

جامعة جيلالك لوفامة، نجيب ملبية
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق
السنة الثالثة ليسانس
قانون خاوي

محاضرة في
القانون البحري

اعداد الدكتور عيسى حليل

السنة الجامعية 2020/2021

جامعة جيلاني بونفامتة تخميس ملانده
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

السنة الثالثة - تخصص : قانون خاص
مقياس : القانون البحري - سراسي

1- المحاضرة الاولى :

بعد ان تعرضنا في المحاضرات السابقة الى دراسة
مفهوم القانون البحري وأهميته ، سندرس في هذه
المحاضرة التطور التاريخي للقانون البحري ومصادره
وخصايسته ونطاق تطبيقه .

1- التطور التاريخي للقانون البحري :

درج الفقه في دراسته للقانون البحري على تقسيم
تاريخ تطوره الى ثلاث عصور ، العصر القديم ،
العصر الوسيط والعصر الحديث .

1- العصر القديم :- كثر القانون البحري في شكل عادات
وتقاليد تحكم العلاقات البحرية ، واشتهر الفينيقيون الذين سيطروا
على البحر ، ببيت المتوسل بالملاحة البحرية وورثوا من شائكة
نظام الرمي في البحر ، ومقتضى الرمي أن ريان السفينة اذا مارسه
بطاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة ، والتقاذف من الغرق
الريان وباتى الشاحنين بقيمة ما غادوه من هذه الترخيمات ،
وهذا النظام هو اصل الحسارة البحرية المشتركة .
اشتهر لاغريق (اليونان) بعقد البحر او ما يسمى « بعقد المخالفة »
الاجسمية ، ومقتضى هذا العقد ان شحها ما يقرر الريان البالغ الا ان
للرحلة البحرية ، واذا مارسلت السفينة سالمة استرد المقرض
مبلغ القرض ، والشرك في الارباح البحرية ، اما اذا غرقت السفينة
فلمنه لا يطالب بالتقود التي اقترضها لريان السفينة ويعتبر عقد القرض
البحري اساس نظام التأمين البحري .

٢ - العصر الوسيط : ازدادت أهمية الملاحة البحرية نتيجة الحروب الطويلة في القرن الحادي عشر (11) ميلادي حيث كانت الحاجة إلى نقل البضائع والذخائر من الشرق إلى الغرب أعقبها ازدهار التجارة البحرية وخاصة في الموانئ الإيطالية وترتب عنها ظهور عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا ثم تدويلها في معاهدات بحرية أشهرها على الإطلاق قواعد - *Rolle d'oleon* - قواعد أليسون وتضمنت أحكام البحرية التي كانت سائدة في موانئ غرب أوروبا.

٣ - العصر الحديث : ظهر أول تقنين بحري بفرنسا نتيجة لوملاحة البحرية وازدهارها في عهد لويس السادس عشر سنة 1681 م ، وبعد قيام الثورة الفرنسية وضع قانون تجاري عام وبدأ العمل به سنة 1808 وتضمن الكتاب الثاني منه قواعد التجارة البحرية وقد استعان المشرع الجزائري بالتشريعات الفرنسية عند إصداره للأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25/06/1998.

٤ - مصادر القانون البحري : لا تختلف فروع القانون بحرين عن وهي مصادر ملزمة والفقهاء والفقه وهي مصادر غير ملزمة ويقاب لها هذه المصادر العقود النموذجية التي ينفرد بها القانون البحري.

٥ - التشريع : نظم المشرع الجزائري الملاحة البحرية بمقتضى الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 المؤرخ في 25/06/1998 ، وقد أعطى له ولاية لتنظيم إدارة البحرية من قبل السلطات المختصة حيث وضع حسب الوزير المكلّف بالتجارة البحرية الإدارة البحرية تحت سلطة نفس القانون على أن يجد تنظيم وملاحظات إدارة المحلية عن طريق التنظيم أن العمل بكافة المعاهدات البحرية التي انضمت إليها الجزائر إلى وافقت عليها وأصبحت جزء من تشريعها الوطني.

يحق قائما وناخذا حتى ولو تعارضت احكامه مع احكام القانون البحري حيث ان القانون البحري اذا خلا من حكم في مسألة معينة فإنه يتعين الرجوع الى التشريعات البحرية المقارنته بحيث الاستئناس بها فلذا لم يوجد تشريع مقارن يتعين الرجوع الى العرف البحري الساري المفعول والرجوع الى القانون المدني بشرط ان تكون احكام المستمدة من القانون المدني متطابقة مع احكام القانون البحري

ب - العرف البحري : يتشكل العرف البحري الى جانب التشريع مصدر اساسي ، والعرف عبارة عن قواعد غير مكتوبة ساد العمل بها منذ زمن طويل بين اصحاب المهنة البحرية ، ويستمد العرف قوته من ارادة الجماعة او لارادة المشتركة لفراد المجتمع ، فحينما لا يجد القاطن فيها تشريعا يحكم الواقعة أمره ، وتعود أهمية العرف الى ان سريته لا تخالف قاعدة قانونية في نطاق القانون البحري الى قلة الظواهر التشريعية المنكورة في الوقت الراهن من احكام ، اذ ان هناك جماعا بين الدارسين على ان القانون البحري نشأ نشأة عرفية مما يمكن العرف ان ينشئ قواعد قانونية تدخل الى الغار قواعد تشريعية ، وذلك في هيئة التي اكتسبها العرف البحري بجل القانون البحري فزعا قانونيا متميزا بذاتيته .

