول المنظمة للاتفاقية بأن الحجز الأول الذي لا يستند إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1952 لا يمنع من توقيع حجز جديد يستند إلى هذه الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

حيث تنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية جنيف على أنه : " إذا حجزت السفينة في دولة غير طرف ولم يرفع عنها الحجز على الرغم من تقديم ضمان بشأن تلك السفينة في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن ذلك الضمان عند الطلب من المحكمة في الدولة الطرف"<sup>(3)</sup>.

ورغم أنه لا يوجد أي نص صريح في القانون البحري ينص على عدم جواز الحجز تحفظيا على السفينة مرتين إلا أنه يمكن للمدين المحجوز عليه اللجوء إلى القواعد العامة كالتعسف في استعمال الحق ( المادة 124 ق.م ) وكذلك قواعد العمل غير المشروع .

ولكن هذا المبدأ ( مبدأ عدم جواز الحجز على السفينة أكثر من مرة واحدة ) ليس مطلق، فلقد أوردت كل من اتفاقتي بروكسل وجنيف استثناء عليه، حيث تنص المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل على

(<sup>1</sup>) - Cour d'Appel de Rouen , 19 mai 2000 , D.M.F, 2001, p. 379.

(<sup>2</sup>) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 370.

(<sup>3</sup>) - المادة الرابعة من اتفاقية جنيف 1999.

الإبقاء على الحجز الثاني إذا أثبت المدعي للمحكمة تقديم ضمان أو كفيل نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجود سبب صحيح آخر يبرر بقاء الحجز والمقصود هنا أنه يمكن أن تستجد ظروف تؤدي إلى استحالة تنفيذ الكفيل أو الضامن لإلتزامه بكفالة أو ضمان الدين المحجوز من أجله كأن يفلس البنك أو نادي الحماية.

### ثانياً- الحجز على السفينة المتأهبة للسفر:

يجوز في ظل اتفاقية بروكسل 1952 توقيع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر<sup>(1)</sup> حيث تنص المادة الثالثة على أنه: "مع مراعاة أحكام الفقرة الرابعة و المادة العاشرة يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين، حتى ولو وقع الحجز على سفينة تتأهب للسفر..".

أما اتفاقية جنيف لسنة 1999 فقد جاءت خالية من أي نص يبيح توقيع الحجز على السفينة إذا كانت متأهبة للسفر و هذا ما أدى إلى اختلاف الآراء بخصوص ما إذا كانت الاتفاقية بخلوها من هذا النص تعني تأييد أم رفض السماح للسفينة بالسفر، حيث نجد أن هناك اتجاه يرى أن غياب مثل هذا النص يفسر على أنه تقييد للحق في توقيع الحجز بحيث لا يسمح به في الحالات التي تكون فيها السفينة راسية في الميناء، أما إذا كانت السفينة متأهبة للسفر أو بدأت الرحلة فإنه لا يمكن توقيع الحجز عليها<sup>(2)</sup>، أما الاتجاه الثاني فيرى أن اتفاقية جنيف لم تحظر الحجز على السفينة المتأهبة للسفر و من ثم يمكن الحجز عليها بسبب دين من الديون البحرية<sup>(3)</sup>

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري فقد ساير أحكام اتفاقية بروكسل 1952 ونص على جواز الحجز على السفينة ولو كانت متأهبة للسفر في المادة 154 منه.

(1) - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 66.

(2) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 35-36.

(3) - إبراهيم بن قضية، الحجز التحفظي على السفينة في القانون الجزائري، مذكرة التخرج لنيل الشهادة العليا للقضاء، المعهد العالي للقضاء ، الجزائر 2007، ص 32 .

وتعتبر السفينة متأهبة للسفر منذ اللحظة التي يحصل فيها الربان على الأوراق اللازمة للسفر<sup>(1)</sup> وهي الأوراق التي يتعين الحصول عليها من سلطات الميناء قبل الرحيل كقائمة أسماء الملاحين وتصريح الخروج من الميناء، وقد جرت العادة بأن الربان لا يسعى للحصول على هذه الأوراق إلا والسفينة على وشك السفر، لذلك يرى الدكتور علي حسن يونس أن مجرد حصول الربان على الرخصة بالسفر لا يعد بذاته سببا لعدم إمكان توقيع الحجز إذا لم يكن ذلك متطابقا مع الحالة الفعلية التي تكون عليها السفينة، كما إذا لم يتم شحن البضاعة عليها بعد، أو تعذر عليها القيام بالرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية أو وقوع الميناء تحت حصار بحري إذ العبرة بحالة التأهب للسفر في ذاتها ولو لم يكن القيام به ممكنا فعلا<sup>(2)</sup>.

إن جواز الحجز التحفظي على السفن المتأهبة للسفر يؤدي إلى تعطيل المصالح المتعلقة بالرحلة البحرية التي استعدت السفينة للقيام بها، ونظرا لخطورة الآثار التي يمكن أن تترتب على توقيع هذا الحجز بالنسبة لجميع أصحاب الشأن فقد قررت بعض التشريعات عدم جواز الحجز على السفن عندما تكون متأهبة للسفر<sup>(3)</sup> كقانون التجارة الفرنسي القديم في المادة 215 منه (ملغاة)<sup>(4)</sup>، والمادة 29 من قانون التجارة البحرية المصري الملغى التي لا تسمح بالحجز على السفينة المتأهبة للقيام بالسفر<sup>(5)</sup> إلا إذا كان طلب توقيع الحجز بسبب دين له علاقة بالرحلة البحرية، كدين نشأ عن عقد توريد المؤن اللازمة للرحلة التي تتأهب لها السفينة، فهذه التشريعات حاولت الموازنة بين مصلحة الدائن الحاجز ومصالح أطراف الرحلة البحرية، إذ فضلت التضحية بمصلحة الدائن الذي نشأ دينه بسبب لا يتعلق بالسفر الذي تتأهب له السفينة فاعتبرته مخطئا لتقاعسه عن توقيع الحجز إلى

(1) - محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مطبعة النصر، مصر، بدون سنة النشر، ص 395.

(2) - علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، مصر 1977، ص 161.

(3) - حيث تنص المادة 46 من القانون البحري لدولة البحرين على أنه: " لا يجوز توقيع الحجز على السفينة الراسية بأحد موانئ الدولة أو المارة بها إذا كانت متأهبة للسفر الذي تأهبت له و تعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الربان على الترخيص به ".

(4) - زكي زكي الشعرواي، المرجع السابق، ص 339.

(5) - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 177-178.

اللحظة الأخيرة على خلاف الدائن الذي نشأ دينه بسبب الرحلة فإنه لا يعتبر مخطئاً لأنه لم يتأخر في إيقاع الحجز (1).

ومن جانبنا نرى أن الحجز على السفينة وهي متأهبة للسفر يحول دون تحقيق الهدف من الرسالة البحرية، ويمس بلا شك بمصالح أطرافها كالمشاحن والمرسل إليه، لذلك كان من الأفضل تقديم مصلحة الملاحة البحرية على المصلحة الشخصية للدائن و ذلك بالنص على عدم جواز الحجز على السفن المتأهبة للسفر.

والجدير بالذكر أنه لا يجوز توقيع الحجز على السفينة أثناء إبحارها بل يجب الإنتظار إلى أن تنهي رحلتها بعودتها إلى الميناء الذي بدأت منه الرحلة (2).

### ثالثاً- الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين (في يد الغير):

هل يمكن الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين؟، هذا التساؤل يجد إجابة مباشرة في اتفاقية بروكسل 1952، فالحجز التحفظي على السفينة يكون بسبب الديون البحرية ولا تهم ملكية السفينة فما يهم هو نوع الدين وليس ملكية السفينة (3).

فما يميز الحجز التحفظي البحري هو جواز توقيعه على سفينة حتى وإن كان مالكاها ليس هو المدين المحجوز عليه (4)، فيجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة وتتبعها في يد مالكاها الجديد إذا انتقلت ملكيتها للغير وهي مثقلة برهن رسمي أو تعلق بها أحد الديون الممتازة المنصوص عليها في المادة 73 ق.ب.ج وفق الشروط التالية :

- أن يكون الدين الممتاز أو الرهن الرسمي المتعلق بالسفينة المراد حجزها قد نشأ قبل انتقال ملكيتها وقد تم تسجيل هذا الحق في سجل السفينة .

(1) - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 67.

(2) - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 171.

(3) - Antoine VIALARD , Droit maritime , édition Presses Universitaires de France , 1997 , p. 316.

(4) - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 65.

- أن لا يكون انتقال الملكية قد تم بناء على بيع قضائي للسفينة .
- إذا كان البيع قد تم اختياريا فإن حق التتبع والحجز بالنسبة للديون الممتازة يجب أن يمارس خلال 3 أشهر من تاريخ عقد نقل الملكية وفق ما نصت عليه المادة 87 ق.ب.ج (1).
- حيث يمكن للدائن رفع دعواه مباشرة على السفينة (Action In Rem)، ويقصد بها دعوى مباشرة على الشيء إذ يمكن للدائن الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين حتى وإن لم تكن بيد المجهز المدين طبقا للمادة 3 ف 4، فالقانون الإنجليزي يرى بأن العلاقة بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه ليست علاقة شخصية، لذلك فالدعوى تكون ضد السفينة وليس ضد المدين وفي نفس الوقت سمحت المعاهدتين بتوقيع الحجز على السفن الأخرى التي تكون عند نشوء الدين ملكا للمدين (2) وهو نفس المنهج الذي اتبعته معاهدتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 (3) في هذه الحالة يجب أن يكون هناك حق امتياز على السفينة الذي يخول للدائن حق التتبع وحق التقدم ومن ثم حق القيام بإجراءات الحجز التحفظي على العين المثقلة بحق الإمتياز.

و في هذا الصدد يوجد نوعان من السفن التي يمكن الحجز عليها من طرف الدائن وهي:

1- السفن المستأجرة لأجل دين المستأجر.

2 - السفن التي تم بيعها بعد نشوء الدين.

1 - الحجز على السفينة المستأجرة :

يتم استئجار السفينة بموجب عقد يلتزم بموجبه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، ويكون إستئجار السفينة على أساس رحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها. ففي عقد استئجار السفينة على أساس رحلة يتعهد المؤجر بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مجهزة تحت

(1) - وسيلة بن عميرة، فريدة جلاذ، الحجز التحفظي على السفينة، مذكرة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاء، فرع القانون البحري، الدفعة الثانية، المعهد البحري العالي، بوسماعيل 2002، ص 12.

(2) - N. FERHAT, Op.cit, p.7.

(3)- Philippe DELEBEQUE, La saisie de navires, petites affiches, N°254, 22 décembre 1999, p. 56.

تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة<sup>(1)</sup>. بينما في عقد إستئجار السفينة لمدة معينة يتعهد المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة و يطلق عليها المشاركة الزمنية<sup>(2)</sup>، أما إستئجار السفينة بهيكلها فيتعهد المؤجر بوضع سفينة غير مجهزة تحت تصرف المستأجر لوقت محدد، يتعهد المستأجر بدوره بدفع الأجرة<sup>(3)</sup>.

فمستأجر السفينة لا يعتبر مالكا للسفينة المستأجرة فهل يمكن لديونه أن تكون سببا في الحجز على هذه السفينة ؟ .

طبقا للقواعد العامة فالدائن لا يمكنه الحجز سوى على أموال مدينه، فليس له أي ضمان سوى ذمة مدينه، لكن الأمر يختلف في القانون البحري وذلك نظرا للخصوصية التي يتمتع بها إذ يسمح بتوقيع الحجز على السفينة المستأجرة بهيكلها وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل 1952 في المادة 3 ف 4، وكذا اتفاقية جنيف 1999 في المادة 3 ف 1 وهو نفس ما تضمنه القانون البحري في المادة 155 منه التي تنص على أنه : " في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية وعندما يضمن المستأجر لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر ولا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري، وتطبق الفقرة السابقة أيضا على جميع الحالات التي يوجد فيها دين بحري ملزم به شخص آخر غير المالك".

(1) - عرفت المادة 695 ق.ب.ج. عقد استئجار السفينة لمدة معينة كما يلي : " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع

سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة، ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة.

(2) - عرفت المادة 650 ق. ب.ج. عقد استئجار السفينة لرحلة كما يلي: " يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس، بأن يضع كليا أو

جزئيا سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة".

(3) - عرفت المادة 724 ق.ب.ج. عقد استئجار السفينة غير مجهزة أي بهيكلها كما يلي: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بأن

يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدد ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

وهو ما نجده أيضا في القانون الفرنسي بحيث يمكن إيقاع الحجز على السفينة، حتى عندما لا يكون المدين مالكا لها، بشرط أن يكون مستأجرا مسؤولا عن إدارتها الملاحية،<sup>(1)</sup> وأن يكون الدين البحري ناشئا وقت استأجار السفينة<sup>(2)</sup>، ففي هذه الحالة إذا كان المستأجر مسؤولا وحده عن دين بحري متعلق بالسفينة المستأجرة، جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، غير أنه لا يجوز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك المؤجر بمقتضى الدين البحري المتعلق بالسفينة المستأجرة<sup>(3)</sup>، ويسري هذا الحكم في جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسؤولا عن دين بحري<sup>(4)</sup>، ففي هذه الحالة لا يكون الدين ناشئا عن إلتزام صاحب السفينة و إنما صدر من مستأجرها الذي يتولى إدارتها الملاحية و بالرغم من ذلك فإن هذا الدين تضمنه السفينة حتى وإن انتهت مدة إستئجارها، و يبرر الفقه الفرنسي هذه القواعد بمبدأ الظاهرية الذي يحمي الدائن من تصرف مالك السفينة الذي قد يدفع الغير إلى التفكير أن مستأجرها هو مالكا وكل مال المدين ضامن لدينه.

غير أن هذا الحكم منتقد، إذ أن الحجز التحفظي لا يجوز باعتباره مرحلة من مراحل التنفيذ إلا على مال مملوك للمدين لأنه يؤدي إلى حجز تنفيذي وبالتالي بيع السفينة، ولا يتصور بيع مملوك للغير وفاء لدين على المدين<sup>(5)</sup>، و في هذا الشأن يقول روديير ( RODIERE ) :

« C'est bien entendu le navire du débiteur seul qu'on peut saisir ...

l'affrètement d'un navire n'en fait pas la propriété de l'affréteur, les créanciers de l'affréteur n'ont donc aucun titre à le saisir »<sup>(6)</sup>.

(1)- Ruslana GEORGIEVA , Op . cit, p. 43.

(2)- Yves TASSEL, Saisie conservatoire des navires, application de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952, Revue judiciaire de l'Ouest, volume 6, N° 3, p. 84.

(3)-Belkheir IKKACHE , Mode opératoire de la saisie conservatoire, Le phare , N° 141, janvier 2011,p. 6.

(4) - عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص 154، 155.

(5) - العربي أرميلي، المرجع السابق، ص 174 .

(6) - René RODIERE, Le navire, Dalloz, 1980, p. 189.

ويتضح من خلال نص المادة 155 ق. ب أنه لا بد لإمكان توقيع الحجز من توافر

الشروط التالية :

أ - لا بد من تعلق الأمر بعقد إيجار تنتقل فيه الإدارة الملاحية للسفينة إلى المستأجر، وهذا ما يتوافر في إيجار السفينة غير مجهزة (عارية)، دون حالتها إيجار السفينة لمدة أو إيجار السفينة لرحلة، لكن نص المادة 155 على أنها تطبق على جميع الحالات التي يوجد فيها دين بحري ملزم به شخص آخر غير المالك يجعل الأمر يتجاوز لحالة إيجار السفينة غير مجهزة وهو نفس ما تضمنته كل من اتفاقيتي بروكسل 1952 في المادة 3 ف 4، و جنيف 1999 في المادة 3 ف 2، فما ورد في هاتين المادتين يمتد إلى كل حالة يدعي فيها الشخص بدين بحري وهذا ما حكمت به محكمة روان (Rouen) في قرارها الصادر بتاريخ 19 جوان 1984<sup>(1)</sup>، حيث منحت لدائن مستأجر السفينة لمدة معينة الحق في توقيع الحجز التحفظي عليها<sup>(2)</sup>.

فمن خلال هذا الإجتهد القضائي لا يمكن حصر حق توقيع الحجز على السفينة في دائن المستأجر الذي يكون مسؤول عن إدارتها الملاحية فقط بل يمتد أيضا إلى جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير المالك يدعي بمطالبة بحرية .<sup>(3)</sup>

ب - لا بد من أن يكون المستأجر مسؤولا وحده عن الدين البحري، ولا يتأتى هذا إلا إذا كانت الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر، وبالتالي يشمل حكم المادة 155 ق. ب. ج. حالة الإيجار بالمدة دون الإيجار لرحلة حيث يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية والتجارية.

(1) - حيث جاء في حيثيات هذا الحكم ما يلي :

« L'existence de la charte – partie à temps ne saurait faire obstacle à la recherche des conditions dans les quelles la saisie conservatoire pouvait être pratiquée puisque la demande tend non pas à la condamnation au paiement du client réel ou apparent de Trademar Conasa, mais à la constitution d'une sûreté pour garantir le paiement.

L'article 3 paragraphes 4 de la convention de Bruxelles autorise la saisie d'un navire sous affrètement pour une créance dont répondrait l'affréteur seul ».

(2) -Emmanuel DU PONTAVICE, Op . cit, p. 301.

(3) -Karen ROZEN GUILLEMENT , Saisie conservatoire d'un navire affrète pour dette de l'affréteur, Université de Paris Pantheon Sorbonne ,DESS, année universitaire 1991/1992 ,p. 28.

ج - يجب أن يكون الدين متعلقا بالسفينة المؤجرة حيث يربط المشرع في هذه الحالة بين استغلال السفينة والحجز عليها ولا يتوقف عند الحدود الضيقة لمليتها، وهذا ما يفسر أنه لا يجوز توقيع الحجز على سفينة أخرى مملوكة للمؤجر مادامت غير مستأجرة (1) لأن هذا الأخير ليس في واقع الأمر مدينا للدائن طالب الحجز كما أن الدين لا يتعلق باستغلال أية سفينة أخرى يملكها المؤجر بخلاف السفينة المؤجرة.

إذا توفرت هذه الشروط يمكن لدائن المستأجر توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة ويجوز له أيضا تطبيقا للأصل العام توقيع الحجز على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ويراعى أن للدائن الخيار بين الحجز على السفينة المؤجرة والحجز على سفينة أخرى للمستأجر دون أن يكون له الجمع بينهما إذ أن الحجز لا يرد عن نفس الدين إلا على سفينة واحدة (2).

لكن السؤال الذي لا يزال مطروحا هو مدى إمكانية الحجز على السفينة من طرف دائن المستأجر بعد انتهاء عقد الإيجار؟.

إن نص المادة 3 ف 4 من اتفاقية بروكسل 1952، وكذا نص المادة 3 ف 2 من اتفاقية جنيف 1999 لا يحددان إمكانية توقيع الحجز على السفينة المستأجرة بمدة تأجيرها فقط، بل أن الحجز ممكن بعد نهاية الإيجار، ويمكن مباشرته من قبل الدائن للمالك أو الدائن للمستأجر أو من كل دائن بدين لأي مدين بحري وفقا للمادة الأولى من الاتفاقية الدولية، ولو لم تتحدد شخصية المدين على وجه اليقين، ولا ارتباط بين الحجز التحفظي وحق التتبع المرتبط بدين ممتاز ومضمون برهن ما دام الحجز التحفظي يهدف فقط إلى وقف السفينة حتى الحصول على كفالة بالدين، وهذا ما قضت به محكمة استئناف روان (Rouen) في حكمها الصادر بتاريخ 14 يونيو 1984، حيث نصت على أن استعمال الحق في الحجز التحفظي على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق والمادة 9 من اتفاقية بروكسل 1952 لا تضع عقبة في سبيله، وأن المادة 3 ف 4 منها تسمح

(1) - طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 65 .

(2) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول (السفينة)، المرجع السابق، ص 117 - 118 .

بتوقيع الحجز على سفينة مستأجرة لحق يتحملة المستأجر وحده<sup>(1)</sup>، وهو نفس الحكم الوارد في المادة 155 ق.ب. إذ أن المادة جاءت عامة ولم تحدد ما إذا كان الحجز من أجل دين المستأجر يكون أثناء سريان عقد الإيجار أو بعده، كما أن هذه المادة جاءت خالية من ذكر ما إذا تم حجز السفينة أثناء سريان عقد الإيجار وأثناء مدة الحجز ينقضي عقد الإيجار فيصبح المستأجر في وضعية تسمح له بالتخلي عن السفينة ويبقى المتضرر الوحيد هو المالك المؤجر<sup>(2)</sup>.

وعليه إذا تم الحجز أثناء سريان عقد الإيجار فإن ذلك لا يؤثر على المالك المؤجر وإنما هذا الحجز يمس المجهز المستأجر، وذلك بحرمانه من استغلال السفينة وتوقيفها طيلة مدة الحجز أما إذا تم الحجز بعد انقضاء عقد الإيجار، فإن المتضرر الوحيد من هذا الحجز هو المالك المؤجر، إذ يمنع من استغلال سفينته أثناء مدة الحجز من أجل دين ليس له أية علاقة به<sup>(3)</sup>.

## 2- الحجز على السفن التي تم بيعها بعد نشوء الدين البحري:

أجازت اتفاقية بروكسل في مادتها الثالثة توقيع هذا الحجز<sup>(4)</sup>، وذلك بنصها على أنه يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء الدين، فما يهم ليس ملكية السفينة وقت الحجز وإنما ملكيتها وقت نشأة الدين.

ونلاحظ أن نص الاتفاقية يسبق هذه القاعدة بقولها مع مراعاة أحكام المادة الرابعة والعاشر منها و في واقع الأمر أن المادة الرابعة تخص حالة توقيع الحجز على سفينة بهيكلها، ولا تتعلق بإشكالية الحجز على السفن بعد بيعها، أما المادة العاشرة فهي بعيدة جدا عن هذا الموضوع، وفي حقيقة الأمر هناك خطأ مطبعي فالمادة المقصودة هي المادة التاسعة و ليس المادة العاشرة كما أن الاتفاقية لم تنص على أي حق تتبع آخر غير الموجود في القانون الداخلي<sup>(5)</sup>.

(1) - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1987، ص 632.

(2) - وسيلة بن عميرة، فريدة جلد، المرجع السابق، ص 9.

(3) - Karen ROZEN GUILLEMOT, Op. cit, pp. 41- 42.

(4) - Pierre BONASSISIES, Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J, Paris 2006, p. 403.

(5) - N. FERHAT, Op. cit, p.49.

طرحت قضية إمكانية توقيع الحجز التحفظي على السفينة بعد بيعها من طرف المجهز المدين أمام القضاء الفرنسي، فرفضت توقيع الحجز التحفظي على السفينة لإنقضاء حق الإمتياز عليها ببيعها قضائياً، إذ يشترط لتوقيع حجز على سفينة مبيعة أن يكون الدائن الذي يريد توقيع هذا الحجز يتمتع بحق إمتياز<sup>(1)</sup>، هذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية (Aix-en-Provence) الغرفة التجارية في قرارها الصادر بتاريخ 2005/10/04، تحت رقم 1200 في قضية السفينة (Renaissance One)<sup>(2)</sup>.

#### رابعا - الحجز على السفن الظاهرة :

ظهرت عدة اشكالات فيما يخص هذا النوع من السفن " السفن الظاهرة " بحيث أن ملكية السفينة تعود لشركات تعمل في مجموعة واحدة فلا يظهر مالك السفينة إذ يجد الدائن الذي يريد الحجز على السفينة نفسه ضائعاً بين مجموعة شركات لإثبات العلاقة بين المدين والسفينة المراد الحجز عليها، فالكثير من المجهزين يلجؤون لإنشاء ما يسمى «Single Shipe Companies» ولقد طرحت اشكالية امكانية الحجز على سفينة مملوكة لشركة من شركات المجموعة من أجل ضمان دين شركة أخرى مملوكة لنفس المجموعة، وقد حسم القضاء الفرنسي هذا الإشكال وأظهر وهمية هذه الشركات<sup>(3)</sup>، خاصة في قضية السفينة «ORANDA» أين قضت محكمة استئناف «Roun» في قرارها الصادر بتاريخ 2000/12/14 بصحة الحجز التحفظي على سفينة حتى

(1)- Pierre BONASSISIES , Christian SCAPEL, Op .cit, pp. 395 –396.

(2) - حيث جاء في منطوق حكمها مايلي :

« Par application des articles 3 et 9 de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant plus au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée au sens de la loi du for ».

(3)- Stéphane PIEDELIEVRE , Dominique GENCY TANDONNET , Droit des transports ,Lexis Nexis , France , 2013, p.209.

وإن كان الدين سبب الحجز نشأ بسبب سفينة أخرى تعود ملكيتها لشركة أخرى من شركات المالك<sup>(1)</sup>.

#### خامسا- الحجز على السفن المملوكة للدولة :

أدت الأهمية الإستراتيجية للأساطيل التجارية إلى اتجاه العديد من الدول، وعلى الأخص بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى، إلى تملك السفن التجارية واستخدامها في عمليات الإستغلال البحري، إذ لم تعد الدولة كما كانت سابقا تقتصر على تملك السفن الحربية<sup>(2)</sup> أو سفن المرافق العامة، بل أصبحت تملك أسطول تجاري ضخم ففي مصر مثلا صدر القانون رقم 12 لسنة 1964 لإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحري الذي يقضي في المادة 7 منه بأنه لا يجوز مزاوله أعمال النقل إلا بواسطة المؤسسات العامة أو الشركات التي لا تقل حصة الدولة في رأسمالها عن 25%<sup>(3)</sup>. ولم يكن تدخل الدول في مجال الإستغلال البحري بدون مشكلات أو صعوبات قانونية، وتتعلق هذه الصعوبات بمدى خضوع الملاحه البحرية التي تقوم بها سفن الدولة التجارية لقواعد القانون البحري، وهل من شأن الحصانة القضائية التي تتمتع بها الدولة أن تمنع مقضاتها أمام محاكم الدول الأخرى إذا ما ثار نزاع يتعلق بإحدى سفنها التجارية، وهل يمكن أن تكون هذه الأخيرة محل للحجز؟<sup>(4)</sup>

اختلف قضاء الدول آنذاك في الرد على هذه التساؤلات، فالقضاء الإنجليزي كان يرى خضوع سفن الدولة التجارية لذات الحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية وتلك المخصصة للخدمات

(1) - حيث جاء في منطوق قرارها ما يلي :

« Validité de la saisie conservatoire d'un navire apparenté puisque les deux sociétés qui ont l'apparence de deux sociétés distinctes bénéficiant d'une immatriculation propre sont une dépendance financière telle qu'elles n'ont qu'un seul patrimoine et forment une seule et même entité ».

(2) - عرفت المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 السفن الحربية كما يلي:

تعني " السفينة الحربية " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة و تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة .

(3) - علي البارودي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 68.

(4) - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 160.

العامة، في المقابل لم يضاف القضاء الفرنسي على السفن التجارية المملوكة للدولة أي حصانة، بل أجاز مقاضاة الدولة المجهزة أمام المحاكم العادية الأجنبية.

وهذا ما دفع بالمشروع الدولي إلى التفكير الجدي في حلها، وتوحيد القواعد المطبقة في هذا الشأن فتم إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية ببروكسل في 10 أبريل 1926 والمعدلة ببروتوكول بروكسل الصادر في 24 ماي 1934.

كانت السفن تنقسم حسب غرضها إلى نوعين، سفن عامة وسفن خاصة، فتكون السفينة عامة إذا كانت مخصصة لأعمال حكومية غير تجارية، وتكون خاصة إذا كانت مخصصة لأعمال تجارية غير حكومية وقد أخذت اتفاقية 1926 بهذا التقسيم، أما قبل ذلك فقد كانت السفن تنقسم إلى عامة وخاصة تبعا لمالكها فالسفن المملوكة للدولة تعتبر سفنا عامة بغض النظر عن الغرض المخصصة له، أما السفن الخاصة فهي السفن التي يمتلكها الأفراد.

إن اتفاقية بروكسل 1952 لم تتعرض لموضوع توقيع الحجز على السفن المملوكة للدولة، وعلى الرغم من ذلك فإنها لم تثر أي مشاكل فقهية أو قضائية في هذا الخصوص فلم تكن لتطبق على هذه السفن وذلك إعمالا لأحكام اتفاقية بروكسل 1926<sup>(1)</sup>، على عكس اتفاقية جنيف 1999 بشأن توقيع الحجز التحفظي على السفينة التي نصت في المادة 8 ف 2 على مايلي: "عدم تطبيقها على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغيلها الدولة و تستخدمها مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية فقط" (2).

تختلف مسألة الحجز على سفن الدولة بين القانون الوطني والمستوى الدولي فعلى المستوى الداخلي لا يجوز لأي دائن توقيع الحجز على سفن الدولة تطبيقا لمبدأ عدم جواز الحجز

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 28.

(2) - يقابل نص المادة 8 ف 2 في النسخة الفرنسية ما يلي:

« La présente convention n'est pas applicable aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et exclusivement affectés, jusqu' à nouvel ordre, à un service public nom commercial ».

على أملاك الدولة المنصوص عليه في قانون الإجراءات المدنية والإدارية (1) وكذلك في القانون البحري (2)، أما على المستوى الدولي فتطبق أحكام إتفاقية 1926 الخاصة بحصانة السفن المعدلة بموجب البروتوكول الصادر بتاريخ 24 / 05 / 1934، حيث تفرق هذه الإتفاقية بين نوعين من سفن الدولة كما يلي :

### النوع الأول - السفن التجارية المملوكة للدولة :

نصت المادة الأولى من إتفاقية بروكسل 1926 المتعلقة بحصانة السفن المملوكة للدولة على خضوع هذا النوع لأحكام القانون البحري حيث نصت على ما يلي : " السفن البحرية التي تملكها الحكومات أو التي تستغلها والشحنات المملوكة لها وما تنقله السفن الحكومية من شحنات وركاب، وكذلك الدولة التي تملك هذه السفن أو تستغلها، تخضع فيما يختص بالمطالبات المتعلقة باستغلال هذه السفن نقل هذه الشحنات لنفس قواعد المسؤولية ونفس الالتزامات التي تسري على السفن والشحنات والأمتعة المملوكة للأشخاص ". (3)

وعليه لا تتمتع السفن التجارية المملوكة لدولة بأية حماية خاصة لذلك يمكن توقيع الحجز عليها وتخضع لاختصاص القضاء الوطني، كما نصت المادة الثانية من الإتفاقية على أنه : " تسري على هذه المسؤوليات والالتزامات، فيما يتعلق باختصاص المحاكم والدعاوي والمرافعات نفس القواعد المقررة للبواخر التجارية الخاصة وللشحنات الخاصة ولأصحابها ". (4)

وتضيف المادة الرابعة من نفس الإتفاقية المذكورة أنه يجوز للدولة أن تتمسك بالنسبة للدعاوى المرفوعة والناشئة عن استغلال هذه السفن بكل وسائل الدفاع و التقادم و تحديد المسؤولية التي يتمتع

(1) - حيث تنص المادة 636 ف 1 من ق.إ.م.إ على ما يلي: " فضلا عن الأموال التي تنص القوانين الخاصة على عدم جواز الحجز عليها لا يجوز الحجز على الأموال الآتية: 1 - الأموال العامة المملوكة للدولة أو للجماعات الإقليمية أو للمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية ما لم ينص القانون على خلاف ذلك... ".

(2) - حيث تنص المادة 9 ق.ب على ما يلي: " إن الأموال العمومية البحرية غير قابلة للبيع أو الحجز أو التقادم " .

(3) - المادة الأولى من إتفاقية بروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية، الموقعة ببروكسل بتاريخ 10/04/1926، المعدلة بالبروتوكول، المؤرخ بتاريخ 24 / 05 / 1934.

(4) - المادة الثانية من إتفاقية بروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية.

بها الأفراد، ولما كان هذا الحجز يخضع لاختصاص القضاء الوطني، فإن محاكم كل دولة تلتزم بتطبيق أحكام قانونها الداخلي .

### النوع الثاني - السفن الحربية و المخصصة لخدمة عامة :

عرفت المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 السفن الحربية كما يلي: " تعني " السفينة الحربية " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة و تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط في القوات المسلحة " .

ولا يختلف هذا التعريف كثيرا عما هو مقرر في اتفاقية جنيف Genève لأعالي البحار لعام 1958 إذ تنص المادة 8 ف3 على أنه : " يقصد بعبارة " سفينة حرب " السفينة المملوكة للقوات الحربية لدولة ما و التي تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية من ذات جنسيتها ويجب أن يكون القائد مفوضا من قبل دولته و اسمه مدرج في السجل الخاص بضباط البحرية، ويجب أن يكون الطاقم خاضعا للنظام العسكري " .

يتبين من خلال المادتين أن السفينة الحربية هي تلك التي تكون تابعة للقوات العسكرية ويظهر ذلك من خلال وضع علامات خارجية مميزة لها، كما يجب أن يكون طاقمها من البحارة الخاضعين للنظام العسكري، أما قائدها فيجب أن يكون معيناً من قبل حكومة دولته و اسمه مدرج في سجل البحرية. أما السفن المخصصة لمنفعة عامة فهي تلك السفن التي تكوم مملوكة للدولة أو إحدى الهيئات العامة، وتكون في نفس الوقت مخصصة لمصلحة عامة<sup>(1)</sup>.

تتمتع السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة كسفن المراقبة وسفن المستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين، وغير ذلك من السفن التي تملكها الدولة والتي تكون مخصصة لخدمة حكومية وغير تجارية بالحصانة بمقتضى أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926، فلا تخضع هذه السفن لقواعد القانون البحري التي تطبق على السفن الخاصة، كما لا تخضع هذه السفن لقواعد

(1) - جمال بن عصمان، المرجع السابق، ص ص 37-39.

الاختصاص القضائي التي تسري على السفن الخاصة وعلى ذلك يجوز لكل دولة أن تتمسك بحصانة سفنها العامة وبعدم خضوعها لاختصاص محكمة أجنبية<sup>(1)</sup>.

فوفقا للمادة 3 ف 1 من الاتفاقية تظل السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة متمتعة بالحصانة، وبالتالي لا يجوز مقضاة الدولة المالكة لهذه السفن أمام محاكم دولة أجنبية ولا يجوز توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذ عليها، على أنه يجوز على سبيل الإستثناء لذوي المصلحة مقضاة الدولة عن هذه السفن أمام محاكمها المختصة دون أن يكون لها التمسك بأي حصانة وذلك فقط بالنسبة للدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى، والدعاوى المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسائر البحرية، والدعاوى الناشئة عن الاصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة<sup>(2)</sup>، وما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية .

من خلال ما سبق نستنتج أن السفن التي تكون محلا للحجز التحفظي هي السفن التي تم تعريفها في المادة 13 ق.ب دون غيرها من المنشآت البحرية، فيمكن للدائن توقيع الحجز التحفظي على السفن التي يملكها مدينه سواء السفينة سبب الحجز أو غيرها من السفن التي يملكها المدين، أو حتى المملوكة من قبل ومن الغير سواء المستأجر، أو مالك السفينة بعد بيعها.

أما بالنسبة للسفن الحكومية فهي تخضع لنص اتفاقية 1926 المتعلقة بحصانة السفن الحكومية وهي نوعان السفن العامة المملوكة للدولة التي لا تخضع لأحكام القانون البحري، لأن هذه السفن تعتبر من الأموال العامة التي لا يجوز القاء الحجز عليها و ملاحقة بيعها أمام القضاء والسفن التجارية المملوكة للدولة، والتي تعامل مثل السفن المملوكة للأفراد وبالتالي يمكن توقيع الحجز عليه.

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 28.

(2) - المادة 3 ف 2 من اتفاقية بروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية .

## المبحث الثاني

### إجراءات الحجز التحفظي على السفينة

بعد أن تطرقنا في المبحث الأول من هذا البحث للشروط الواجب توافرها لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، وبيننا بأن هناك شروط تتعلق بالدين سبب الحجز، وهناك شروط أخرى تتعلق بالسفينة محل الحجز، سوف نتعرض في المبحث الثاني من هذا البحث إلى الإجراءات الواجب اتباعها لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة .

فحتى لو توفرت الشروط المذكورة أنفاً فلا يمكن للحاجز توقيع الحجز التحفظي على السفينة بالتوجه مباشرة لأماكن تواجدها وحجزها، وإنما ينبغي عليه القيام باتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك، لكن دون إجراء مقدمات التنفيذ لأن القيام بها ينفي الغاية التي من أجلها وضعت قواعد الحجز التحفظي، وهذه الإجراءات هي محل دراستنا في هذا المبحث .

وعليه سنتطرق أولاً إلى استصدار أمر بالحجز التحفظي على السفينة (مطلب أول) والأمر برفع الحجز التحفظي على السفينة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### استصدار الأمر بالحجز

يجب على الدائن الحاجز إذا أراد توقيع حجز تحفظي على سفينة مدينه السعي للحصول على أمر بالحجز من القاضي المختص، والقيام بتبليغه للأطراف المعنية بالحجز كما أضاف القانون 04-10 وجوب دفع كفالة للحصول على هذا الأمر (الفرع الأول) ، ولبقاء الحجز والحصول على الغاية منه يجب على الدائن الحاجز رفع دعوى تثبيت الحجز وإلا اعتبر الحجز باطلاً (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

## الأمر بالحجز التحفظي على السفينة

## أولا - القاضي المختص بإصدار أمر الحجز:

لقد جعلت أغلب البلدان أمر الإذن بالحجز من إختصاص القضاء كفرنسا، المغرب، مصر والجزائر<sup>(1)</sup>، ومن المسلم به أن القانون الواجب التطبيق هو قانون مكان الحجز (La lex fori)<sup>(2)</sup>، وهذا ما تضمنته اتفاقية بروكسل 1952 في المادة 6 ف 2، وكذلك اتفاقية جنيف لسنة 1999 في المادة 2 ف 4<sup>(3)</sup>.

فيجب الحصول على إذن من القضاء لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة<sup>(4)</sup> حتى وإن كان بيد الدائن سند تنفيذي<sup>(5)</sup>.