ج - القضاء : يعتبر القضاء من المصادر التفسيرية ، وهو مجموع الاحكام والقرارات التي تصدرها المحاكم او المجالس القضائية او المحاكم العليا العاملة في المسائل البحرية ، وهي احكام وقرارات بالغة بلا هيبة في مسائل البحرية ، ويعد ذلك الى ما يندرج القضاء من جود في سبيل سد النقص الذي يسببه الظواهر القانونية لمواكبة التطور الذي تعرفه الملاحة البحرية ، وقرارات المحاكم العليا غير ملزمة للمحاكم كما هو الحال في غيرها .

٤- الفقه

إن الفقه له أهمية القصوى في لقد القائمة القانونية
وتلخيصها أو مدخلها ما شابها من نقص أو امتراسها
من عيب ، أو اقتراح تعديل نص قانوني معين ، إلى
جانب ما يقدمه من شرح وتفسير أحكام القانون البحري ،
ومن ثم يجتبر الفقه مددًا تفسيرًا للقانون البحري
ليجود إليه القاضي على سبيل الاستئناس .

٣- العقود النموذجية

إن ما يميز القواعد القانونية التي تتضمنها العقود النموذجية
هو خروجها عن القواعد العامة المفصلة ، لأن وظيفة هذه
العقود هو التعامل بها في حال الملاحة البحرية مثل شركات
لا سرف والتفريغ والقطر والتأمين وشركات الملاحة
تقرب من دفتر الشروط وشركات الشحن والتفريغ فهي
الشركات التي تحررها وبناءات محلية تؤثر العمل على اتباعها
بما يكون معه العقد ثقيلاً لها والشروط التي تتضمنها
العقود النموذجية يجب ألا تخالف قاعدة أمره حتى تكون
صحيحة وملائمة للمتناقدين .
إن وجود هكذا العقود النموذجية ليجود إلى نقص في التشريع
وعالماً ما تستخدمها الشركات في ذات الميناء أو البلد .
وبالإضافة إلى هذه العقود النموذجية لتعوق ظهور العرف البحري
والبنات البحرية ظهوراً حراً على اعتبار أن بحري هذه
العقود لا يراعون فيها إلا مصالحهم الخاصة .

3- خاصية القانون البحري :-

تختلف القانون البحري عن القانون التجاري في أمور كثيرة وله
دائته الخاصة به ، فهو لا يسير على الملائحة البحرية فقط
وإنما يسير أيضا على ملاحة الصيد وملاحة الترفيه رغم
استبعاد هذا النوع من الملاحة من الأعمال التجارية ، كما أن العمل
في الموارد البحرية لا ثبات بالكتابة في حين أن لا ثبات في
الموارد التجارية هو حرية لا ثبات ، وأول ما نشأ التامين
كان في نطاق القانون البحري نظرا للمخاطر الجسيمة التي
تعرض لها السفن أثناء الملاحة ، وما زال التأمين البحري
يكفؤا بخلافه الإلحاحيه أهمها التخلي للمؤمنين (المرح)
د ، كما وصفه ك - القانون البحري - 2004 //

وفي هذا الصدد إذا كانت المخاطر البحرية هي سبب نشوء
الظلمة بحرية جديدة يطلق عليها « نظام الحسائر المشتركة »
« عقود المخاطرة » فإن لكل من السفينة والربان يتمتع في
القانون البحري بمركز قانوني خاص ، وليس هناك في الحياة
العادية البحرية من مركز قانوني تشبيه له

إن هذه الخصائص المتميزة والمرتبطة بقواعد القانون البحري
تشكل في مجملها دأية القانون البحري المستقلة عن
القانون التجاري ، ولتظهر هذه الدأية في مجال التوحيد الدولي
للملاحة البحرية حيث تمثل هذا التوحيد كافة مواضيع
القانون البحري على خلاف فروع القانون الأخرى .
وبالجملة فإن المشرع الجزائري قد ضمن النشاط البحري بقانون
خاص هو القانون البحري لتطبيق أحكامه على الملاحة البحرية
التي تتم بواسطة السفن ، وعليه فهو ليس فرعاً من القانون التجاري
إنما هو قانون قائم بذاته ، لكن لا يعني أن هذه الخاصية تجعل
من القانون البحري فرعاً مستقلاً تماماً عن فروع القانون الأخرى
وإن القانون البحري غير عدم وجود الفهم باستعانة بقوانين

٥- نطاق تطبيق القانون البحري :

يخضع بحكام القانون البحري ، بحسب المكان الذي تجر فيه السفينة البحر للسفن ، حيث أن مثل هذه السفن قد تتعرض لنفس المخاطر التي تحدث للعمليات التي تقوم بالملاحة البحرية ، مما في ذلك ملاحة الترفيه على الرغم من أنها لا تستهدف الزبح ، ليتوقف تطبيق قواعد القانون البحري على الملاحة البحرية وحدها ، وحسب المادة ١٥١ من القانون البحري الجزائري ، فإن الملاحة البحرية هي الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المجهزة في المادة ١٣ منه ، والحقوية تكون عند محاولة التعرّف على المقصود من البحر ، وتشمل الملاحة البحرية خمسة (٥) أنواع هي :-

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين وهي الملاحة الإهم.
- الملاحة المساعدة الخاصة بالارشاد والقطر والاسعاف والانتقاد.
- الملاحة البحرية والجرف والسير والبحث العلمي.
- واستغلال الموارد المائية وتربية المائنة البحرية.
- ملاحة الترفيه بقصد الترفيه.
- ملاحة الارتفاق الممارسة في البحر والمواني بواسطة السفن المخصصة فقط لملاحة عمومية.

لقد اختلفت الآراء في هذا المجال ، فمنهم من يرى ان الملاحة البحرية مرتبطة بالمياه التي لا تتعدى مبنى الجمارك ، وهناك من يرى في الملاحة البحرية أنها تتحدد بالنقطة التي يصل اليها المذبحي . إلا ان المشرع الجزائري قد فصل السفينة في حالة عدم وجود مذببحي التي تتم في البحر بتحديداته الطبيعية بواسطة السفينة التي يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر . تتميز الملاحة البحرية بحسب السفينة المساعدة التي تقطعها

١٠٠/١٠٠ - ص ٥٩ - تابع للمحاضرة الأولى قانون بحري

السفينة / فقد تكون الملاحة البحرية بأعالي البحار والتي
تتم عازلة بين المواني الجزائرية والمواني الأجنبية المادة ١٠٦
قانون بحري / مهما كانت قريته كما قد تكون الملاحة
ساحلية / وهذا النوع من الملاحة هو قيام السفن
بها بين مواني الدولة الواحدة .

عرف القانون الفرنسي الملاحة البحرية بأنها ملاحة الشواطئ
التي تقوم بها غامطات لا تتعد أكثر من ٢٥ ميلا من
ميناء تسجيل السفينة .

ان أهمية التمييز بين الملاحة في أعالي البحار والملاحة الساحلية
هامة من ناحيتين :-

الأولى هوان الاستراط الخاص بسلامة السفن وكفاءة العاملين
على ظهر السفينة . تختلف بحسب نوع السفينة .

أما الثانية . هوان بعض احكام القانون البحري يتوقف
على نوع الملاحة / إذ لا يجوز لخبر السفن التي تتمتع
بالجنسية الجزائرية القيام بالملاحة الساحلية ويقرر من
الوزير المختص . كما ان الملاحة البحرية تختلف بحسب الغاية /

فقد تكون الملاحة تجارية أو تكون ملاحة صيد أو ملاحة لراحة
تتولى نقل البضائع والبضائع ولا شح من بلد إلى آخر بهدف تحقيق
الربح / وهذا النوع من الملاحة لا خبال في خضوعها لقواعد
القانون البحري / حتى ولو كانت هذه السفن التي تقوم بالملاحة
تابعة للدولة .

ملاحة الصيد التي تقوم بها السفن المتخصصة في صيد الأسماك
وغيرها من المنتجات البحرية بهدف تحقيق الربح تخضع لقواعد
القانون البحري رغم الطابع المدني للشأن / كما ان نشاط الصيد البحري
الذي تقوم به اليخوت تخضع لاحكام القانون البحري باعتبار عرقته
للخاطر التي تتعرض لها السفن التجارية
لا يسري القانون البحري على السفن البحرية الحربية إذ لها
قانون خاص بها .

جامعة جيلالي بونقامة تجيب ملابنة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق
السنة الثالثة - ليسانس قانون خاص
القانون البحري - دراسي

II - المحاضرة الثانية : النظام القانوني للسفينة

إن محور القانون البحري هو السفينة باعتبارها أداة الرئيسة التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية ، وتدور حولها أغلب أحكام القانون البحري ، قد أحاط المشرع الجزائري السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني هيكلي لها ، ينظم أربعة عناصر أولها : الطبيعة القانونية للسفينة وثانيها الحالة المدنية للسفينة وثالثها جنسية السفينة ورابعها النظام الإداري للسفينة ، ثم ندرج الحقوق العينية التي ترد على السفينة

1 - الطبيعة القانونية للسفينة :

عرف المشرع الجزائري السفينة في المادة 13 منه بأنها « تعتبر سفينة في عرف هذا القانون ، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بواسطتها الخاصة ، وإما عن طريق غيرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة » ، وتعتبر ملكات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها .

ليست شرط اعتبار العمارة سفينة أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد والتخلص في الملاحة البحرية سواء أكانت ملاحية رئيسية أو مساعدة أو بطنية أو كانت الملاحة بأعمال البحار أو ساحلية ، البحر الذي يستدعي التمييز بين السفينة والمركب .

إن المقصود بالتخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد هو أن حق السفينة نقل البضائع بالعمارة طالما أنها تقوم عمارة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الحقبة .

حتى ولو قامت ملاحه لهرية ، وكذلك اذا قام مركب بملاحه بحرية استثناء ، فلن هذا الاستثناء لا يفرض على هذا المركز هفة السفينة .

تكتسب السفينة وحققا من الوقت الذي تلبيح فيه ملاحه للملاحه البحرية ، وهذه الصلاحيه للملاحه البحرية تعتبر بداية حياة السفينة بشرطه ان تكون مجهزه وبالحاله الجيده تستطيع معهما مواجهه اخطار الملاحه البحرية وتثبت هذه الصلاحيه بالسفاده التي تسلمها السلطات المختصة مالك السفينة (المادة 131 قانون بحري) وتنتهي حياة السفينة اذا فقدت صلاحيتها للملاحه مثل الغرق او حارت خطاما او تعرضت للتلف . تعتبر ملاحات السفينة اللازمه لسيرها جزء منها كالالات والصوره والادفنه والقوارب وشباك الصيد وتظهر اهمية هذه الملاحات اثناء التفتحات التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والتأمين

ان ما يستهدفه التوحيد الدولي البحري هو السفينة لما تعرض له من اخطار وحوادث جسيمة ، وهذه الامور متفق عليها بموجب المعاهدات الدولية ، وبلا حظ ان المشرع الجزائري لم ينص على مسئولية مستغل السفن الذريه والمياكل المتعلقه بالتجارة البحرية كالبيع البحرية . ان السفن العامة التي تحمل العلم الجزائري هي امتداد طبيعي لسلطه الدولة الجزائرية وتمارس عليها حق السيادة الوطنية وتتمتع بالحمايه المقررة بمقتضى معاهدة بروكسل 1926 المتعلقة بحمايه سفن الدول وعدم خضوعها لاختصاص محاكم اجنبيه وعليه لا يقع عليها الجز ، الا ان الاستحسان المتضررين من السفن العامة لهم الحق في طلب التعويضات من محاكم الدولة مالكة السفينة كالتهادم البحري مثلا . طبقا لما ذهبت عليه المادتان 54 و 49 من القانون البحري فان السفينة هي مال منقول ، لانها ليست مستقره او ثابتة لذ هي تجوب البحار ومعدة بطبيعتها للاعطاء .

من مكان إلى مكان أكثر ويترتب على ذلك وجوب دفعها
بحكم القانون المدرى الخاصة بالمنقول / طبقاً لحكم المادة 49
من القانون البحري فلان حكماً من أحكام المنقول لا تطبق
على السفينة ، فالسفينة لا تخضع لقاعدة « الحيازة في المنقول
سند الملكية » ولا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر صادر عن الموثق
خلافاً للمنقول في القواعد فوائده ينتقل بالتراخي ، ويتم
تسجيلها إلا يحتاج به على الغير ،
ان مرد هذه الازد واجبة في الطبيعة القانونية للسفينة
يوجد غالباً أنها من المنقولات ذات قيمة مالية معينة
تقوم لدور اساسي في التجارة والاقتصاد الوطني بل ان
البحر يسمىها « عقارات البحر »
لث للسفينة حالة مريية وحسية مثل العقار - يجوز رهنها
رهناً رسمياً وهو رهن لا يرد إلا على عقار ، وتخضع الجزر على
السفينة إجراءات قديمة من إجراءات الجزر على العقار
وتحول حقوق الامتياز التي ترد على السفينة الدائن الممتاز
من تتبعها في اي يد تكون مثلها مثل حقوق الامتياز
على العقار ، ويلزم تسجيل الحقوق الجدية الواردة عليها
طبقاً للمادة 55 من القانون البحري ،

2- الحالة المدنية للسفينة :

تعرف الحالة المدنية للسفينة بأنها مجموع العناصر التي تجعلها
مميزة عن غيرها من باقي السفن مثل الترخيص الطبيعي الذي
يتمتع به حالة مدنية مميزة عن غيره من الاشخاص الطبيعيين
الحرية ، ومجموع هذه العناصر هي : الاسم ، المولد ، الجنسية
الدرجبة والجنسية وهذا ما نصت عليه المادة 14 من
القانون البحري

P- اسم السفينة :- كل مالك سفينة ملزم بأن يختار اسماً لها
على ان يكون هذا الاسم هوذا لها عن غيرها من العمارات
البحرية لاخره طبقاً للمادة 16 قانون بحري -

وليس لمالك السفينة حق مطلق في اختيار اسم الذي تم تسجيله به بل يصبح الاسم مباحا من شخصان يستعمله اذا غرقت السفينة او تحطمت ، وهذا ما اشارت اليه المادة ١٧ بحري .