أحالت المادة 6 ف 2 من اتفاقية بروكسل 1952 على قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة، أما الحصول على الأمر بالحجز والمسائل العارضة التي يمكن أن تنشأ عن الحجز فللقانون الدولة المتعاقدة التي يطلب فيها الحجز أو يوقع في إقليمها ولقد ذهبت محكمة النقض المصرية في الحكم الصادر في الطعن رقم 339 لسنة 57 القضائية إلى تأكيد هذا وذلك عندما قضت بأن: "النص في المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز على السفينة الصادرة في 1952/05/10 والتي انظمت إليها مصر بمقتضى القانون رقم 153 لسنة 1955 على أنه لا يجوز

(1) - وقد ترخص بعض الدول قيام المحكمين بالإجراءات التحفظية مع الإستعانة بالقضاء إذا اقتضى الأمر ذلك كالتشريع التونسي، وذلك في الفصل 62 من مجلة التحكيم الذي ينص على مايلي: "يجوز لهيئة التحكيم بناء على طلب أحد الأطراف أن تأذن بما تراه ضروريا من الوسائل الوقائية أو التحفظية ما لم يتفق الأطراف على غير خلاف ذلك. وإذا لم يمثل الطرف المعني بالأمر للإذن المذكور جاز لهيئة التحكيم أن تطلب المساعدة على ذلك من الرئيس الأول لمحكمة الإستئناف بتونس.

و في كلتا الحالتين يمكن لهيئة التحكيم أو للقاضي إلزام أي طرف بدفع تسبقة من المصاريف التي يستلزمها هذا الإجراء."

(2) - Jean BAPTISTE RACINE, Navire ( saisie et vente publique), édition Dalloz, septembre 2001, p. 6.

(3) - زكي زكي الشعرواي، المرجع السابق، ص 370.

(4) - Robert RESENTHÉL, La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires, D.M.F. juin 2010, 715, p.524.

(5) - Cass. com, 1 octobre 1997, D.M.F 1998, P. 49.

الحجز على السفينة إلا بإذن من المحكمة أو السلطات القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة التي يجري فيها توقيع الحجز<sup>(1)</sup>، والنص في ف 2 من المادة 6 من ذات الاتفاقية على أن: " وكافة القواعد الإجرائية المتصلة بالحجز على السفينة أو بتقديم طلب للحصول على الإذن المشار إليه في المادة الرابعة وكذا كافة الأمور الإجرائية التي قد يستتبعها الحجز، يحكمها قانون الدول المتعاقدة التي حدث فيها توقيع الحجز أو المطالبة بتوقيعه يدل على أنه في الحالات التي يجوز فيها توقيع الحجز على السفينة فإن ذلك يكون بإذن الجهة القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة التي يتم تنفيذ الحجز فيها، وفيما يتعلق بإجراءات صدور هذا الإذن وتنفيذه فإنه يتبع بشأنها أحكام ذات البلد " (2) .

فبالنسبة لإجراءات الحجز التحفظي على السفن والمسائل العارضة التي قد تنشأ عنه فقد أحالت الاتفاقيتان إلى القوانين الداخلية للدولة التي يطلب فيها الحجز أو يوقع في إقليمها وغالبا ما يخضع الحجز التحفظي لقانون الإجراءات المدنية<sup>(3)</sup> واكتفتا بالإشارة إلى ضرورة تدخل السلطة القضائية للإذن بتوقيعه، وذلك تحسبا من اختلاف التشريعات بشأن هذا الحجز وطبيعته<sup>(4)</sup> ويعني ذلك أن المعاهدتين قد أحالتا إجراءات الحجز والمسائل العارضة التي تنشأ عنه في الجزائر إلى أحكام القانون البحري، فإن لم توجد تطبق أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية باعتبارها القواعد العامة، والجدير بالذكر أن القانون البحري لم يورد أحكاما خاصة بالنسبة لتوقيع الحجز لهذا تطبق الأحكام التي جاءت في قانون الإجراءات المدنية والإدارية ونفس الأمر نجده في القانون الفرنسي حيث نجد أن مرسوم 27 أكتوبر 1967 خصص مادتين فقط للحجز التحفظي وهما المادتان 29

(1) -Hélène CADIET, Guillaume BRAJEUX, La procédure de saisie conservatoire de navires entre droit commun et règles spéciales, D.M.F, novembre 1998, p. 993.

(2) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 59.

(3) - Kossi Albert FRACIS THOO , Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France avec le droit substantiel du Bénin , de la Côte d'Ivoire et du Nigeria ,lit verlag , HAMBURG ,2003, p.135.

(4) - Anastanai TOPORKOVA, Les suretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe , mémoire pour le master 2 , droit maritime et des transports , Université de droit , d'économie et des sciences d'Aix- Marseille , 2006,p. 61.

و30 منه وبالتالي يجب اللجوء إلى القواعد المشتركة للحجز التحفظي ولكن اللجوء إلى هذه القواعد غير كاف نظرا لخصوصية السفينة باعتبارها منقول ذو طبيعة خاصة .

أما في القانون الداخلي فقد نص القانون البحري في المادة 152 على أنه: "تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له دينا بحريا على السفينة".

وعليه يكون توقيع الحجز التحفظي على السفينة بناء على أمر قضائي صادر عن رئيس المحكمة المختصة، وهذا الأمر جوازي يخضع إلى السلطة التقديرية لرئيس المحكمة الابتدائية والذي يصدره باعتباره قاضي الأمور الإستعجالية ( المؤقتة )<sup>(1)</sup>، و يتم الفصل في الطلب خلال أجل أقصاه ثلاثة (03) أيام من تاريخ إيداعه.

الملاحظ على هذه المادة أنها لم تحدد المحكمة المختصة بالنظر في طلب الحجز<sup>(2)</sup> ومن ثمة يتعين الرجوع إلى القواعد العامة، إذ تخضع السفن من حيث الحجز عليها لنظام خاص يجمع بين قواعد الحجز على المنقول وقواعد الحجز على العقار<sup>(3)</sup> فقبل تعديل قانون الإجراءات المدنية بموجب القانون 08-09 كان الإختصاص يؤول لمحكمة مقر المجلس عملا بأحكام المادة الثامنة من ق.إ.م فيكون رئيس محكمة مقر المجلس القضائي هو الذي يأذن بالحجز بأمر على عريضة، ولكن بعد تعديله يؤول البت في الحجز التحفظي للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها هذا الحجز عملا بأحكام المادة 40 ف 7 التي قضت بأنه في مواد الحجز سواء بالنسبة للإذن بالحجز أو الإجراءات التالية له فيكون الإختصاص أمام المحكمة التي وقع في دائرة إختصاصها الحجز<sup>(4)</sup>.

نصت المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1952 على أنه لا يجوز الحجز إلا بأمر يصدر من محكمة أو من أي سلطة لدى الدولة المتعاقدة التي يدخل الحجز في دائرتها<sup>(5)</sup>.

(1) - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 124.

(2) - وسيلة بن عميرة ، فريدة جلاذ ، المرجع السابق، ص 13.

(3) - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 159.

(4) - محمد مجبر، الحجز التحفظي على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 22.

(5) - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 178.

وتجدر الإشارة إلى أن أمر رئيس المحكمة بالحجز التحفظي على السفينة يخضع للقواعد العامة الخاصة بالأوامر على عرائض<sup>(1)</sup> من حيث كيفية صدوره و التظلم منه .

بالرجوع لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الذي يعتبر الشريعة العامة في ما يخص الإجراءات المتبعة أمام المحاكم يقدم طلب توقيح الحجز بعريضة مسببة إلى رئيس محكمة موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها<sup>(2)</sup>، إذ تنص المادة 647 ق.إ.م.إ على ما يلي : " يجوز للدائن بدين محقق الوجود، حال الأداء أن يطلب بعريضة مسببة، مؤرخة و موقعة منه أو ممن ينوبه استصدار أمر بالحجز التحفظي على منقولات أو عقارات مدينه إذا كان حاملا لسند دين أو كان لديه مسوغات ظاهرة ترجح وجود الدين، ويخشى فقدان الضمان لحقوقه "، على أن تكون العريضة في نسختين تكون معللة وتتضمن الإشارة إلى الوثائق المحتج بها طبقا لنص المادة 311 ف 11 ق.إ.م.إ<sup>(3)</sup>.

ويجب أن تشتمل على قيمة الدين الذي من أجله تم تقديم الطلب، والمبالغ التي يكون الحجز ضمانا لها وطبيعة الأموال التي تتعلق بها.

ويذكر فيها سند الدين أو ما لديه من مسوغات ظاهرة إذ يجب على الدائن الحاجز تبرير طلب الحجز بتقديم الوثائق والمستندات اللازمة لذلك والتي تفيد قيام حالة الضرورة، وتبين الأسباب التي تهدد ضمانه<sup>(4)</sup>، ويكون القاضي ملزما بالفصل في هذا الطلب خلال خمسة أيام من تاريخ ايداع العريضة بأمانة الضبط طبقا لما ورد في الفقرة الثانية من المادة 649 ق.إ.م.إ التي تنص على

(1) - الأوامر على عرائض هي سندات تنفيذية وفقا للمادة 600 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية تصدر بدون حضور الخصوم ما لم ينص القانون على خلاف ذلك، ولقد عرفت المادة 310 ق.إ.م.إ على أنها : " الأمر على عريضة أمر مؤقت، يصدر دون حضور الخصم، مالم ينص القانون على خلاف ذلك ."

(2) - عبد الرحمن بربارة ، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ( قانون رقم 09-08 مؤرخ في 23 فيفري 2008 ) ، الطبعة الثانية، منشورات بغدادي ، الجزائر 2009، ص 235.

(3) - حيث تنص على ما يلي : " تقدم العريضة من نسختين. و يجب أن تكون معللة، و تتضمن الإشارة إلى الوثائق المحتج بها، و إذا كانت العريضة مقدمة بشأن خصومة قائمة، فيجب ذكر المحكمة المعروضة أمامها الخصومة. يجب أن يكون الأمر على عريضة مسببا، ويكون قابلا للتنفيذ بناء على النسخة الأصلية".

(4) - محمد حسنين، طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1990، ص 149.

أنه: " يلزم رئيس المحكمة بالفصل في طلب الحجز في أجل أقصاه خمسة (5) أيام من تاريخ إيداع العريضة بأمانة الضبط ".

ويمكن للقاضي أن يقوم بإجراء تحقيق إذا لم تكن المستندات التي يقدمها طالب الحجز لتعزيز طلبه كافية، فإذا كان رئيس المحكمة لا يفصل في أصل المسائل المعروضة عليه فإنه يستطيع الأخذ بالأوضاع الظاهرة أو بالأوضاع الصورية لتقرير ما إذا كانت السفينة المطلوب الحجز عليها مملوكة للمدين أم لا (1).

بالعودة إلى القانون البحري نجد أن المادة 150 منه تنص على أن الحجز التحفظي على السفينة يتم بموجب أمر على عريضة صادرة عن جهة قضائية مختصة ضمانا لدين بحري. كما تنص المادة 152 على أن تأذن المحكمة المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من يدعي أن له دينا بحريا على السفينة، فمن خلال هاتين المادتين نلاحظ أن القانون البحري لم يأت بقواعد خاصة للحجز التحفظي على السفن وهذا ما يدفعنا لتطبيق القواعد العامة .

أما القضاء الفرنسي فقد أكد على ضرورة الحصول على إذن من القاضي لتوقيع الحجز في القرار الصادر عن الغرفة التجارية لمحكمة النقض بتاريخ 1 أكتوبر 1977 حيث نص على وجوب الحصول على إذن وذلك ليس فقط تطبيقا للمادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1952 وإنما أيضا تطبيقا لنص المادة 68 من قانون الإجراءات المدنية و التنفيذية الفرنسي الصادر بتاريخ 9 جويلية 1991.

وهذا الأمر على عريضة هو قرار وقتي لأنه يأمر بإتخاذ إجراء مؤقت و يكون نافذا نفاذا معجلا بقوة القانون وفي حالة رفض الطلب يكون الأمر قابلا للإستئناف إذا كان صادرا عن رئيس المحكمة (2). ولقد قضت المحكمة العليا أنه متى اقتصر القانون على أن الحجز التحفظي يجري بمقتضى أمر على عريضة ومن ثم فإن استصدار هذا الأمر عن طريق القضاء الإستعجالي يكون جائزا قانونا لعدم

(1) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول ( السفينة)، المرجع السابق، ص 124 - 125.

(2) - بشير سرحان القروي، إجراءات الحجز في القانون الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، ص36.

وجود أي نص يمنع ذلك مادام حق الدفاع مضمون للمحجوز عليه لأن هذا الإجراء في كلا الحالتين له طابع مؤقت ولما كان كذلك فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرق إجراءات جوهرية في غير محله ويستوجب الرفض ولما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الاستعجال أيدوا أمرا إستعجاليا بإجراء حجز تحفظي على سيارتين متنازع في ملكيتهما فإنهم بقضائهم كما فعلوا التزموا بتطبيق القانون ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن (1).

أما فيما يخص البيانات التي يجب أن يشتمل عليها الأمر بالحجز فنجد أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض لها على عكس المشرع الفرنسي الذي عددها في المادة 34 من المرسوم 67-967 المتعلق بوضعية السفن التي تنص على أنه يجب على المحضر القضائي أن يضمن محضر الحجز أسماء ومهن طالبي الحجز، كذلك قيمة الدين سبب الحجز، التاريخ الذي يجب فيه الوفاء، مقر الدائن المحكمة التي يتم تتبع إجراءات البيع أمامها في حالة تثبيت الحجز التحفظي عليها، اسم المالك اسم، و نوع، وحمولة، جنسية السفينة، كذلك ملحقات السفينة، ويقوم بتعيين حارس (2).

ولقد نص ق.إ.م.إ. الجديد على امكانية الطعن في الأمر على العريضة وهذا مخالف لما هو معروف في القواعد العامة في الإجراءات التي لا تجيز الإستئناف إلا في الأحكام الفاصلة في منازعة قضائية (3) وذلك بموجب المادة 312 ق.إ.م.إ.

(1) - القرار الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1983/04/27 تحت رقم 31624 .

(2) - Article 34 : « La saisie est faite par huissier.

L'huissier énonce dans son procès – verbal :

- Le nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit :
- Le titre exécutoire en vertu du quel il procède :
- La somme dont poursuit le paiement :
- La date du commandement à payer
- L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu ou siège le tribunal devant le quel la vente doit être poursuivie et dans le lieu ou le navire est amarré :
- Le nom du propriétaire.
- Le nom, espèce, tonnage et nationalité du bâtiment.
- Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et autres appareils du navire, provisions et soutes.
- Il établit un gardien. »

(3) - عبد الرحمن بربارة، المرجع السابق، ص 235.

لقد نصت المادة 152 من القانون 10-04 المعدل و المتمم للقانون البحري على إشراك السلطة المينائية في إجراء الحجز و ذلك باستدعائها للحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز وذلك تحت طائلة عدم القبول المؤسسة صاحبة السفينة، و يأتي هذا الإجراء بغية الحفاظ على المصلحة العامة التي قد تعطلها، حيث تحتل السفينة حيزا من رصيف الميناء الذي يعتبر شرياننا رئيسيا لنشاطه فيمكن لإدارة الميناء مطالبة القاضي باستصدار أمر لرفع الحجز وبالتالي تحرير الرصيف وتمكين المؤسسة من مواصلة نشاطها واستغلاله.

### ثانيا - تبليغ محضر الحجز:

بعد حصول الدائن على أمر الحجز التحفظي يتوجب عليه التوجه إلى مكتب المحضر القضائي ليقوم بتبليغ المحجوز عليه باعتباره الشخص المؤهل قانونا للقيام بتبليغ و تنفيذ الأحكام الصادرة عن الجهات القضائية المختصة و كذا تنفيذ المستندات الممهورة بالصيغة التنفيذية<sup>(1)</sup>.

يبلغ أمر الحجز التحفظي وفق القواعد العامة إلى المدين بغير إمهال وينفذ بموجب مسودته رغم الطعن فيه بالمعارضة أو الاستئناف وهذا ما تضمنته المادة 659 ق.إ.م.إ التي تنص على ما يلي : "يبلغ رسميا أمر الحجز التحفظي إلى المدين وفقا للمادة 688 أدناه، ويتبع فورا بالحجز وعلى المحضر القضائي تحرير محضر حجز وجرّد للأموال الموجودة تحت يد المدين وإلا كان الحجز باطلا".

كما حكمت به أيضا المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 12/03/1991 تحت رقم 68139 حيث قضت أنه "من المقرر قانونا أن أمر الحجز التحفظي الصادر عن قاضي محكمة موطن المدين أو مقر الأموال المطلوب حجزها يبلغ من غير إمهال إلى المدين ولما كان من الثابت في قضية الحال أن الأمر بالحجز لم يبلغ للمدين استوجب نقض القرار"<sup>(2)</sup>، فتبليغ محضر الحجز للمحجوز عليه إجراء جوهري يترتب على تخلفه البطلان.

(1) - علي بدوي، الحجز التحفظي في التشريع الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1996، ص 28.

(2) - المجلة القضائية، العدد الأول، سنة 1996، ص 28.

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

أما في القانون البحري الجزائري فنجد المادة 160 فقرة 2 منه<sup>(1)</sup> تنص على أنه تبلغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الربان وكذا للسلطة الإدارية البحرية المختصة التي تتخذ كافة الإجراءات لمنع السفينة من السفر، و في حالة ما إذا كان مجهز السفينة مقيما خارج اختصاص المحكمة المختصة فتسلم له التبليغات بواسطة ربان السفينة، أما في حالة غيابه فتسلم التبليغات للشخص الذي يمثله وذلك في مهلة ثلاث (3) أيام وهذا طبقا للفقرة الأولى من نفس المادة .

أما المادة 152 ف 5 من القانون رقم 10-04 المعدل والمتمم للقانون البحري تنص على ما يلي: "... ويبلغ أمر الحجز إلى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية المحلية وربان السفينة وعند الإقتضاء إلى ممثلية القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها ."

(1) - ولقد تضمن القانون الفرنسي نفس الحكم في المادة 35 من الأمر رقم 1307-2010 المؤرخ في 28 أكتوبر 2010 التي تنص على أنه:  
« Le procès- verbal de saisie est notifié au service du port ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon ».

والملاحظ عند قراءة نص المادة أنها لم تحدد متى يبدأ حساب مدة الثلاثة أيام فاكتفت فقط بالنص على أن التبليغات تسلم في ظرف 3 أيام، دون تحديد متى يبدأ حسابها، ولذلك فمن الضروري توضيح هذه المادة .

يقوم مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل بناء على نسخة محضر الحجز التي تسلمها (1)، و هذا ما قضت المحكمة الفرنسية «Aix-en-Provence» بخصوص السفينة «Patrick Victor» في قرارها الصادر بتاريخ 25 فيفري 1981 (2).

يفهم من القرار المذكور أن عدم تسجيل الحجز لا يرتب بطلانه و إنما يرتب عدم سريانه في حق الغير كمشتري السفينة .

ويتعين تسليم صورة من محضر الحجز لربان السفينة وصورة أخرى لجهة الإدارة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز، وصورة أخرى لمكتب التسجيل وإذا وقع الحجز في الخارج على سفينة محملة في مصر يخطر مكتب التسجيل بالسفينة المحجوز عليها للتأشير بذلك في سجلاته ويترتب على اتخاذ هذه الإجراءات منع السفينة من مغادرة البلاد عن طريق الجهات المختصة إلا إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا آخر كافيا للدين الذي تم الحجز عليه (3). ولقد نصت المادة 152 من القانون 10-04 على أنه عند الإقتضاء يبلغ الأمر بالحجز إلى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها.

(1) - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 188.

(2) - «Si l'absence de mention des saisies conservatoires sur la fiche matricule n'est assortie d'aucune sanction , le défaut d'inscription d'une telle saisie sur le registre prévu à l'article 15 précité comporte donc , en revanche , une sanction qui , non la nullité de la saisie , mais son inopposabilité aux tiers tels que l'acheteur du navire ».

(3) - علي كامل، المرجع السابق، ص 211 - 212.

والملاحظ أن نص هذا الحكم وارد أيضا في المادة 160 ف 3 ق.ب التي تنص على أنه : " عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا تبلغ نسخة قرار الحجز للمثلية الفنصلية التابعة للدولة التي ترفع علمها ..."

كما يتم تسجيل أمر الحجز طبقا للمادة 160 ف 4 ق.ب بالنسبة للسفن الحاملة للعلم الجزائري في دفتر تسجيل السفن، أما السفن الأجنبية فيتم تسجيل الحجز في دفتر خاص.

والجدير بالذكر أنه لطالب الحجز في حالة رفض القاضي إصدار أمر بالحجز أن يلجأ فقط للإستئناف أمام الجهة القضائية الأعلى أي رئيس المجلس و ذلك خلال مهلة 15 يوم من تاريخ التبليغ وهو الحكم الذي تضمنته المادة 74 من قانون التجارة البحرية الفرنسي<sup>(1)</sup>.

ثالثا - الكفالة كإجراء جديد لإستصدار أمر الحجز طبقا للقانون رقم 10-04 :

توقيع الحجز التحفظي على السفينة دون مبرر يلحق بالمجهز أضرار جسيمة إذ تتعطل السفينة خلال مدة الحجز مما يعرضه للحكم عليه بتعويضات للشاحنين، إذا تأخر وصول البضاعة والتعويضات التي يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التي لحقت به بسبب مصروفات الصيانة وأجور الطاقم، كما يجوز الحكم على الحاجز بتعويضات للمحجوز عليه طبقا لقواعد المسؤولية المدنية بوصفه متعسفا في استعمال حقه<sup>(2)</sup>، و يثبت التعسف في حالة صدور حكم ببطلان الحجز التحفظي لبطلان إجراءاته أو إلغائه لإنعدام أساسه القانوني.

(1) - Article 74 alinéa 2 du code de commerce maritime « L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel . La saisie ordonnée est exécutoire nonobstant l'appel ».

(2) - لا يجوز للشخص و هو يستعمل حقه أن يتعسف في استعماله، ويعتبر صاحب الحق متعسفا في استعماله إذا توفر معيار من المعايير الآتية :

- 1 - قصد الإضرار : و بموجب هذا المعيار يعتبر صاحب الحق متعسفا في استعماله كلما اتجهت نيته إلى إلحاق الضرر بالغير من وراء استعمال هذا الحق حتى ولو كان يحقق مصلحة من وراء هذا الإستعمال
  - 2 - رجحان الضرر: فيعتبر الشخص متعسفا في استعمال حقه إذا كان يحقق من وراء استعمال الحق ضررا جسيما بالغير في مقابل منفعة تافهة يحققها لنفسه.
  - 3 - عدم مشروعية المصلحة: فيعد الشخص متعسفا في استعمال حقه ولو كان يقصد تحقيق مصلحة غير مشروعة.
- ولقد نص القانون المدني الجزائري على التعسف في استعمال الحق في المادة 124 مكرر.

وقد تعرضت المادة السادسة في فقرتها الأولى من اتفاقية بروكسل 1952 للقانون الواجب التطبيق بخصوص المسؤولية عن توقيع الحجز التحفظي التعسفي حيث نصت على أنه : "كل منازعة خاصة بمسؤولية المدعي عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها تتم تصفيتهما طبقا لقانون الدولة التي توقع الحجز أو الطلب في دائرتها".

أما المادة السادسة من اتفاقية جنيف 1999 فقد أحالت إلى قانون الدولة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها.

أما القانون البحري الجزائري فقد نص في المادة 158 ف 1 على أنه : " يكون المدعي طالب الحجز مسؤولا عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع ... "

و دعوى المسؤولية عن توقيع الحجز التحفظي يجب أن ترفع خلال سنة من يوم حجز السفينة طبقا لأحكام المادة 158 ف 2 التي تنص : " تتقادم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة " (1).

وبذلك يكون المشرع قد سعى إلى حماية المحجوز عليه من تعسف الحاجز في استعمال حقه في الحجز دون مبرر قانوني خاصة وأن الحجز التحفظي لا يتطلب وجود سند تنفيذي، بل يكفي أن تكون هناك مسوغات ظاهرة على وجود الدين لتوقيعه و قد قضت محكمة " فاس " المغربية في هذا الخصوص بما يلي : " المشرع و إن لم يتشدد في الشروط اللازمة لتوقيع الحجز التحفظي على اعتبار أن الدائن لا يهدف بتوقيعه إلى استيفاء حقه وإنما يتخذه كإجراء احترازي من فوات حق مطالب به إلا أنه يتعين ألا يكون تعسفيا.

إذا تأكد من ظاهر الوثائق بأن طلب ضرب الحجز لم يكن إلا تعسفيا تعين رفع الحجز واعتبار الأمر القاضي بذلك في محله و يتعين تأييده " (2).

(1) - وسيلة بن عميرة، فريدة جلد، المرجع السابق، ص 21.

(2) - قرار رقم 1732، ملف عدد 07/1304 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بفاس، الصادر بتاريخ 2007/11/28.

ولتفادي التعسف في توقيع الحجز، قامت معظم التشريعات بفرض كفالة على الحاجز قبل أن يأذن القاضي بتوقيع الحجز<sup>(1)</sup> وكذلك فعل المشرع الجزائري في القانون 10-04 أين فرض كفالة قدرها 10 بالمائة من قيمة الدين .

فلم يشترط القانون البحري قبل التعديل لتوقيع الحجز على السفن تقديم أي ضمانات تضمن للمدين المحجوز عليه التعويض عن الأضرار التي تلحق بهم إذا حكم نهائيا ببطلان الحجز التحفظي أو بإلغائه لانعدام الأساس القانوني مما أدى إلى استغلال هذه الثغرات القانونية لتوقيع حجوز تعسفية وتداركا لهذا الوضع وفي التعديل الأخير للقانون البحري بموجب القانون 10-04 نص المشرع في المادة 152 مكرر على أنه : " يجب على الجهة القضائية المختصة كشرط لحجز السفينة، أن تفرض على الطالب الذي يسعى لحجز السفينة، تقديم ضمان لا يقل عن عشرة (10) في المائة من قيمة الدين تحدد نوعه ومقداره و شروطه إزاء أية خسارة قد يتحملها المحجوز عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن الطالب هو المسؤول عنها " .

تستوجب هذه المادة على طالب الحجز دفع كفالة أو ضمان عند تقديم طلب استصدار الأمر بالحجز على السفينة لا يقل عن 10% من قيمة الدين تحدد نوعه ومقداره إزاء أية خسارة تلحق بالمحجوز عليه بسبب الحجز ويكون الدائن الحاجز هو المسؤول عنها<sup>(2)</sup>، ويتضمن الأمر بالحجز القضائي ما يفيد الأمر بإيداع هذه الكفالة وهذا تماشيا مع الاتجاه العالمي الذي يسود حاليا والذي أقرته اتفاقية جنيف 1999 وذلك لمواجهة المستجدات في التجارة البحرية العالمية، وهي خطوة جد مهمة لضمان جدية الحجز التحفظي وكذلك ضمان حقوق كل من الحاجزين والمحجوز عليهم في الوقت ذاته وذلك بتفادي مختلف الأضرار و الخسائر التي قد تلحق بالمحجوز عليه بسبب التعسف في الحجز .

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 64.

(2) - محمد مجبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 14 .

## الفرع الثاني

## دعوى إثبات الدين البحري وصحة الحجز التحفظي

يؤدي وجود السند التنفيذي بيد الحاجز في الحجز التنفيذية إلى تأكيد وجود حقه و يقع على عاتق من يريد المنازعة فيه أن يرفع دعوى للتمسك ببطلان الحجز<sup>(1)</sup>، أما الحجز التحفظي فإنه لا يستلزم سندا تنفيذيا و إنما هو إجراء وقتي حتى يستوفي الدائن مقدمات التنفيذ، لذا يجب عليه أن يبادر بعد الحجز إلى رفع دعوى صحة الحجز على المحجوز عليه و ذلك للحصول على السند التنفيذي، يطلب الحاجز في هذه الدعوى الحكم بثبوت حقه المحجوز من أجله و بصحة إجراءات الحجز<sup>(2)</sup>.

وعليه تهدف دعوى صحة الحجز إلى تحقيق غرضين، الغرض الأول هو الحصول على حكم إلزام ضد المحجوز عليه يتضمن تأكيد حق الحاجز، و تعيين مقداره، و الغرض الثاني هو الحكم بصحة إجراءات الحجز التحفظي.

ووفقا للقواعد العامة دعوى تثبيت الحجز هي دعوى موضوعية ترفع أمام قاضي الموضوع للنظر في موضوع الدين وصحة الحجز معا، وترفع وفق الإجراءات المعتادة أمام المحكمة المختصة نوعيا ومحليا يقوم من خلالها الحاجز بتحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي وتكون في الأحوال التي يكون فيها الحجز بأمر من قاضي الأمور المستعجلة، ويكون الحكم الصادر فيها حاسما للنزاع حول أصل الحق .

والمحكمة المختصة بنظر دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز هي المحكمة التي تختص طبقا للقواعد العامة نوعيا ومحليا الكائن بدائرتها موطن المحجوز عليه وذلك تطبيقا للقواعد العامة ولكن إذا كانت

(1) - حيث تنص المادة 643 ق . إ . م . إ على ما يلي : " إذا كان إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز قابلا للإبطال يجوز للمحجوز عليه، أو لكل ذي مصلحة أن يطلب بدعوى استعجالية ضد الحاجز و المحضر القضائي الحكم ببطلان الإجراء، وزوال ما يترتب عليه من آثار و ذلك خلال أجل شهر واحد (1) من تاريخ الإجراء و إلا سقط الحق في طلب الإبطال و اعتبر صحيحا .

إذا تبين للقاضي أن طلب الإبطال تعسفي جاز الحكم عليه بغرامة مدنية لا تقل عن عشرين ألف دينار (20.000) .

(2) - بشير سرحان القروي، المرجع السابق، ص 34 .

الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام محكمة أخرى قدمت دعوى صحة الحجز إلى هذه المحكمة لتفصل في الطلبين معا<sup>(1)</sup>.

فوفقا للمادة 662 ق.إ.م.إ فإن هذه الدعوى ترفع في خلال 15 يوم من تاريخ توقيع الحجز وليس من تاريخ تبليغه حيث تنص على مايلي: " يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت الحجز أمام قاضي الموضوع في أجل أقصاه خمسة عشر (15) يوما من تاريخ صدور أمر الحجز وإلا كان الحجز و الإجراءات التالية له باطلين ".

فالأصل أن للدائن الحرية الكاملة في إختيار الوقت المناسب لرفع دعواه، ولكن إذا أوقع حجرا تحفظيا لضمان استيفاء دينه، فإن القانون يقيد من حريته إذ يجب على الدائن الحاجز أن يرفع دعوى تثبيت الحجز في أجل أقصاه (15) يوم من تاريخ صدور أمر الحجز وإلا كان الحجز باطلا<sup>(2)</sup>.

السؤال الذي يتبادر إلى أذهاننا عند البحث في موضوع دعوى صحة الحجز رغم أنه نادرا ما يتم تثبيته على السفينة وذلك نظرا لأهميتها ولما يفوت مالکها من كسب في حالة توقيفها هو :

هل القاضي الذي أصدر أمر الحجز التحفظي على السفينة مختص بالنظر في دعوى الموضوع ؟ .  
أصدر القضاء الفرنسي قرار فيما يخص هذا الإشكال حيث منح الإختصاص بنظر دعوى الموضوع للقاضي مصدر أمر الحجز<sup>(3)</sup> .

أما بالنسبة للقانون المصري فعلى الدائن أن يرفع دعوى بصحة الدين وبصحة إجراءات الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها في خلال 8 أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن، ويجوز استئناف الحكم أيا كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره<sup>(4)</sup>.

(1) - نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر 2008، ص 473.

(2) - مجبر محمد، المرجع السابق، ص 24.

(3) - « Si les juridictions françaises sont seules compétentes, pour statuer sur la validité d'une saisie pratiquée en France et apprécier à cette occasion, le principe de la créance, elles ne peuvent se prononcer sur le fond de cette créance que si leur compétence est fondée sur une autre règle ».

(4) - عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 350.

وتوقيع الحجز التحفظي على السفينة على غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضرار جسيمة، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال طيلة فترة الحجز، فضلا عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة والتعويض في هذه الحالة يشمل ما لحق من خسارة وما فاتته من كسب طبقا للقواعد العامة في التعويض (1).

أما بالنسبة لتحديد المحكمة المختصة بالفصل في موضوع الدعوى ووفقا للقواعد العامة لتنازع الإختصاص فقد نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 أن محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها تختص بالفصل في موضوع الدعوى (2).

لكن هذا الإختصاص المنوط بمحاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها ليس مطلقا، فحسب المادة السالفة الذكر تكون محاكم الدولة التي توقع الحجز في دائرتها مختصة بالفصل في موضوع الدعوى في حالتين (3) :

الحالة الأولى: متى كانت المحكمة محل الحجز مختصة بدعوى صحة الحجز وفقا للقانون الداخلي. الحالة الثانية: إذا وجدت إحدى الحالات المعينة التي تتوافر فيها علاقة بين السفينة محل الحجز والدين وهذه الحالات هي:

- أ - إذا كان للمدعي محل إقامة معتاد أو مركز رئيس في الدولة التي وقع فيها الحجز.
- ب - إذا نشأ الدين في الدولة التي وقع الحجز بدائرتها .
- ج - إذا كان الدين البحري قد نشأ أثناء الرحلة التي وقع فيها الحجز.
- د - إذا كان الدين ناشئا عن تصادم أو حادث من الحوادث المنصوص عليها في المادة 13 من اتفاقية بروكسل 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم<sup>(4)</sup>، وتجدر الإشارة هنا إلى

(1) - عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 1 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر 1995، ص 57.  
(2) - Philippe DELEBEQUE, Op.cit, p. 57.

(3) - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 634.

(4) - تنص المادة 13 من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910 على ما يلي: " تطبق الاتفاقية الحالية على تعويض الخسائر التي تسببها سفينة أخرى أو للأشياء أو الأشخاص الذين يكونون على ظهرها من جراء عمل مناورة أو إغفال أو عدم إتباع اللوائح و لو لم يكن هناك تصادم ".

أن المشرع الجزائري قد حدد ميعاد تقادم دعوى الحجز الناجمة عن تصادم السفن بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث (1).

هـ - إذا كان الدين ناشئا عن أعمال المساعدة و الإنقاذ.

و - إذا كان الدين مضمونا برهن بحري على السفينة المحجوز عليها (2).

وطبقا لنص المادة السابعة من اتفاقية بروكسل 1952 تكون المحاكم المختصة بالفصل في دعوى الحجز مختصة أيضا في الفصل في موضوع النزاع، أما بخصوص اتفاقية جنيف 1999 فقد تكفلت المادة السابعة من هذه الاتفاقية ببيان أحكام الإختصاص القضائي بموضوع الدعوى، حيث نصت الفقرة الأولى منها على أنه: " تختص المحاكم في الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقوم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة بالبت في موضوع النزاع، ما لم يتفق الأطراف اتفاقا صحيحا على عرض النزاع على التحكيم أو على محكمة تابعة لدولة أخرى تقبل هذا الإختصاص".

بالتدقيق في هذا النص يتضح لنا أن اتفاقية جنيف 1999 وعلى خلاف اتفاقية بروكسل 1952 لا تجعل من محاكم الدولة المختصة بتوقيع هذا الحجز وحدها مختصة أيضا بالفصل في موضوع النزاع ما قد يؤدي إلى إثارة بعض الصعوبات، فبالإضافة إلى إنعقاد الإختصاص لمحاكم الدولة التي تم توقيع الحجز على إقليمها، أو التي قدم الضمان لرفع الحجز عن السفينة فيها (3).

ويراعى أن الفقرة الثانية، من المادة السابعة من الاتفاقية تقضي بأنه: " إذا كانت المحكمة التي وقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها غير مختصة بالفصل في الموضوع فإن الكفالة أو الضمان الذي يقدم لرفع الحجز يجب أن يضمن تنفيذ كل الأحكام اللاحقة التي تصدر من المحكمة المختصة بالفصل في الموضوع، وتحدد المحكمة أو السلطة القضائية التي وقع الحجز في دائرتها الميعاد الذي يجب أن يرفع فيه الدعوى أمام المحكمة المختصة".

(1) - محمود شحماط، المرجع السابق، ص 126 .

(2) - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 166.

(3) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 69.

تضيف الفقرة الثالثة من نفس المادة أنه : " إذا اتفق الخصوم على جعل الإختصاص لمحكمة أخرى أو اتفقوا على التحكيم في النزاع، جاز للمحكمة أن تحدد الميعاد الذي يجب على الحاجز أن يرفع فيه دعوى في الموضوع " (1).

فإذا لم يقع موضوع النزاع من إختصاص محكمة محل الحجز وكذلك في الحالات التي يتفق فيها الطرفين إختصاص جهة أخرى أو إخضاع منازعاتهم للتحكيم فإن محكمة محل الحجز أو أي سلطة قضائية أخرى مختصة تحدد الميعاد الذي يلتزم طالب الحجز خلاله برفع دعواه أمام المحكمة المختصة، وتضمن السفينة المحجوز عليها أو التأمين الذي قدم من أجل رفع الحجز تنفيذ ما تصدره هذه المحكمة من أحكام تتعلق بموضوع النزاع، فإذا لم يقدّم الدائن برفع دعواه في الميعاد المحدد جاز للمدين المحجوز عليه أن يطلب من محكمة محل الحجز رفع الحجز أو صرف التأمين الذي قدمه (2).

ومنعا لتضارب الأوامر التي قد تصدر عن محاكم مختلفة تقضي الاتفاقية بأنه لا يجوز لمدع واحد ولأجل نفس الدين طلب تقديم حجز على السفينة ، أو طلب تقديم كفالة أو ضمان آخر أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة، وإذا تم توقيع الحجز على سفينة أو قدمت كفالة أو ضمان أمام قضاء إحدى الدول المتعاقدة يجب رفع أي حجز لاحق يوقعه المدعي سواء على ذات السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمدين بسبب نفس الدين، لكن إذا تبين للمحكمة المطلوب منها توقيع الحجز اللاحق أن الضامن الأول قد أبرئ نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجد سببا يبرر بقاء هذا الحجز يكون له الإبقاء عليه (3).