ولا بد ان يوضع الاسم في مقدمة السفينة وعلى طرفي منه ويكون اسم ميناء السفينة موصوفا تحت اسمها الوارد على مقدمتها ، ولا بد من ان يكون الاسم مميزا وواضحا وبمختار طبقا للإرشادات التي حددتها السلطات البحرية (انظر قرار مؤرخ في ١٥ افريل ١٩٨٩ محمد شريط منح اسماء السفن وتغييرها) وعند ارادة تغيير اسم السفينة يجب استصدار موافقة السلطات البحرية على ذلك (المادة ٢٤ بحري)

٣. موطن السفينة : لا بد ان يكون للسفينة موطن مثل بقية الاشخاص الذي هو الموطن القانوني ، وهو موطن السفينة هو الميناء الذي تم تسجيلها فيه ، وتحديد الموطن رهون بإرادة مالك السفينة طالما ان له اختيار ميناء التسجيل ، وقد يكون غير ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه السفينة نشاطها ، حيث لا يشترط ان يجري استغلال السفينة في ميناء تسجيلها ، فقد تسجل السفينة في ميناء وتارس نشاطها في ميناء آخر .
ان للسفينة موطن واحد محدد ، فلا يجوز لها ان تتخذ اكثر من موطن (المادة ٤٦ بحري) ، ولا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل اجنبي الا بعد شطبها من دفتر التسجيل للسفينة و يوضع اسم ميناء التسجيل تحت اسمها الوارد على مقدمتها ، في هذا الموطن توجه الاعلانات للسفينة ويوقع عليها الجواز وتظهر فيه التصرّفات والحقوق الجديدة المترتبة عليها والتي تعرف عليها من خلال سجل السفن الموجود في ميناء التسجيل

٤. العلامات المميزة للسفينة : يجب ان تحمل كل سفينة علامة مميزة يمكن من معرفتها (المادة ٢٤ بحري) وتحدد ذلك عن طريق التنظيم السؤم التي يجب رفع العلامة المميزة عن السفن ورايتها الوطنية بما في ذلك السفن الاجنبية .

١- حمولة السفينة

ان الحمولة عنصر اساسي لميثر السفينة من غيرها من السفن
وتتمثل في سعة السفينة ووحدة الحمولة من الطن الجرمي
وهو قياس من التحليل بـ ٨٣ ر - طريقه Moore & Son لا تحليل
اعملت بال ١٠٠٠٧ معاهدة دولية لقياس الحمولة ١٩٦٩ دخلت
حين النفاذ الدرس سنة ١٩٨٢ وتطبق هذه المعاهدة على
كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع
لتعديلات جوهرية كما يذهب الى ذلك Reader رودار .
ان هناك ثلاثة انواع من الحمولة :-

١- الحمولة الاجمالية الكلية : وتتمثل مجموع فراغ السفينة كلها
بما فيها المنشآت القائمة على سطحها .

٢- الحمولة الاجمالية : وتخص منها الفراغات التي تشغلها الاثاث
والمكان المحملة بمرقمة الطاقم وتلك المستحولة بالاثاث
المسيورة والمراحل والمحضلة للوقود وادارة مساويرات السفينة
مغرفة القيادة وغرفة الخرائط .

٣- الحمولة الصافية : وهي مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا
لتحمل البضائع او الاشياء وبعبارة اخرى فان الحمولة الاجمالية
الكلية تعبر عن ابعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن
اهلية الاستغلال التجاري للسفينة .
ان تقدير حمولة السفينة امر مهم وضروري ذلك ان الحمولة
تتخذ اساسا لما يلي :-

- تقدير رسوم دخول السفينة الموانئ والخروج منها والرسو على الارصفة
والمكوث والارشاد والقطر .

- تقدير الاجرة في حالة ايجار السفينة للاستغلال .

- تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الاضرار المادية .

٤-

درجة السفينة : ان مرتبة السفن تختلف من حيث المتانة
ومرليته البناء ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية فبعض
تكتفيها فقد تكون لها درجة اولى او ثانية او ثالثة

والله اعلم
الحكماء ، فهو تقويم للسفينة ويقوم به شركات عالمية شهيرة
تسمى بشركات الانشائي اهمها شركة الجلزوم هي اللويدز واخرى
تسمى فريانس .

تقوم هذه الشركات لتقدير درجة السفينة بواسطة خبراءها منذ البناء ويستمر هذا التقييم والاستراف أثناء حياة السفينة وكذلك تراقب هذه الملاحظات التي تجرى على السفينة بكتف دوء من اجل تقدير السفينة والتحقق من جدارتها بالدرجة التي حصلت عليها

إن الشهادة التي قلحها شركة الأشراف للسفينة تقوم قرينة
قانونية على صلاحية السفينة للملاحة بنفس الدرجة
الممنوحة لها. غير أن هذه القرينة قابلة لدرجات العكس
راجع مصطلح كمال له، ود. جمال الدين عوفى .
تختلف السفن من حيث الحمولة وتختلف أيضاً من حيث
المناخنة أو طريقة البناء ومن توفرها على شروط السلامة في
البحار. بما يقتضي تكييفها من حيث القيمة الاقتصادية في
مجال النقل البحري.
لكن القانون البحرى

تختلف السفن من حيث الحمولة وتختلف أيضاً من حيث
المناطة أو طريقة البناء ومن توفرها على شروط السلامة في
البحار بما يقتضي كحرفوها من حيث القيمة الاقتصادية في
مجال النقل البحري.

لكنهم القانون البحري حمولة السفينة واعتبرها من العناصر
المكونة لشخصية السفينة ، إذ أنه يقتضى احكام تسجيل
السفينة فإن على مالك السفينة أن يقدم طلبا لتسجيلها
إلى السلطة الادارية المختصة بالمواني يتضمن بيان حمولة السفينة
وهي لدورها تتولى عملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الاجمالية
والحمولة الصافية وكذلك قياساتها بالاستناد إلى احكام
الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر وعلى أساس
نتائج المعايرة تسلّم شهادة الحمولة لمالك السفينة الذي يلزم
أن يودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة لدى مكتب تسجيل
السفينة (المادتان 20 ، 21 قانون بحري جزائري -

٢- جنسية السفينة :

لدى الجنسية تظهر من الناحية السياسية فكرة وراء الشخص للدولة ، ومن ثم فإن الجنسية هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة .
 وهل ان الجنسية يتمتع بها الاشخاص الطبيعيون والمعنويون دون الاموال ؟ لا ان كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة (انظر كمال حمدي ..) نظرا للاهمية الاقتصادية والتجارية التي تتمتع بها .

يحد السبب في فتح السفينة بالجنسية الى أنه قد تكون السفينة في اعالي البحار وهي مياه دولية لا تخضع لسيادة اي دولة قانونا تحتاج الى حمل جنسية دولة معينة (حالة وفاء حمدي - جنسية السفينة) من اجل الحصول على حماية الدولة التي تنتمي اليها . فمثل هذه الحالة تعتبر السفينة امتدادا لسيادة الدولة على إقليمها ، كما لا يتحدد بذلك الا حقوق القضاة والقانون الواجب التطبيق .
 ان السفينة اذا لم تكن لها جنسية تعتبر قرصانا (pirate) - والقرصنة هي عدم مشترك لكافة الدول ، ولا يمكن ان تكون للسفينة اكثر من جنسية واحدة .

وقد اشترط المشرع الجزائري حصول السفينة على الجنسية الجزائرية ان تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية او لشخص معنوي خاضع للقانون الجزائري (انظر المادة ٢٨ قانون بحري) ، والسلطة البحرية تمنح شهادة الجنسية ، وان يكون طاقم السفينة مكون من بحارة جزائريين .
 تندرجها السلطة الادارية البحرية المختصة (انظر المادة ٤١٣ - قانون بحري .

١- اكتساب السفينة الجنسية : - اكتسبت السفينة الجنسية الجزائرية طبقا لشروط نص عليها القانون البحري الجزائري وهذه الشروط هي :-

ج - نشر الملكية الوطنية :

۴۔ اے یسوع! یہی ہے ان لوگوں کا مالک جو اسے جڑا رہے ہیں۔

2- اثبات الجنسية وانظرها.

لَعَلَّاهُ

٥٥٤ من القانون البحري

جامعة جيلالي ثورتامة - خميس مليانة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القوم

الدكتور

قيساح جلول

السنة الثالثة - ليسانس - القانون البحري
تخصص : قانون خاص

1- المحاضرة الثالثة : النظام الإداري للسفينة

إن السفينة تخضع لنظام إداري محكم يهدف احكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية مع اعتبار ان سلامة السفينة امر ذو اهمية بالغة تتكفل الدولة بتحقيقه والعمل على الالتزام به.

وانطلاقا من هذا - يجب توافر الصلاحيات في السفينة من يملكها الحصول على التسجيل في احد الموانئ الجزائرية ، وقد اكد القانون البحري الجزائري على هذه المهمة ، لانه يعد اجراء اساسيا في حياة السفينة وممارستها للملاحة البحرية .

وفي هذا الصدد نشير الى ان النظام الاداري للسفينة يتناول التسجيل ورقابة الدولة على السفن واوراق السفينة .

1- تسجيل السفينة :

ان عملية التسجيل للسفن في الجزائر تنظمها وتحكمها احكام المواد من 34 الى المارة 48 من القانون البحري ، والتسجيل الزامه تخضع به السلطة الادارية البحرية .