أما بخصوص اتفاقية 1999 فنلاحظ أن ف1 من المادة 2 نصت على عدم جواز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز، ووفق أحكام

(1) - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 372.

(2) - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 166.

(3) - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول ( السفينة )، المرجع السابق، ص 123-124.

الفقرة الرابعة من ذات المادة فإنه يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة و برفع الحجز عنها<sup>(1)</sup>

بعد صدور ق.إ. م .إ.و عند إستقراء المادتين 32 و المادة 531 نجد أن المنازعات البحرية تكون من إختصاص الأقطاب المتخصصة أصلاً، و كذلك القسم التجاري، وقد يفهم من عبارة " ... عند الإقتضاء في المنازعات البحرية مع مراعاة المادة 32.... " أن القسم التجاري يختص في المنازعات البحرية ذات الطابع التجاري، ويرى الأستاذ فضيل العيش "أن التطبيق قد يعطي مستقبلاً تنازع في الإختصاص بين الأقطاب المتخصصة و القسم التجاري وإن كان إختصاص الأقطاب المتخصصة جاء بقواعد أكثر صرامة في تحديد طبيعة هذا الإختصاص، أي الأغلب أن يتم ترجيح إختصاص الأقطاب المتخصصة على القسم التجاري ومن جهة أخرى يمكن إثارة التساؤل عن دور القسم البحري أم أنه يمكن أن نعتبر أن القسم البحري تم إلغائه ضمناً ما دام أصبحت الأقطاب المتخصصة لها ولاية الفصل في المنازعات البحرية وكذلك القسم التجاري"<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### رفع الحجز التحفظي على السفينة

يرفع الحجز التحفظي على السفينة عند تقديم المدين المحجوز عليه لكفالة أو ضمان كاف وفقاً لما هو منصوص عليه في المعاهدتين الدوليتين و القانون البحري، لكن هذا لا يعني أنه لا يمكن رفع هذا الحجز للقواعد العامة عن طريق الوفاء بالدين أو تقديم ضمان عيني وإن لم يذكرها القانون البحري .

كما يتم رفع الحجز التحفظي على السفينة إذا ما أغفل الحاجز رفع دعوى في الموضوع أمام المحكمة المختصة أو إذا لم يتم رفعها في الآجال المحددة قانوناً، رغم أن هذه الحالة تختلف عن

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 61.

(2) - فضيل العيش، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، منشورات أمين، الجزائر 2009، ص 26.

حالة رفع الحجز مقابل تقديم ضمان ففي الحالة الأولى الحجز يكون غير قانوني و بالتالي يتم إلغائه لإندام أساسه القانوني أما في الحالة الثانية فالحجز يكون قانونيا .

## الفرع الأول

### المحكمة المختصة برفع الحجز التحفظي

يعتبر الحجز التحفظي وسيلة من وسائل الحماية المؤقتة التي خولها المشرع للدائن الحاجز لتفادي خطر فقدان ضمانه، ومن ثم فإن هذا الحجز لم يتقرر ليستمر على السفينة لصالحه ويضر بمصالح المدين المحجوز عليه، فمنع السفينة من السفر وتعطيل استغلالها يلحق بمجهزها أضرارا بالغة يكون من مصلحته تفاديها و ذلك بطلب رفع الحجز الموقع عليها .

فبمقتضى المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1952، وكذا المادة الخامسة من اتفاقية جنيف 1999 يمكن رفع الحجز التحفظي على السفينة من طرف الدائن الحاجز بطريقتين أولهما تستلزم ضرورة تقديم كفالة أو ضمان كاف لرفع الحجز<sup>(1)</sup>، والثانية تكمن في الترخيص من جانب السلطة القضائية المختصة باستغلال السفينة محل الحجز التحفظي شريطة تقديم ضمانات ملائمة لمنح هذا الترخيص<sup>(2)</sup>، فوفقا لنص المادتين المذكورتين آنفا يجوز رفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا كافيا<sup>(3)</sup>، إلا في الحالة التي يوقع فيها الحجز بسبب ديون بحرية متعلقة بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع فلا يؤدي تقديم الكفالة أو الضمان من المحجوز عليه إلى رفع الحجز إذ يعتبر الحجز في هاتين الحالتين بمثابة حجز استحقاق، وعلة هذا الاستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لا يهمله تقديم الكفالة<sup>(4)</sup> وبالمقابل تخول للقاضي في هذه الحالة

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 71.

(2) - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 385.

(3) - محمد مجبر، المرجع السابق، ص 24 .

(4) - عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية رقم 1 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 1995، ص 85.

الحق في أن يأذن لوضع اليد في استغلال السفينة، إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم استغلال السفينة أثناء مدة الحجز مما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز (1).

نصت المادة 156 من القانون رقم 10-04 على أن تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف وإذا لم يتفق الأطراف على طبيعة و مقدار الضمان أو الكفالة تحدده الجهة القضائية بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة.

ولقد ضم التعديل الأخير للقانون البحري بموجب القانون 10-04 إمكانية مطالبة السلطة المينائية أو الإدارة البحرية المحلية رفع الحجز و ذلك لأسباب تتعلق بالأمن والنظام العام وهذا حفاظا على المصلحة العامة إذ تحتل السفن المحجوزة حيزا من أرصفة الميناء و بالتالي طلبها رفع الحجز التحفظي يمكنها من تحرير أرصفتها و مواصلة نشاطها .

و ذلك طبقا للمادة 156 مكرر من نفس القانون يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز من السلطة المينائية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية بناء على أسباب تتعلق بالأمن والنظام العام .

وما تجدر الإشارة إليه أن رفع الحجز التحفظي على السفينة، كونه إجراء فهو كذلك يخضع للقواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وهذه القواعد تتيح سبلا عديدة

للمحجوز عليه للتخلص من الحجز، أو الحد من أثاره، فله أن يتظلم من الأمر الصادر من القاضي بالإذن بالحجز على السفينة بإعتباره أمرا على عريضة بغية إلغائه وبالتالي رفع الحجز، كما للدائن أن يرفع دعوى عدم الاعتداد بالحجز وذلك عندما يكون الحجز الموقع على السفينة باطلا بطلانا ظاهرا يبدو للوهلة الأولى من ظاهر الأوراق، كأن يوقع بدون إذن من رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه .

(1) - العربي أرميلي، المرجع السابق، ص ص 189-190.

كما يمكن للمحجوز عليه أن يطلب رفع الحجز التحفظي بدعوى إستعجالية طبقا لما هو منصوص عليه في القواعد العامة أو إذا تقدم طالب الحجز أمام المحكمة التي أصدرت الحجز التحفظي في إذا لم يسعى الدائن إلى رفع دعوى تثبيته في الأجل المنصوص عليه في المادة 662 ق.إ.م.إ. أو في حالة ما إذا رفضت المحكمة تثبيت الحجز لعدم ثبوت الدين تأمر وجوبا برفع الحجز التحفظي<sup>(1)</sup>، ولكن مقتضيات تشجيع الإستثمار البحري وكذلك الظروف الحاكمة للبيئة البحرية، تمخضت عنها طرق ووسائل خاصة لرفع الحجز التحفظي على السفينة فلقد أتاح المشرع للمحجوز عليه إمكانية رفع الحجز التحفظي على السفينة، مقابل تقديم كفالة أو ضمان يكون كافيا للوفاء بدين الحاجز، كما أجاز رفع الحجز مقابل تقديم مبلغ تحديد المسؤولية<sup>(2)</sup>،

يمكن أن يتم رفع الحجز التحفظي بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه وديا دون اللجوء إلى القضاء<sup>(3)</sup> شرط أن يقدم المحجوز عليه ضمانا ماليا للحاجز يغطي قيمة الدين ومختلف المصاريف الأخرى يأخذ هذا الضمان شكل ضمان بنكي ولكن في أغلب الحالات يكون عبارة عن خطاب ضمان الذي يصدر عن نادي الحماية والتعويض<sup>(4)</sup> فمعظم ملاك السفن أعضاء في إتحادات التأمين التبادلي<sup>(5)</sup>.

(1) - عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 351.

(2) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 354 - 346.

(3) - Cécile NAVARRE LAROCHE, La saisie conservatoire des navires en droit français, édition Moreux, Paris, 2001, p. 180.

(4) - عرفت المادة الخامسة من القانون السوداني لسنة 2010 نادي الحماية والتعويض بأنه " أي جمعية أو إتحاد ملاك أو مستأجري السفن، للتأمين التبادلي و غير التبادلي لتحمل المسؤولية عن ملاك السفن أو مستأجريها تجاه الغير " .

(5) - و في هذا الشأن يقول Pierre BONASSIES :

«Les parties peuvent arriver à un accord sans autre intervention des tribunaux.

Le saisissant accorde la mainlevée de la saisie en échange d'une garantie donnée par le saisi, garantie susceptible de couvrir le paiement de la créance invoquée par le saisissant, et les frais complémentaires. Cette garantie prendra la forme soit d'une garantie bancaire, soit souvent, d'une lettre émanant du club de l'armateur dont le navire a été saisi».

وبالمقابل يتعهد الدائن بعدم الحجز على السفينة<sup>(1)</sup>، كما يمكن أن يتم رفع الحجز التحفظي على السفينة قضائياً وذلك برفع دعوى للمطالبة برفعه<sup>(2)</sup>.

ولا يجوز رفع الحجز التحفظي الموقع على السفينة إذا كان الحجز موقعا من أجل دين من الديون المنصوص عليها في الفقرتين (س) و(ع) من المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل والمتعلقة بالمنازعة في ملكية السفينة أو في ملكيتها على الشيوخ أو حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوخ أو حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن الإستغلال وفي هذه الحالة نظمت الاتفاقية كيفية إستغلال السفينة المحجوزة في المادة الخامسة منها الفقرة الثانية والتي تقضي بأنه : " و يجوز للقاضي في هذه الحالة أن يأذن لوضع اليد باستغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم إدارة السفينة أثناء مدة الحجز". ويبقى الأمر كما هو واضح من نص المواد جوازي للقاضي، وخاضع لسلطته التقديرية<sup>(3)</sup>.

وهو نفس الحكم الذي أورده اتفاقية جنيف لسنة 1999 في المادة الرابعة الفقرة الأولى التي تنص على أنه يفرج على السفينة التي تم الحجز عليها عند تقديم ضمان كافي إلا في الحالات التي تم فيها الحجز على السفينة فيما يتعلق بأي من المطالبات البحرية المدرجة في المادة الأولى في الفقرتين (ق) و(ر)<sup>(4)</sup>.

الاختصاص النوعي بهذه الدعوى يكون لقاضي التنفيذ وفقا للقواعد العامة في الاختصاص بمنازعات التنفيذ الموضوعية، أما الاختصاص المحلي فيكون لقاضي التنفيذ التابع له المدين المحجوز عليه<sup>(5)</sup> وهذا مخالف للقاعدة العامة المقررة في القانون من أن الاختصاص يكون لمحكمة المدعى

(1) – Ruslana GEORGIVA, Op.cit, p. 61.

(2) – Arnaud Montas , Op.cit , p. 79.

(3) – هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول ( السفينة )، المرجع السابق، ص 120.

(4) – المادة الرابعة من معاهدة جنيف 1999.

(5) – جعل المشرع قبل تعديل قانون الإجراءات المدنية الإختصاص بنظر قضايا حجز السفن و الطائرات و بيعها قضائياً لمحكمة مقر المجلس وذلك بموجب المادة الأولى الفقرة الثالثة .

عليه<sup>(1)</sup>، ويرجع ذلك إلى أن الأصل هو براءة الذمة و من ثم على من يطالب خصمه بشيء أن يسعى إليه كما أن المدعي هو من بادر برفع الدعوى و اختيار الوقت الذي يناسبه فيجب من باب التوازن أن لا يختار أيضا محكمة تناسبه<sup>(2)</sup> .

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن المشرع الجزائري أجاز في المادة 663 من ق.إ.م.إ المطالبة برفع الحجز بموجب دعوى إستعجالية في الحالات التالية :

- 1 - إذا لم يسع الدائن إلى رفع دعوى تثبيته في الأجل المنصوص عليه في المادة 662 أعلاه.
  - 2 - إذا قام المدين بإيداع مبالغ مالية بأمانة ضبط المحكمة أو بمكتب المحضر القضائي لتغطية أصل الدين و المصاريف.
  - 3- في كل حالة يثبت فيها المستأجر أو المستأجر الفرعي أنه دفع الأجرة المستحقة في حالة الحجز على منقولات المستأجر.
- وبالإضافة إلى طلب رفع الحجز على السفينة يمكن للمجهز رفع دعوى للمطالبة بإبطال إجراءات الحجز إذا كان توقيع الحجز التحفظي على السفينة بلا مبرر و يلحق به أضرارا جسيمة هذا تطبيقا لنص المادة 643 ق.إ.م.إ<sup>(3)</sup> إذ أن سفينته تتعطل وبالتالي لا يمكنه استغلالها خلال فترة الحجز، فضلا عن تعرضه للحكم عليه بالتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة، والتعويض في هذه الحالة يشمل ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب طبقا للقواعد العامة في التعويض<sup>(4)</sup> .

(1) - نبيل صقر، المرجع السابق، ص 537.

(2) - عبد الرحمن بربارة ، المرجع السابق ، ص 84.

(3) - حيث تنص المادة 643 ق.إ.م.إ على ما يلي : " إذا كان إجراء من إجراءات التنفيذ أو الحجز، قابلا للإبطال، يجوز للمحجوز عليه، أو لكل ذي مصلحة أن يطلب بدعوى استعجالية ضد الحاجز و المحضر القضائي ، الحكم ببطان الإجراء و زوال ما ترتب عليه من آثار، وذلك خلال شهر واحد (1) من تاريخ الإجراء، و إلا سقط الحق في طلب الإبطال و اعتبر صحيحا.

إذا تبين للقاضي أن طلب الإبطال تعسفي، جاز الحكم عليه بغرامة مدنية لا تقل عن عشرين ألف دينار (20.000دج)".

(4) - عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 57.

## الفرع الثاني

## حالات رفع الحجز التحفظي على السفينة

غالباً ما يكون الحجز التحفظي بغرض الحصول على كفالة من المدين لضمان الدين، فالحجز على السفينة يعني تعطيلها عن الاستغلال وإلحاق ضرر جسيم بالمدين المتمثل في المجهز، وبالتالي نجد أن اتفاقية بروكسل لسنة 1952 قد تعرضت لتنظيم مسألة رفع الحجز عن السفينة إذا ما قدمت الكفالة أو الضمان<sup>(1)</sup>.

## أولاً - رفع الحجز مقابل دفع قيمة الدين:

يرفع الحجز التحفظي إذا قام المدين المحجوز عليه بدفع قيمة الدين المستحقة للدائن الحاجز.

## ثانياً - رفع الحجز مقابل دفع كفالة:

وفقاً للمادة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1952 يجوز رفع الحجز عن السفينة إذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضماناً كافياً<sup>(2)</sup>، وقد أكدت المادة 156 ق.ب على ذلك بنصها على أنه: "يجوز للمحكمة المختصة التي جرى الحجز في نطاق اختصاصها، رفع هذا الحجز عن السفينة عندما تقدم لها كفالات أو ضمانات كافية"<sup>(3)</sup>.

وبالإستناد على المادتين 5 من اتفاقية بروكسل والمادة 156 ق.ب نجد أنه يجوز للقاضي أن يأمر برفع الحجز الموقع على السفينة، في حالة تقديم الكفالة أو الضمان الكافي، رغم أن هناك من الفقه من يرى بأنه تنتفي السلطة التقديرية للقاضي في هذا الخصوص وبالتالي يجب عليه أن يأمر برفع الحجز التحفظي على السفينة كالدكتور علي يونس وكذا الدكتور علي جمال الدين إلا أن نص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل واضح وصريح مما يفيد بوجوب رفع الحجز إذا قدمت كفالة أو

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 74.

(2) - عودة بومعزة، المرجع السابق، ص 125.

(3) - الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري، ج. ر رقم 29 لسنة 1977.

ضمان كافي وبالتالي تبقى للقاضي سلطة تقديرية لمراقبة توافر الشروط المطلوبة في الكفالة أو الضمان لا غير، فإذا قدر توافرها وجب عليه الأمر برفع الحجز على السفينة أما إذا قدر غير ذلك يرفض الأمر برفع الحجز (1).

والأصل أن يتم تحديد مقدار الكفالة يجب على حائز السفينة تقديمها بناء على اتفاق طرفي الخصومة إلا أنه يمكن للقاضي أن يقوم بتحديد مقدار الكفالة أو الضمان إذا لم يتفق الخصوم على ذلك (2).

وقد قضت محكمة التمييز اللبنانية في هذا الشأن في قرارها الصادر بتاريخ 9 ديسمبر سنة 1964 تحت رقم 114 بأنه: "وحيث أن قرار الرجوع عن منع السفينة ما دام أنه لم يرتبط بكفالة يقدمها صاحب السفينة يكون غير مرتكز على مبررات لأن من شأنه أن يزيل عمليا ضمان الشركة الدائنة" (3).

وهذه الكفالة أو الضمان إما أن يكون رسالة ضمان تسلم من قبل نادي الحماية الذي ينتمي إليه المجهز، و إما شكل ضمان بنكي.

ففي حالة ما كانت الكفالة رسالة ضمان يقوم المجهز بإخطار نادي الحماية بمجرد توقيع الحجز على السفينة ليقوم بدراسة الوثائق يقرر إذا ما كان سيتمنح الضمان المطالب به أم لا، أما إذا كانت الكفالة عبارة عن ضمان بنكي فيقوم المجهز المدين بتقديمها مباشرة (4).

إلا أن المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل قد أوردت استثناء على حكمها الخاص بتقديم كفالة أو ضمان كاف لرفع الحجز عن السفينة محل الحجز حيث يشير هذا الإستثناء إلى أنه إذا كان الحجز التحفظي على السفينة قد وقع بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرتين (س)، (ع) من المادة الأولى منها واللذان تتعلقان بالنزاع حول ملكية السفينة أو منازعة خاصة بملكيتها المشتركة أو بحيازتها أو باستغلالها فإن تقديم الكفالة أو الضمان من المحجوز عليه لا يؤدي إلى رفع الحجز

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 363.

(2) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 88.

(3) - إيليا صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بدون سنة نشر، لبنان، ص 79.

(4) - وسيلة بن عميرة، فريدة جلد، المرجع السابق، ص 16.

وعلة هذا الإستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لا تغنيه الكفالة و أن للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقى (1) حيث خولت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل 1952 للقاضي في هذه الحالة الحق في أن يأذن لواضع اليد في استغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم استغلال السفينة أثناء مدة الحجز مما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز (2) .

فهدف الدائن الحاجز هو ملكية السفينة ذاتها و المشاركة في حقوق المالكين في الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة على الشيوخ و لذلك لا تصلح الكفالة لرفع الحجز التحفظي إذ أن الدائن الحاجز لا يبغى من الحجز الذي أجراه للحصول على دين نقدي، فإنه للتخلص من آثار الحجز التحفظي مؤقتا حتى يتم الفصل بصفة نهائية في موضوع النزاع، فقد أجازت المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل للقاضي الحق في الإذن لحائز السفينة في استغلالها أو تنظيم إدارتها أثناء فترة الحجز وذلك إذا قدم ضمانات كافية (3).

وهكذا نلاحظ أن اتفاقية بروكسل لسنة 1952 تفرق بين حالتين :

- 1- حالة ما إذا كان المقصود من الحجز الوفاء بدين بحري من الديون المنصوص عليها في المادة الأولى من الاتفاقية، ما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (س)، (ع) وهنا تكفي الاتفاقية بمجرد تقديم كفالة للوفاء بحقوق الدائن الحاجز لرفع الحجز .
- 2 - الحالات المنصوص عليها في الفقرتين (س) و (ع) من المادة الأولى أن الكفالة لا تكفي لرفع الحجز عن السفينة ذلك أن هدف الحاجز هو المطالبة بملكية السفينة محل الحجز .

(1) - نص عليه المشرع الجزائري في المادة 658 ق.إ.م.إ وهو نوع من الحجز التحفظي أجازته القانون لمالك المنقول أو صاحب حق عيني عليها يخوله التمتع أو صاحب الحق في الحبس إذا أراد ضبطها ووضعها تحت يد القضاء ومنع حائزها من التصرف فيها إلى حين رفع دعوى باستردادها عينا أو إلى حين الفصل في هذه الدعوى إذا كانت مرفوعة من قبل، وسبيله إلى ذلك أن يوقع عليها حجرا عند حائزها يطلق عليه الحجز الإستحقاقى .

(2) - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 633.

(3) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 74-75.

ونلاحظ أن القانون البحري الجزائري لم ينص على هذين الإستثنائين، فجاءت المادة 156 الخاصة برفع الحجز التحفظي على السفينة عامة وهذا ما يجعلنا نتسأل حول إمكانية رفع الحجز بتقديم كفالة أو ضمان إذا تعلق النزاع بملكية السفينة، وكان أطراف هذا النزاع جزائريين.

لم يحدد القانون البحري الجزائري ولا الفرنسي أو المصري أو اتفاقيتي بروكسل وجنيف نوع الكفالة أو الضمان الذي يقدمه المحجوز عليه لرفع الحجز التحفظي على السفينة<sup>(1)</sup>، ولكن ما يلاحظ من خلال الواقع العملي أن الكفالة أو الضمان غالبا ما يكون مبلغ مالي يودع بخزانة المحكمة وهذا وفقا للقواعد العامة.

لكن هذا لا يمنع من تقديمها بشكل آخر فتقدم أحيانا على شكل كفالة مصرفية أو خطاب ضمان مصرفي<sup>(2)</sup>.

وهكذا أصبح من المستقر عليه حاليا أنه يكفي لرفع الحجز التحفظي على السفينة تقديم خطاب ضمان من أحد أندية الحماية أو تقديم خطاب ضمان مصرفي أو كفالة مصرفية.

- لا يكفي تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز التحفظي الموقع على السفينة، وإنما يجب أن تكون هذه الكفالة أو هذا الضمان مقبولا، وعلى ذلك لا يمكن أن تكون الكفالة أو الضمان مضافة إلى أجل أو معلقة على شرط أو مقيدة بأي قيد، أو أن تكون متضمنة لأي تحفظ من شأنه المساس بحقوق الدائن الحاجز في

(1) - قام القانون البحري السوداني لسنة 210 بتحديد الضمان الذي يمكن أن يدفعه المحجوز عليه حيث نص في المادة 49 ف 1 على أنه : " مع

مراعاة أحكام قانون الإجراءات المدنية لسنة 1983، يجوز أن تأمر المحكمة برفع الحجز عن السفينة إذا قدم أحد الضمانات الآتية :

أ - إيداع مبلغ الضمان نقدا أو صك مصرفي معتمد بخزينة المحكمة.

ب - خطاب ضمان مصرفي ساري حتى انتهاء مرحلة التنفيذ

ج - تقديم ضمان من ناد الحماية و التعويض للسفينة المحجوزة

د - أي ضمان آخر يوافق عليه طالب الحجز".

(2) - عرفته القواعد الموحدة لخطابات الضمان الصادرة في 1986/05/23 في المادة الرابعة منها أنها تعتبر بطبيعتها تعهدات غير قابلة للرجوع فيها

(نهائية) و منفصلة عن العقد أو العقود التي ترتكز عليها ولا تعتد البنوك بأي طريق بهذا العقد أو العقود أو تلتزم بها. وعليه فخطاب الضمان يجب

أن يقوم على مبدأ استقلال التزام البنك عن العلاقة القائمة بين المستفيد و العميل وغير مقترن بأي قيد أو شرط ويلتزم بموجبه البنك المعني بدفع

المبلغ بالكامل للمستفيد عند أول طلب منه من دون أخذ موافقة عميله الذي أمره بإصداره ولا بد أن يتضمن هذا الخطاب الشروط التي يحددها العميل

الأمر و الذي يكون قد اتفق بشأنها مسبقا مع الجهة المستفيدة منه كما يسري خطاب الضمان لفترة زمنية محددة حيث تبرأ ذمة البنك تجاه المستفيد إذا

لم يطلب المستفيد المبلغ خلال مدة سريان الخطاب .

وتظهر أهمية خطاب الضمان في التشجيع على التعاقد مع أشخاص حتى وإن لم يكن المتعاقد متأكدا من ذمته المالية، ذلك أن خطاب الضمان يضمن له

مالا خاليا من النزاع يحصل عليه بمجرد المطالبة به، ولا شك أنه إذا أبيضحت المنازعة في صرف قيمة خطاب الضمان عند الطلب يفقده أهميته العملية.

استفاء دينه، إذ يجب أن يستوفي الدائن الحاجز دينه من هذه الكفالة، كما لو استمرت إجراءات الحجز حتى النهاية، كما يجب أن يكون تنفيذ الحكم الصادر بشأنها ممكناً في دائرة إختصاص المحكمة التي وقع فيها الحجز، فكما كان للدائن الحاجز أن يستوفي دينه من ثمن بيع السفينة في دائرة إختصاص هذه المحكمة إذا استمرت الإجراءات على السفينة حتى بيعها، فإنه يجب أن يتحصل على العوض الذي حل محل ثمن السفينة في دائرة إختصاص المحكمة محل الحجز.

كما يجب أن تكون الكفالة كافية للوفاء بقيمة الدين، أي أن تكون مساوية لقيمة الدين سبب الحجز وملحقاته و يرد على هذه القاعدة استثنائين:

### الإستثناء الأول - عدم مجاوزة الكفالة أو الضمان لقيمة السفينة المحجوزة :

لقد اختلف الفقه والقضاء حول معنى كفاية الكفالة المقدمة لضمان الدين فهل يقصد بها أن يكون المبلغ المقدم كضمان يساوي قيمة الدين، أم أنه يكفي أن يكون مساوي لقيمة السفينة المحجوزة ، وتظهر أهمية هذا التساؤل في الحالة التي يكون فيها الدين المطالب الوفاء به يفوق قيمة السفينة.

وفي هذا الشأن نجد اختلاف في الاتجاهات القضائية فهناك من يرى بأنه يجب أن تكون الكفالة مساوية لقيمة الدين الواجب دفعه من طرف المحجوز عليه، وفي هذا الشأن نجد أن محكمة استئناف بروكسل حكمت في 21 ديسمبر 1910 في نزاع كانت فيه قيمة الدين المحجوز من أجله أكبر من قيمة السفينة أنه لا يكفي لرفع الحجز عن السفينة تقديم كفالة تساوي قيمتها وإنما يجب أن تعادل قيمة الدين المطالب به<sup>(1)</sup>، وهناك جانب من القضاء يرى أن الكفالة يجب أن لا تتجاوز قيمة السفينة حيث قضت محكمة بولونيا « Boulogne » التجارية بأن المجهز الذي تكون سفينته محلاً للحجز التحفظي يمكنه الحصول على رفع اليد بإيداع مبلغ مساو للقيمة التجارية للسفينة المحجوزة يوم صدور قرار المحكمة<sup>(2)</sup>

فلا يجوز أن تزيد قيمة الكفالة أو الضمان المقدم لرفع الحجز التحفظي على قيمة السفينة المحجوز عليها حتى وإن كانت قيمة الدين سبب الحجز تزيد عن قيمة السفينة المحجوزة، و نجد أن اتفاقية

(1) - زكي زكي الشعروي، المرجع السابق، ص ص 312 - 313.

(2) - Tribunal commercial de Boulogne, 3 janvier 1979, D.M.F 1980, pp. 339 - 343.

جنيف 1999 قد أخذت بهذا الاستثناء حيث نصت في المادة 4 ف6 على ما يلي: " إذا لم يتفق الأطراف على كفاية الضمان أو شكله، تحدد المحكمة طبيعة هذا الضمان و مقداره بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة "(1) .

#### الإستثناء الثاني - عدم مجاوزة الكفالة أو الضمان لمبالغ تحديد المسؤولية :

وفقا للمبدأ القانوني المعروف فإن كل أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه، ومن ثم يجوز للدائن عملا بهذا المبدأ التنفيذ على كل أموال مدينه لاستيفاء دينه، وعليه فإنه لا يجوز للمدين أن يتمسك بتحديد مسؤوليته عن ديونه في مال معين أو في حدود مبالغ معينة.

ولكن الأمر مختلف في القانون البحري، بحيث تسمح قواعده بتحديد المسؤولية، ويرجع الأخذ بنظام تحديد المسؤولية للظروف و المخاطر الخاصة بالملاحة البحرية، كما أن هذا التحديد يشجع على الإستثمار في الملاحة البحرية .

وما تجدر الإشارة إليه هو أن تقديم الكفالة أو الضمان يبقى من اختيار المحجوز عليه وهذا ما يستفاد من نصوص المواد المذكورة أنفاً، ولكن عملياً من النادر أن لا يقوم المحجوز عليه بتقديم الكفالة لرفع الحجز على السفينة، فامتناع المحجوز عليه عن تقديم الكفالة أو الضمان قد يعرضه للمسؤولية عن تعويض الأضرار الناشئة عن عدم تنفيذ العقود التي أبرمها بخصوص استغلال السفينة أو عن التأخير في تنفيذها فضلاً عن إمكانية فسخ هذه العقود(2) .

ولا يعتبر رفع الحجز على السفينة مقابل تقديم مبلغ الضمان كاعتراف بالمسؤولية (3)، ولقد نصت الفقرة الأخيرة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 على أنه لا يجوز تفسير طلب رفع الحجز عند تقديم الضمان أو الكفالة على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل من جانب مالك السفينة عن تحديد مسؤوليته تحديداً قانونياً، كما نصت المادة الرابعة الفقرة الثالثة من اتفاقية جنيف 1999 على ذلك

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 354 - 356.

(2) - حمدي أحمد حسن علي، المرجع السابق، ص ص 250 - 251.

(3) - مجبر محمد، الحجز التحفظي على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 24.

أيضا على أنه لا يمكن اعتبار أي طلب إفراج عن السفينة بدفع كفالة لا يمكن تفسيره على أنه اعتراف بالمسؤولية أو على أنه تنازل عن الدفاع عن حقه في تحديد المسؤولية<sup>(1)</sup>. ولقد تضمنت المادة 157 ق . ب نفس الحكم الوارد في كل من اتفاقية بروكسل 1952 واتفاقية جنيف 1999 حيث نصت على أنه : " لا يعتبر طلب رفع الحجز عن السفينة مقابل تقديم الضمان المنصوص عليه في المادة السابقة كاعتراف بالمسؤولية أو كتخل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة " .

### ثالثا- رفع الحجز التحفظي مقابل تحديد المسؤولية :

بتطبيق القواعد العامة نجد أنه لا يحق للمدين أن يتمسك بتحديد مسؤوليته عن ديونه في مال معين من أمواله، أو في حدود مبالغ معينة وذلك وفقا لمبدأ الضمان العام الذي يقضي بأن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه<sup>(2)</sup>، إلا أن التشريعات البحرية خرجت على هذه القواعد بإعطاء مالك السفينة الحق في التخلص من أعباء المسؤولية غير المحدودة و ذلك بطلب تحديد مسؤوليته<sup>(3)</sup> عرف نظام تحديد المسؤولية منذ زمن طويل<sup>(4)</sup>، ويرجع سبب الأخذ به إلى المخاطر الكبيرة التي تعرفها الملاحة البحرية وكذلك لتشجيع الإستثمار البحري<sup>(5)</sup> فبذلت جهود دولية كبيرة من أجل توحيد القواعد التي تحكمها، ونتج عن هذه الجهود إبرام اتفاقية لندن لسنة 1976 بشأن

(<sup>1</sup>) - L'article 4 alinéa3 « Toute demande pour le navire d'être libéré d'une sureté fournie ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter sa responsabilité » .

(<sup>2</sup>) - حيث تنص المادة 642 فقرة 1 ق.إ.م. إ على ما يلي: " يجوز للدائن الحجز على جميع أموال المدين حفاظا على الضمان العام لديونه".

(<sup>3</sup>) - حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 46.

(<sup>4</sup>) - يعتبر قانون 1681 الصادر في فرنسا في عهد لويس الرابع عشر (Louis XIV) الذي سمي بأمر البحرية أول تشريع في العالم يحدد مسؤولية مالك السفينة على أساس ترك السفينة للمتضررين كثروة بحرية لا يمكن للمضروب إلا أن يتحصل عليها في حال قيام مسؤوليته مهما بلغت تلك التعويضات، ثم أدرج في الكثير من التشريعات التي أخذت عن النظام الفرنسي، أما الدول التي أخذت عن النظام الأنجلوسكسوني فلم تعرف ما يسمى بنظام الترك العيني للسفينة، لأنها أخذت عن بريطانيا التي إعتمدت نظام التقدير الجزافي لمسؤولية مالك السفينة و يمثل هذا النظام في تحديد مبلغ جزافي يقدر على أساس حمولة السفينة و طبيعة الأضرار الحاصلة و على أساس قيمة السفينة .

(<sup>5</sup>) - سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 118.

تحديد المسؤولية في الدعاوى البحرية، والتي دخلت حيز التنفيذ في 1986/12/01 وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 (1).

أخذ المشرع الجزائري بنظام تحديد المسؤولية و ذلك في المادة 92 ق.ب التي نصت على أن مالك السفينة بإمكانه تحديد مسؤوليته تجاه المتعاقدين معه أوتجاه الغير بسبب دين من الديون الواردة في المادة 94 من نفس القانون، إلا إذا ثبت أن الخطأ المرتكب خطأ شخصيا (2).

كما تنص المادة 99 على أنه لا يمكن ممارسة أي حق لأجل نفس الديون على أموال أخرى تابعة للمالك من طرف الدائنين الذين خصص المال لهم شريطة أن يكون مال التحديد جاهزا لفائدة الطالب ونجد أن المشرع المصري نص على نفس المبدأ، في المادة 87 التي تنص على أنه : " لا يجوز للدائن اتخاذ أي إجراءات على أموال مالك السفينة، إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض، أو إذا قدم ضمانا كافيا تقبله المحكمة ".

وبمقارنة المادتين السابقتين نجد أن المشرع الجزائري استعمل عبارة "...أن يكون مال التحديد جاهزا لفائدة الطالب..."، بينما استعمل المشرع المصري عبارة "...إذا وقع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض..."

وكلا العبارتين تؤيدان نفس المعنى، ولكن متى تكون أموال تحديد المسؤولية تحت يد الدائن أو جاهزة لفائدته؟.

(1) - المرسوم الرئاسي رقم 04-127، المؤرخ في 19 أبريل 2004 ، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبة البحرية المبرمة بلندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 ، ج.ر عدد 26، الصادرة بتاريخ 25 أبريل 2004.

(2) - تنص المادة 94 ق.ب على ما يلي : " لا يحتج بتحديد مسؤولية مالك السفينة ضد :

أ - الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويم، أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة أو أصيبت بجروح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد أو كان يوجد على متنها،

ب - الديون الخاصة بطاقم السفينة و المتولدة عن عقد الإستخدام،

ت - ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل".

تعتبر مبالغ تحديد المسؤولية تحت تصرف الدائن بالفعل عندما يكون متاحا له أن يستوفي دينه منها حالا، ومن أبرز الحالات التي تعتبر فيها مبالغ تحديد المسؤولية تحت تصرف الدائن، إيداع هذه المبالغ نقدا في خزينة المحكمة لحساب الديون موضوع التحديد.

وعليه لا يمكن لدائن بدين يجوز لمالك السفينة تحديد المسؤولية عنه أن يوقع حجزا تحفظيا على السفينة التي تعرضت للحادث الذي نشأ عنه هذا الدين، أو على أية سفينة أخرى له، إذا أودعت مبالغ تحديد المسؤولية نقدا خزانة المحكمة أو قدم ضمان بهذه المبالغ قبلته المحكمة وفي حالة ما إذا وقع حجز بالرغم من ذلك يتوجب رفعه .

ما تجدر الإشارة إليه أن التمسك بتحديد المسؤولية عن طريق وضع مبالغ تحديد المسؤولية تحت تصرف الدائن لا يعني الإقرار بالمسؤولية ويمكنه تقديم دفعه بغرض التخلص من مسؤوليته. (1)

رابعا- رفع الحجز مقابل إنشاء صندوق تحديد المسؤولية.

نصت اتفاقية لندن لسنة 1976 الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية على طريق آخر لتمكين الدائن من تفادي توقيع الحجز على سفينته وذلك عن طريق إنشاء صندوق تحديد المسؤولية ولقد نصت المادة 11 من هذه المعاهدة على ما يلي :

" 1 - يجوز لأي شخص يكون عرضة للمسؤولية أن ينشئ صندوقا لدى المحكمة المختصة في أي دولة متعاقدة تتخذ فيها الإجراءات القانونية التي تتعلق بدعوى التحديد، و يكون الصندوق من مجموع المبالغ المذكورة في المادتين (6)،(7) حسب انطباقها على الدعوى المسؤول ذلك الشخص، مع الفوائد المستحقة من تاريخ الحادث المنشئ للمسؤولية و حتى تاريخ إنشاء الصندوق، وأي صندوق ينشأ لهذا الغرض يكون متاحا فقط لسداد المطالبات التي تتعلق بتحديد المسؤولية .

2 - يمكن إنشاء الصندوق بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مقبول وفقا لتشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ فيها الصندوق، والذي اعتبر مناسباً عن طريق المحكمة أو الجهة المختصة .

(1) - المادة 100 ق. ب : " لا يعد التمسك بتحديد المسؤولية أو تكوين مال التحديد اعترافا من المالك بمسؤوليته " .

3 - الصندوق المنشأ بواسطة أحد الأشخاص المذكورين في الفقرة (1) أو (ب) أو (ج) أو الفقرة (2) من المادة (9) أو المؤمن لديه يعتبر منشأ بواسطة كل الأشخاص المذكورين في الفقرة (1) أ، أو ب، أو ج أو الفقرة (2) على التوالي:

1 - أن يتم إنشاء الصندوق عن طريق المحكمة أو الجهة المختصة بناء على طلب أي شخص له الحق في تحديد المسؤولية .

2 - أن يتم إنشاء الصندوق في دولة متعاقدة تتخذ فيها الإجراءات القانونية التي تتعلق بدعوى التحديد

3 - أن يتم تكوين أموال الصندوق من مجموع المبالغ المذكورة في المادتين 6 و7 مضافا إليها الفوائد المستحقة على مجموع هذه المبالغ من تاريخ الحادث المنشئ للمسؤولية، وحتى تاريخ إنشاء الصندوق .

4 - أن يتم إيداع مجموع المبالغ المشار إليها، مضافا إليها الفوائد نقدا، أو يقدم ضمان بها مقبول وفقا لتشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ فيها الصندوق على أن تقرر المحكمة أو الجهة المختصة أنه ضمان مناسب .

وطبقا للمادة 13 من اتفاقية لندن لسنة 1976 فإنه بعد إنشاء صندوق تحديد المسؤولية فإن أي شخص يتقدم بمطالبة على الصندوق يمنع من استعمال أي حق فيما يتعلق بهذه المطالبة تجاه الأصول الأخرى لشخص أنشأ الصندوق نيابة عنه، كذلك أي سفينة تتعلق بالشخص الذي أنشأ الصندوق بالنيابة عنه، تكون قد حجزت أو أوقفت من خلال السلطة القضائية لدولة متعاقدة لأجل

مطالبة قد تثار تجاه الصندوق أو أي ضمان مقدم فإنه يمكن رفع الحجز عنها<sup>(1)</sup> .

كما تنص الفقرة الثانية من المادة المذكورة على أنه يجوز دائما الأمر برفع الحجز إذا كان صندوق التحديد قد أنشأ في أحد الموانئ الآتية :

(1) - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 2012، ص ص 361-362.

أ - في الميناء الذي وقع فيه الحادث، وإذا وقع الحادث خارج الميناء ففي أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد ذلك أو

ب - في ميناء النزول بالنسبة للمطالبات التي تتعلق بالوفاة و الإصابة البدنية .

ج - في ميناء التفريغ بالنسبة للأضرار التي تلحق البضاعة.

د - في الدولة التي وقع فيها الحجز.

ومن خلال هذه المادة يفهم أنه لا يجوز اتخاذ أي إجراء من إجراءات الحجز التحفظي أو التنفيذ على أي أموال أخرى غير محتوى الصندوق .

كما أنه وفقا للشطر الأول من ف 2 من المادة 13 فإنه لايجوز للمحكمة أو للجهة المختصة في الدولة المتعاقدة التي تم توقيع الحجز على السفينة في اقليمها أن تأمر برفع الحجز إذا تم إنشاء صندوق تحديد المسؤولية في دولة متعاقدة لا يقع فيها ميناء من الموانئ الأربعة المذكورة في الشطر الثاني من هذه الفقرة أي أن للمحكمة السلطة التقديرية في رفع الحجز أو الإبقاء عليه.

ووفقا للشطر الثاني من الفقرة الثانية من المادة المشار إليها فإنه يجب على المحكمة أو الجهة المختصة في الدولة المتعاقدة التي تم توقيع الحجز فيها أن تأمر برفع الحجز إذا تم إنشاء الصندوق في أحد الموانئ الأربعة المذكورة في هذا النص دون أن يكون لها سلطة تقديرية في ذلك<sup>(1)</sup>.

**خامسا - رفع الحجز لعدم رفع دعوى تثبيته :**

ترفع دعوى تثبيت الحجز خلال 15 يوما من تاريخ توقيع أمر الحجز، و إذا لم يتم الدائن برفعها خلال هذه المدة كان الحجز و الإجراءات التالية له باطلة وهذا طبقا للمادة 662 ق.إ.م.إ.

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 418 - 420.

## الفصل الثاني

### أثار الحجز التحفظي على السفينة

بعد أن تطرقنا في الفصل الأول من هذا البحث إلى الشروط الواجب توافرها لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، ورأينا بأن هناك شروط تتعلق بالدين سبب الحجز و شروط أخرى تتعلق بالسفينة محل الحجز، وتطرقنا كذلك للإجراءات الواجب اتباعها من أجل توقيع هذا الحجز على السفينة، سنخصص الفصل الثاني منه لدراسة الآثار الناتجة عن الحجز والتي تعتبر الهدف الرئيسي من توقيعه .

وعليه سنتطرق إلى أثار الحجز التحفظي على السفينة المحجوزة (المبحث الأول) نتناول فيه أهم أثر ينتج عن الحجز وهو إيقاف السفينة في الميناء ومنعها من القيام بالرحلة البحرية (المطلب الأول)، ثم نتطرق لتصرفات المدين المحجوز عليه التي ترد على السفينة محل الحجز التحفظي (المطلب الثاني).

كما أن للحجز التحفظي على السفينة أثار هامة تمس بالميناء الذي تحجز فيه السفينة (المبحث الثاني)، سواء من ناحية الإستغلال التجاري (المطلب الأول)، أو من الناحية الأمنية (المطلب الثاني).

## المبحث الأول

### أثار الحجز التحفظي على السفينة المحجوزة

الحجز التحفظي على السفينة هو إجراء وقائي يهدف إلى حماية الدائن من خطر ضياع ضمانه، وذلك بإتباع الإجراءات المحددة قانوناً ويترتب على هذا وضع السفينة تحت يد القضاء وبالتالي ينتج عن هذا الحجز إيقاف السفينة المحجوزة و منعها من السفر (المطلب الأول).

كما ينتج أثر خاص يمس التصرفات التي يقوم بها المدين المحجوز عليه أثناء فترة الحجز على السفينة المحجوزة (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### إيقاف السفينة

يترتب على إيقاف السفينة في الميناء منعها من السفر (الفرع الأول)، مما يستوجب تعيين حارس عليها لضمان سلامتها أثناء فترة الحجز (الفرع الثاني).

يقول «Antoine VIALARD» في تعليقه على القرار الصادر عن محكمة الإستئناف الفرنسية (Pau) الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 1985، بأن الحجز على السفن سواء كان حجراً تنفيذياً أو تحفظياً يمتاز بشل الأداة الأساسية للمجهز «L'immobilisation du navire»<sup>(1)</sup>، ويشكل بذلك ضغطاً كبيراً على المجهز المحجوز عليه الذي سيتعرض حتماً لخسائر مالية كبيرة، فهذا الأخير تبقى التزاماته سارية في حين أن السفينة محجوزة في الميناء خصوصاً إذا دامت مدة الحجز لفترة طويلة<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup>- « La paralysie de l'outil essentiel de l'entreprise d'armement ».

<sup>(2)</sup>-Ruslana GEORGIEVA, OP. cit, p. 49.

## الفرع الأول

## منع السفينة من السفر

إن الهدف الأساسي من توقيع الحجز التحفظي على السفينة هو توقيفها في الميناء ومنعها من السفر<sup>(1)</sup>، فيعتبر إذن إيقاف السفينة في الميناء ومنعها من القيام برحلتها البحرية الأثر الجوهري الذي يترتب على الحجز التحفظي<sup>(2)</sup> لتأمين الضمانات اللازمة للدائن الحاجز بانتظار حصوله على سند تنفيذي<sup>(3)</sup>.

## أولاً - مبدأ منع السفينة من السفر:

نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 على منع السفينة المحجوز عليها تحفظياً من السفر عند تعريفها للحجز التحفظي في المادة 1 ف 2 بأنه : " منع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري... " (4).

كما نصت عليه أيضاً المادة 1 ف 2 من اتفاقية جنيف 1999 كما يلي : " الحجز " يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لتقلها بأمر من المحكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ " (5).

بعد صدور حكم بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة من الجهة القضائية المختصة بذلك فإنه يمنع عليها أن تغادر ميناء الحجز<sup>(6)</sup>، ومن ثم فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إبلاغهم رسمياً بذلك وجوب إتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من

(1)- Jean-Pierre BEURIER, Droits maritimes, édition Dalloz, 2009- 2010, p. 306.

(2) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 86.

(3) - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 68.

(4) - يقابل نص المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل 1952 في النسخة الفرنسية ما يلي :

« « Saisie » signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre ».

(5) - و يقابل نص المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية جنيف 1999 في النسخة الفرنسية ما يلي :

« « Saisie », il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une décision judiciaire Pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécution ».

(6)- Martine Rémond GOUILLOUD, Op.cit, p.189.

مغادرة الميناء حتى و إن كانت السفينة متأهبة للسفر<sup>(1)</sup>، كما يجب منع السفينة المحجوز عليها من السفر حتى ولو كان الحجز موقعا على حصة فيها فقط أي كان مقدار هذه الحصة.

لا يتحقق الهدف من الحجز التحفظي على السفينة إلا بتوقيفها في الميناء المحجوزة فيه ومنعها من السفر، ذلك أن الغاية من حجزها هو حماية ضمان الدائن الحاجز بتوقيف السفينة لحمايتها من مخاطر الملاحة البحرية التي يمكن أن تتعرض لها في حالة ما إذا تم السماح لها بالسفر، من ناحية أخرى فإن سفر السفينة بعد حجزها قد يؤدي إلى عدم عودتها إلى الميناء الذي حجزت فيه أو تعود باسم مالك جديد اكتسب ملكيتها طبقا لقانون دولة أجنبية، وتطبيقا لذلك لم تتردد محكمة استئناف (RENNES) في إسباغ صفة الخطأ على ترخيص قاضي الأمور المستعجلة للمجهز بإيجار السفينة المحجوز عليها، بالرغم من ضرب الحجز عليها وكان تبرير المحكمة لذلك في بيان أسباب حكمها أن أهم أثر من أثار توقيع الحجز التحفظي على سفينة هو منعها من مغادرة ميناء الحجز فضلا عن أن القول بخلاف ذلك يؤدي إلى إفلات الضمان الذي من أجله تم توقيع الحجز<sup>(2)</sup>، ولا يصح الحجز إلا عندما تكون السفينة متواجدة فعلا في الميناء وقت توقيعه<sup>(3)</sup>.

### ثانيا - الإستثناءات الواردة على مبدأ منع السفينة من السفر:

للتخفيف من خطورة إجراء المنع من السفر، نجد أن هناك من القوانين من تسمح للسفينة بالقيام برحلة أو عدة رحلات و كذلك السماح بالقيام بأعمال إدارة السفينة المحجوزة<sup>(4)</sup> فالقانون الفرنسي يعرف انتشارا واسعا لمثل هذه الدعوى، كما نجد أن اتفاقية بروكسل لسنة 1952 وجنيف 1999 تسمحان بذلك في حالات معينة .

(<sup>1</sup>) - Cécile NAVARRE-LAROCHE, La saisie conservatoire des navires en droit français, Moreux, Paris 2001, p.135.

(<sup>2</sup>) - Appel Rounes , 15 mai 1951, D.M.F, 1952, pp. 365 -366.

(<sup>3</sup>) - Kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritime, , Revue de la cour suprême N°1, Alger 2008, p. 74.

(<sup>4</sup>) - René RODIERE, Op .cit, pp.253 -254.

## 1. السماح للسفينة المحجوزة بمغادرة الميناء :

قد يحتاج مالك السفينة التي تم حجزها للسفر بالرغم من الحجز، وله وسيلتين لذلك الأولى أن يتقدم إلى الجهة القضائية المختصة بطلب رفع الحجز وقد سبق أن تكلمنا عنه في المبحث الثاني من الفصل الأول، أما الثانية فهي أن يتقدم مالك السفينة إلى المحكمة المختصة بطلب إذن بمغادرة السفينة للميناء لرحلة أو أكثر، ويقوم القاضي بتحديد المدة التي ينبغي فيها على السفينة المحجوز عليها العودة إلى الميناء، ويحدد الضمان الذي يجب دفعه من طرف الطالب<sup>(1)</sup>، هذا ما نصت عليه اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999.<sup>(2)</sup>

كما نص القانون البحري الجزائري في المادة 165 المعدلة بموجب المادة 4 من القانون 04-10 على أنه : " تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز، بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف ... " .

مع أن السماح للسفينة بالقيام برحلة أو عدة رحلات محددة، لا ينهي الحجز التحفظي عليها فبمجرد عودتها إلى الميناء يرتب الحجز التحفظي كل آثاره<sup>(3)</sup>.

بالرجوع إلى اتفاقيتي بروكسل 1952 وجنيف 1999 نجد أنهما تجيزان هذا الإجراء في حالات محددة<sup>(4)</sup>، حيث تنص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل على أنه : " تأمر المحكمة أو السلطة القضائية المختصة التي توقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع هذا الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمانات كافية إلا في الحالة التي يكون الحجز قد وقع فيها بسبب ديون بحرية من الديون المنصوص عليها سابقا تحت الحرفين (س، ع) ويجوز للقاضي في هذه الحالة أن يأذن لوضع اليد باستغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية وأن ينظم إدارة السفينة أثناء مدة الحجز، و في حالة عدم اتفاق الخصوم على مقدار الكفالة أو الضمان تحدد المحكمة أو السلطة

(1) - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 113.

(2) - Ruslana GEORGIEVA , Op.cit, p. 63.

(3) - Pierre BONASSIES ,Christian SCAPEL , Op.cit, p. 408.

(4) - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 181 .

القضائية المختصة نوعها و قيمتها ولا يجوز تأويل طلب رفع الحجز عند تقديم مثل هذا الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية ولا تنازل من جانب مالك السفينة عن حقه في تحديد مسؤوليته تحديدا قانونيا " (1).

يتضح من خلال نص المادة بأن السماح للسفينة بالسفر غير ممكن في الحالتين المنصوص عليهما في الفقرتين (س)،(ع)، فإذا كان القاضي المختص لا يستطيع رفع الحجز التحفظي عندما يتعلق الأمر بدين يخص ملكية السفينة أو حيازتها ففي هاتين الحالتين فقط يمكنه الموافقة على طلب السماح للسفينة بالسفر.

يرى «BERLINGIERI» في هذا الشأن وهو من بين الذين شاركوا في إعداد نص اتفاقية بروكسل، بأنه بالعودة إلى صياغة المادة الخامسة من الإتفاقية المذكورة نجد بأن السماح للسفينة للقيام برحلة يكون استثنائيا في الحالات التي لا يمكن فيها اتخاذ إجراء رفع الحجز (2).

أما اتفاقية جنيف 1999 فقد نصت على نفس ما هو موجود في اتفاقية بروكسل 1952 في المادة الرابعة منها التي تنص على أنه : " يطلق سراح السفينة المحجوزة عندما يتم تقديم ضمان كاف في شكل مرض، إلا في الحالات التي تم فيها الحجز على السفينة فيما يتعلق بأي من المطالبات البحرية المدرجة في المادة الأولى الفقرة الأولى (ق) و (ر) في هاتين

(1) - يقابل نص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل في النسخة الفرنسية ما يلي :

« Le tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu' une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas ou la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article premier ci-dessus, sous les lettres o et p ; en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur; lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisants, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les paries sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal ou l'autorité judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

la demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité de propriétaire du navire ».

(2) - « Sans aucun doute, les états contractants peuvent permettre au navire de continuer d'être exploité, quand il a été saisi en vertu d'une créance maritime autre que celles exposées aux lettre o et p de l'article 1 paragraphe 1. En fait, l'article 5 exige d'eux la libération du navire quand une sûreté suffisante a été fournie mais ne donne aucune exigence minimum Pour la libération ou l'utilisation d'un navire sous saisie ».

الحالتين تستطيع المحكمة أن تسمح للشخص الذي يحوز السفينة والذي قدم ضمانا كافيا بمتابعة استغلال السفينة حتى أثناء فترة الحجز<sup>(1)</sup>.

هذا ما نجده في القانون البحري الجزائري، بحيث لم يحدد حالات السماح للسفينة بالسفر، فالمادة 156 المعدلة بموجب القانون 10-04 وردت بصيغة عامة دون تحديد لحالات معينة، أما القانون الفرنسي الصادر سنة 1967 نجد أنه يسمح للسفينة المحجوز عليها بالقيام برحلة أو عدة رحلات محددة<sup>(2)</sup> بموجب المادتين 27،<sup>(3)</sup> 28 منه<sup>(4)</sup> ولقد انتقد الفقه الفرنسي هذا الاتجاه كثيرا لأن المادتين 27 و 28 تطبقان في حالة توقيع حجز تنفيذي أين لا يستطيع المدين المحجوز عليه رفع الحجز على السفينة، فمنطقيا تتضاءل أهمية هذا الإجراء في الحجز التحفظي، لأن المدين يمكنه طلب رفع هذا الحجز. ومما لاشك فيه أنه سيلجأ حتما إلى طلب رفع الحجز بدلا من طلب السماح للسفينة بالسفر في كل مرة يريد فيها القيام برحلة، كما نجد أن المشرع الفرنسي نص على السماح للسفينة بالسفر في الأمر الصادر بتاريخ 28 أكتوبر 2010 تحت رقم 1307-2010 المتعلق بقانون النقل و ذلك في المادة « L5114-21 »<sup>(5)</sup>.

(1) - يقابل نص المادة الرابعة من اتفاقية جنيف في النسخة الفرنسية ما يلي:

« Un navire qui a été saisi doit être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux alinéas (s) et (t) du paragraphe 1 de l'article Premier. En ce cas, le tribunal peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci aura constitué une sûreté d'un montant suffisant, ou régler de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi ».

(2) - Jean BAPTISTE RACINE ,Op. cit, p.5.

(3) - «Nonobstant toute saisie, le Président du tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés, peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés ».

(4) - «Le Président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à faire des voyages ».

(5) -Article L5114 -21 du code de transport « Le navire qui fait l'objet d'une saisie ne peut quitter le port , sauf autorisation donnée par le juge de l'exécution pour un ou plusieurs voyages déterminés, sur justification d'une garantie suffisante .

Dans ce cas, si, à l'expiration du délai impartie par le juge, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie et acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas sinistre couvert par la police ».

الحصول على إذن بالقيام برحلة أو عدة رحلات محددة في حين أنه من المفروض أن السفينة ممنوعة من السفر بتوقيع الحجز التحفظي عليها، لا يمكن تصوره بدون بعض النزاعات حيث أن الدائن الحاجز بتوقيعه للحجز التحفظي على السفينة يضغط على المدين المحجوز عليه للحصول على دينه في أقرب الآجال، و هذا الضغط يضعف مفعوله في حالة ما إذا تمكن المدين المحجوز عليه من مواصلة الإبحار بالسفينة والقيام بالرحلة البحرية، كما أنه من حق الدائن أن يخشى عدم عودة السفينة إلى الميناء سواء بإرادة المدين المحجوز عليه أو بفعل بعض الحوادث البحرية (1).

بالنظر إلى ما سبق ذكره، هناك آليتين لضمان حق الدائن الحاجز الأولى تتمثل في دفع ضمان كاف، أما الثانية فتتمثل في أن الطالب عليه إرجاع السفينة في الأجل المحدد.

### 1) وجوب دفع ضمان:

بموجب اتفاقية بروكسل 1952 وكذا اتفاقية جنيف 1999، وكذا قانون 1967 فإنه يجب تقديم ضمان كافي للحصول على إذن لقيام السفينة المحجوزة برحلة أو عدة رحلات. و لكن ما هو المقصود بهذا الضمان الكافي؟.

نجد في هذا الصدد الحكم الصادر عن محكمة بايون « Bayonne » الفرنسية بخصوص السفينة أكيلار « Akelarre » حيث اعتبر قضاة المحكمة بأنه يكفي أن يكون المدين المحجوز عليه قادرا على دفع الكفالة كي يحصل على الإذن بسفر السفينة فقضت بأنه:

« En considérant que la solvabilité de son propriétaire était certaine et qu'elle offrait en elle-même une garantie suffisante ».

(1) - Cécile NAVARRE-LAROCHE, Op.cit, p.175.

تم استئناف هذا الحكم أمام محكمة استئناف « Pau » بتاريخ 17 ديسمبر 1985 والتي قضت بحكم مغاير لما قضت به محكمة « Bayonne » حيث قضت بوجوب دفع مبلغ مالي للحصول على الإذن بالسفر.

« Si l'article 27 du décret ne définit pas la notion de garantie suffisante, l'article 28 alinéa 2, ne prête à aucune ambiguïté puisqu'il parle de somme déposée en garantie ». (1)

فليس المهم أن يكون المدين قادرا على ضمان قيمة الدين ولكن ما يهم الدائن هو الحصول على ضمان كاف بدون اللجوء إلى أي إجراء آخر، ويرى "Emmanuel du PONTAVICE" بأنه كما بالنسبة لرفع الحجز يفهم من خلال لفظ " ضمان كاف " إما قيمة الدين و إما مبالغ تحديد المسؤولية، وإما قيمة السفينة المحجوزة، بينما يضيف البروفيسور "Antoine VIALARD" إلى مفهوم الكفالة مبالغ التأمين على السفينة (2).

## (2) وجوب عودة السفينة إلى الميناء :

على المدين المحجوز عليه إرجاع السفينة إلى الميناء الذي كانت محجوزة فيه في المدة التي حددها القاضي في الإذن بالسفر، فإن لم تعد السفينة إلى ميناء الحجز في المدة المحددة أصبحت الضمانات المقدمة حقا مكتسبا للدائن الحاجز، (3) ففي هذا الصدد قضت محكمة « Aix-en-Provence » برفض طلب المدين المحجوز عليه بالسماح بالسفينة بالسفر عندما اتضح لها أنه يهدف إلى مغادرة السفينة للميناء بصفة نهائية (4).

(1) - C.A Pau ,17 décembre 1985, Navire Akelarre, D.M.F, 1987, p.95.

(2) - Cécile NAVARRE-LAROCHE , Op. cit, p.176.

(3) - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 113.

(4) - C.A. Aix –en – Provence, 31 mai 1983, D.M.F 1985, p. 303.

إضافة إلى جواز السماح للسفينة بالسفر تخفيفا من الأثار الضارة على المدين المحجوز عليه ابتدع القضاء الفرنسي حلا آخر يتمثل في نقل الحجز الموقع على السفينة إلى سفينة أخرى لها نفس القيمة بناء على طلب المجهز المحجوز عليه .

تطبيقا لذلك نجد قضية السفينة الجزائرية " Tipaza " (1) التي تتلخص وقائعها في أن دائنا استصدر أمرا بتوقيع حجز تحفظي على السفينة المذكورة ضمانا لمبلغ مالي، وكان ذلك يوم الجمعة 24 أكتوبر 1986، وتم الأمر بالحجز في نفس اليوم على الرغم من أن السفينة كانت متأهبة للسفر على الساعة الواحدة ظهرا و كانت محملة بالمسافرين وسياراتهم .

تقدم المدين المحجوز عليه بتظلم للقاضي الذي أمر بالحجز طالبا منه الإذن للسماح للسفينة للقيام برحلتها، ولأن الحجز صادف يوم عطلة وبالتالي المحجوز عليه لا يمكنه الحصول على كفالة أو ضمان لتقديمه من أجل رفع الحجز على سفينته، طلب نقل الحجز إلى سفينة أخرى مملوكة له وموجودة في نفس الميناء و هي السفينة " Tebessa " لأنها لن تسافر قبل يوم 27 أكتوبر بهدف تمكين المحجوز عليه من الحصول على مبلغ الكفالة لرفع الحجز فأصدر القاضي حكما مستعجلا رافضا فيه طلب المحجوز عليه على أساس أن نقل الحجز إلى سفينة أخرى يفقده فعاليته، فاستأنف المحجوز عليه هذا الحكم مؤكدا في استئنافه أن رفض نقل الحجز إلى سفينة أخرى لا يرفض إلا إذا كانت قيمة السفينة الثانية أقل من قيمة السفينة المحجوز عليها، ورد الحاجز على هذا الطلب بأن نقل الحجز إلى سفينة ثانية إجراء لم ينص عليه القانون، وفي مارس 1987 قضت محكمة الإستئناف بالإستجابة لطلب المحجوز عليه إستنادا إلى ثلاثة أسباب :

1 - إذا كان يدخل في إختصاص قاضي الأمر بالحجز باعتباره قاضيا للأمر المستعجلة إلغاء

هذا الأمر فمن باب أولى أن يكون مختصا بالإجراء الأقل منه وهو استبدال السفينة محل

الحجز.

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 226 - 427

2 - يبقى هذا الحل على كل أثار الحجز، ويمنح للمدين مهلة 48 ساعة ليتمكن فيها من الحصول على الضمان وتقديمه.

3 - أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة بدون ضرورة في مثل هذه الظروف يتعدى الهدف المنشود من الحجز إلى ممارسة ضغط لا يحتمل على المدين لإجباره على الوفاء بقيمة الدين المحجوز من أجله.

وتم الطعن بالنقض في هذا الحكم إلا أن محكمة النقض أيدته حيث قررت أن محكمة الإستئناف التي لم ترفع الحجز، و إنما استبدلت بالسفينة المحجوزة سفينة أخرى للمدين في نفس الميناء، قد أسست حكمها قانونا عندما اعتبرت أن مثل هذا الإجراء يبقى على مزايا الحاجز كاملة<sup>(1)</sup>.

ولعل هذا الإجتهد القضائي هو الذي دفع بالمشروع الفرنسي عند تعديل قانون الإجراءات المدنية سنة 1992 إلى الأخذ بهذا الحل، حيث نصت المادة 72 ف 2 على أنه يجوز للقاضي بناء على طلب المدين وبعد سماع الدائن، أو إعلانه بالحضور أن يستبدل الإجراء التحفظي المتخذ أصلا بأي إجراء آخر يحفظ مصالح الأطراف، رغم أن هذا النص ورد في القواعد العامة إلا أنه لا يوجد مانع من الأخذ به في القانون البحري ما دام أنه لا يوجد نص خاص يمنع تطبيقه .

## 2. السماح بإدارة السفينة:

يقصد بإدارة السفينة أعمال صيانتها وإصلاحها وما تقتضيه هذه الأعمال من عقود وتصرفات قانونية، وتختلف هذه الحالة عن حالة السماح للسفينة بالسفر من ناحيتين :  
الناحية الأولى: أنه لا يلزم لإدارة السفينة في هذه الحالة تقديم كفالة أو ضمان كاف.  
الناحية الثانية: لا يكون الإذن بإدارة السفينة للحائز وإنما يصدر للحارس عليها خاصة إذا كان ربانها أو لشركة من شركات تجهيز و تشغيل السفن<sup>(2)</sup>.

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 427 - 428.

(2) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 464.

## ثالثا- دور سلطات الميناء في منع السفينة من السفر:

أهم أثر يترتب على الحجز التحفظي على السفينة هو منعها من السفر، إذ يحظر عليها مغادرة الميناء، ويلقي هذا الأثر على عاتق السلطات المختصة في ميناء الحجز مهمة اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتنفيذ أمر المنع فور علمها رسميا بصدوره فمذ لحظة إعلامها بقرار الحجز يمنع عليها السماح للسفينة بمغادرة الميناء<sup>(1)</sup>، ونظرا لغياب أي نص يحدد كيفية وإجراءات تنفيذ أمر الحجز التحفظي تبقى السلطة المينائية هي المختصة بتنفيذ هذا الأمر رغم أنها ليست طرفا في الحجز<sup>(2)</sup>، ولا يمكن لهذه السلطات أن تتدخل قبل أن تبلغ رسميا بأمر الحجز لذلك فإنه يوجد احتمال أن تغادر السفينة الميناء في الوقت الذي تتخذ فيه إجراءات التبليغ ولكن هذا الإحتمال غير متصور لأن الأمر بالحجز يبلغ إلى السلطات المينائية في نفس الوقت الذي يبلغ فيه إلى ربان السفينة، الذي لا يعلم بوجود الحجز على السفينة إلا من وقت تبليغه به، وخطر مغادرة السفينة للميناء محتمل أكثر بالنسبة للحجز التنفيذي لأن إعلام السلطات المينائية بمحضر الحجز يكون بعد إبلاغ الربان وبالتالي لا يمكنها منع السفينة من مغادرة الميناء قبل تبليغها بمحضر الحجز<sup>(3)</sup>.

تلعب السلطة المينائية المختصة دور إيجابي لمنع السفينة من مغادرة الميناء وذلك رغم إرادة ربانها أو تجهزها أو أصحاب البضائع التي تحملها أو غيرهم من ذوي الشأن، كما تلعب دور سلبي في تحقيق هذا المنع وذلك عن طريق رفض تقديم الأوراق اللازمة للسفر أو رفض القيام بمهمة الإرشاد. بالنسبة للقانون البحري الجزائري لم يكن يوجد أي مادة صريحة تلزم السلطة المينائية بمنع السفينة محل الحجز من السفر،<sup>(4)</sup> والنص الوحيد الذي يمكن الإعتماد عليه في هذا الصدد هو نص المادة 159 من نفس القانون أين منح المشرع للشرطة البحرية إمكانية

(1) - Robert REZENTHEL , Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes , D.M.F, juin 1996, p. 656.

(2) - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 156.

(3) - Jean BAPTISTE Racine , Op. cit, p.5.

(4) - Kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes, Op. cit, p. 77.

القبض على كل سفينة محجوز عليها تحاول الفرار واقتيادها إلى ميناء جزائري حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة .

لكن بعد تعديله بموجب القانون 10-04 أدرج المشرع مادة صريحة ألزم فيها السلطات المينائية و السلطات الإدارية البحرية بإتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع السفينة من السفر وهي المادة 152 مكرر 1 التي تنص على ما يلي : " تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير اللازمة التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار " .

ويجب منع السفينة المحجوز عليها من السفر، حتى ولو كان الحجز موقعا على حصة فيها فقط أي كان مقدار هذه الحصة، وهو ما نصت عليه أيضا المادة 26 من القانون الفرنسي رقم 67 - 967 المتعلق بوضعية السفن (1) التي وردت في باب الأحكام العامة وبالتالي تطبق على الحجز بنوعيه التحفظي و التنفيذي.

لكن يلاحظ على هذا النص عدم الدقة، ذلك أن الأمر بالإذن بالحجز لا يعني غير رخصة أو إمكانية الحجز ولا يعني أن حجزا قد تم توقيعه بالفعل، فكيف تمنع سلطة الميناء السفينة من السفر لمجرد إعلانها بالأمر الصادر بالإذن بالحجز، لذلك يرى بعض الفقهاء الفرنسيين أمثال « DU PONTAVICE » أن المادة 35(2) من نفس هذا المرسوم والتي وردت بشأن الحجز التنفيذي تطبق دون تردد على الحجز التحفظي، لكن هذا الجدل لم يعد قائما بعد أن تم إلغاء هذه المادة بموجب المادة السابعة من الأمر رقم 1307-2010 .

في هذا الخصوص، تتجلى الصبغة العملية للتقنين الإيطالي حيث يمنح القاضي في حالة الضرورة ربان السفينة الراسية في الميناء الصلاحية في إتخاذ الإجراءات الضرورية لمنع

(1) «Lorsqu'il est avisé d'une saisie par la notification de la décision qu'il a autorisée, le service du port refuse l'autorisation de départ du navire».

(2) « Le procès – verbal de la saisie est notifié au service du port ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon ».

رحيل السفينة، وكذلك تجيز المادة 215 من التقنين اليوناني حق إتخاذ مثل هذه الإجراءات للمسؤول قانونا عن الميناء الموجودة به السفينة فور إعلانه بقرار الحجز.

أما في القانون البلجيكي تضمنت المادة 1471 من التقنين القضائي أحكاما تفصيلية ودقيقة في مسألة منع السفينة من السفر أدق وأكثر تفصيلا مما تضمنه القانون البحري المصري والفرنسي حيث تقضي بأنه تترك صورة من محضر الحجز في الحال للربان، وفي حالة عدم وجوده للشخص الذي يتولى حراسة السفينة، ويعلن الحجز إلى المأمور (المفوض) البحري، وفي حالة عدم وجوده إلى قبطان الميناء، مع إنذاره باحتجاز السفينة المحجوزة<sup>(1)</sup>، ونجد في تقنينات بعض الدول ما يمنح هذه الصلاحية لربان الميناء أو أية سلطة عامة أخرى معينة مثل المادة 70 ف1 من تقنين الملاحة البولوني التي تمنح سلطة الميناء بناء على عريضة موقعة من الدائن ببعض الديون غير التعاقدية الحق في حجز السفينة بالميناء لمدة 24 ساعة<sup>(2)</sup> كما أن الحجز التحفظي على السفينة لا يعني الحجز على البضاعة التي على متنها<sup>(3)</sup> كذلك منع السفينة من السفر وتوقيفها في الميناء لا يعني منع عمليات شحن أو تفريغ البضائع فتتم كل هذه العمليات دون حاجة إلى إذن من القضاء، كما أن الحجز التحفظي لا يعطي الحق للناقل لرفض منح سندات الشحن<sup>(4)</sup>.

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 229.

(2) - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 353-354.

(3) - طالب موسى حسن، المرجع السابق، ص 65.

(4) - عرفت المادة 1ف7 من اتفاقية هومبرغ 1978 كما يلي : " سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع و شحنه لها، ويتعهد بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة " ، كما عرفته المادة 1 ف 14 من اتفاقية روتردام 2009 على أنه : " مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي :

1 - يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.

2 - يثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه " .

وقد نصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أن : " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها " .

كما أن السفينة أثناء فترة حجزها بالميناء قد تتعرض لحادث يلحق أضررا بها كأن يشب فيها حريق أو ينفك رباطها وتصطدم بسفينة أخرى أو أي منشأة أخرى ثابتة أو متحركة، فهل تعتبر السلطة المينائية مسؤولة عن هذا الحادث و ملزمة بتعويض الدائن الحاجز .؟

لسلطة الميناء المختصة وظائف تؤديها طبقا لأحكام القوانين و القرارات المتعلقة بذلك فإذا قصرت في أداء هذه الوظائف أو أخطأ أحد موظفيها، وترتب على ذلك ضرر للسفينة فإنها تكون مسؤولة عن ذلك.

لا يدخل في وظائف السلطة المينائية حراسة السفينة المحجوزة بالمعنى المعروف في القانون المدني، وبالتالي إذا نشأ الحادث الذي أحدث أضررا بالسفينة نتيجة تقصير فيما يجب أن يقوم به مالك الشيء أو حارسه غير المالك، فإن سلطة الميناء لا تسأل عن ذلك، وفي هذا الصدد قضى مجلس الدولة الفرنسي بأن سلطة الميناء لا تسأل عن الأخطاء التي اقترفها قائد السفينة بصفته حارسا عليها، لأن رئيس المحكمة عينه رئيسا بصفته الشخصية، أي يؤدي هذه المهمة على مسؤوليته، وليس بوصفه موظفا في الميناء (1).

كما يثار تسأل آخر في حالة هروب السفينة المحجوز عليها، فهل تترتب المسؤولية على السلطة المينائية .؟

عرضت هذه المسألة على القضاء الإسباني في قضية هروب السفينة صوفيا، ولقد تطورت أحداث هذه القضية حتى وصلت إلى المحكمة العليا الإسبانية، والتي أقامت مسؤولية الدولة عن هروب السفينة في حكمها الصادر بتاريخ 19 ماي 1993 على أساس فكرة الإدارة غير السوية للمرفق العام .

كما يثار تساؤل حول ما إذا كانت السلطة المينائية تستطيع نقل السفينة من مكان إلى آخر داخل الميناء المحجوزة فيه أو يمكن نقلها إلى ميناء آخر؟ .

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 228 - 235.

أجاز القانون البحري الجزائري ذلك حيث نص في المادة 160 ف 8 على أنه :  
 "دون المساس بأحكام هذه المادة ولاعتبارات أمنية، يمكن للسلطات المعنية عند الضرورة أن  
 تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة".

كما أجاز القانون الفرنسي نقل السفينة من مكان لأخر داخل الميناء استنادا إلى نص المادة 47  
 من قانون الموانئ البحرية التي تمنح ربان السفينة كامل الصلاحيات لإستغلال الميناء والحفاظ  
 على أمنه<sup>(1)</sup>، لكن هذا الحكم شرع لمصلحة المدين المحجوز عليه فقط" المالك " بالتالي فالسلطة  
 المينائية مستبعدة من هذا النص<sup>(2)</sup> وحتى وإن افترضنا بأن لفظ الطالب الوارد في نص المادة  
 يشمل كذلك السلطة المينائية إلا أن هذا الحل ليس عملي بحيث أنه من ناحية إذا لم تعد السفينة  
 إلى الميناء تضيع الكفالة، وإذا عادت السفينة إلى الميناء فإننا نكون قد عدنا إلى نفس الإشكال .  
 فهل يمكن اللجوء إلى القضاء للحصول على إذن بنقل السفينة ؟.

أذن رئيس المحكمة الابتدائية لسلطة الميناء بنقل السفينة إلى ميناء آخر وذلك في  
 قضية السفينة "روكو بياجيو" بإعتباره القاضي الذي أذن للدائن بحجزها وبالتالي فهو مختص  
 بإصدار الأوامر المستعجلة فيما يخص الإشكالات التي تنشأ عن هذا الحجز.

لتفادي فرار السفينة المحجوزة من الميناء نص المشرع الجزائري في المادة 159 ق.ب على  
 أنه: "يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة  
 للقضاء الوطني، تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية و تقتاد  
 نحو ميناء جزائري.

وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.  
 إذا رفضت السفينة المطاردة الإمتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة  
 لإطلاق طلقات إنذار، و إذا تمادى ربان السفينة في رفضه تطلق الشرطة البحرية طلقات

(<sup>1</sup>) – Cécile NAVARRE – LAROCHE, Op. cit, p. 139.

(<sup>2</sup>)- Robert REZENTHEL , Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les Ports  
 maritimes , D.M.F, juin 1996, p. 655.

بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، ويمكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية .

كما يمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى.

و يتعرض ربان السفينة في هذه الحالة إلى غرامة مالية تتراوح بين 200.000 دج إلى 600.000 دج طبقا لما هو منصوص عليه في المادة 521 ق. ب. ج. " .

يرى « Robert REZENTHEL » أن إلزام السلطة المينائية بمنع السفينة من السفر إجراء غير قانوني ذلك أن نص المادة 2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 تنص على أنه: " . ومع ذلك فلا يجوز أن يحمل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية على أنه توسيع أو تضيق في الحقوق و السلطات التي تستمدها الدول و الجهات العامة و سلطات الموانئ من قوانينها الداخلية أو لوائحها بالحجز على السفينة في دائرة اختصاصها أو بحبسها أو منعها بأي طريق آخر من الإبحار " (1).

(1) - Robert REZENTHEL, Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes, Op.cit, p. 654.