ان التشريعات البحرية تجمع على وجوب تسجيل السفن في سجلات خاصة ، وهذا يرجع الى عهد اوليفر كروميل في بريطانيا في القرن السابع عشر ميلادي ، ووجوب شهر مايرد عليها من تصرفات في سجل السفن تكتب التسجيل المختص الذي هو موطن السفينة القانوني على ان تحدد موطن السفينة موطن بارادة مالك السفينة

طالما ان له اختيار الميناء الذي تتم فيه عملية التسجيل والهدف من عملية تسجيل السفن هو احطاء السفن وتحديد الجنسية لتتمكن الدولة من رقابته لاثبات الادارة عليها ، اذ غاية سجل السفن تدفع فيه بيانات متعلقة بكل سفينة كما ذهبت عليه المادة 34 قانون بحري ، وقد ذهبت المادة 34 بحري على انه يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والمحموك من قبل السلطة الادارية المختصة . والتسجيل للسفن هو امر اجباري . قبل تسيير السفينة تحت العلم الجزائري (المادة 34 بحري) وادبرهم طبيعة الملاحة التي تقوم بها السفينة اكانت تجارية أو هيد او نزهة ، كما ذهبت المادة 35 بحري على عقاب كل سفينة ترفع الجزائري وهي غير مسجلة في دفتر التسجيل الجزائري ، ان التسجيل لا يجاري يقتصر على السفن الجزائرية دون غيرها .

2 - اجراءات التسجيل :-

تتكفل السلطة الادارية البحرية المختصة بتسجيل السفن في المواني الجزائرية .

طبقا للمادة 44 من القانون البحري فانه يتوجب على مالك السفينة ان يقدم طلبا للسلطة البحرية المختصة متضمنا البيانات والوثائق التالية :-

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة .

- عناصر شخصية السفينة .

- تاريخ انشاء السفينة ومكانها واسم المنشئ

- اسم مالك السفينة ومحل اقامته وكذلك مجهزة السفينة

مع بيان مقدار حصصهم او حصصهم النسبية بالسفينة

- سند ملكية السفينة وسند استناد حق استعمالها اذا كانت مستغلة من شخص غير مالكيها .

- التامينات العينية والاعباء الاخرى التي تحملها وحدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة .
- نوع التخلي عن الحقوق في كل سفينة أو في جزء منها .
- سبب تملك السفينة وتاريخها من دفتر التسجيل اذا كانت مسجلة في دولة أخرى .
- يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق لاسيما الوثائق المثبتة لملكية السفينة والجنسية الجزائرية ، وما في ذلك من مادة تملك السفينة من سجل السفن الاجنبية اذا كانت تابعة لبلد أجنبي .
- ان نظام تسجيل السفن هو نظام عيني من اجل السفينة ذاتها محل التسجيل بحيث يمكن التعرف على كل ما يتعلق بها بمجرد لم الحلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة .
- ويمكن ان يتحمل مالك السفينة اذا كان متراوها في الخارج على شهادة التسجيل المؤقتة من ميناء التسجيل (المادة 36 بحري)
- السيد على مالك السفينة أو مجهزها أو رباؤها ان يطلع كتابة مكتب التسجيل بكل ما يطرأ على السفينة . (المادة 37 بحري)
- يتم تملك السفينة من ميناء التسجيل طبقا للمادة 37 بحري مع الحالات التالية :-
- اذا غرقت السفينة او احترقت أو تحطمت ، ففي هذه الحال - يجب على مالك السفينة او مجهزها أو رباؤها اخبار مكتب التسجيل
- اذا فقدت او اعترضت مفقودة مع ان يتم التصريح من قبل السلطات البحرية
- اذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح
- اذا لم ترع الاستراطات الخاصة بالجنسية الجزائرية الواجب توافرها وفيه املاحة
- اذا لم تعد السفينة مأكدة للملاحة وفقدت خا لية السفينة
- اذا انتقلت ملكية السفينة الى أجنبي (38 بحري)

إن تسجيل السفن هو إجراء إداري الهدف منه مراقبة السفن
4 - نظام الملاحة البحرية وأمنها،

تخضع الملاحة البحرية لنظام إداري حسب ما ورد في المادة
1150/1 قانون بحري، وتم التأكيد للإداري حسب العرف
منها وهي الملاحة التجارية أو ملاحه الصيد أو ملاحه الترفيه مع
تديد مناطق ممارستها الملاحة التجارية البحرية ومناطق الصيد
البحري على أن تحدد المناطق ملوجب قرار تهيئة البحرية الإدارية
البحرية المختصة بزيادة على ملاحه الارشاد البحري وشهادة الملاحة
التي تقرر في السفينة تتوفر على الشروط التي تضمن
امن وسلامة ممارسة السفينة لاي نشاط بحري
1 - نظام الملاحة البحرية:

يسمى النظام مجمل الترتيبات مستمدة من العرف الإداري
ويجب النظر إلى النشاط الأكثر أهمية للسفن.