## الفرع الثاني

## حراسة السفينة المحجوزة

تعتبر حراسة السفينة من الأثار القانونية المترتبة على حجزها تحفظيا، وهي تثير مسألة المسؤولية عن الخسائر والأضرار التي يمكن أن تحدث خلال فترة الحجز .

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد بأنه لم يرد أي تعريف للحراسة في حين نجد أن هناك من عرف الحارس منهم السنهوري الذي عرفه بأنه: "هو من له السيطرة الفعلية في التوجيه والرقابة على الشيء ويكون هو المتصرف في أمره"<sup>(1)</sup>.

وفي هذا الشأن يقول البروفيسور «Dominique DENIS» :

« Les termes de garde et de gardien sont à priori assez imprécis, vagues et ne correspondent pas à des concepts juridiques précis. Pourtant la définition du gardien est indispensable, c'est même un élément moyen du fait des choses ».

## أولا - المقصود بحراسة السفينة المحجوزة :

يقصد بالحراسة على المال المحجوز بصفة عامة كل ما يتخذ من إجراءات بعد توقيع الحجز التحفظي بهدف المحافظة على هذا المال، و يرتبط استلزام الحراسة بوجود الخشية من تصرف المدين في المال المحجوز، فإذا لم يكن هناك داع لهذه الخشية فليس ثمة ما يدعو إلى استلزام الحراسة فمثلا إذا وقع الحجز على ما للمدين لدى الغير فلا يكون داع للحراسة وذلك لأن الغير يكون مسؤولا عن المنقول المحجوز تحت يده<sup>(2)</sup>.

(1) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المعجم الثاني نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، بدون سنة النشر، ص 125.

(2) - محمود السيد عمر التحيوي، إجراءات الحجز وأثاره العامة في قانون المرافعات المدنية و التجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 1999، ص 269.

الحراسة المقصودة هي الحراسة القضائية، وعليه سنتطرق لتعريفها وكذلك الجهة القضائية المختصة بالبت فيها.

### 1. تعريف الحراسة القضائية:

الحراسة القضائية هي وضع مال في يد أمينة يقوم شأنه نزاع أو يكون الحق فيه غير ثابت ويتهدده خطر عاجل و تكون الحراسة القضائية إما اتفاقية أو بحكم القضاء و يتولى الحارس

حفظ المال و إدارته و رده فيما بعد مع تقديم الحسابات عنه إلى من يثبت له الحق.

لقد نظم المشرع الجزائري الحراسة القضائية بموجب الأمر 58-75 المؤرخ في

1975/09/26 المتضمن القانون المدني و ذلك من المادة 602 إلى المادة 611، وكذا بموجب

القانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/02/25 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية

من المادة 679 إلى غاية المادة 699 .

بالعودة إلى القانونين المشار إليهما نجد أن المشرع الجزائري مثله مثل نظيره المصري

والفرنسي لم يعط تعريفا للحراسة و اكتفى فقط بالإشارة إلى الحراسة القضائية حيث تنص المادة

603 على أنه: " يجوز للقاضي أن يأمر بالحراسة:

- في الأحوال المشار إليها في المادة 602 إذا لم يتفق ذوي الشأن على الحراسة.
- إذا كان صاحب المصلحة في منقول أو عقار قد تجمع لديه من الأسباب المعقولة ما يخشى معه خطرا عاجلا من بقاء المال تحت يد حائزه .
- في الأحوال الأخرى المنصوص عليها في القانون<sup>(1)</sup> .

و تعيين الحارس القضائي عن طريق القضاء الاستعجالي يشترط

1 - أن يكون هناك استعجال أو خطر عاجل

2 - عدم المساس بأصل الحق

(1) - القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007 المعدل والمتمم للقانون المدني .

3 - أن يكون لرافع الدعوى مصلحة في وضع المال تحت الحراسة القضائية

4 - أن يكون هناك خطر من بقاء المال تحت يد حائزه .

## 2. الجهة القضائية المختصة بالبث في موضوع الحراسة :

يفهم من خلال أحكام ق. إ.م. إ. أن رئيس المحكمة حيث تواجد المال المتنازع حوله هو صاحب الاختصاص الأصلي في الأمر بالحراسة القضائية إستنادا إلى نصوص المواد 299، 699، 697 التي تمنح الاختصاص لرئيس الجهة القضائية على اعتبار أنها من بين التدابير الواجب إتخاذها بشأن المال المتنازع عليه، فضلا عن اكتساء هذا الإجراء الطابع الإستعجالي وفقا لنص المادة 299 من ق. إ.م. إ. والتي تنص على أنه في جميع أحوال الاستعجال وإذا اقتضى الأمر الفصل في إجراء متعلق بالحراسة القضائية أو بأي تدبير تحفظي غير منظم بإجراءات خاصة يتم عرض القضية بعريضة افتتاحية أمام المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها الإشكال أو التدبير المطلوب وينادى عليها في أقرب جلسة ويستخلص من خلال أحكام المواد المشار إليها أعلاه أن إجراء الحراسة يكون إما بموجب دعوى إستعجالية وفقا لنص المادة 299 من ق. إ.م. إ.<sup>(1)</sup>، أو بموجب على أمر على عريضة في حالة الحراسة الإلزامية المشار إليها أعلاه.

أما الجهة المختصة في رفع إجراء الحراسة القضائية هي الجهة المختصة دائما في البث في الدعوى أي أن رئيس المحكمة هو صاحب الاختصاص المانع في إجراء الحراسة القضائية حسبما تمت الإشارة سلفا ويبقى له وحده الاختصاص في رفعها، ويتم ذلك إما بطلب من الخصوم بحيث يجوز للخصوم المتنازعة حول المال محل الحراسة أن يتقدموا بعريضة أمام السيد رئيس المحكمة طالبين إنهاء الحراسة القضائية لعدم جدوى الإبقاء عليها وذلك عند انتهاء

(1) - تنص المادة 299 ق.إ.م. إ. على مايلي : " في جميع أحوال الإستعجال، أو إذا قضى الأمر الفصل في إجراء يتعلق بالحراسة القضائية أو بأي تدبير تحفظي غير منظم بإجراءات خاصة، يتم عرض القضية بعريضة افتتاحية أمام المحكمة الواقع في دائرة اختصاصها الإشكال أو التدبير المطلوب، وينادى عليها في أقرب جلسة. يجب الفصل في الدعاوي الإستعجالية في أقرب الآجال " .

النزاع حول المال المتنازع بشأنه سواء بحكم قضائي أو بالصلح الإتفاقي أو بأية صورة كانت بينهم من خلالها إنهاء للنزاع وعدم جدوى الإبقاء على إجراء الحراسة القضائية.

### ثانيا - تعيين حارس السفينة المحجوزة :

يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة نقل حيازتها من المحجوز عليه إلى حارس قانوني يقوم المحضر بتعيينه في محضر الحجز، ويكون هذا الحارس مسؤولاً دون غيره بالإلتزام التام بالمحافظة عليها من الناحية القانونية و المادية ومن ثمة تقوم مسؤوليته عنها في حالة هلاكها بخطأ منه، شريطة تمام انتقال حيازتها إليه .

والإشكال الذي يطرح هنا من هو حارس السفينة، هل هو الربان الذي يحتفظ بوظائفه أثناء الحجز التحفظي على السفينة، أم المدين، أم أنه يمكن أن تنتقل الحراسة إلى الدائن طالب الحجز؟، هذا التساؤل ذو أهمية كبيرة لأن السفينة يمكن أن تسبب أضراراً للغير كما يمكن أن تصاب هي بأضرار .

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أنه لا يوجد تعريف دقيق للحراسة مما جعل الفقه يختلف حول إعطاء مفهوم واضح لها أما القضاء فقد مر بمرحلتين الأولى أخذ فيها بالمعيار القانوني والثانية أخذ فيها بالمعيار المادي .

### 1. معيار الحراسة القانونية :

الحارس وفقاً لهذه النظرية هو من له السلطة القانونية على الشيء و بموجبها يحق له استعماله و توجيهه و رقابته و متى وجدت هذه السلطة القانونية فإنها تعد كافية بذاتها لثبوت الحراسة و لا يستوجب مباشرتها بالفعل<sup>(1)</sup>.

و الأصل أن يحتفظ مالك الشيء بسلطته القانونية على الشيء في استعماله و رقابته و توجيهه وذلك لأنه صاحب حق عيني يستمد من خلاله هذه السلطة على الشيء فمالك الشيء يعد حارساً

(1) - منذر الفضل، النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، الطبعة الثالثة، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن 1995، ص 488.

له مما يعني إعفاء المضرور من إثبات الحراسة، و يقع على مالك الشيء عبء إثبات إنتقال الحراسة لشخص آخر بصورة مؤكدة .

و بناء على ما تقدم فلا تنتقل الحراسة من مالك الشيء إلى شخص آخر إلا بالاتفاق بينهما على التنازل على الحراسة و تطبيقا لذلك لا يعتبر السارق حارسا للشيء لأن حيازته ليست لها سند قانوني فتكون له السيطرة الفعلية على الشيء بينما تظل الحراسة القانونية للمالك .

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن ق.إ.م. إ. ينص على أن الأموال المحجوزة تبقى تحت يد المحجوز عليه إلى حين الحكم بتثبيت الحجز التحفظي أو رفعه.

و لقد وجه الفقه انتقادا شديدا لهذه النظرية أمثال سافينه « SAVINIEN » و كابتان « CAPITANE » اللذان يريان أن الأخذ بهذا المعيار يؤدي إلى أن السارق إذا أصاب الغير بضرر بالشيء المسروق يكون المالك هو المسؤول عن تلك الاضرار مع أنه فقد سيطرته على الشيء رغما عنه وهذا فيه ظلم و إجحاف كبير في حقه، و رغم هذا الإنتقاد إلا أن المحاكم الفرنسية بقيت تأخذ بها إلى غاية صدور قرار فرنك سنة 1941<sup>(1)</sup>.

## 2. معيار الحراسة المادي :

نظرا للإنتقادات التي وجهها الفقه إلى نظرية الحراسة القانونية تحول الفقه و القضاء في فرنسا إلى الأخذ بمعيار الحراسة المادية أو الفعلية ابتداء من الحكم الصادر في قضية فرنك بتاريخ 2 ديسمبر 1941 من الدوائر المجتمعة بمحكمة النقض الفرنسية وبهذا الحكم أخذت محكمة النقض الفرنسية بنظرية الحراسة المادية باعتبار أن الحارس هو من يمارس في استغلال الشيء كامل سلطات الإستعمال و التوجيه و الرقابة وقت حدوث الضرر و استقر قضاء محكمة

(1) - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 2012 ، ص 32.

النقض بعد ذلك على أن الحارس هو من يمارس سلطات الإستعمال و التوجيه و الرقابة على الشيء<sup>(1)</sup> .

أما في القانون الفرنسي فالإجابة عن هذا التساؤل ليست واضحة، فنجد أن المادة 71 من قانون 3 جانفي 1967 الملغاة بموجب المادة 26-5114 L من قانون النقل الفرنسي تنص على أن الربان يبقى محتفظا بكل صلاحياته إلى غاية انتقال ملكية السفينة<sup>(2)</sup>.

بمقارنة هذه المادة مع أحكام المادة 1384 ق.م.ف نستنتج بأنه ما دام الربان لا يزال يتمتع بكامل صلاحياته ففي هذه الحالة الحراسة تكون لمالك السفينة أو مجهزةا، وبمجرد تعيين الحارس يتجرد المالك من حراسة السفينة.

وهذا الاتجاه منتقد من طرف البروفيسور « Yves TASSEL » ذلك إعتادا على قضاء محكمة النقض التي تميز بين حراسة السفينة نفسها والحراسة أثناء الحجز ففي هذه الحالة يطرح الإشكال حول مسؤولية المالك هل تنتقل إلى الحارس الذي تم تعيينه عند وقوع أضرار للسفينة أو للغير؟.

أقرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 6 مارس 1973 مسؤولية الدائن الحاجز لكن لا يمكن اعتباره قرارا مرجعيا، إذ يرى الفقيه « Yves TESSEL »<sup>(3)</sup> أنه لا يمكن أن تنتقل حراسة السفينة إلى الدائن الحاجز لأن مالكاها هو الوحيد القادر على القيام بشؤونها<sup>(4)</sup>.

(1) - خالد محمد المروني، المرجع السابق، ص ص 29-30.

(2) - « L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit ».

(3) - « Le navire est la chose de son propriétaire qui le connaît et qui le mieux à même de savoir les soins qu'il convient de lui apporter dans sa garde secondairement, parce que dégager ainsi le débiteur saisi, c'est le Pousser à se désintéresser de la garde de son navire, troisièmement Parce que les dispositions relatives à la garde des meubles saisis indiquent que le saisissant ne pourra être établi gardien ; mais le saisi pourra l'être de son consentement et de celui du saisissant... »

(4) - Ruslana Georgieva, Op.cit, pp.50 -52.

مع أن الحجز على السفينة لا يعني تجريد المجهز من ملكية سفينته، فيبقى دائما مالكا لها وله سلطة إدارتها وصيانتها أثناء فترة الحجز<sup>(1)</sup>، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 153 ق.ب التي تنص على أنه: " لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها"، وهو نفس الحكم الذي أقره القانون الفرنسي في المادة 30 من القانون 67- 967 المتعلق بالحجز على السفن<sup>(2)</sup>.

على هذا الأساس يجب تعيين حارس للسفينة المحجوزة طيلة مدة حجزها بالميناء، ويتم نقل حيازة السفينة المحجوزة إلى هذا الحارس الذي لا يمكن أن يكون إلا ربانها نظرا لخبرته ومعرفته بالسفينة، فإبقاء السفينة تحت حراسة ممثلها القانوني وهو ربانها يعتبر خير ضمان لحسن سير شؤونها .

رغم أهمية هذه المسألة إلا أنها لم تنظم بنصوص خاصة وقد تعرض لها المشرع الجزائري بموجب المادة 160 مكرر 7 التي تنص على أنه : " يلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها " و تم تعديل هذه المادة بعد صدور القانون 04-10 حيث تم إضافة فقرة أخرى تنص على أنه : " في حالة غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية المعنية بتعيين حارس للسفينة على نفقة المحجوز عليه" .

من خلال إضافة هذه الفقرة حاول المشرع تفادي حالة ترك السفينة بدون حارس تجنبا لمختلف الأضرار التي يمكن أن تلحق بها، فلقد ألزمت المادة 160 مكرر 7 ق.ب مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها وتركت تحديد تطبيق هذه المادة للتنظيم .

(<sup>1</sup>) – Robert REZENTHEI , L'autorité portuaire et le régime juridique de la garde (ouvrage , installations , marchandises , navires,) D.M.F, février, 1998, p.193.

(<sup>2</sup>) – حيث تنص المادة 30 من مرسوم رقم 67 – 967 المؤرخ في 27 أكتوبر 1967 المتعلق بالحجز على السفن تنص على أنه:  
« La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du Propriétaire »

وإلى غاية إنجاز هذه الدراسة لم نعثر على أي مرسوم يحدد كيفية تطبيق هذه المادة والمرسوم الوحيد الذي يمكن القياس عليه في هذا الخصوص هو المرسوم التنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002 والذي يحدد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها.

وقد تضمن هذا المرسوم تسعة (9) مواد حيث حددت المادة 2 منه العدد الأدنى من البحارة الواجب تركه في السفينة بالعدد الوارد في الشهادة التي تسلمها الإدارة البحرية المختصة<sup>(1)</sup>.

أما المادة الرابعة منه فقد حددت المعايير التي يحدد على أساسها عدد البحارة على متن السفن التجارية الجزائرية<sup>(2)</sup>.

أما إذا كانت السفينة أجنبية فقد نصت المادة 160 مكرر 3 ق.ب على أنه : " عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة قرار الحجز لممثلية القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها وتجري حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن الحاجز" .

هذا ما يتعارض مع أحكام القانون البحري التي تقضي بأن المالك يمكنه القيام بأي تصرف على السفينة المحجوزة، كما أنه طبقا للمادة 160 مكرر 7 ق.ب فإن المجهز ملزم بالإحتفاظ على متن السفينة بعدد من البحارة لضمان أمنها ولم تحدد المادة المقصود بالعدد الأدنى للبحارة، ولا المعايير

(1) - حيث تنص المادة 2 على ما يلي : " العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها هو ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن Minimum Safe Manning التي تسلمها الإدارة البحرية المتخصصة" .

(2) - حيث تنص المادة 4 على ما يلي : " يحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية الجزائرية لضمان أمنها طبقا للجدول المرفق بالملحق الأول من هذا المرسوم.

تحدد الإدارة البحرية الوطنية عدد البحارة المذكورين أعلاه حسب المعايير الآتية:

أ- نوع السفن ( السفن الناقلات للركاب، للبضائع العامة، للمواد الكيميائية للمحروقات ) .

ب- نوع الملاحة الممارسة(الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة والملاحة غير المحدودة).

ج - حمولة السفن.

د - صنف السفينة ( آلية أو عادية) "

التي يتم من خلالها تحديد هذا العدد وترك تطبيق هذه المادة للتنظيم، لكن إلى يومنا هذا لم يصدر بعد أي مرسوم تنفيذي يحدد كيفية تطبيق هذه المادة.

من خلال هذه المادة يتبين لنا بأن قائد السفينة هو الذي يبقى محتفظاً بإدارة وحراسة السفينة ويكون مسؤولاً عما يصيبها أو تسببه من أضرار بشرط أن يكون هناك طاقم بالسفينة، أما إذا لم يبقى المجهز على بعض من طاقمه لحراسة السفينة فإن السلطات المينائية تطلب من السلطة القضائية تعيين حارس للسفينة على نفقة المحجوز عليه، وهذا بعد أن كانت السلطات المينائية قبل تعديل 04-10 هي التي تتولى حراسة السفينة المحجوزة رغم أنها ليست طرفاً في النزاع، إذ يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة، نقل حيازتها من المدين المحجوز عليه إلى حارسها القانوني المعين من طرف المحضر القضائي في محضر حجز السفينة والذي يقع على عاتقه الالتزام التام بالمحافظة عليها، ومن ثم تقوم مسؤوليته في حالة هلاكها متى كان هذا الهلاك بسبب خطئه الشخصي وهنا يجب التفرقة بين حالتين :

**الحالة الأولى :** عندما يصدر الخطأ من طرف الحارس فبمجرد توقيع الحجز على السفينة يتم تعيين حارس عليها الذي تقع على عاتقه مسؤولية حراستها وبالتالي تقوم مسؤوليته .

**الحالة الثانية :** عندما لا يكون الضرر راجع إلى خطأ مرتكب من طرف الحارس ، ففي هذه الحالة من يكون مسؤولاً عما أصاب السفينة من أضرار أو تسبب فيه للغير؟<sup>(1)</sup>.

يرى معظم الفقه التقليدي في فرنسا ومصر أمثال بونتافيس « DU PONTAVICE » ، و"بهجت قايد" أن الإجابة عن هذا التساؤل تكمن في المادة 1384 ف 1 ق. م.ف والتي تقابل المادة 178 ق.م.م<sup>(2)</sup> وكذلك المادة 138 ق.م.ج التي تنص على ما يلي : " كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء".

(1) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 80 - 81.

(2) - زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 376.

ويعفى من المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة (1).

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ في ف 2 من المادة 138 ق.م (2).

بالعودة إلى القواعد العامة نجد أن المسؤولية عن الأشياء غير الحية لا تقوم أبداً على فكرة الخطأ وهذا بعد تطور طويل، فمنذ صدور قرار نقض للمحكمة الفرنسية في 13 فيفري 1930 لم تعد المحاكم تقبل أن ينفي الحارس المسؤولية عن نفسه بإثبات أنه لم يخطأ، بل أخذت تطالبه للتخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه (3)، فبعد تطور النظم الإقتصادية وما أحدثته الإختراعات الحديثة من تطور فكان لذلك الأثر الكبير في تطور المسؤولية عن الأشياء فاستخدام هذه الآلات يعرض الأرواح للخطر و الأموال للتلف، لذلك يجب أن يكون الحارس خاضعاً في المسؤولية عن الضرر الذي تحدثه هذه الأشياء لقاعدة أشد من القاعدة التي يخضع لها في المسؤولية عن فعل الشخص، فبدأ الفقه و القضاء يتوسعان في تفسير ف 1 من المادة 1384 م . ف فجعلها تقرر المسؤولية عن الأشياء على أساس خطأ مفترض في جانب من يوجد الشيء في حراسته بعد أن كانت قائمة على وجوب إثبات خطأ من جانب المسؤول (4)

عملاً بهذا الرأي حكم القضاء الفرنسي بطريقة شبه متواترة بأنه في حالة ضياع السفينة المحجوزة أو تسببها في إحداث أضرار للغير فإن الحاجز (إذا ما تم تعيينه حارساً عليها) يعتبر مسؤولاً عنها لا باعتباره حاجزاً لها، ولكن باعتباره حارساً عليها بالمعنى الوارد ذكره في الفقرة الأولى من المادة 1384 فطبقاً لهذه المادة فإن حارس السفينة المحجوز عليها يعتبر مسؤولاً عما

(1) - المادة 138 ق.م، المتمم و المعدل .

(2) - محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1988، ص ص 473،474.

(3) - حيث تنص المادة 127 ق.م ب على أنه : " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، مالم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك " .

(4) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المعجم الثاني نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، بدون سنة النشر، ص ص 1221 - 1222 .

يصبها أو تسببه للغير من أضرار طوال فترة الحجز، ولا يمكنه التخلص من هذه المسؤولية إلا بإثباته أن سبب أجنبي<sup>(1)</sup> كان هو السبب في حدوث الضرر للسفينة أو للغير.

بالنسبة للقضاء نجد هناك تضارب في القرارات فمنهم من قام بتنظيم الحراسة بين

مالك السفينة والحاجز.

عقب الدكتور زكي زكي الشعرواي على هذا الرأي حيث يرى بأن تطبيق نص المادة المذكورة والذي صدر عندما كانت الملاحة البحرية تقوم بها سفن صغيرة الحجم تسير بقوة الرياح لم يعد ممكنا بعد التطور الهائل الذي تشهده الصناعة البحرية، حيث أصبحت السفينة هرما شامخا من اليابسة ينتقل بين موانئ الدول فالسفينة في وقتنا الحاضر منشأة ضخمة مصنوعة من الحديد بوسائل تقنية وفنية عالية يصعب على أي شخص الإحاطة بمعرفة كل ما فيها<sup>(2)</sup>.

أما محكمة النقض الفرنسية فقد أسست حكمها بمساءلة حارس السفينة على حراسته

القانونية وهذا يعني أن يكون له حق إدارة الشيء فيتولد من هذا الحق التزامه القانوني بالمحافظة

(1) - تعريف السبب الأجنبي : لم يعرف المشرع الجزائري السبب الأجنبي شأنه في ذلك شأن نظيره المصري فاكتفى بذكر شروطه، بينما إكتفى المشرع المصري بذكر صورته، ولقد تم تعريف السبب الأجنبي من طرف الفقه حيث عرفه benoit بأنه : " كل الظروف والوقائع التي يمكن للمدعى عليه أن يستند عليها لإثبات أن الفعل الضار لا ينسب إليه و التي تكون أجنبية عن كلا الطرفين ". كما عرفه محمود جلال الدين زكي بأنه " كل حادث ليس من فعل المسؤول المطالب بالتعويض يكون سبب إحداث الضرر وقد يكون حادثا فجائيا أو قوة قاهرة وقد يكون خطأ المضرور أو خطأ الغير ". ويشترط في السبب الأجنبي توفر الشروط الآتية :

أ - أن يكون خارجيا عن الحارس : أي أن لا ينسب السبب إلى الحارس أو إلى الشيء المحروس فإن كان الحادث قد وقع بفعل الإنسان أو بسبب خلل في الشيء المحروس فإن ذلك لا يعد من قبيل السبب الأجنبي  
ب - أن يكون غير متوقع : فالسبب الأجنبي ينطوي على عنصر المباغتة عند حدوثه و بالتالي لم يترك مجال للحارس للإحتياط منه.  
ج - أن يستحيل دفعه : و يقصد بذلك أن يكون السبب الأجنبي متجاوزا لقدرات الشخص العادي و و تتحقق عدم إمكانية إذا أثبت الشخص أنه يستحيل عليه التصرف بخلاف ما تصرف وقت الحادث، ومعيار عدم إمكانية الدفع أو التوقع هو معيار الرجل العادي المتوسط الذكاء .

وللسبب الأجنبي أربعة صور هي :

1 - القوة القاهرة

2 - الحادث المفاجئ

3 - فعل الضحية

4- فعل الغير .

(2) - زكي زكي الشعرواي، المرجع السابق، ص ص 377-380.

عليه، لكن في مرحلة لاحقة قررت نفس المحكمة بأن العبرة في تحديد المسؤولية ليست بالإدارة أو الملكية بل بالسيطرة الفعلية على الشيء .

فهل يمكن القول بأن حارس السفينة محل الحجز يمتلك حقيقة هذه السيطرة التامة على السفينة المحجوز عليها بآلاتها وأجهزتها الفنية المتعددة ؟ .

لهذا فإنه يرى بأن دور حارس السفينة المعين من قبل المحضر لا يتعدى بأي حال من الأحوال كونه مشرفاً قانونياً على السفينة وليس حارساً لها بالمعنى القانوني والمادي كما كانت تقضي به المحكمة الفرنسية والمصرية في أحكامها، ويترتب على هذا اقتصار عمل من يتولى حراسة السفينة المحجوز عليها على التزامه بالإبقاء عليها في مكان معين فقط أما في ما يخص آلات السفينة فتبقى في حراسة صاحبها، فإذا نقل شخص السفينة من مكان لآخر، ولو بدون علمه وأحدثت ضرراً كان هو المسؤول عنه، أما إذا كان حدوث الضرر بسبب خلل في أجهزة السفينة فيظل صاحب السفينة هو المسؤول .

أما المشرع الفرنسي فلقد نظم مسألة حراسة السفينة في قانون الموانئ، حيث أوجب على مالك السفينة ترك عدد كافي من الأشخاص على متنها لحراستها.

و قد أكد القضاء هذا بموجب قرار Bailes و الذي أقر أن السلطة المينائية ليس لها أي كفاءة لحراسة ملكيات خاصة<sup>(1)</sup>.

اتجه بعض القضاة إلى القول بأن الحراسة تكون للدائن الحاجز، وقد أخذ القانون الفرنسي بهذا الاتجاه قبل تعديله سنة 1967 وتابعه في ذلك الفقه والقضاء المصري.

ولكن هذا الرأي لا يستقيم من الناحية القانونية ولا من الناحية العملية فمن الناحية القانونية إن كان الهدف من الحجز هو ضمان دين الدائن الحاجز إلا أن هذا الأخير لا يمكنه أن يصبح مالكا للسفينة.

(1) -Kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes Op.cit, p.79.

أما من الناحية العملية فإن بقاء السفينة تحت حراسة ممثليها القانوني أي ربان السفينة هو خير ضمان لحسن سير شؤونها.

طبقا لما هو معروف في القواعد العامة فإن المقصود بالحراسة هو السيطرة الفعلية في توجيه ورقابة الشيء، والحارس هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السلطة الفعلية على الشيء قصدا و استقلالا (1).

فالمعيار المعتمد في تحديد من هو الحارس هو معيار الحراسة الفعلية حيث لا يشترط أن يكون الحارس هو صاحب السلطة القانونية على الشيء، بل هو صاحب السلطة الفعلية في توجيه ورقابة الشيء الذي في حراسته و التصرف فيه دون أن يكون خاضعا لسلطة شخص آخر وهذا ما يسمح بافتراض الخطأ في الحراسة من جانبه ما دام أن الضرر قد وقع بفعل هذا الشيء الذي تحت حراسته الفعلية.

من خلال هذا يمكن القول بأن المالك هو المفترض أن يكون حارسا لما يملك، باعتبار أن لمالك الشيء وحده سلطات استعمال و استغلال والتصرف في الشيء ومع أن الغالب هو ثبوت السلطة الفعلية لمن يملك السلطة القانونية إلا أن السلطة الفعلية لا ترتبط بهذه الأخيرة وطبقا لهذا المعيار فإن الحراسة تنتقل ممن كانت ثابتة له أصلا وهو المالك إلى من

(1) - الأصل أن تجتمع سلطات الإستعمال و التوجيه و الرقابة في يد حارس واحد ، إلا أنه توجد حالات يتمتع فيها أكثر من شخص بهذه السلطات و بشكل متساوي كالشركاء في الشبوع فهم يسألون عن فعل الشيء المشاع بينهم بإعتبارهم حراس له، كما قد تتجزء الحراسة إلى نوعين حراسة الإستعمال وحراسة الهيكل، فحراسة الإستعمال تكون للحائز في حدود ما يقتضيه إستعمال الشيء، أما حراسة الهيكل فتكون للمنتج في نطاق العيب الموجود في هيكل أو بنية الشيء و يتعذر معرفته من طرف مستعمل الشيء، و يعتبر قرار " بواتيه" الصادر بتاريخ 05 جوان 1971 أول تجسيد عملي لفكرة تجزئة الحراسة عندما قضت محكمة الإستئناف الفرنسية «Poitiers» التي تتعلق بانفجار زجاجة عصير بين يدي طفل أدى إلى إصابة إحدى عينيه بأضرار خطيرة فأقرت بأن منتج العصير يفترض أنه لا يزال يحتفظ بحراسة منتجه بالرغم من إنتقال ملكية الزجاجاة لأنه الوحيد من بين الأشخاص الذين انتقلت إليهم ملكيتها من كان بإمكانه ممارسة سلطة الرقابة عليها.

أصبح فعليا صاحب السيطرة الفعلية على الشيء<sup>(1)</sup>، وعليه إذا رفعت ضده دعوى المسؤولية أن يثبت أن الحراسة خرجت من يده وقت حدوث الضرر<sup>(2)</sup>.

نصت المادة 160 مكرر 3 ق. ب على أنه تجري حراسة السفينة تحت مسؤولية الدائن الحاجز وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تحمل علم دولة أجنبية ويفهم من نص المادة أنه إذا ما كانت السفينة أجنبية فإن مسؤولية حراستها تقع على عاتق الدائن الحاجز، أما السفن الوطنية فلنلاحظ أن المادة لم تذكرها وبالتالي نتساءل لمن تعود الحراسة في هذه الحالة؟. أورد المشرع نصا آخر فيما يخص حراسة السفينة، وهو نص المادة 160 مكرر 7 و التي تنص على أنه : " يلتزم مجهز السفينة المحجوزة بالإحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها.

وفي حالة غياب هذا الطقم تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية المعنية، بتعيين حارس للسفينة المحجوزة على نفقة و ذلك على نفقة المدين المحجوز عليه".  
يقع الحارس تحت طائلة العقوبات الجنائية إذا لم يحترم التزامه بالحفاظ على السفينة المحجوزة و حمايتها حتى نهاية الحجز لأنه مساس بمصالح القائم بالحجز ومصالح الغير بالإضافة إلى أنه خرق لأمر قضائي<sup>(3)</sup>، وتستمر مهمة الحارس في حراسة السفينة المحجوزة إلى أن يتم الفصل في الموضوع إما برفع الحجز أو تثبيته.

(1) - أسامة أحمد بدر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2005، ص ص 33-35.

(2) - عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 1128.

(3) - تنص المادة 699 ق. إ.م. إ على أنه : " إذا كانت الحراسة بأجر، لا يجوز للحارس أن يستعمل أو يستغل أو يعير الأموال المحجوزة إلا بأمر مخالف من القضاء، وإلا تعرض إلى العقوبات المقررة في قانون العقوبات للجرائم المتعلقة بالأموال المحجوزة. إذا كان الحارس مالكا لها أو صاحب حق انتفاع جاز له حق الإستعمال فيما خصصت له دون الإستغلال و إذا بددها تعرض إلى العقوبة المقررة في قانون العقوبات للجرائم المتعلقة بالأموال المحجوزة... "

## المطلب الثاني

### التصرفات الواردة على السفينة المحجوز عليها

وفقا للقواعد العامة فإن الحجز التحفظي يضع المال المحجوز تحت يد القضاء، فيقيّد سلطة المدين في المال المحجوز، ويمنع نفاذ التصرفات القانونية في حق الدائن الحاجز، لكن الأموال المحجوزة تبقى تحت يد المدين المحجوز عليه طبقا لنص المادة 660 ق.إ.م. (1) حتى يتم تثبيت الحجز أو رفعه، وهذا ما حكمت به المحكمة التجارية المغربية بفاس حيث قضت بأن الهدف من الحجز هو وضع الأشياء المحجوزة تحت مراقبة القضاء مع بقاء حيازتها و استغلالها من طرف مالكيها ضمانا لحق الحاجز عندما يتحول الحجز التحفظي إلى تنفيذي (2) فهل تطبق نفس هذه القواعد في المجال البحري أم أنه يوجد اختلاف بين القواعد العامة والقواعد الخاصة بالقانون البحري .؟

## الفرع الأول

### صحة تصرفات المدين في السفينة المحجوزة

طبقا للقواعد العامة فإن المال المحجوز لا يخرج من ملكية صاحبه، وإنما يبقى مالكا له إلى أن يتم تثبيت الحجز التحفظي أو التمهيد لبيعه في حالة الحجز التنفيذي (3)، فيبقى المدين حائزا للأموال المحجوز عليها و له أن يستغلها و ينتفع بها انتفاع رب الأسرة الحريص، وأن يمتلك الثمار الناتجة عنها، ما لم يكن له حق أفضلية ( إمتياز أو رهن ) (4).

(1) - تنص المادة 660 ق. إ.م.إ. على ما يلي : " تبقى الأموال المحجوزة تحت يد المحجوز عليه إلى حين تثبيت الحجز أو الأمر برفعه . وله أن ينتفع بها انتفاعاً رب الأسرة الحريص و أن يمتلك ثمارها مع المحافظة عليها " .

(2) - قرار رقم 299، ملف عدد 07/1458، الصادر عن محكمة الإستئناف التجارية بفاس بتاريخ 20/02/2008.

(3) - عبد الله مسعودي، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الطبعة الثانية، دار هومه، الجزائر 2010، ص 212.

(4) - بشير سرحان القروي، المرجع السابق، ص 35.

أولا - بقاء السفينة ملكا للمدين المحجوز عليه :

بالرجوع إلى قواعد الحجز في ق.إ.م.إ. فإن كل ما يترتب على الحجز التحفظي هو وضع المال المحجوز عليه تحت يد القضاء،<sup>(1)</sup> مع منع المدين من التصرف فيه بما يتعارض أو يضر بمصلحة الدائن الحاجز، فكل تصرف من الدائن في الأموال المحجوزة من شأنه أن يمس بمصالح الدائن الحاجز يقع باطلا وعديم الأثر، أما إذا كان التصرف لا يضر بالدائن فهو تصرف صحيح ولا يلحقه البطلان أو عدم النفاذ كأعمال الإدارة التي لا تخرج ملكية المنقول من يد صاحبه، ويترتب على ذلك أن المال المحجوز يظل داخلا في الضمان العام لسائر الدائنين إذ يجوز لأي دائن آخر أن يوقع الحجز على نفس الأموال و يشترك مع الدائن الأول في اقتسام حصيلة التنفيذ بالمساواة .

لكن بالنسبة للقانون البحري فالأمر يختلف حيث نجد بأن المشرع لم يقيد تصرفات مالك السفينة وهو ما نصت عليه المادة 153 ق.ب. : " لا يمكن أن يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها " .

الحجز التحفظي على السفينة هو إجراء يتخذه الدائن خوفا من فقدان حقه وقيام المدين بتهريب السفينة، أو التصرف فيها حماية لضمانه حتى يتمكن من الحصول على سند تنفيذي للتنفيذ عليها، ورغم هذا فإنه لا يحرم مالكيها من حقوقه عليها أثناء مدة الحجز<sup>(2)</sup>، وهو ما نصت عليه أيضا المادة 30 من المرسوم الفرنسي الصادر في 1967 فلمالك السفينة المحجوزة أن يقوم برهنها أو تأجيرها أو بيعها دون الرجوع لطلب إذن من القضاء إلا أن هذه التصرفات تبقى موقوفة إلى حين رفع الحجز على السفينة<sup>(3)</sup>، أما قانون التجارة البحرية المصري الصادر سنة 1999 فإنه لم يتضمن أي نص بهذا الشأن، وعليه فإن حجز السفينة تحفظيا لا ينقص من الملكية

(1) - قرار رقم 1588 ملف عدد 07/1389 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بفاس بتاريخ 2007/11/07

(2) - Martine Rémond GOUILLOUD, Op.cit, p.189.

(3) - René RODIERE , Op.cit, p. 255.

المقررة لمالكها<sup>(1)</sup>، فلملكية تبقى ما دام الشيء المملوك باقيا ولا تزول إلا بزوال هذا الشيء أي بهلاكه، فالملكية بطبيعتها غير مؤقتة، فهي حق باق ببقاء الشيء المملوك و لم يحدد القانون وقتا لإنقضائه، فهو حق دائم فالحقوق الشخصية تتقضي بالتقادم المسقط و تتقضي بإنقضائها الحقوق التبعية التي تتضمنها، وكذلك تزول الحقوق العينية الأصلية بعدم الإستعمال<sup>(2)</sup> ما عدا حق الملكية فهو الوحيد الذي لم يرد بخصوصه نص بزواله بعدم استعماله، فلا يجوز لأحد أن يدعي تملك شيء مملوك لغير بدعوى أن مالكة تركه بدون إستعمال لمدة طويلة<sup>(3)</sup>.

### ثانيا - صحة تصرفات المدين المحجوز عليه في السفينة المحجوزة:

معظم التشريعات البحرية لا تمنع أو تقيد تصرفات المالك في سفينته سواء بالبيع أو بالرهن أثناء حجزها لذلك فإنه يجب إتخاذ الإحتياطات اللازمة لمنع المالك السيئ النية من بيع

(1) - يعرف حق الملكية بأنه هو الحق الذي يخول صاحبه سلطة مباشرة على شيء معين بالذات , فيستطيع بمقتضاها أن يحصل على جميع منافع هذا الشيء وذلك بأن يستعمله وأن يستغله وأن يتصرف فيه، و عرفها المشرع الجزائري في القانون المدني في الكتاب الثالث المعنون الحقوق العينية الأصلية في المادة 674 بأنها : " الملكية هي حق التمتع و التصرف في الأشياء، بشرط أن لا يستعمل استعمالا تحرمه القوانين و الأنظمة " و يخول حق الملكية لصاحبه ثلاث (03) سلطات وهي :

- سلطة الإستعمال : يكون استعمال الشيء في كل ما أعد له و في كل ما يمكن أن يستعمل فيه، وقد يكون الإستعمال شخصيا كالسكن في منزل و قد يكون الإستعمال ماديا باستهلاك الشيء كالثمار وقد لا يستعمل الملك الشيء بل يستعمل من طرف الغير.  
- سلطة الإستغلال : يكون استغلال الشيء بالإستفادة منه بطريقة غير مباشرة وذلك بالحصول على ما ينتجه من ثمار دون المساس بأصله أو جوهره .

- سلطة التصرف : أما التصرف في الشيء فمعناه استخدامه استخداماً يستنفذه كلياً أو جزئياً، وقد يكون التصرف مادياً ويقصد به إجراء تغيير أو تعديل في مادة الشيء، كشق طريق في أرض زراعية أو إقامة بناء عليها، ويمكن أن يكون التصرف قانونياً كأن ينقل الشخص ملكية شيء مملوك له إلي شخص آخر بالبيع أو الهبة.

(2) - لحق الملكية الخصائص الأتية :

1. الملكية حق عيني : أي تنصب مباشرة على شيء معين وهي أوسع الحقوق العينية جميعا فهي تعطي لصاحبها الحق الكامل على الشيء.

2. الملكية حق جامع و مانع : فالملكية تشمل أوسع السلطات التي يمكن أن تكون للشخص على الشيء فهي تشمل السلطات الثلاثة الإستعمال الإستغلال التصرف، فليس لصاحب أي حق عيني آخر كل هذه السلطات على الشيء، كما أنه مقصور على المالك دون غيره، فلا يجوز لأحد أن يشاركه في ملكه

3. الملكية حق دائم : فهو باق ببقاء الشيء المملوك .

(3) - أنور العمروسي، المرجع السابق، ص 12.

السفينة أو رهنها دون إعلان المشتري أو الدائن المرتهن بالحجز لحماية الغير حسن النية، ولذلك يستوجب القانون ضرورة تقييد محضر الحجز التحفظي في الصفحة الخاصة في سجل السفينة

هناك جانب من الفقه وهو ليس بالرأي الغالب يرى عدم جواز التصرف في السفينة المحجوزة وحتهم في ذلك أن مثل هذا التصرف يلحق الضرر بالدائن خاصة بالدائن العادي للمجهز ومن ثمة لن يحقق الحجز التحفظي الغاية المرجوة منه (1).

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

إلا أن الفقه المصري له رأي آخر في مسلك القضاء الفرنسي فهو لا يقبل هذا المسلك إلا إذا كان توقيع الحجز بسبب دين يقع على عاتق المستأجر بينما إذا كان هذا الحجز من أجل إقتضاء دين يلتزم به المالك المؤجر فإنه لا يتفق مع مبادئ العدالة أن يتحمل المستأجر أخطاء المالك أو أي عمل يقوم به الأخير ويؤدي إلى إخلاله بالتزاماته القانونية قبل الغير الأمر الذي يترتب عليه إمتناع المستأجر عن القيام بدفع الاجرة عن تلك الفترة التي توقفت فيها السفينة بسبب لا يد له فيه أما الإتجاه الغالب في الفقه فهو الإتجاه الذي يعطي المالك الحق في القيام بكل التصرفات القانونية على السفينة المحجوزة (2).

وتبقى السفينة المحجوزة ملكا للمدين المحجوز عليه، و يترتب على ذلك الآثار الآتية:

1 - يجوز لأي دائن آخر من دائني مالك السفينة توقيع حجز آخر عليها سواء أ كان حجزا تحفظيا أو تنفيذيا، وذلك لأن الحجز لم يخرج السفينة من ملكية المدين المحجوز عليه.

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 239-242.

(2) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 86.

2 - يستفيد المالك من استغلال هذه السفينة طيلة مدة الحجز، ذلك أن من خصائص حق الملكية أنه يخول صاحبه جميع السلطات على الشيء فله حق استعماله أي الحصول على منفعه كما أن له استغلاله أي الحصول على ما يدره من ثمار، وله كذلك سلطة التصرف فيه مادياً أو قانونياً، كما أنه يتحمل نفقاتها كأعمال الصيانة و مختلف المصاريف التي تترتب عن رسو السفينة في الميناء وذلك إما شخصياً أو عن طريق الحارس، وفي حالة ما إذا قام المدين المحجوز عليه (المالك) بتصرف أدى إلى الإضرار بالسفينة أو أدى إلى هلاكها ولا يتحمل المسؤولية الدائن الحاجز أو الحارس<sup>(1)</sup>، ويكون مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار التي تحدثها السفينة باعتباره حارس الأشياء غير الحية ( المادة 138 ق. م )<sup>(2)</sup>.

وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية:

« La saisie conservatoire d'un navire , qui ne porte pas atteinte aux droits du propriétaire , n'a pas pour effet de mettre à la charge du créancier l'entretien courant du navire qu'il a fait saisir ; que par suite , la perte du bâtiment résultant du manqué d'entretien pendant le cours de sa saisie ne peut être imputée au saisissant , sauf au propriétaire à établir qu'il a été empêché d'entretenir son navire par la faute de ce dernier »<sup>(3)</sup>.

3 - يستطيع المدين المحجوز عليه أن يتصرف في المال المحجوز بأي نوع من أنواع التصرفات القانونية سواء بعوض أو بدون عوض ( تبرع، هبة ) ولا يمكن اعتبار تصرفه تصرفاً في ملك الغير فيكون صحيحاً بين طرفيه وتترتب كافة أثاره بينهما، لكنه يكون غير

(<sup>1</sup>) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 220 - 221.

(<sup>2</sup>) - تنص المادة 138 ق.م على أنه : " كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء .

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

(<sup>3</sup>)- Ch.Com ,3 mars 1998, bulletin civile .1998, Iv, N°91, p.73, D.M.F, 1998, p. 699.

نافذ في حق الدائن الحاجز، فيمكن لمالك السفينة المحجوز عليها أن يبرم بشأنها كافة أنواع العقود ويجري عليها كافة التصرفات القانونية فيمكنه أن يرتب عليها حقا عينيا، أو يقوم بتأجيرها<sup>(1)</sup>.

4 - في حالة استمرار إجراءات الحجز وعدم دفع المالك الكفالة لرفع الحجز عنها فإن عملية البيع تكون على ذمة المالك وبالتالي يحل ثمن البيع محل السفينة في ذمة المالك و من ثم فإن الثمن المتبقي بعد استيفاء الدائن الحاجز لدينه يكون من حق المالك<sup>(2)</sup>.

5 - إذا تم التنازل عن إجراءات الحجز أو قضي ببطلانها، فإن التصرفات التي أجراها المدين بشأن المال المحجوز تصبح نافذة من وقت حدوثها بأثر رجعي من وقت وقوعها<sup>(3)</sup>.

6 - إذا هلكت السفينة بفعل قوة قاهرة، فإن تبعه الهلاك تقع على عاتق المحجوز عليه، ولا ينقضي حق الحاجز بذلك، ولكنه يستطيع التنفيذ على سفينة أخرى للمدين، أما إذا هلكت السفينة المحجوز عليها أو أصيبت بأضرار بفعل الغير فإن التعويض المترتب عن هذا الفعل يكون من حق المالك.

(1) - فتحي والي، التنفيذ الجبري وفقا لمجموعة المرافعات الجديدة، دار النهضة العربية، طبعة 1971، ص 411.

(2) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 222.

(3) - محمود السيد عمر التحيوي، المرجع السابق، ص 253.

## الفرع الثاني

## عدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه

يقصد بعدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه في المال المحجوز أن كل التصرفات التي يقوم بإبرامها و تخص المال المحجوز لا تكون نافذة في مواجهة الدائن الحاجز، إذ تجيز المادة 191 ق.م للدائن الذي له حق مستحق الأداء أن يطلب عدم نفاذ تصرفات مدينه التي تضر بحقه إذا كان قد قام بهذا التصرف بقصد الإضرار به (1).

والحكم بعدم نفاذ تصرفات المدين في حق دائئه لا يؤثر بأي حال من الأحوال على العقد الذي يربط مدينه بمن تصرف إليه بل يبقى قائماً منتجا لأثاره القانونية بينه وبين المتصرف إليه (2)، ولذلك فإن هذه التصرفات التي يقوم بها المدين المحجوز عليه لا تحول دون استمرار إجراءات التنفيذ المباشرة التي يتخذها الدائن الحاجز على هذا المال المحجوز، وبدون حاجة إلى صدور حكم بعدم نفاذ هذه التصرفات، فتصرف المدين لا يلحقه البطلان (3)، بل عدم النفاذ أي لا يسري في حق الدائن الحاجز ولكنه يبقى تصرف صحيح .

طبقاً للقواعد العامة فإن هذا الأثر ينطبق على كل التصرفات التي ترد على الأموال المحجوزة فقد نصت المادة 661 ق.م.إ.م.إ على أن تصرفات المدين في الأموال المحجوزة غير نافذة إذا

(1) - تنص المادة 191 ق.م على ما يلي : " لكل دائن حل دينه و صدر من مدينه تصرف ضار به، أن يطلب عدم نفاذ هذا التصرف في حقه، إذا كان التصرف قد أنقص من حقوق المدين أو زاد في التزاماته و ترتب عسر المدين أو الزيادة في عسره، وذلك متى توافر أحد الشروط المنصوص عليها في المادة التالية ."

(2) - حسينة حمو، إنحلال العقد عن طريق الفسخ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2011، ص 12.

(3) - البطلان هو الجزاء الذي فرضه القانون على عدم توفر ركن من أركان العقد أو شرط من شروط صحته، و البطلان إما أن يكون مطلقاً إذا تخاف ركن من أركانه الثلاثة ( الرضا، المحل، السبب ) إضافة إلى ركن الشكل في بعض العقود، أو وجد نص قانوني يقضي بالبطلان، و إما أن يكون نسبياً وذلك إذا شاب العقد عيب من عيوب الرضا ( نقص الأهلية، الغلط، التدليس، الإكراه، الإستغلال ). و يكون طلب إبطال العقد لمن عيب رضاه، كما يمكنه إجازته و بالتالي يصبح العقد صحيحاً.

كانت تصرفاته القانونية والمادية مضرّة بالدائن الحاجز فإنه يتعرض لعقوبات جرائم الأموال المحجوزة المنصوص عليها في قانون العقوبات<sup>(1)</sup>.

ويرد عليه استثناء وحيد في حالة بيع المنقول المحجوز فإن هذا البيع يكون نافذاً في مواجهة الدائن الحاجز تطبيقاً لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ولا يوجد هذا الإستثناء في القانون البحري باعتبار أن السفينة لا تخضع لهذه القاعدة<sup>(2)</sup>.

لقد ثار خلاف في الفقه المصري والفقه الفرنسي حول مسألة عدم نفاذ تصرفات مالك السفينة المحجوز عليها تحفظياً، حيث انقسم الفقه بشأنها إلى رأيين:

**الرأي الأول:** ذهب هذا الرأي وهو الرأي الغالب في الفقه المصري والفرنسي إلى أنه يجوز لمالك السفينة المحجوز عليها تحفظياً أن يتصرف فيها بنقل ملكيتها بالبيع أو برهنها لأنها ما زالت مملوكة للمجهز المالك<sup>(3)</sup>.

فالحجز التحفظي على السفينة شأنه شأن الحجز التحفظية في القواعد العامة لا يحجب ملكية السفينة عن صاحبها أو يحرمه من سلطاته كاملة عليها<sup>(4)</sup> و من ثم فإن المدين المحجوز عليه يمكنه أن يوقع عليها كافة أنواع التصرفات القانونية، ولكن و لحماية الدائن الحاجز فإن هذه التصرفات لا يحتج بها عليه و ذلك من يوم تسجيل الأمر بالحجز .

وقد ذهب أنصار هذا الرأي إلى أبعد من ذلك عندما اعتبروا أن هذه التصرفات نافذة في حق الدائن الحاجز مبررين موقفهم هذا كما يلي:

1 - أن المنع من التصرف أمر خطير لا يمكن تبريره إلا بموجب نص صريح.

(1) - ما تجدر الإشارة إليه بخصوص المادة 661 ف 1 ق.إ.م.إ أن المشرع استبدل مصطلح " بطلان التصرف " بمصطلح "عدم النفاذ" في حالة ما تصرف المدين الأموال المحجوزة والتي كان يقصد بها عدم نفاذ التصرف وليس بطلانه لأن التصرف الذي يتم بين المدين المحجوز عليه والغير يكون صحيحاً إلا أنه غير نافذ في مواجهة الدائن الحاجز، و على الغير المطالبة بالتعويض أمام القضاء المدني.

(2) - محمود السيد عمر التحيوي، المرجع السابق، ص 258.

(3) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 238.

(4) - إيليا صفا، المرجع السابق، ص 79.

- 2 - لما كان القانون لا يشترط قيد محضر الحجز التحفظي على السفينة فإنه لا يترتب على هذا الحجز حضر التصرف فيها حماية للغير الذي يتعامل مع مالها دون علم بالحجز التحفظي الموقع عليها.
- 3 - يعتبر حضر التصرف في المال المنقول بعد توقيع الحجز التحفظي عليه نتيجة ضرورية لتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية و التي لا تطبق على السفن رغم أنها من المنقولات ولذلك لا يوجد تعارض بين توقيع الحجز التحفظي على السفينة وحق المدين في أن يتصرف فيها .
- 4 - لا يضار الدائن الحاجز حتى و لو كان دائنا عاديا من تصرف المجهز في السفينة المحجوز عليها تحفظيا نظرا لتمتعه بحق التتبع الذي أقره له القانون، و الذي لا ينقضي إلا لو سافرت السفينة باسم مشترك جديد و هو أمر يصعب وقوعه لأن الحجز يؤدي توقيف السفينة و منعها من السفر.
- 5 - لا يعقل أن يترتب على عمل تحفظي بمحضر يوقع دون سند تنفيذي منع المجهز من التصرف في سفينته فذلك يحرمه من الحصول على الإئتمان اللازم عن طريق رهنها، أما إذا رهن المالك المدين سفينته المحجوزة بطريقة الغش أو التدليس فإنه بوسع الدائن الحاجز أن يرفع الدعوى البولصية لإبطال الرهن (1).
- 6 - يستشهد أنصار هذا الرأي بحكم لمحكمة النقض الفرنسية يقضي بحق المالك في التصرف في السفينة المحجوز عليها بالبيع أو الرهن.
- وقد رد حمدي علي أحمد حسن على هذا الرأي في رسالته للدكتوراه بما يلي:

(1) - الدعوى البولصية : نسبة إلى البريطور بولص أحد قضاة الرومان الذي كان أول من ابتدعها، كما تسمى دعوى عدم نفاذ التصرفات نسبة إلى أثرها على التصرف المطعون فيه.

وقد نص عليها المشرع الجزائري في الفصل الثالث ضمان حقوق الدائنين من الباب الثاني أثار الإلتزام من القانون المدني تحت عنوان وسائل التنفيذ في المواد من 191 إلى 197.

وتعرف هذه الدعوى بأنها وسيلة من وسائل كفالة حقوق الدائنين في الضمان العام، وتهدف إلى حمايتهم من التصرفات التي تنقص من حقوق المدين أو تزيد من إلتزاماته و التي قد يعمد إليها المدين إذا ساءت حالته المالية للإضرار بدائنيه .

-بالنسبة لقولهم أن المنع من التصرف لا يجوز تقديره إلا بنص فهذا خلط بين الأنظمة القانونية فالأمر لا يتعلق بمنع من التصرف وإنما بعدم نفاذ، ونظام المنع من التصرف يختلف عن نظام عدم النفاذ .

-أما بخصوص وجوب شهر الحجز فإنه يجب شهر كل الحجز دون تخصيص .  
- أما حق التتبع على السفينة فإن المشرع الفرنسي والمصري قد ألغى حق التتبع بالنسبة للدائن العادي أما حق التتبع الذي يخوله الإمتياز البحري فإنه من المعروف أن الإمتيازات البحرية لا تغطي إلا بعض الديون وبعضها الآخر لا .

-بالنسبة لحجتهم القائلة أنه لا يقبل أن يترتب على عمل تحفظي حظر التصرف في السفينة المحجوزة، فإنه يمكن الرد عليها بأن جوهر الحجز تحفظيا أو تنفيذيا واحد و لا يحقق الغرض الذي شرع من أجله و المتمثل في الحماية الوقتية للدائن الحاجز إلا بتقرير عدم نفاذ تصرفات مالك المال المحجوز عليه و بدون ترتيب هذا الأثر يفرغ الحجز من مضمونه تماما و تصبح هذه الحماية متوقفة على إرادة المالك الذي اتخذت هذه الحماية ضده فإن شاء حققها وإن شاء باع أو رهن السفينة، أما بخصوص الحصول على الإئتمان من الرهن، فهو أيضا مردود عليهم لأنه لا يجوز توفير الإئتمان على حساب مصلحة الدائن الحاجز .

- و أخيرا الحكم الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 19 فيفري 1958 لا علاقة له البتة بحق مالك السفينة المحجوز عليها في بيعها أو رهنها، أو بنفاذ أو عدم نفاذ هذه التصرفات (1)

إذ تتلخص وقائعه في أن مالك سفينة تعاقد مع شركة لصيانة و إصلاح هذه السفينة، ونظرا لتبقي جزء المال في ذمة المالك قامت الشركة بتوقيع حجز تحفظي على السفينة.

فقام مالك السفينة المحجوزة بوضعها تحت نظام التصفية القضائية، و استطاع المصفي أن يوقع هذا الحجز عن طريق القاضي لصالح كل دائني المالك، ثم بيعت بعد ذلك بالمزاد العلني إلا أن

(1) - حمدي علي أحمد حسن ، المرجع السابق ، ص 240.

الشركة التي أوقعت من قبل لجأت إلى القضاء خشية من الدخول في قسمة الغرماء وحصلت على حكم من محكمة الإستئناف يخول لها الحق في استيفاء دينها بالأفضلية على الدائنين الآخرين استنادا إلى الحق في الحبس الذي أنشأ لها بسبب الحجز التحفظي الذي أجرته وليس على أساس حق الإمتياز.

وعندما طعن بالنقض في هذا الحكم قضت بنقضه مقررة بأنه من جهة لا يترتب على الحق في حبس شيء أي حق أفضلية على الثمن المتحصل من بيع هذا الشيء، ومن جهة أخرى فإن الحجز لا ينشئ لصالح الدائن الحاجز حق في الحبس .

يترتب على جواز التصرف في السفينة عدم سريان التصرف على الدائنين الذين تعلق حقهم بالتنفيذ أو مشتري السفينة بالمزاد، في حين يقع التصرف صحيحا فيما بين المتعاقدين ولا يجوز لأيهما أن يبطله بحيث يكون لهما إن أرادا إنفاذه إيداع مبلغ كاف للوفاء بأصل ديون الدائنين الحاجزين وفوائدها و المصاريف و إعلانهم بهذا الإيداع قبل اليوم المحدد للبيع، وتكون هذه المبالغ مخصصة للوفاء بديون هؤلاء الدائنين دون غيرهم<sup>(1)</sup> .

فالتصرفات التي يقوم بها المدين المحجوز عليه لا تضر بمصلحة الدائن الحاجز إذ له أن يباشر التنفيذ عليها واستفاء حقه من ثمنها، كما أن الحجز لا ينشئ حقا عينيا للدائن الحاجز على السفينة لم يكن له من قبل ومن ثمة يمكننا القول بأن الحجز التحفظي على السفينة لا ينقص شيئا من حق الملكية المقرر لمالكها فمثلا يمكن للمالك القيام برهن السفينة المحجوزة و هذا ما يتضح جليا من حكم النقض الفرنسي حيث جاء فيه بأن الحجز التحفظي لا ينشئ لمصلحة الدائن الحاجز حق احتجاز ولا يترتب له حق أفضلية على ثمن الشيء المبيع بالنظر لغيره من الدائنين .

(1) - علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 171.

الرأي الثاني : هناك جانب من الفقه وهو ليس بالرأي الغالب يرى عدم جواز التصرف في السفينة المحجوزة، وحثهم في ذلك أن مثل هذا التصرف يلحق الضرر بالدائن لا محالة بالدائن العادي للمجهز ومن ثمة لن يحقق الحجز التحفظي الغاية المرجوة منه (1).

أما القضاء الفرنسي يأخذ بالرأي القائل بأن توقيع الحجز التحفظي لا يؤثر على حقوق مالك السفينة في استغلالها وتأجيرها، الأمر الذي يترتب عليه عدم تأثر حق المؤجر في حالة توقيع الحجز التحفظي على السفينة المؤجرة في تحصيل الإيجار عن المدة التي تم فيها توقف السفينة بسبب الحجز، إلا أن الفقه المصري له رأي آخر في اتجاه القضاء الفرنسي فهو لا يقبله في مصر إلا إذا كان توقيع الحجز بسبب دين يقع على عاتق المستأجر، بينما إذا كان هذا الحجز من أجل إقتضاء دين يلتزم به المالك المؤجر فإنه لا يتفق مع مبادئ العدالة أن يتحمل المستأجر أخطاء المالك أو أي عمل يقوم به الأخير ويؤدي إلى إخلاله بالتزاماته القانونية قبل الغير الأمر الذي يترتب عليه إمتناع المستأجر عن القيام بدفع الاجرة عن تلك الفترة التي توقفت فيها السفينة بسبب لا يد له فيه (2).

أما بالنسبة للقضاء فإننا نلاحظ ندرة القرارات فيما يخص هذه المسألة إذ يوجد حكمان فقط أحدهما صدر عن القضاء المصري والأخر عن القضاء الفرنسي.

وتتلخص وقائع القرار الصادر عن القضاء المصري في أن دائنا لمالك السفينة لم يستوفي دينه الثابت في سنيين أدنين فالتجأ إلى القضاء وحصل على حكم غيابي لصالحهما يقضي بإلزام مالك السفينة بمبلغ الدين، وبموجب هذا الحكم قاما بتوقيع حجز تحفظي على السفينة، ولكن طرف ثالث طالب برفع هذا الحجز و استحقاؤه للسفينة المذكورة باعتباره مالكا لها ولقد تبين للمحكمة أن الحجز تم توقيعه يوم 6 ماي 1909، وأن تاريخ التصرف من المالك المحجوز عليه لهذا الطرف الثالث كان يوم 21 أبريل 1910 فقضت بأن " التصرف في السفينة اللاحق على الحجز لا يكون نافذا في حق الدائن الحاجز ".

(1) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص ص 239-242.

(2) - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 86.

أما في فرنسا فقد أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكما هاما أيدت فيه محكمة الإستئناف التي أثبتت أن الحجز التحفظية التي أوقعها الدائنون تمت قبل تسجيل عقد نقل الملكية وقبل نقل ملكية السفينة إلى الجمارك و رتبت على ذلك عدم نفاذ هذا البيع في حق الدائنين الحاجزين، وعليه يبقى اتجاه القضاء غير واضح في هذه المسألة (1).

يترتب على الحجز أن تعزل الأموال المحجوزة و ملحقاتها عن بقية أموال المدين وتكون مجموعة مستقلة، و متميزة خاضعة لنظام قانوني خاص بقصد تحقيق الغرض من الحجز وهو التمهيد لإرجاع حق الدائن الحاجز، و هذا النظام ليس مقتضاه ترتيب حق عيني للدائن على أموال المدين المحجوزة، ولا الإنتقاص من أهلية المحجوز عليه، أو قدرته على سداد حق الدائن الحاجز، وإنما يتكون من عناصر خاصة فبينما تبقى للمدين ملكيته للمال، فإن القانون يقيد سلطاته النابعة عن هذه الملكية بهدف تحقيق الغرض من الحجز، و تسري القاعدة على سائر تصرفات المحجوز عليه، سواء كان مدينا، أو كفيلا، أو حائزا، مادامت هذه التصرفات تتعارض مع الغاية من الحجز.

كما يستوي أن يكون التصرف بين الأحياء أو مضاف إلى ما بعد الموت و عليه فيشتمل عدم النفاذ التصرفات التالية:

- 1 - التصرفات التي تنقل ملكية المال المحجوز كالبيع و الهبة و المقايضة و ذلك لأن الإعتداد بانتقال الملكية للغير يؤدي إلى إستحالة التنفيذ بالحجز الذي يجب أن يكوم مال للمدين.
- 2 - التصرفات التي ترتب حقوق عينية أصلية كحق الإنتفاع أو الإستعمال أو السكني أو حق الإرتفاق و ذلك يؤدي إلى الإنتقاص من قيمة المال المحجوز أو خفض ثمنه مما ينقص إستيفاء الدائن حقه منها.

(1) -حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 246.

3 - التصرفات التي ترتب حقوقا عينية تبعية كالرهن الرسمي أو الحيازي إذ يترتب نفاذها أن يسوء مركز الدائن العادي المنفذ إذ يستوفي الدائن المرتهن حقه أولا مما يهدد حصول الدائن العادي على حقه من هذه الحصيلة.

وعليه فالحجز التحفظي على السفينة لا يوقف حقوق مالكيها عليها أثناء فترة الحجز فيمكنه إجراء مختلف التصرفات القانونية بشأنها سواء بيع أو رهن (1).

أما بخصوص نفاذ أو عدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه في السفينة، فنجد أنه في القانون الفرنسي الصادر في 1967 و المتعلق بنظام السفن ينص في المادة 93 منه على أنه لا يحتج بأي من الأعمال المنصوص عليها في الفقرتين 7 (2) و 8 (3) من المادة 92 ف 2 في مواجهة الغير قبل قيدها في السجل المنصوص عليه في المادة 15 (4).

و يفهم من خلال هذه المادة أنه يترتب على قيد محضر الحجز في السجل المنصوص عليه في المادة 15 (5) أن يكون نافذا و يحتج به قبل الغير، ويكون التصرف الذي أجراه مالك السفينة على سفينته سواء بالبيع أو الرهن غير نافذ في مواجهة الدائن الحاجز، أما إذا تخلف هذا القيد فإن التصرفات التي قام بها المدين المحجوز عليه تكون نافذة في مواجهة الدائن الحاجز فلا يستطيع الإحتجاج بحجز غير مقيد على مشتري السفينة أو دائن مرتهن لها، وهو نفس ما حكته به محكمة استئناف " Aix-en-Provence " في حكمها الصادر بتاريخ 25 فيفري 1981 حيث أقرت بأن عدم التأشير بالحجوز التحفظية في صفحة قيد السفينة لا يترتب أي جزاء، ولكن غياب تسجيل الحجز في السجل المنصوص عليه في المادة 15 يستوجب جزاء ليس البطلان و لكن عدم جواز الإحتجاج به على الغير خاصة مشتري السفينة .

(1) - Stéphane PIEDELIEVRE , Dominique GENCY TANDONNET , Op.cit, p.210.

(2) - Article 92 alinéa 7 : « Les hypothèques consenties sur tout ou Partie du navire.

(3) - Article 92 alinéa 8 : « Les Procès – verbaux de saisie de navire ».

(4) - Article 93 alinéa 2 : « Aucun des actes mentionnés à l'article 92 ( 7 et 8 ) n'est opposable aux tiers avant son inscription sur le registre Prévu à l'article 15 ».

(5) - Article 15 : « L'hypothèque et rendue Publique Par l'inscription sur un registre spécial tenu Par la conservation des hypothèques maritimes dans la circonscription du quel le navire est inscrit , s'il est déjà Pourvu d'un acte attributif de la nationalité comorienne ».

ورغم هذا هناك من الفقه في فرنسا من لا يسلم أن هذا القيد يرتب عدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه في حق الدائن، و لا يرى في محضر القيد سوى وسيلة لإعلام الغير بوجود الحجز التحفظي على السفينة.

ولقد كان القانون البحري الجزائري أكثر وضوحا من نظيره المصري و الفرنسي بخصوص هذه المسألة، ولم يدع أي مجال للجدل حين حسم هذه المسألة و ذلك في المادة 160 ف 5 أين نص صراحة على أن : " كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكاها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز " .

نعتقد أن المشرع الجزائري كان صريحا في تقرير المبدأ بوضوح بحيث أكد من خلال نص المادة المذكور أن تسجيل محضر حجز السفينة لا يمنع مالكاها من التصرف فيها بنقل ملكيتها للغير أو بترتيب حق عيني عليها كرهنها مثلا و لكن كل هذه التصرفات لا تكون نافذة في حق الدائن المحجوز عليه و ذلك ابتداء من يوم تسجيل الحجز .

بالإضافة إلى الحماية المقررة في المجال المدني فيما يخص السفينة المحجوزة وذلك بعدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه، فقد حرص المشرع كذلك على تسليط عقوبات جنائية في حالة تلاعب المدين المحجوز عليه، وعدم إعتداده بالإجراءات المسلطة عليه، وضع المشرع حماية جزائية للمال المحجوز من الإختلاس والتبديد حتى و لو كان المبدد أو المختلس هو المالك لهذا المال، والغرض من الحماية ليس حماية الملكية وإنما حماية المال المحجوز متى كان الحجز ساري المفعول و تم إعلام المدين المحجوز عليه به.

ولقد نصت المادة 364 ق .ع على معاقبة المحجوز عليه الذي يتلف أو يبدد

الأشياء المحجوزة الموضوعة تحت حراسته أو يشرع في ذلك من (6) أشهر إلى (3) سنوات

وبغرامة من 20.000 إلى 100.000 دج<sup>(1)</sup>، تكون العقوبة من سنتين إلى خمس سنوات والغرامة من 20.000 دج إلى 100.000 دج إذا كانت الأشياء المحجوزة مسلمة إلى الغير لحراستها .

كما نصت المادة 365 من نفس القانون على عقوبة الحبس من سنة إلى خمس سنوات وغرامة من 20.000 دج إلى 100.000 دج لكل من أخفى عمدا الأشياء المحجوزة<sup>(2)</sup> . ويشترط لقيام و ثبوت جريمة الإختلاس أو التبيد توفر القصد الجنائي إذ يتطلب هذا النوع من الجرائم قصدا جنائيا و هو نية عرقلة التنفيذ على الأشياء المحجوزة جزا تحفظيا. وتقوم جريمة تبديد الأموال المحجوزة أو اتلافها أو الشروع في ذلك متى كان الحجز بأمر قضائي ولازال قائما حتى وإن لم يكن المحجوز عليه مدينا للحاجز، فالحماية الجزائية لا تقتضي وجود علاقة المديونية بين الحاجز المجني عليه و المحجوز لديه و إنما مستمدة من أمر الحجز الذي بموجبه تصبح الأموال تحت يد القضاء، فالحماية الجزائية تحمي المال المحجوز و حقوق الدائن في نفس الوقت<sup>(3)</sup>.

(<sup>1</sup>) - حيث تنص المادة 364 ق.ع على ما يلي : " يعاقب بالحبس لمدة ستة أشهر إلى ثلاث سنوات بغرامة من 20.000 إلى 100.000 دج المحجوز عليه الذي يتلف أو يبدد الأشياء المحجوزة و الموضوعة تحت حراسته أو يشرع في ذلك. و إذا كانت الأشياء المحجوزة مسلمة إلى الغير لحراستها فتكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات و الغرامة من 20.000 إلى 100.000 دج. وتطبق العقوبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة أيضا على المدين أو المقترض أو الرهن الذي يتلف أو يختلس الأشياء التي سلمها على سبيل الرهن أو شرع في ذلك. و في جميع الحالات المعينة أعلاه يجوز أن يحكم علاوة على ذلك على الجاني بالحرمان من كافة الحقوق الواردة في المادة 14 أو من بعضها و بالمنع من الإقامة لمدة سنتين على الأقل و خمس سنوات على الأكثر .

(<sup>2</sup>) - المادة 365 ق.ع على ما يلي: " في جميع الحالات المنصوص عليها في المادة 364 يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات و بغرامة من 20.000 إلى 100.000 دج كل من أخفى عمدا الأشياء المبددة . و تطبق العقوبة ذاتها على زوج أو أصول أو فروع المحجوز عليه أو المدين أو المقترض أو الرهن الذين ساعدوه على الإتلاف أو التبيد أو الشروع في إتلاف أو تبديد هذه الأشياء. و يجوز علاوة على ذلك أن يحكم على الجاني بالحرمان من كافة الحقوق الواردة في المادة 14 أو من بعضها و بالمنع من الإقامة لمدة سنة على الأقل و خمس سنوات على الأكثر".

(<sup>3</sup>) - علي بداوي، المرجع السابق، ص 38.

ولكن الحجز التحفظي على السفينة لا يرتب حرمان المالك من أي حق من حقوق التصرف فيها كالبيع أو الرهن، وغالبا ما يكون هذا الرهن على سبيل الغش فلا يعلم به الدائنون إلا عند إجراء شهر بيع السفينة، أما بيع السفينة فغالبا ما يتم بموافقة الدائن الحاجز<sup>(1)</sup>.  
ومعنى هذا أن المدين المحجوز عليه يمكنه التصرف في السفينة مادمت ملك له، وهذا ما يجعلنا نتساءل حول نفاذ هذه التصرفات في حق الدائن الحاجز؟.

من خلال هذا المبحث رأينا بأن أهم أثر يترتب على الحجز التحفظي على السفينة هو منعها من السفر و توقيفها في الميناء المحجوزة فيه طيلة فترة الحجز، وقد تم التخفيف من حدة هذا الأثر بالسماح للسفينة بالقيام برحلة أو عدة رحلات بعد الحصول على إذن من القضاء ودفع ضمانات كافية، و كذلك السماح لمجهز السفينة بإدارة شؤونها منعا لمختلف الأضرار التي قد تلحق بها في حالة إهمالها، ورأينا أن هذا الأثر يرتب مسألتين مهمتين للغاية الأولى تتعلق بحراسة السفينة والثانية تتعلق بتصرف المدين المحجوز عليه في السفينة المحجوزة .

(1) - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 113.

## المبحث الثاني

### أثار الحجز التحفظي على ميناء الحجز

يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة الإضرار بمصالح كل من له علاقة بعقد النقل البحري،<sup>(1)</sup> فهو يمس بمصلحة المجهز وذلك بتقييد السفينة في الميناء ومنعها من الإبحار وضار بالمستأجر الذي لا يستطيع استغلال السفينة كما ينبغي، وضار كذلك بالميناء الذي ستمكث فيه السفينة طيلة مدة الحجز.

### المطلب الأول

#### أثار الحجز التحفظي على الإستغلال التجاري للميناء

المقرر في القانون الدولي أن المرافئ والأحواض البحرية تعد من قبيل المياه الداخلية للدولة باعتبار أنها مواقع على شواطئها معدة لاستقبال السفن، وهي بهذا المفهوم داخلة ضمن إقليم الدولة وتعد جزءاً من أملاكها العامة تمارس عليه سيادتها الكاملة شأنها شأن الإقليم البري، ومن ثم لا يوجد هناك التزام قانوني دولي يلزم دولة الميناء بأن تفتحه للتجارة الدولية، فكل دولة تملك إغلاق موانئها في أي وقت وليس للدول الأجنبية أن تطلب لنفسها أو لسفنها ولرعاياها حقوقاً في المياه الداخلية لدولة أخرى، غير أن مصالح التجارة والملاحة الدولية فرضت قاعدة

(1) - عقد النقل البحري : هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن، وقد عرفه ق. ب في المادة 738 كما يلي : " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له و المسماة أجرة الحمولة " .

كما عرفته المادة 1 ف 1 من اتفاقية روتردام 2009 كما يلي : " " عقد النقل " يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى مكان آخر مقابل أجرة نقل .

ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

عرفية على الدول الساحلية، ألا ترفض دخول السفن الأجنبية إلى سواحلها إلا إذا كان الرفض لضرورة وطنية ملحة .

## الفرع الأول

### مفهوم الميناء

#### أولا - تعريف الميناء :

كلمة « port » مشتقة من اللفظ اللاتيني القديم « porta » الذي يعني بوابة، وهو المدخل المؤدي من البحر إلى البر أو العكس ويطلق على كل مرسى للسفن . وهو مكان على الشاطئ مزود بالتجهيزات لتحويل البضائع من وإلى السفن، ويشمل أيضا جميع المنشآت التي تستخدم في عمليات الشحن و التفريغ و التخزين وزوارق الإرشاد وغيرها ويحتوي على مجموعة من الأحواض بها عدد من الأرصفة و يحيط بها مجموعة من مخازن الشحن والتفريغ (1).

كما عرف الميناء بأنه مجموعة الوسائل و التجهيزات المهيأة و المستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة و مختلف أساليب النقل البرية و المائية الأخرى.

عرف أيضا بأنه " مكان ساحلي خصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية " (2)

كما عرفه المشرع الجزائري في المادة 888 ق. ب بأن الميناء عبارة عن نقطة من الساحل معدة ومجهزة لاستقبال السفن للقيام بمختلف عمليات التجارة البحرية و كذلك الصيد

(1) - سلطان بن محمد المطيري،التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف

الأمنية، بحث لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية 2001، ص 55.

(2) - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية و التسير، جامعة الجزائر 2008، ص 79.

البحري و النزهة (1) ، ويعتبر هذا التعريف من بين التعاريف القليلة جدا للميناء، حيث أن أغلب التشريعات

لم تنطرق إلى تعريفه منها قانون الموانئ الفرنسي (2).

**ثانيا : معايير تصنيف الموانئ .**

تصنف الموانئ حسب المعيارين التاليين:

**1. تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية :**

وهو التصنيف الذي اعتمده القانون الجزائري حيث نص في المادة 889 ق. ب على

أن الموانئ تصنف حسب الغاية المرجوة منها .

حسب هذا المعيار تنقسم الموانئ إلى:

**(أ) الموانئ العسكرية:**

وهي عبارة عن أحواض مائية محمية تقام بها ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية و غير الحربية خدمة لأغراضهم، فهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي و إداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية .

**(ب) الموانئ التجارية :**

عرفها المشرع في المادة 889 ق .ب بأنها : " الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات

إركاب و إنزال الأشخاص و البضائع و الحيوانات الحية المتقلين من وسائل النقل البحري إلى

(1) - تنص المادة 888 ق . ب على أنه « في مفهوم هذا الأمر، فإن الميناء، نقطة من ساحل البحر، مهيأة و مجهزة لاستقبال السفن و إيوانها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري و النزهة " . لا تسري أحكام هذا الأمر على الموانئ العسكرية " .

(2) - Kamel HADDOUN, Le nouveau code maritime algérien : De nouvelles perspectives pour les ports, Annuaire de droit maritime et océanique, tome XVII, édition A. pédone, Paris 1999, p. 123.

وسائط النقل البري و العكس ، وكذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، و ذلك في أحسن الظروف الاقتصادية و الأمنية " (1).

و تصنف حسب طبيعة العمليات المنجزة فيها كما يلي:

### 1. وظيفة التخزين:

تستعمل هذه الموانئ كوسيط بين الدول المصدرة للسلع و الدول المستوردة لها بحيث تخزن هذه السلع بميناء الوصول ليعاد شحنها مرة أخرى إلى الدولة المستهلكة أو ميناء تخزين آخر لغاية وصولها إلى الدولة المستهلكة.

### 2. وظيفة العبور:

أصبحت الموانئ التجارية موانئ عبور لمختلف السلع و الأفراد.

### 3. الوظائف الصناعية:

أنشئت مؤسسات صناعية ضخمة قرب الموانئ بهدف تخفيض التكلفة و تلبية الحاجيات المختلفة من السلع .

### 2 - موانئ السلع المختلفة :

وهي الموانئ التي تتعامل في السلع المختلفة كالمواد الغذائية والألبسة ... الخ

### (ج) موانئ السلع الثقيلة :

وهي مخصصة لنقل السلع الثقيلة كالمعادن و تتطلب أجهزة ومراكز توقف خاصة لإستقبال السفن الضخمة لنقل هذه السلع

(د) موانئ الركاب : وهي الموانئ الخاصة بالأفراد .

### (هـ) موانئ بترولية متخصصة :

هي الموانئ المتخصصة في نقل هذا النوع من المواد .

### (و) موانئ الصيد البحري :

(1) - المادة 889 ق. ب .

حسب المادة 889 ق.ب(1) تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الخاصة بإستقبال السفن المجهزة للصيد البحري، وهي موانئ متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف السفن وتجهيزات التبريد ومصالح التعليب ومعالجة بقايا الأسماك... الخ .

### ( ز ) موانئ النزهة :

نصت على هذا النوع من الموانئ المادة 889 ق.ب و هي موانئ مهيأة لتلبية حاجيات ملاحه النزهة وتطوير هذا النشاط .

### 2 . تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني :

تتعدد الأنظمة الإدارية المينائية وذلك حسب التقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في

الدول كما يلي :

### ( أ ) الموانئ ذات التسيير المركزي :

و في هذا النظام تتم عملية الإشراف و الإدارة من قبل حكومات الدول حتى تتمكن من تطبيق استراتيجيتها و خططها التنموية، ففي هذا النظام يتم الإشراف و الرقابة مباشرة من طرف الحكومة المعنية أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازا من أجهزة الدولة و تابعة لها، وهذا النوع نجده في عدة بلدان نامية وكذا في بعض الدول المتقدمة كاسبانيا و فرنسا.

### ( ب ) الموانئ ذات التسيير اللامركزي :

الموانئ هي بطابعها موانئ تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار و المتابعة عن قرب لمختلف الأشغال على مستوى الميناء ونظرا لأن المركزية الإدارية لا تتفق و طبيعة النشاطات المينائية فلا بد من تطبيق نظام يسمح بتحقيق الأهداف للمشاريع المختلفة و إن كان في هذه الحالة من الصعب الحصول على الأموال الضرورية لتمويل الأشغال الهيكلية الكبرى مما يجعل تدخل الدولة أمرا ضروريا .

(1) - حيث تنص المادة 889 ق . ب على ما يلي : " ... - موانئ الصيد البحري : تصنف ضمن هذه الفئة، الموانئ الموجهة لاستقبال السفن المجهزة للصيد البحري و تلبية حاجيات هذا النشاط و تطويره".

## ج) الموانئ ذات الإدارة الذاتية :

هذا النظام يقر بالشخصية القانونية و الإستقلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية فهذه الأخيرة تقوم بالوصاية لعملية الرقابة المالية للهيئات المعنية<sup>(1)</sup>.

## د) الموانئ الخاصة :

اتبعت عدة دول نظام خوصصة الموانئ فمثلا في الفترة الممتدة بين (1983-1984) خوصصت المملكة المتحدة حوالي 21 ميناء تضمن أكثر من ربع النقل المينائي وكذا الحال بالنسبة لأروبا الغربية و الشرقية وأمريكا اللاتينية<sup>(2)</sup>.

أما في الجزائر فلقد خضعت الموانئ لعدة أنظمة قانونية، متصلة اتصالا وثيقا بالسياسة الإقتصادية التي عرفتها، و الجدير بالذكر هنا أن للجزائر 13 ميناء، منها 3 موانئ متخصصة في نقل النفط وهي ( أرزيو، سكيكدة، بجاية ) .

## 1 - التسيير الذاتي للموانئ (1962-1971)

ساد هذا النظام في الفترة الممتدة بين 1962 إلى غاية 1971، وهو نظام موروث عن الإستعمار الفرنسي، مستمد من قانون 1920 . فبعد أن استقلت الجزائر بقي العمل بالقوانين التي كانت تطبق في الفترة الإستعمارية إلا ما كان منها مخالفا للسيادة الوطنية.

ووفقا لهذا النظام كان كل من ميناء الجزائر، عنابة، وهران الذي يشمل ميناء أرزيو موانئ تسيير ذاتيا طبقا للأمر 26-268 و الأمر 62-299 و الأمر 62-270 المؤرخون في 12 مارس 1962 و كذلك الأمر 62-267 الذي جاء مكملا للأمر 62-203 المؤرخ في 21 فيفري 1962 ومثل كل الموانئ المسيرة ذاتيا فإن الموانئ الجزائرية المسيرة ذاتيا لها طابعين إداري وتجاري الطابع الإداري يتعلق بتسيير المنشآت المينائية، و كذلك تمارس مهام الضبط العمومي، أما الطابع التجاري فيظهر من خلال الأنشطة التجارية التي تقوم بها .

(<sup>1</sup>) - ربيعة حملاوي ، المرجع السابق، ص ص 84-85.

(<sup>2</sup>) - ربيعة حملاوي ، المرجع السابق، ص ص 86 - 88 .

## 2 – هيمنة الدولة على الأنشطة المينائية الديوان الوطني للموانئ L'ONP (1971-1982) :

لقد كرس الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 احتكار الدولة لنشاطات النقل البحري والنشاطات ذات العلاقة وأسندها إلى مؤسسات عمومية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المادة 17 من الدستور تقرر الملكية العمومية على سلسلة من الأملاك والمجالات منها النقل البحري وتعتبرها ملكا للمجموعة الوطنية<sup>(1)</sup>.

أنشئ الديوان الوطني للموانئ « L'ONP » في ظل النظام الإشتراكي المركزي، وهو نظام مينائي موحد يشمل كل التراب الوطني، وكلف بتسيير الموانئ و استغلالها، وكذا تطوير كل الموانئ عبر التراب الوطني و من جهة أخرى كلف بالضبط والأمن في الموانئ<sup>(2)</sup>.

## 3 – إنشاء المؤسسة المينائية (1982-1989) :

في سنة 1982 مع ظهور السياسة الإنفتاحية للدولة الجزائرية باللجوء إلى ما عرف آنذاك بإعادة هيكلة المؤسسات الإقتصادية أنشأت المؤسسة المينائية وهي متواجدة إلى حد الآن على مستوى عشرة موانئ .

ولقد عرفت المؤسسة المينائية تطوريين الأول من خلال الأمر الصادر سنة 1982 المتضمن إنشاء هذه المؤسسة، والثاني مع قانون 1988 الذي سمح بتحويلها من مؤسسة مينائية إلى مؤسسة عامة إقتصادية، ففي 1982 عدنا إلى نظام يشبه نظام التسيير الذاتي وذلك بسبب تغير الإقتصاد الجزائري و المؤسسات العامة الجزائرية حيث تم إنشاء 10 هيئات مينائية وتم حل الشرطة الوطنية للموانئ .

(<sup>1</sup>) - حيث تنص المادة 17 من الدستور على أنه : " الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، و تشمل باطن الأرض و المقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، والمياه و الغابات. كما تشمل النقل بالسكك الحديدية والنقل البحري والجوي والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية وأملاكا أخرى محددة في القانون".  
(<sup>2</sup>) - Kamel HADDOUN, Le nouveau code maritime algérien : De nouvelles perspectives pour les ports, Op.cit, p. 120.

## 4 - المؤسسة المينائية التجارية ( 1989 - 1998 ) :

تم فصل مهام الخدمات العمومية عن النشاطات التجارية، التي كانت مخولة إلى هيئة واحدة وهي المؤسسة العمومية الاقتصادية (EPE) على مستوى كل ميناء.

## 5 - السلطة المينائية الجهوية ( 1999 إلى يومنا هذا ) :

تعتبر السلطة المينائية عنصرا هاما في تنمية النشاط المينائي والنقل البحري فهي تتولى تقديم خدمة عامة أساسية من خلال تنمية الأملاك العمومية المينائية و تسييرها و صيانتها والمحافظة عليها<sup>(1)</sup>، وعرفت المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 99-1999 المؤرخ في 18 أوت المنشور في ج.ر. رقم 36 العدد 57 الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية بأنها: " مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي.تحكم هذه المؤسسة القواعد المطبقة على الإدارة في علاقتها مع الدولة وتعتبر تاجرة في علاقتها مع الغير ".

أما مهامها فتضمنتها المادة 6 والمادة 7 من نفس المرسوم وكذلك دفتر الشروط المتعلق بأعباء الخدمة العمومية الملحق بهذا المرسوم، فالسلطة المينائية مكلفة بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية وصيانتها وتسييرها واستغلالها و حمايتها و المحافظة عليها والقيام بالتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها، حيث تنص المادة 6 على ما يلي : " تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها و صيانتها و تسييرها واستغلالها و حمايتها و المحافظة عليها والقيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية و كذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها، وعلى هذا الأساس تكلف بما يأتي:

أ) في مجال التطوير والصيانة :

(<sup>1</sup>) - Kamel HADDOUM, Le nouveau code maritime algérien : De nouvelles perspectives pour les ports, Op.cit, p- 122.

-المشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ المكلفة بها وإعداد برامج الصيانة وإنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة وتطوير المنشآت القاعدية المينائية المشاركة بالإتصال مع السلطات المعنية في إعداد دراسات التصميم وقابلية الإنجاز الخاصة باختيار لمواقع والخاصيات التقنية المتعلقة بموقع وإنجاز المنشآت المينائية وكذا دراسات الأثر على البيئة،

-المبادرة بكل الدراسات المتعلقة بمهامها وإنجازها، وبصفة عامة بتطوير مجموع النشاطات المينائية، إنجاز أو تكلف بإنجاز كل أشغال التطوير و الصيانة المتعلقة بالتهيئة و عصرنة و تجديد المنشآت والتجهيزات والعتاد بصفة عامة كل البنيات الفوقية المينائية، بما فيها الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء والماء ومحاربة الحرائق وشبكة صرف المياه التي تدخل في مجال اختصاصها وذلك بغية تكيفها مع متطلبات النقل البحري والنزهة و إصلاح السفن، يمكن أن تشارك وفقا للتنظيم المعمول به في إنجاز أشغال صيانة وتأهيل و تجديد و توسيع البنيات القاعدية وكذا عمليات الجرف،

-القيام بإنشاء و تهيئة مناطق خارجة عن الموانئ و الهادفة لفك اختناق الموانئ إذا اقتضى الأمر ذلك  
ب ) في مجال التسيير و الإستغلال :

-استغلال أو تكلف باستغلال العتاد و التجهيزات و المنشآت الضرورية للقيام بمهامها و ضمان خدمتها،  
-القيام بنفسها إذا اقتضى الأمر، ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ،  
-ضمان عمليات تموين السفن بالمياه العذبة و إرشاد و قيادة السفن و تنظيم حركة الملاحة البحرية في الموانئ ووضع كل الوسائل البشرية و المادية الملائمة لمساعدة السفن على الرسو و الحركة.

-ضمان جمع و معاجة و بث كل المعلومات الإحصائية الخاصة بنشاطات الموانئ المكلفة بها .  
ج ) في مجال المحافظة و الحماية :

- السهر على احترام جميع القواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء، و المنشآت المينائية و تشمل المحافظة عليها و حمايتها و استعمالها و استغلالها و كذا تلك المتعلقة بأمن الملاحة و طرق المرور و النظافة و الوقاية من الحرائق و التلوث .
- ضمان شرطة المحافظة و الإستغلال، في حدود الأملاك العمومية المينائية من طرف أعوانها المؤهلين قانوناً،
- إعداد مخططات الإستعجال و التدخل و امتلاك وسائل الاتصال و مكافحة الحرائق و التلوث،
- السهر على الإستعمال العقلاني للموانئ و ملحقاتها بضمان استعمال مطابق لهدفها و تخصيصها،
- ضمان احترام كل بنود دفا تر الشروط الخاصة بترخيصات استغلال التجهيزات و شغل الأملاك العمومية و ممارسة النشاطات التجارية،
- د) في مجال التنسيق و الترقية التجارية للموانئ :
- تنشيط و تنسيق نشاطات المتعاملين و ذلك بضمان تقارب تدخلاتهم في مجال الإستغلال لتحسين دائم لسير الموانئ و حماية الصالح العام
- أخذ كل التدابير الخاصة بالتسهيلات التي تضمن سيولة أحسن للبضائع و المسافرين،
- المبادرة بالتشاور مع الهيئات و المتعاملين المعنيين، بكل عمليات ترقية الموانئ المكلفة بها و ذلك بالجوء إلى استعمال كل الوسائل الإشهارية و الوسائل الضرورية الأخرى،
- تستطيع وضع شبكة معلوماتية ملائمة و منح المتعاملين كل المعلومات و المعطيات الضرورية لنشاطاتهم ."
- كما تنص المادة 7 على ما يلي : " يمكن للسلطة المينائية زيادة على ذلك في إطار مهامها و على حسابها الخاص، القيام بما يأتي :
- ضمان كل العمليات و القيام بكل النشاطات التي لها صلة بهدفها و كذا العمليات العقارية المنقولة و التجارية و الصناعية و المالية و المرتبطة بنشاطاتها و التي من شأنها أن تساعد على تنميتها
- الحصول على كل البراءات و الشهادات المتعلقة بمهامها و اقتنائها و استغلالها و بيعها،

- أخذ كل امتياز و كل مساهمة مباشرة أو غير مباشرة تتصل بمهامها في كل مؤسسة عمومية اقتصادية ".<sup>(1)</sup>

حيث وضع تفرقة واضحة بين مهام الخدمات العمومية التي تقوم بها السلطة المينائية، والأنشطة التجارية<sup>(1)</sup> التي يمكن أن يمارسها أي شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري<sup>(2)</sup>.

بتطبيق القانون 05-89 و المراسيم التنفيذية 201-99، 202-99، 203-99 الصادرة في 18 أوت 1999 التي أنشئت ثلاثة سلطات مينائية جهوية ( سلطة الوسط، سلطة الشرق، سلطة الغرب ) نجد ها تعتبر مؤسسات عامة ذات طابع صناعي و تجاري<sup>(3)</sup> ، و تمارس صلاحيات القوة العمومية ولكن الأنشطة التجارية ليست ممنوعة عليها، وتتمتع السلطة المينائية بطابع صناعي و تجاري وهذا طبقا لنص المادة الثانية من المرسوم التنفيذي 199-99 الصادر في 18 أوت 1999 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية التي تنص على أن : " السلطة المينائية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي ...".

<sup>(1)</sup> - وكمثال على ذلك نشاط المناولة المينائية و التشوين، فالقانون البحري الصادر في 1976 لم يفرق بين هذين النشاطين، ولكن القانون 05-98 المعدل والمتمم للقانون له نص على التفرقة بين هذين النشاطين والسبب في ذلك أن ممارسة هذا النشاط كان يقتصر على مؤسسة واحدة بصفة احتكارية من طرف الشركة الوطنية CNAN ليكرس هذا الإحتكار قانونيا بعد صدور الأمر 50-69 المؤرخ في جوان 1969 المتضمن الشركة الوطنية للنقل البحري، وبعدها تم إنشاء شركة مستقلة سميت بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ في الموانئ SONAMA، لتحل هذه الشركة فيما بعد وتغوض بمؤسسات مينائية والتي رفع عنها إحتكار ممارسة عدة أنشطة مينائية فتتص المادة 892 ق ب على أن: " أعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية يمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري".

<sup>(2)</sup> - و يمكن للأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ممارسة الأنشطة التجارية المينائية عن طريق اتفاقية امتياز بين وزير النقل و المتعامل. الذي تم اختياره سواء عن طريق المنافسة أو عن طريق التفاوض المباشر، على أن لا تتجاوز مدة الإمتياز 40 عاما ( المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 الذي يحدد شروط و كيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ ).

<sup>(3)</sup> - Kamel HADDOUM, Le nouveau code maritime algérien : De nouvelles perspectives pour les ports,

Op.cit, p. 125.

ولقد أسندت إلى هذه السلطة الجهوية مهام تقديم الخدمة العمومية وخاصة تطوير و تسير واستغلال وصيانة والمحافظة على الموانئ (1).

ولقد منح المرسوم التنفيذي 99-199 المذكور أنفا ممارسة هذه المهام لثلاثة سلطات مينائية جهوية وهي :

— المرسوم التنفيذي 99-200 يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، يحدد مقرها بمدينة سكيكدة وتضم كل من ميناء بجاية ، جن جن، سكيكدة ، عنابة، ويمتد إختصاصها إلى ( زيامة منصورية، جن جن، سكيكدة، سكيكدة الجديدة، القل، ستورا، المرسى، شاطبي، عنابة، عين بربار و القل) (2).

- المرسوم التنفيذي 99-201 أنشأ سلطة الوسط، و مقرها مدينة الجزائر ( المادة الأولى ) وتضم ميناء الجزائر و تنس و دلس، ويمتد إختصاصها إلى كل من ( تنس، بني حواء، قورايا، شرشال، تيبازة، بوهارون، خميستي، سيدي فرج، الجميلة، الجزائر، تامنغوست، زموري البحري، دلس، تيقزيرت، أزفون، بجاية) (3).

- المرسوم التنفيذي 99-202 يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب (المادة الثانية)، مقرها بمدينة أرزيو و تضم كل من ميناء الغزوات ، وهران، أرزيو و مستغانم و يمتد إختصاصها إلى (الغزوات، بني صاف، مرصب بن مهدي، حنين، بوزجار، وهران، أرزيو، بطيو، مستغانم) (4).

(1) - Kamel HADDOUM , Quelles réformes Pour les Ports algériens ? , Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, France 2010, p. 20.

(2) - المرسوم التنفيذي رقم 99-200، الصادر بتاريخ 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق، ج . ر عدد 75، الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.

(3) - المرسوم التنفيذي رقم 99-201 الصادر بتاريخ 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط، ف ج . ر عدد 75، الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.

(4) - المرسوم التنفيذي رقم 99-202 الصادر بتاريخ 18 أوت 1999، يتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب، ج . ر عدد 75، الصادرة بتاريخ 22 أوت 1999.

فالجرائر طبقت أنظمة قانونية متعددة على موانئها، وكانت المركزية مسيطرة في كل تلك الأنظمة التي عرفتها (1).

## الفرع الثاني

### تأثير الحجز على الإستغلال التجاري للميناء

الميناء ليس فقط مجرد حوض مائي، أو مجموعة من المنشآت التي تسمح للسفينة بالرسو، وإنما هو مقر للعديد من النشاطات التي تساهم في تنفيذ عقد النقل البحري (2).

الموانئ البحرية مهياة بالدرجة الأولى لتضمن استقبال السفن في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية، لكن هذه الوظيفة تعاق بسبب اللجوء المتكرر إلى منع السفينة من التحرك وإبقائها جاثمة في الميناء، فبقاء السفينة لفترة طويلة وهي محتلة جزء من أحواض الميناء تعيق بشكل كبير الحركة فيه وبالتالي نجد أنه في القانون الفرنسي يمكن للسلطة المينائية أن تطلب بواسطة دعوى استعجاليه نقل السفينة المحجوز عليها إلى ميناء آخر (3).

وهذا المنع قد يكون بسبب الحجز التحفظي عليها، ويمكن أن يكون كذلك بطلب من السلطات المينائية من أجل إجراء المراقبة الأمنية للسفينة، أو بسبب الحركات الاجتماعية، ولكن يبقى منع السفينة من مغادرة الميناء بسبب توقيع الحجز عليها هو الأكثر انتشارا ويسبب مشاكل كثيرة للسلطة المينائية، فالمكوث لفترة طويلة في الميناء يترتب عليه الكثير من النتائج الاقتصادية، وكذلك الأمنية.

يؤثر الحجز التحفظي على سير الميناء كونه وسيلة تمويل مختلف الشركات والصناعات، و توقيف سفينة على مستواه قد يتسبب في تأخر تمويل هذه الشركات والصناعات، أو عدم إمكانية تفريغ البضائع المتواجدة على متن السفن التي تمونها، أو عدم إمكانية استخدام

(1)-Kamel HADDOUM, Quelles réformes pour les ports algériens ?, Op .cit , p.25 .

(2)- Kamel HADDOUM, Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien, Revue de la Cour Suprême N°1 , Alger 2007 , p . 48.

(3)- Jean BAPTISTE RACINE ,Op.cit, p. 5.

الرصيف أو حتى أدوات النقل و التفريغ مما قد ينتج تكاليف إضافية يتحملها عمال النقل والتفريغ و الأمناء، و يكون الضرر أكبر كلما كان الميناء مهما و كثيف النشاط و مناصبه المتواجدة على مستوى الأرصفة متخصصة (مناصب خاصة بالحبوب، بالفحم،الزيوت الخ..)(1) لأنها غير قابلة للاستبدال مما يؤدي إلى شل الرصيف بأكمله إذا ما تم إعاقة واحد منها و إعاقة وسائل التخزين بما أنها مرتبطة مباشرة بموقف استقبال أو رصيف .

يتحمل الميناء لمدة طويلة شغل أحد أحواضه وبالتالي شل نشاطه، في حين أن السفن عليها مغادرة الميناء عند انتهاء الأجل المحدد للشحن أو التفريغ (2)، وهذا من أجل السماح لسفن أخرى باستعمال البنية التحتية والبنية الفوقية التي تضعها السلطة المينائية تحت تصرفهم في إطار خدمة المرفق العام الذي من أحد أهم عناصره الأساسية عنصر الاستمرارية (3).

فيلحق الحجز التحفظي بالميناء أضرارا اقتصادية كبيرة نظرا لعدم استغلاله التجاري خلال فترة الحجز لأنه يؤدي إلى الإنقاص من عدد الأرصفة خاصة و أن أمناء السفن على مستوى ميناء الجزائر لا يؤدون المهام التي يفرضها عليهم القانون كمثلين رسميين للمجهز خلال فترة التوقيف، و ما يزيد من صعوبة الوضع غياب قانون داخلي لمؤسسة ميناء الجزائر ينظم مدة توقيف السفن على مستوى الأرصفة عند ضرب حجز تحفظي عليها و أيضا بسبب عدم تأهيل المصلحة المكلفة بقضايا الحجز التحفظي المسيرة من قبل مديرية مقاوله الشحن والتفريغ في حين أن الهيئة المختصة هي مصالح الهيئة المينائية (4).

(1) - حيث تنص المادة 44 من المرسوم التنفيذي 02-01: " يجب استعمال الآلات و المنشآت المينائية مثل مخازن الحبوب و السكر والإسمنت و تلك التي تخصص لاستقبال و إرساء بعض الأصناف من البضائع، طبقا لاستعمالها و حسب خصائصها. تقدم الخدمات المرتبطة بها بحيث يتم استغلالها و تؤدي على أحسن وجه بالنظر للخصائص التقنية للسفن المستخدمة".

(2) - Robert REZENTHEL , La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires , Op.cit, p. 525.

(3) - مبدأ استمرارية المرفق العام : يعني هذا المبدأ ضرورة سير المرفق العام بانتظام و دون انقطاع لأن الإخلال بسيره يخل بالمصلحة العامة، وقد أقرت هذا المبدأ مجموعة من القواعد المرتبطة به كقواعد تنظيم الإضراب بالنسبة للعاملين في المرافق العامة، عدم جواز الحجز على أموال المرفق العام .

(4) - منية حسن البلاسي، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2014، ص 64.

تلعب الموانئ أهمية كبيرة بالنسبة للإقتصاد الوطني، خاصة أن الجزائر تعتبر بلد مستورد بحيث يصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن و تخدم 95% من المبادلات التجارية الخارجية (1).

توقيف السفينة و منعها من السفر يسبب للميناء خسائر مادية ضخمة يصعب جبرها، كما أن للسلطة المينائية غاية تجارية متوقفة على حسن استغلال موانئها، حيث لا يستطيع استقبال كل السفن في الأوقات المحددة بسبب احتلال السفن المحجوز عليها لجزء من أحواضه وأرصفتها (2)، فمثلا قد يسبب توقيف الحجز التحفظي هلى السفينة شل رصيف مهم جدا في الميناء كقضية ناقلة البترول « Rocco Piaggir » التي تم حجزها برصيف أحد محطات التفريغ وهذا النوع من المحطات يستقبل عدد محدود من هذه السفن، ولذلك فإن مدة الرسو فيه محدد بالوقت المحدد للتفريغ فقط، مما جعل سلطة الميناء تلجأ لطلب الإذن من القاضي المختص لتحريكها من مكانها إلى مكان آخر.

عمليا تقوم مصالح الميناء (مؤسسة الميناء) كثير من الأحيان، عندما تجد نفسها معرقلة بسفن محجوزة، بتحويلها لرحب الميناء مما يعطي لها فرصة الهروب و هو ما حصل في قضية سفينة رومانية تم حجزها تحفظيا بموجب أمر من رئيس محكمة سكيكدة بتاريخ 17 مارس 1997، ثم قامت مؤسسة ميناء سكيكدة بتحويلها للرحب دون التشاور مع مصالح الميناء المختصة و بقيت فيه لغاية 22 جوان 1997 حيث هربت في الليل دون تنفيذ التزاماتها و هو

(1) - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسيرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، السداسي الثاني، الجزائر 2009، ص 165.

(2) - تصنف الجزائر ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا) إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا. فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30.000 طن وهو غير كافي، و هذا ما يضطر السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول دوليا إذ تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما. و يفرض على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب. أما ميناء وهران، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه.

نفس ما حدث في ميناء بجاية، حيث ضرب حجز تحفظي بتاريخ 23 جويلية 1997 على سفينة تحمل علم سوري تحت اسم "تور الدين"، و بتاريخ 28 جويلية 1997 قامت السفينة بالفرار دون تنفيذ التزاماتها<sup>(1)</sup>.

تتضرر الموانئ الجزائرية بدرجة كبيرة من إجراء الحجز، خاصة وأنها تعاني من مشكل ضيق أرصفتها، ما يجعل توقيف سفينة فيه لمدة طويلة يشكل عب كبير عليها، ففي بيان لوزير العدل حافظ الأختام أمام لجنة الشؤون القانونية والإدارية و الحريات بالمجلس الشعبي الوطني المنعقد يوم الأحد 27 جوان 2010 أعلن أن عدد قضايا الحجز التحفظي على السفن عبر الموانئ الجزائرية بين 2005 و 2009 بلغ 116 سفينة تمثل 45 جنسية و أطول مدة حجز كانت بميناء الجزائر العاصمة ودامت 18 شهرا بتكلفة اجمالية قدرت ب 270 مليون دينار<sup>(2)</sup>.

كما أنه ضار بالمساعدين البحريين ( الوكلاء، و المقاولون البحريون) حيث يبكون معطلين عن مهامهم، وضار بالبحارة الذين يفقدون عملهم مع أنه من الناحية القانونية لا يترتب عن الحجز التحفظي على السفينة وقف عقود عمل البحارة إلا أنه من الناحية الواقعية يحدث في بعض الأحيان أن يؤدي الحجز على السفينة إلى تخلي مجهزةا عنها و عن بحارتها، ويحدث ذلك غالبا في الحالات التي يواجه فيها مجهزة السفينة مصاعب مالية، وتكون قيمة السفينة منخفضة وبالتالي لا يسعى المجهزة لرفع الحجز الموقع على سفينته بتقديم كفالة أو ضمان

وتصبح تلك السفينة سفينة متروكة، ولقد انتشرت هذه الظاهرة بشكل كبير في المدة الأخيرة حيث دخل مجال النقل البحري مجهزةون يقومون باستئجار سفن قديمة وتحمل أعلام مجاملة، وتخص معظمها شركات السفينة الواحدة، ولا تعمل على خطوط ملاحية منتظمة وليس لهؤلاء المجهزةين ثقل مالي.

(1) - منية حسن البلاسي، المرجع السابق، ص 68.

(2) - www.APN- dz.org

الجدير بالذكر أنه لا القانون الجزائري ولا الاتفاقيتين الدوليتين بروكسل 1952، جنيف 1999 اهتموا بمصير طاقم السفينة، وتعتبر السفينة « ECATRENA » تجسيدا واقعيا للوضع المزري التي يعانيها طاقم السفينة في حالة الحجز التحفظي عليها، فقد بقيت هذه السفينة الرومانية محجوزة لعدة سنوات في ميناء الجزائر، وبقي طاقمها على ظهرها في ظروف قاسية بعد أن تخلى عنهم مجهز السفينة، وهي نفس حالة السفينة « SULINA » المحجوزة لعدة سنوات في نفس الميناء " ميناء الجزائر " .

وبالتالي فإن القانون الحالي لا يخدم البحارة إلا الإمتياز<sup>(1)</sup> الذي تتمتع به أجورهم<sup>(2)</sup> .

الجدير بالذكر أن الكثير من الحجوز التي وقعت في الموانئ الجزائرية لم يتم حلها و ذلك راجع لأسباب عملية من جهة و لأسباب قانونية من جهة أخرى، ففي قضية السفينة "كلارا إكسبريس" التي بقيت في ميناء الجزائر لمدة طويلة بعد أن تم توقيع الحجز التحفظي عليها بطلب من إدارة البريد و المواصلات بسبب الأضرار التي ألحقتها بالكابلات البحرية التليفونية الموجودة في مرفأ الجزائر، لم يتمكن الملاك و لا المؤمنين من تلبية شروط القائم بالحجز مما دفع بالهيئات المعنية على مستوى الميناء إلى إغراقها في عرض البحر، فبالإضافة إلى الخطر الذي كانت تشكله على منشآت الميناء و تراكم المصاريف الناتجة عن صيانتها، فقد كان من الممكن بيعها بالمزاد لو وجدت نصوص قانونية تنظم البيع القضائي للسفينة التي تم التخلي عنها و تمكين القائم بالحجز من تغطية مصاريف إصلاح الأضرار التي لحقت بالكابلات البحرية خاصة أنها كانت حديثة البناء و في حالة جيدة<sup>(3)</sup> .

(1) - عرفت المادة 982 ق.م. حق الإمتياز كما يلي : " الإمتياز أولوية يقررها القانون لدين معين، مراعاة منه لصفته .

ولا يكون للدين إمتياز إلا بمقتضى نص قانوني " .

(2) - حمدي علي أحمد حسن، المرجع السابق، ص 313-314 .

(3) - منية حسن البلاسي، المرجع السابق، ص 67 .

## المطلب الثاني

### أثار الحجز التحفظي على سلامة الميناء

يؤثر الحجز التحفظي على السفينة على سلامة الميناء الذي حجزت فيه إذ يمكن أن يتعرض لأضرار تتجر عن هذا الحجز .

## الفرع الأول

### مفهوم الشرطة المينائية

أسندت المهام المتعلقة بأمن و سلامة الميناء إلى شرطة الموانئ التي تتكفل بضمان هذه السلامة وتكون مسؤولة عن الأمن في الميناء، لهذا ارتأينا التطرق إلى تعريف شرطة الموانئ وإعطاء فكرة عنها .

#### 1 - تعريف الشرطة المينائية :

يختلف تعريف الشرطة البحرية حسب المعيار المعتمد في هذا التعريف، فنجد المعيار العضوي و الذي يحدد بواسطته المصالح التي تقوم بمهمة الشرطة البحرية، ومعيار وظيفي الذي يستند على أعمال قانونية و أخرى مادية ترتبط بممارسة الشرطة البحرية وقد جاء هذا التقسيم بناء على رأي الفقهين « VEDEL » et « DEVOLVE » (1) .

#### 2 - المعايير المعتمدة في تعريفها:

1. المعيار الوظيفي :حسب هذا المفهوم فإن الشرطة البحرية تمثل المهام التي تقوم بها الدولة عن طريق مصالحها المختصة في المجال البحري وهذا طبقا لمختلف القوانين و التنظيمات، وطبقا لهذا المعيار يمكننا أن نميز بين عدة أنواع من الشرطة البحرية:

(1) - شوقي شمام، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ،مذكرة تربص السنة الرابعة، المدرسة الوطنية للإدارة، الدفعة 37، الجزائر 2004، ص4.

## 1 - شرطة الملاحة البحرية :

تختص بالملاحة و الإبحار في جميع جوانبه و يمكن إعتبارها المهمة الأساسية للإدارة البحرية إذ تعمل على ضمان أمن الملاحة و الإبحار و توجيه السفن إلى أماكن رسوها و ضمان المساعدة و الإنقاذ للسفن التي تعاني من مشاكل تقنية، كما تعمل على السهر على إحترام الأنظمة و القوانين الخاصة بالأمن و السهر على الحفاظ على أماكن رسو السفن و مختلف التجهيزات و المنشآت الخاصة به .

## 2 - شرطة الصيد البحري .

## 4 - شرطة البيئة .

## 5 - الشرطة البحرية العامة.

## 6 - الشرطة القضائية .

## 7 - الشرطة الجمركية (1).

## 2. المعيار العضوي :

اعتمد هذا التعريف على معيار عضوي أي الهيئة أو الإدارة المكلفة بممارسة الوظيفة و في هذا الصدد نجد نظامين عالميين في هذا المجال نظام يحصر صلاحيات ممارسة هذه الوظيفة في هيئة واحدة تحتكر كل الصلاحيات و الوسائل المتعلقة بهذا المجال، و نظام تتعدد فيه الهيئات المتدخلة في المجال البحري و يتميز هذا النظام بكثرة المتدخلين في المجال البحري و كل سلطة تمارس مهمة محددة حسب مجال اختصاصها .

أما في الجزائر فقد عرفت الشرطة المينائية منذ العهد الإستعماري حيث أسست الإدارة الفرنسية مصلحة خاصة بشرطة الموانئ أطلق عليها تسميت مفتشو الميناء أو مراقبو الميناء، و لقد تم الإحتفاظ بها بعد الإستقلال نظرا لأهميتها وذلك بموجب المرسوم 62-157

(1) - شوقي شمام، المرجع السابق، ص 5 .

المؤرخ في 1962/12/31 المتضمن الإستمرار بالعمل بالتشريع الفرنسي ما عدا ما يتعارض مع السيادة الوطنية.

ثم جاء المرسوم 195-68 المؤرخ في 30 ماي 1968 المتضمن القانون الخاص بضباط الموانئ وشروط الإلتحاق بهذا السلك، مبينا وضعية ضباط الميناء باعتبارهم شرطة إدارية خاصة (1).

وقد تناول القانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل و المتمم للأمر 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الشرطة المينائية في المواد التالية :  
المادة 933 التي تنص على أنه : " يؤهل لبحث و معاينة المخالفات التي تمس بأحكام هذا الكتاب زيادة على ضباط الشرطة القضائية الأشخاص الأتون :

- المستخدمين المحلفون التابعون لحراس الشواطئ

- أعوان الأمن الوطني

- ضباط و حراس الموانئ " .

أما المادة 934 (2) فقد نصت على ضباط الشرطة و حراس الموانئ يؤدون اليمين أمام الجهات القضائية الموجودة في أماكن إقامتهم .

(1) - المرسوم رقم 195-68، المؤرخ في 30 ماي 1968 ، المتضمن القانون الأساسي الخاص لضباط الميناء، ج . ر عدد 44 المؤرخة في 31 ماي 1968.

(2) - تنص المادة 934 ق .ب على ما يلي : " يؤدي ضباط و حراس الموانئ اليمين أمام الجهات القضائية المختصة الموجودة في أماكن إقامتهم بالألفاظ الآتية " أقسم بالله العلي العظيم لأن أؤدي وظيفتي بأملنة و إخلاص وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها علي".

أما الصلاحيات المخولة لضباط الموانئ وحراس الموانئ في مجال الشرطة فقد نصت عليها المادة 935<sup>(1)</sup> التي تحصر مهامهم في تسيير الميناء و استغلاله فقط، ولا يمكنها أن تتدخل في صلاحيات الشرطة العامة و الأمن العمومي التي تمارسها المصالح الأخرى.

المادة 67 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتنظيم الموانئ التي تنص على ما يلي : "يمكن للمصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية أن تلزم الربان في أي وقت بنقل سفينته وتحرير المكان الذي يشغله لضرورات الإستغلال أو لأسباب متعلقة بأمن البنايات الأساسية والمنشآت المينائية".

أما المادة 937<sup>(2)</sup> فتمكن ضباط الميناء من اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية و المنشآت، وتؤهل هذه المصالح أيضا عند عدم تنفيذ الأوامر باتخاذ على نفقة مرتكبي المخالفات جميع الإجراءات اللازمة لنقل السفينة إذا لم تنفذ الأوامر التي أعطتها.

وما تجدر الإشارة إليه أن القانون البحري الجزائري أورد في هذا الشأن مادتين المادة الأولى هي المادة 160 مكرر 8 التي تمنح السلطات المعنية لاعتبارات أمنية أو عند الضرورة اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة .

أما المادة الثانية فهي المادة 938 التي تعطي الصلاحية لضباط الميناء لأسباب الأمن أو الإستغلال بأمر السفن المحجوز عليها تحفظيا بالتحرك نحو مراكز أخرى على رصيف الميناء أو نحو رحب الميناء وذلك بالتشاور مع مصالح الشرطة البحرية .

إضافة إلى هذين النصين الواردين في القانون البحري نجد كذلك المادتين 61 من المرسوم رقم 01-02 المتعلق بتنظيم الموانئ التي تنص على أنه : " يلزم ملاك أو مجهزو

(1) - تنص المادة 935 على ما يلي: " تقتصر الصلاحيات المخولة لضباط و حراس الموانئ في مجال الشرطة، على الصلاحيات المرتبطة بتسيير الميناء و استغلاله تحدد هذه الصلاحيات في التنظيم المنصوص عليه بهذا الشأن، ولا تتداخل في أي شيء مع صلاحيات الشرطة العامة و الأمن العمومي التي تمارسها المصالح الأخرى المؤهلة التابعة للدولة ".

(2) - تنص المادة 937 ق. ب على ما يلي : " يمكن ضباط الميناء أن يتخذوا كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية و المنشآت القائمة عليها و الحفاظ عليها . مجمل الأعمال المساعدة بصفة مباشرة أو غير مباشرة على احترام قواعد الإستغلال و الأمن والصحة و النظافة العمومية " .

السفينة أو الآلات العائمة التي تشكل أخطارا أكيدة على البيئة والسفن المجاورة و المنشآت المينائية بالقيام بإعادة ترميمها أو نزعها بعد إعدار موجه من طرف السلطة المينائية " (1).

يجوز لضباط الميناء الإذن بتحريك السفينة داخل حدود الميناء في حالات الاستعجال كوجود عاصفة أو حريق، إذا طالت مدة توقيف السفينة خاصة إذا غادر الطاقم السفينة أو رفض تحريكها. (2)

خاصة في حالة السفن المتخلي عنها كالسفن التي تكون قديمة جدا واشترت بمبالغ متواضعة من قبل المجهز لعدد محدد من الرحلات، وهذه السفن ليست محمية من طرف نادي الحماية الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة الذي يتمثل دوره على وجه التحديد في تقديم المساعدة للمجهز في الموانئ التي حجزت فيها السفينة ووضع ضمانات لتمكينه من رفع الحجز عليها هذه السفن عادة تنتمي إلى شركات ذات السفينة الواحدة « single ship companies » بحيث أن الهدف من إنشاء هذه الشركات هو إيجاد خلفية قانونية للفصل بين الذمة المالية للمجهز والتي تشكل كل سفينة جزء منها بحيث لا يمكن للدائن الحجز على سفينة غير تلك التي يتعلق بها دينه وهذه السفن محجوزة من أجل مبالغ أكبر بكثير من قيمتها مما يجعل مالكيها يفضل التخلي عن السفينة وحتى الطاقم بدلا من الاضطرار لسداد الديون التي تتجاوز قيمة السفينة.

(1) - المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الصادر بتاريخ 6 جانفي 2002، ج، ر رقم 39، العدد 01 المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ.

(2) - تنص المادة 66 من المرسوم التنفيذي 02-01 على ما يلي : "يجب أن يكون ربان السفينة أو مساعده على جسر قيادة السفينة خلال أية حركة. يجب أن تتم حركات السفن في الموانئ و الرحب و ممرات الدخول بسرعة لا تضر السفن الأخرى و ورشات الأشغال البحرية والمنشآت المينائية".

## الفرع الثاني

## تأثير الحجز التحفظي على أمن الميناء

إن عدد السفن المحجوز عليها قضائياً أو إدارياً<sup>(1)</sup> لأسباب مالية أو إدارية أو تنظيمية داخل الميناء من شأنه أن يزيد من حدة مخاطر التصادم والتلوث<sup>(2)</sup> والإكتضاض، إضافة إلى الأخطار التي قد تشكلها نوعية الحمولة الموجودة بالسفينة على البيئة خاصة إن كانت السفينة تحمل على متنها بضائع خطيرة والتي تجد مؤسسة الميناء التي ينفذ الحجز على مستواها مجبرة على تطهيره من المواد الخطيرة الي قد تتسرب فيه و هي عملية في غاية التعقيد وتحتاج إلى تكنولوجيا عالية و تكلف مبالغ مالية طائلة حرصت إدارة الموانئ البحرية وما زالت تحرص على حماية بيئتها البحرية وصون مواردها من أخطار التلوث البحري وبالتالي من الصعب على السلطات المينائية قبول هذه الوضعية نظرا لما يترتب عنها من مخاطر بالنسبة للميناء كبنية تحتية أساسية.

وفي هذا الصدد نجد قضية السفينة المصرية " وادي العريش " التي اصطدمت بأحد أرصفة ميناء " دمياط " فأدى ذلك إلى تسرب الرمال الحاملة للرصيف وبالتالي هبوطه مسببا فجوة بطول 22 متر وعرض 7 أمتار، ما جعل هيئة الميناء تطالب بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة " وادي العريش " مقابل مبلغ 20 مليون جنيه الذي يغطي تكلفة إصلاح الرصيف المتضرر والأضرار المترتبة عن تعطيله حتى انتهاء مدة الإصلاح و تم رفع الحجز على السفينة بعد إيداع خطاب ضمان بالمبلغ المطلوب<sup>(3)</sup>.

(1) - ينبغي التفريق بين الحجز التحفظي على السفينة المتخذ من طرف السلطة القضائية، و الحجز الإداري الذي تتخذه السلطات الإدارية لأسباب مالية أو أمنية أو جمركية أو صحية، فالأول إجراء قضائي بينما الثاني إجراء إداري.

(2) - التلوث هو أي تغيير ضار يطرأ على الصفات الطبيعية أو البيولوجية أو الكيمائية للبيئة، وبما أن المسطح المائي يمثل ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية تقريباً فإن حجم مشكلة التلوث البحري تمثل ثلاثة أضعافها على اليابس .

(3) - <http://gate.Ahram.org>

وغالبا ما نجد حلولا في بعض مواد القانون، إلا أنها تبقى حلول مؤقتة بينما السلطات المينائية تبحث عن حل نهائي لهذه الوضعية خاصة أمام ضيق موانئنا فعلى سبيل المثال تنص المادة 63 من المرسوم 01-02 المتعلق بتنظيم الموانئ : " على أنه ينبغي أن تتوفر في السفن و الألات العائمة مهما كانت طبيعتها سواء كانت مستودعة أو في انتظار مطول للتصليح أو لأي سبب آخر جميع الضمانات الضرورية للأمن و الملاحة التي يقتضيها التشريع و التنظيم المعمول بهما ".

فالمفروض أن تكون السفن التي تدخل الميناء تتوافر على جميع الضمانات الضرورية المنصوص عليها قانونا حتى لا تتسبب في أي ضرر لمنشآت الميناء، ولكن من الناحية العملية يبقى أنه هناك من المجهزين من يمتلك سفن قديمة جدا، لا تستجيب بأي حال من الأحوال لمعايير السلامة المنصوص عليها قانونا

كما يمكن نقل السفينة من حوض إلى حوض آخر داخل الميناء<sup>(1)</sup>، فبالعودة إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المادة 938 ق. ب تنص على أنه : " يؤهل ضباط الميناء، لأسباب الأمن أو الاستغلال، لأمر السفن التي تعرضت لحجز تحفظي قانوني بالتحرك نحو مراكز أخرى على الرصيف أو نحو رحب الميناء أو القيام بالإجراء وذلك بالتشاور مع مصالح الشرطة البحرية " .

أسندت المادة المذكورة لضباط الميناء مهمة نقل السفينة الراسية في رصيف من أرصفة الميناء في حالة وجود خطر على أمنه و سلامته إلى رصيف آخر من طرف ضباط الميناء، والملاحظ من خلال نص المادة أن نقل السفينة يتم داخل نفس الميناء الذي ترسو فيه، ولا يمكن بأي حال من الأحوال إخراجها إلى ميناء آخر<sup>(2)</sup>.

(1) - Robert REZENTHEL , Op . cit, p. 526.

(2) - kamel HADDOUM ,La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes, Op. cit, pp.78 – 79.

كذلك المادة 160 ف 8 التي تمنح السلطات المختصة في حالة الضرورة اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة.

وفي هذا الصدد نجد أن السلطات الإسبانية بميناء ألمرية « ALMERIA » بالجنوب الإسباني قررت إعلان سفينة " بركان"، المملوكة للشركة المغربية كوماريت COMARIT سفينة متخلى عنها بعدما قضت أكثر من سنتين بالميناء الذي رست فيه وذلك منذ 5 جانفي 2012 (1).

ولقد أعلنت وزارة الأشغال العمومية الإسبانية أنه تعذر على مصالحها الوصول إلى المسؤولين في شركة كوماريت « COMARIT » من أجل بحث إمكانية تسديد الفواتير المتأخرة التي بقيت على ذمة الشركة لفائدة ممولين و مؤسسات إسبانية وأكدت أنها إتخذت هذا القرار بعد أن ألت السفينة إلى حالة سيئة بعد أن تعرضت أجزاء عديدة من هيكلها للتلف ولذا سيتم عرضها بالمزاد العلني (2).

وهذه الوضعية غير منطقية كون السلطة المينائية التي يقع فيها الحجز أجنبية عن هذا الحجز ذلك أن الحجز التحفظي على السفينة يحكم العلاقة بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه لذلك فالسلطة المينائية تجد نفسها في نزاع لا يعينها (3).

(1) – www. Attajdid . ma

(2) – www. Almassae. ma.

(3) - kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes, Op .cit, p.77.

## خاتمة

بعد دراستنا لموضوع الحجز التحفظي على السفن على الصعيدين الدولي والداخلي، رأينا بأن أحكام القانون البحري الجزائري جاءت متوافقة مع الاتفاقيتين الدوليتين، بروكسل 1952، جنيف 1999 المتعلقتين بالحجز التحفظي على السفن، كما أن تعديل القانون البحري بموجب القانون 10-04 كان نتيجة مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف 1999.

مع الإشارة إلى أن المشرع أدرج فقط بعض مواد هذه الإتفاقية في القانون البحري وهي المواد الخاصة بالحجز و ذلك قصد حل المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية .

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى النتائج الآتية :

1. اتفاقية جنيف 1999 جاءت أكثر وضوحا مقارنة باتفاقية بروكسل 1952 و ذلك بتوسيعها لقائمة الديون البحرية في مادتها الأولى عن طريق إضافة مجموعة من الديون البحرية الجديدة وما تجدر الإشارة إليه أن انضمام الجزائر إلى اتفاقية جنيف أمر إيجابي غير أن هناك بعض المواد تضر بالمجهز كالمادة الخامسة التي نصت على تعدد الحجز و تكراره والذي ليس في صالح الأسطول التجاري الجزائري لأنه من السهل حجز أي سفينة تجارية جزائرية في الموانئ الأجنبية على أساس أن كل السفن تابعة لمجهز واحد « CNAN »، لكن عدم إنضمام الجزائر لهذه الإتفاقية لا يمكنها من تفاذي هذا الإشكال لأنه حسب المادة الثامنة منها فإن أحكام هذه الإتفاقية تطبق على كل السفن الحاملة لعلم دولة طرف و حتى على السفن الحاملة لعلم دولة غير طرف.

2. قام المشرع الجزائري بتدقيق تعريف الحجز التحفظي على السفينة فبعد أن كان يعرفه في المادة 150 ق.ب قبل التعديل بأنه: " يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف

السفينة لضمان دين بحري"، أصبح يعرفه في المادة 150 المعدلة بأنه: "توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري".

3. جعل المشرع قائمة الديون وارد على سبيل الحصر بينما كانت قبل التعديل واردة على سبيل المثال.

4. أصبح استدعاء السلطة المينائية إلزامي في كل طلبات الحجز على السفن و ذلك بموجب المادة 152 ف 2 تحت طائلة عدم قبول الطلب.

5. إعطاء القاضي امكانية استدعاء الإدارة البحرية المحلية بموجب المادة 152 ف 3 إذا كانت هناك حاجة لذلك .

6. إعطاء الحق لإدارة الميناء في طلب استصدار أمر لرفع لحجز إذا ما رأت ضرورة لذلك وبالتالي تمكينها من مواصلة نشاطها واستغلال أرصفتها .

7. تبليغ الحجز إلى السلطة المينائية المعنية و السلطة البحرية المحلية ، وربان السفينة وعند الإقتضاء إلى الممثلة القنصلية التي ترفع السفينة علمها وفقا للمادة 152 ف 4 ق.ب.

8. إلزام طالب الحجز بتقديم ضمان لا يقل عن 10 % من قيمة الدين كشرط لقبول طلبه وهو ما نصت عليه المادة 152 مكرر ففرض هذه الكفالة من شأنه الحد من الحجز التعسفية التي تسبب في أضرار كبيرة سواء للمدين المحجوز عليه أو على الميناء .

9. إلزام الحاجز الذي ليس له موطن في الجزائر باختيار موطن لدى وكيل السفينة أو محام يتلقى فيه التبليغات قصد تفادي التماطل في الإجراءات .

10. تعيين حارس للسفينة المحجوزة من قبل الجهة القضائية المختصة في حالة غياب الطاقم على متنها قصد ضمان أمنها وذلك على نفقة المدين، فغالبا ما يغيب طاقم السفينة المحجوزة عنها فتتعرض السلع و البضائع للتلف لذلك نص القانون الجديد على ضرورة تعيين حارس للسفينة من قبل الجهة القضائية المختصة قصد ضمان أمنها.

يتضح لنا من خلال كل ما تعرضنا له في موضوع هذا البحث أن القانون 10-04

المعدل و المتمم للقانون البحري جاء بحلول ناجعة بالنسبة لبعض المسائل التي يطرحها الحجز

## خاتمة

التحفظي على السفينة كفرض كفالة على الدائن طالب الحجز الذي يعتبر إجراء هام جدا للحد من ظاهرة الحجز الكيدية، واستدعاء الإدارة البحرية من طرف القضاء لإستشارتها لتبدي رأيها حول قبول أو رفض الحجز لأنها أدرى بحالة السفينة إذ يمكن أن تكون قديمة وبالتالي مجهزها يرفض تقديم الكفالة فتصبح متروكة.

لكن مع هذا تبقى غير كافية، كون الموانئ لا تزال تعاني من عدة مشاكل و التي جاءت نتيجة لعدم مراعاة خصوصيات النشاط البحري التجاري.

وبذلك فإننا نقترح مايلي :

1. تحديد مدة الحجز على مستوى الميناء و ذلك لتفادي المكوث الطويل للسفينة في الميناء، فملاحظ أن الدور الإستقبالي للموانئ يؤثر على الإستغلال التقني و التجاري لها ، لذلك فالعديد من الدول تحاول التخفيف من هذه النتائج عن طريق وضع تشريع داخلي مناسب .
2. تحديد مهلة التبليغ المنصوص عليه في المادة 160 - 2 من القانون 04-10 باعتبار أن المادة نصت على ضرورة التبليغ في مهلة ثلاثة (03) أيام دون تحديد بداية سريان هذه المهلة.

في الأخير نقول أن القانون 04-10 المعدل و المتمم للقانون البحري عالج جانب مهم من الجوانب التي يثيرها موضوع الحجز إلا أنه لم يأت بحلول نهائية لكل المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية و أهمها مشكل الاكتظاظ بسبب المكوث المطول للسفن فيها .

## قائمة المراجع

### 1. المراجع باللغة العربية

أولا - الكتب :

1. أسامة أحمد بدر، فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2005.
2. أنور العمروسي، الوافي في شرح القانون المدني بمذاهب الفقه وأحكام القضاء في مصر و الأقطار العربية، الجزء الرابع، حق الملكية بوجه، الشيوخ والقسم، الطبعة الثانية، دار العدالة، بدون سنة نشر.
3. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق، جامعة القاهرة، مصر 1983.
4. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1983.
5. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر 1988.
6. سميحة القيلوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى مصر 1969.
7. طالب حسن موسى، القانون البحري، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، الطبعة الأولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2007.
8. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، مصر 2008.
9. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 1 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 1995.

10. عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء، منشأة المعارف، الاسكندرية مصر 2005 .
11. عبد الرحمن بربارة ، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ( قانون رقم 08-09 مؤرخ في 23 فيفيري 2008 ) ، الطبعة الثانية ، منشورات بغدادي ، الجزائر 2009.
12. عبد الرزاق أحمد السنهاوي، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المعجم الثاني نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان ، بدون سنة نشر.
13. عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة، موفم للنشر، الجزائر 2009.
14. عبد الله مسعودي، الوجيز في شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الطبعة الثانية دار هومه، الجزائر 2010.
15. علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2001.
16. علي البارودي، هاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر لبنان، بدون سنة نشر.
17. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر 1987.
18. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، مصر 1977.
19. علي كامل، الوجيز في القانون البحري، مطبعة نانسي دمياط، مصر 2005.
20. فتحي والي، التنفيذ الجبري وفقا لمجموعة المرافعات الجديدة، دار النهضة العربية، القاهرة 1971.
21. فضيل العيش، شرح قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، منشورات أمين، الجزائر 2009.
22. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إستغلال السفينة ( إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص (القطر، والإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997.

23. محمد حسنين، طرق التنفيذ في قانون الإجراءات المدنية الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1990.
24. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، التصرف القانوني، العقد و الإرادة المنفردة، الجزء الأول، دارالهدى، الجزائر 2010.
25. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، الحجز التحفظي على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2005.
26. محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر 2000.
27. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2003
28. محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مطبعة النصر، مصر، بدون سنة نشر.
29. محمود السيد عمر التحيوي، إجراءات الحجز وأثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 1999.
30. محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1988.
31. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، الطبعة الأولى، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، مصر 1970 .
32. محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، السفينة، ربان السفينة، ملكية السفينة، صور إيجار السفينة، مسؤولية مالك السفينة رهن السفينة، حجز السفينة، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر 2010.
33. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة) السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2006 .

34. منذر الفضل، النظرية العامة للإلتزام، الجزء الأول، الطبعة الثالثة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1995.
35. نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2008.
36. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مصر 2001 .
37. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، مكتبة الإشعاع مصر 1993.
- ثانيا - الرسائل و المذكرات .
- أولا - الرسائل .
1. حمدي علي أحمد حسن، ذاتية السفينة، و أثرها في نظام الحجز عليها، رسالة لنيل الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة 2005.
2. ربعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية و التسيير، جامعة الجزائر 2008.
3. جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر 2009.
4. خديجة نبات، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ( دراسة مقارنة )، كلية الحقوق بودواو، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس 2013 .
5. خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون، كلية بن عكنون، جامعة الجزائر 1 2012 .
- ثانيا- المذكرات:
1. العربي أرميلي، أداة الملاحة البحرية ( السفينة )، بحث مقدم لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1977 .

2. بشير سرحان القروي، إجراءات الحجز في القانون الجزائري، بحث لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر-1- 2013 .
3. عودة بومعزة، النظام القانوني للسفينة دراسة مقارنة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 2003.
4. حسينة حمو، انحلال العقد عن طريق الفسخ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي-وزو 2011. سلطان بن محمد المطيري،التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، بحث لنيل شهادة الماجستير في العلوم الإدارية، كلية الدراسات العليا، قسم العلوم الإدارية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001.
5. سهيلة مباركي، صبرينة مخلوفي،الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2013.
6. إبراهيم بن قضية، الحجز التحفظي على السفينة في القانون الجزائري، مذكرة التخرج لنيل الشهادة العليا للقضاء، المعهد العالي للقضاء، الجزائر 2007.
7. وسيلة بن عميرة وسيلة، فريدة جلاد، الحجز التحفظي على السفينة، مذكرة لنيل شهادة التكوين المتخصص للقضاء، فرع القانون البحري، الدفعة الثانية، المعهد البحري العالي بوسماعيل، 2002 .
8. شوقي شمام، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ مذكرة تربص السنة الرابعة، المدرسة الوطنية للإدارة، الدفعة 37، الجزائر 2004.

ثالثا - المقالات .

1. علي بداوي، الحجز التحفظي في التشريع الجزائري، المجلة القضائية، العدد الأول، 1996، ص 16 - 58.
2. محمد مجبر، الحجز التحفظي على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 14-26.
3. محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 106-113.
4. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، السادس الثاني، الجزائر 2009، ص 165-180.

رابعا- النصوص القانونية .

1. القانون رقم 10 - 04، المؤرخ في 15 أوت 2010، ج، ر عدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري.
2. القانون رقم 08-09، المؤرخ في 23 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج، ر عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.
3. الأمر رقم 66-154، المؤرخ في 8 يونيو 1999 يتضمن قانون الإجراءات المدنية، ج، ر عدد 47، الصادرة بتاريخ 09 يونيو 1966.
4. المرسوم الرئاسي رقم 64 - 171، المؤرخ في 08 يونيو 1964، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز على السفن الموقفة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، ج . ر عدد 18، الصادرة بتاريخ 17 جويلية 1964.

5. المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز على السفن الموقعة بجنيف بتاريخ 12 مارس 1999، ج.ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

6. المرسوم الرئاسي رقم 04-127، المؤرخ في 19 أبريل 2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبة البحرية المبرمة بلندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976، ج.ر عدد 26، الصادرة بتاريخ 25 أبريل 2004.

7. المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، المؤرخ 6 يناير 2002، ج.ر عدد 01، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002.

8. المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ، المؤرخ في بتاريخ 6 جانفي 2002، ج.ر عدد 39، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002.  
خامسا - الإتفاقيات الدولية .

1. اتفاقية بروكسل المؤرخة في 10 ماي 1952، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71، المؤرخ في 8 جوان 1964، ج.ر عدد 58، الصادرة بتاريخ 17 جويلية 1964.

2. اتفاقية جنيف المؤرخة في 12 مارس 1999، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 6 ديسمبر 2003، ج.ر عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2010.

3. اتفاقية 1976 المؤرخة في 19 نوفمبر 1976، المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127، المؤرخ في ج.ر عدد 26، الصادرة بتاريخ 25 أبريل 2004.

سادسا - الإجتهاادات القضاائية .

1. قرار رقم 68139، الصادر عن المحكمة العليا الغرفة المدنية بتاريخ 12/03/1991 .
2. قرار رقم 1732، ملف عدد 07/1304 الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بفاس، الصادر بتاريخ 28/11/2007.
3. قرار رقم 1588، ملف عدد 07/1389 الصادر عن محكمة الإستئناف التجارية بفاس، بتاريخ 07/11/2007.
4. قرار رقم 299، ملف عدد 07/1458 الصادر عن محكمة الإستئناف التجارية بفاس، الصادر بتاريخ 20/02/2008.

II . باللغة الفرنسية .

### 1. Ouvrages :

1. Antoine VIALARD, Droit maritime, édition presse universitaire de France, 1997.
2. Arnaud MONTAS, Droit maritime, édition EMD S.A.S, France 2012.
3. Cécile Navarre- LAROUCHE, La saisie conservatoire des navires en droit français, édition Moreux, Paris, 2001.
4. E. LANGAVANT, Droit de la mer, quatrième partie les moyens de la relation maritime, 1<sup>er</sup> édition, édition Cujas, Paris 1983.
5. Emmanuel du PONTAVICE, Patricia CORDIER, Navire et autres bâtiments de mer, juris – classeurs, fascicule 1045, 1991.
6. Jean BAPTISTE RACINE, Navire (saisie et vente publique), Dalloz, septembre 2001.
7. Jean-Pierre BEURIER, Droits maritimes, édition Dalloz, 2009, 2010.

8. HESSE Jean–Pierre BEURIER, P. CHAUMETTE, Y. TASSEL, A.h MESNARD, Robert REZENTHEL, Droit maritime (mer, navire et marines), tome 1, édition juris service.
9. Kossi ALBERT-FRANCIS THOO, Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Cote d'Ivoire et du Nigeria, Lit verlag muster, 2003.
10. Pierre BONASSISIES, Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J, Paris 2006.
11. Martine Rémond GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A.Pedone , France,1993.
12. Stéphane PIEDELIEVRE, Dominique GENCY-TANDONNET, Droit des transports, édition Lexis Nexis, Paris, 2013.

## **2. Mémoires :**

- 1 - Anastanai Toporkova, Les suretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit Russe, mémoire pour le master 2, droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix–Marseille, 2006.
- 2 -Karen ROZEN GUILLEMENT, Saisie conservatoire d'un navire affrété pour dette de l'affréteur, Université de Panthéon Sorbonne, DESS, Paris1, année universitaire 1991–1992.
- 3 -N. FERHAT, La saisie conservatoire des navires affrétés, mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de capitaine au long-cours, Institut Supérieur Maritime Bou- Ismail Algérie, promotion 2007-2008

4 - Ruslana GEORGIVIEVA, La saisie conservatoire des navires (étude comparative en droit français et droit international), mémoire de master 2, Université Paul Cézanne Aix Marseille 3, 2010– 2011.

**3- articles :**

1. Belkheir IKKACHE, Mode opératoire de la saisie conservatoire, Revue Le phare, N° 141, Alger, janvier 2011, pp. 6–8.
2. Emmanuel DU PONTAVICE, Droit aérien et droit maritime, Revue trimestrielle de droit commercial et de droit économique, tome XXXIV, édition cedex, Paris 1991, pp.298–308.
3. Hélène CADIET, Guillaume BRAJEUX, La procédure de saisie conservatoire de navires entre droit commun et règles spéciales, D.M.F, novembre 1998, pp. 993-1007.
4. Kamel HADDOUM, Quelles réformes pour les ports algériens ?, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, France 2010 pp. 17-18.
5. -Kamel HADDOUM, Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, Annuaire de droit maritime et océanique, tome XVII, édition A.pédone, Paris 1999, pp.117-138.
6. Kamel HADDOUM , Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien , Revue de la cour suprême , N°1 ,Alger 2007, pp.48-64.
7. Kamel HADDOUM, La problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes, Revue de la cour suprême N°1, Alger 2008, pp.66-81.
8. Kamel HADDOUM, les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession, Revue Neptunus , volume 20 , centre de droit maritime et océanique, université de Nantes , 2014 pp. 1-11.

9. Philippe DELEBEQUE, La saisie de navires, petites affiches, 22 décembre N°254, 1999, pp.56-60.
10. Robert REZENTHEL, Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes, D.M.F, juin 1996, p p.655–665.
11. Robert RESENTHEL, La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires, D.M.F. juin 2010, N°715, pp. 523-530.
12. Robert REZETHEL, L'autorité portuaire et le régime juridique de la garde (ouvrage, installations, marchandises, navires,) D.M.F, février, 1998, pp. 179–193.
13. Yves TASSEL, Saisie conservatoire de navires, Application de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952, Revue judiciaire de l'ouest, volume 6, N° 3, 1982, pp. 83- 87.
14. Yves TASSEL, Saisie conservatoire des navires, Condition tenant à la créance, créance paraissant fondée en son principe, Revue Judiciaire de l'Ouest, volume 2, N° 1, 1978, pp.70-72.
15. Yves TASSEL, Saisie conservatoire du navire, juris -classeurs commercial, fascicule1128, 1993, pp.1-20.

#### **4- JURISPRUDENCE :**

1. C. A. Aix en Provence, 14 novembre 1996, DMF 1997, N° 572.
2. Ch.Com ,3 mars 1998, bulletin civile .1998, lv, N°91, D.M.F, 1998.
3. C.A Pau ,17 décembre 1985, Navire Akelarre, D.M.F, 1987.
4. C.A. Aix –en – Provence, 31 mai 1983, D.M.F 1985.

**5- Textes juridiques:**

1. Ordonnance N° 2010–1307 du 28 OCTOBRE 2010, relative à la partie législative du code des transports, publiée au journal officiel français du 3 novembre 2010.
2. Décret N ° 67–967 du 27 octobre 1967 modifié portant sur la saisie des navires.

**6-Sites web :**

[www. Almassae.press.ma.](http://www.Almassae.press.ma)  
[www. Attajdid . ma](http://www. Attajdid . ma)  
[http:/gate. Ahram.org.](http://gate. Ahram.org)

الفهرس

<u>الصفحات</u>	<u>المحتويات</u>
03	..... مقدمة
09	..... الفصل الأول : شروط و اجراءات توقيع الحجز التحفظي على السفينة
10	..... المبحث الأول: شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة
10	..... المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التحفظي على السفينة
10	..... الفرع الأول : الديون التي يجوز بمقتضاها الحجز التحفظي على السفينة في اتفاقيتي بروكسل و جنيف
10	..... 1- الدين البحري وفق معاهدة بروكسل 1952
14	..... 2- الدين البحري وفق معاهدة جنيف 1999
16	..... الفرع الثاني : الدين البحري في القانون البحري الجزائري
16	..... 1- الديون البحرية وفق الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري
17	..... 2- الديون البحرية وفق القانون 10-04
21	..... المطلب الثاني: السفينة محل الحجز التحفظي
21	..... الفرع الأول : تعريف السفينة
28	..... الفرع الثاني : السفن التي يجوز الحجز عليها
28	..... 1- الحجز على السفينة المملوكة للمجهز المدين
34	..... 2- الحجز على السفينة المتأهبة للسفر
36	..... 3- الحجز على السفينة الغير مملوكة للمدين
37	..... أ- الحجز على السفينة المستأجرة
42	..... ب- الحجز على السفينة التي تم بيعها بعد نشوء الدين البحري
43	..... 4- الحجز على السفن الظاهرة
44	..... 5- الحجز على السفن المملوكة للدولة

49	.....المبحث الثاني: اجراءات الحجز التحفظي على السفينة
49	.....المطلب الأول : استصدار الأمر بالحجز
50	.....الفرع الأول : الأمر بالحجز التحفظي على السفينة
50	.....أولاً: القاضي المختص بإصدار أمر الحجز
56	.....ثانياً: تبليغ محضر الحجز
59	.....ثالثاً : الكفالة كشرط جديد للحصول على امر الحجز التحفظي طبق القانون 04-10
62	.....الفرع الثاني: دعوى اثبات الدين البحري و صحة الحجز التحفظي
67	.....المطلب الثاني: رفع الحجز التحفظي على السفينة
68	.....الفرع الأول: المحكمة المختصة برفع الحجز التحفظي
73	.....الفرع الثاني: حالات رفع الحجز التحفظي على السفينة
73	.....أولاً : رفع الحجز مقابل دفع قيمة الدين
73	.....ثانياً : رفع الحجز التحفظي مقابل دفع كفالة
79	.....ثالثاً : رفع الحجز التحفظي مقابل تحديد المسؤولية
81	.....رابعاً : رفع الحجز مقابل انشاء صندوق تحديد المسؤولية
81	.....خامساً : رفع الحجز لعدم رفع دعوى تثبيته
84	.....الفصل الثاني: آثار الحجز التحفظي على السفينة
85	.....المبحث الأول: آثار الحجز على السفينة المحجوزة
85	.....المطلب الأول: إيقاف السفينة
86	.....الفرع الأول: منع السفينة من السفر
86	.....أولاً: مبدأ منع السفينة من السفر
87	.....ثانياً : الإستثناءات الواردة على مبدأ منع السفينة من السفر

88	.....	1- السماح للسفينة المحجوزة بمغادرة الميناء
94	.....	2 - السماح بإدارة السفينة
95	.....	ثالثا: دور سلطات الميناء في منع السفينة من السفر
101	.....	الفرع الثاني : حراسة السفينة المحجوزة
101	.....	أولا : المقصود بحراسة السفينة
102	.....	1. تعريف الحراسة القضائية
103	.....	2. الجهة القضائية المختصة في البث في موضوع الحراسة
104	.....	3. تعيين حارس للسفينة المحجوزة
115	.....	المطلب الثاني: التصرفات الواردة على السفينة المحجوز عليها
115	.....	الفرع الأول: صحة تصرفات المدين في السفينة المحجوزة
116	.....	أولا - بقاء السفينة ملكا للمدين المحجوز عليه
117	.....	ثانيا - صحة تصرفات المدين المحجوز عليه في السفينة المحجوزة
121	.....	الفرع الثاني : عدم نفاذ تصرفات المدين المحجوز عليه
132	.....	المبحث الثاني : آثار الحجز التحفظي على ميناء الحجز
132	.....	المطلب الأول : آثار الحجز التحفظي على الإستغلال التجاري للميناء
133	.....	الفرع الأول : مفهوم الميناء
133	.....	أولا - تعريف الميناء
134	.....	ثانيا : معايير تصنيف الموانئ
144	.....	الفرع الثاني :تأثير الحجز على الإستغلال التجاري للميناء
149	.....	المطلب الثاني : آثار الحجز التحفظي على سلامة الميناء
149	.....	الفرع الأول : مفهوم الشرطة المينائية

149	1 - تعريف الشرطة المينائية
149	2 - المعايير المعتمدة في تعريفها
154	الفرع الثاني : تأثير الحجز التحفظي على أمن الميناء
157	خاتمة
160	قائمة المراجع
172	الفهرس

## ملخص

الحجز التحفظي على السفينة هو إيقاف السفينة ومنعها من السفر بموجب أمر على عريضة صادر من الجهة القضائية المختصة.

وليتمكن الدائن من توقيع الحجز على سفينة مدينه، يجب أن يكون دينه من الديون البحرية الواردة على سبيل الحصر في كل من معاهدي بروكسل 1952، وجنيف 1999 وكذلك القانون البحري الجزائري والذي كان يورد أسباب الدين البحري على سبيل المثال ثم أصبح بعد تعديله بالقانون 04-10 المؤرخ في 2010/08/15 يوردها على سبيل الحصر، وبالإضافة إلى الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز، هناك شروط تتعلق بالسفينة محل الحجز إذ يجب أن تكون السفينة من السفن التي يجوز الحجز عليها، فلا يجوز الحجز على السفن الحكومية التي تقوم بخدمة عامة.

أما فيما يخص الإجراءات التي يجب على المدين إتباعها، فهي نفسها المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ذلك أن معاهدي بروكسل 1952 وجنيف 1999 أحالتا إجراءات الحجز للقانون الداخلي، وبما أن القانون البحري لم ينص على قواعد خاصة فإننا نطبق القواعد العامة في هذا الخصوص.

وقد أضاف القانون 04-10 المؤرخ في 2010-08-15 وجوب دفع كفالة تقدر بـ 10 ٪ من قيمة الدين المطالب به لقبول طلب المدين، كما يجب استدعاء السلطة المينائية في جميع طلبات الحجز. ويمكن للدائن رفع الحجز الموقع على سفينته بدفع كفالة أو ضمان كاف.

يرتب الحجز التحفظي على السفينة أثار على السفينة المحجوزة، إذ يتم توقيفها في ميناء الحجز إلى غاية رفع الحجز أو تثبيته، كما يؤثر الحجز على تصرفات المالك التي ترد عليها أثناء مدة حجزها. كما يترتب الحجز التحفظي على السفينة أثار على ميناء الحجز من ناحية الإستغلال التجاري له، وكذلك من الناحية الأمنية.

### الكلمات الدالة :

الحجز التحفظي، السفينة، الدين البحري، معاهدة جنيف 1999، معاهدة بروكسل 1952، القانون رقم 04-10، الحاجز، المحجوز عليه .

## Résumé

La saisie conservatoire du navire c'est son arrêt ; c'est-à-dire l'impossibilité de naviguer en vertu d'une ordonnance sur requête délivrée par l'autorité judiciaire compétente.

Le créancier ne peut se permettre de saisir le navire de son débiteur. Ses créances doivent être des dettes maritimes par voie de restriction dans chacun des conventions de Bruxelles, 1952 et Genève, 1999, ainsi que le droit maritime Algérien qui cite les motifs des créances maritimes, par exemple, et qui sont devenus, après sa modification par loi 10-04 du 15/08/2010, cités dans les cas de restriction. Et, en plus des conditions liées aux créances en raison de la restriction, il ya des conditions afférentes au navire l'objet de la saisie.

S'agissant des procédures que le débiteur doit mettre en œuvre, ce sont les mêmes que celles décrites dans le Code de Procédure Civile et Administrative ou les conventions de Bruxelles 1952 et Genève 1999 qui ont modifié les procédures de restriction de la législation nationale. Etant donné que le droit maritime ne prévoit pas de règles spéciales, nous appliquons les règles générales à cet égard.

La loi 10-04 du 15-08-2010 a ajouté l'obligation de verser une caution égale à 10% environ de la valeur de la dette exigée pour accepter la demande du débiteur, comme il doit saisir l'autorité portuaire pour toutes les requêtes de saisie.

Le créancier peut lever la saisie sur son navire par versement, caution ou une garantie suffisante .

La saisie conservatoire s'applique au navire saisi si son arrêt a lieu sur le port de sa saisie jusqu'à sa levée ou sa constatation. La saisie impacte également les actes du propriétaire qui s'y répercutent durant la période de saisie.

La saisie conservatoire du navire se répercute sur le port de saisie du point de vue de son exploitation commerciale et également sécuritaire.

### Les mots clés :

Saisie conservatoire, navire, créance maritime, conventions de Bruxelles 1952, convention de Genève 1999, La loi 10-04, créancier, débiteur.

## Abstract

The provisional seizure of the vessel is its arrest; that is to say prevent it from navigating under a restraining order issued by a competent judicial authority..

The creditor can not afford to enter the ship of his debtor. His claims are to be maritime debts by restriction in each treaty in Brussels, 1952, and Geneva, 1999 as well as the Algerian maritime law citing reasons of maritime claims, for example, and which are now, after its amendment by 10-04 law of 15/08/2010, cited in cases of restriction. And in addition to the conditions relating to the claims because of the restriction, there are conditions attached to the ship instead of the restriction.

Therefore, the ship must be part of the ships subject to restriction. This restriction shall not apply to national pavilions which provide a public service.

As regards the proceedings that the debtor must implement, it is the same as described in the Code of Civil and Administrative Procedure or 1952 Brussels' and 1999 Geneva's treaties, which modified the procedures for restricting national legislation. Given that maritime law which does not provide for specific rules, we apply the general rules in this regard.

10-04 law of 15-08-2010 added the obligation to pay a deposit equal to 10% of the value of the debt required in order to accept the debtor's request, as he has to seize the port authority for all seizure requests.

The creditor may release the seizure of the vessel by payment, deposit or a sufficient guarantee.

Arrest applies to the seized ship if its judgment takes place at the port of entry to his or her lifting its finding. The seizure also affects the actions of the owner who will reverberate during the seizure.

The precautionary seizure of the vessel affects the port of seizure in terms of its commercial and also safety operations.

### Key words:

The provisional seizure, ship, 10-04 law, creditor, debtor, maritime debts, 1952 Brussel's convention, 1999 Geneva's convention.