إذا كان الفقه اختلف في تديد الملاحة البحرية، فإن المشرع الجزائري
قد ضمنها تحريفاً دقيقاً جعل السفينة لأداة الرئيسة منها.
المادة 34 قانون بحري،

إن الرأي الراجح المتعلق بالملاحة البحرية هو أن كل ممارسة تتم
في البحر بتدبيراته العلمية بواسطة عمارات عائمة يمكن
أن تعرض لها كل البحر والمناطق البحرية، كما وردت في
القانون البحري الجزائري هي:

- الملاحة قرب السواحل على نطاقات دقيقة، وهي الملاحة التي تقوم
بها السفن بين مواقي السولة الواحدة. قد تكون ملاحه ساحلية
كبيرة إذا كان الميناءان على بحري مختلفين، أو تكون ملاحه ساحلية
صغيرة إذا كان الميناءان على بحر واحد

ص ٥٢ - تابع للمحاضرة الثالثة - ثالثة ليسانس
قانون خاص - قانون بحري

كاملة ليسانس بين ميناء عبادة وميناء بجاية أو وهران ، وقد أجاز المشرع
الجزائري تخصيص الملاحة البحرية بين الموانئ الجزائرية وموانئ البلدان
الأخرى للعالم الجزائري ، بموجب الاتفاقيات الدولية المشتركة .

- الملاحة المحدودة ، وهي الملاحة التي تقوم بها غمارات عميقة لا تزيد
حمولتها على مائة طن ولا تبعد أكثر من ٦٢ ميلا عن ميناء
تسجيل السفينة فقط ، ومثل ذلك سفن الصيد حيث مارس
نشاطها في حدود المياه الإقليمية والسفن من ذلك النوع
للسفن الأجنبية - يجب حصولها على رخصة من الوزير المختص
لكيفيتها للاتفاقيات المتبادلة في هذا الشأن .

- الملاحة غير المحدودة ، وهي ملاحة أعالي البحار من بينها ممارسة الصيد
على نطاق واسع ، وكيفيات للمجاهدات الدولية المشتركة -
إن كل مخالفة لهذا فإن المادة ١٧٠ قانون بحري قد رتب
عقوبات على المخالفين

إن هذا النظام اجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية ماعدا السفن
التراعية ، بحمولة أقل من ١٥٥ طن والسفن ذات الدفع الألي بحمولة
أقل من ١٥٥ طن ، والسفن ذات الدفع الألي المخصصة
فقط للتجسس وحياته ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات
والناقلات والجرافات والهندل البحرية بالاضافة إلى سفن
المسارات والعلامات ، ويجب على المرشد تقديم نفسه عند محطة البناء
ويصل ريان السفينة على المرشد العودة إلى السفينة في أي
الظروف ليشاء ، إن السفينة تتوقف على جميع شروط السلامة
ويلزم المرشد بتقديم محله رسو السفينة للريان للموافقة
عليها أو تعديلها .

2 - سلامة الملاحة البحرية :

تسلم السفلة لادارية البحرية شهادات الملاحة للسفن وتكون هذه الشهادات حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة وذلك قبل ان تشفع السفينة في لا بحار وهي شهادة الجنسية ودفتن البحارة ورخصة الملاحة او بطاقة المرور التي تحدد كيفية عملها بموجب قرار وزاري في راجع في ذلك المادتين 193 - 194 قانون بحري
ان الدول تمارس رقابتها على السفن للتحقق من توافر الشروط المطلوبة.
يجب على كل سفينة تريد الابحار ان تتوفر على ما يلي :-
- ان تكون مجهزة للملاحة ،
- ان تكون مجهزة تجهيزاً ملائماً
- ان تكون مجهزة للاستخدام الذي ذهبت له مع ان تعدد الطوصي المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المختص طبقاً لاحكام

المادة 224 قانون بحري .
وقد اشترطت المادة 222 من القانون البحري ما يلي :-
- شروط خاصة بسلامة وامن الملاحة من حيث التجهيز والبناء ولايات والوسائل الخاصة بالاشارة واللائق وانما ذلك ليرى فضلاً عن الطاقم البحري وخطوط الشحن واجراء الدفع والقيادة وعدد افراد

- شروط خاصة بسلامة ربح رواح وسلامة الملاحة في البحار تخضع كل سفينة الى تفتيش ومعاينات قبل وضع السفينة في الخدمة ، وكند الوزير لهذا الاجراء (المادة 228 بحري)
من اكل الرقابة الدقيقة والصارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة وسلامة الاسواح في البحر والحة وملاحية السك وكثرون العمل على متن السفينة فلان هناك لجنة مركزية لسلامة

البحر
- شروط خاصة بسلامة ربح رواح وسلامة الملاحة في البحار تخضع كل سفينة الى تفتيش ومعاينات قبل وضع السفينة في الخدمة ، وكند الوزير لهذا الاجراء (المادة 228 بحري)
من اكل الرقابة الدقيقة والصارمة على السفن ولضمان سلامة الملاحة وسلامة الاسواح في البحر والحة وملاحية السك وكثرون العمل على متن السفينة فلان هناك لجنة مركزية لسلامة

4 - اللجنة المركزية لسلامة : ان هذه اللجنة مقرها المصلحة الوطنية بحراس السواحل والشواهي ، وتتولى مهمة الموافقة على بناء السفن او مخططات اعمارة تأسيس السفن والتدريب على اجهزة الامن ايماء جهاز اكر يتعلق بامدادات التجهيز والاتصال اللاسلكي

والصلى على القرارات الصادرة عن اللجان المحلية للتفتيش / زيارة
على التحقيقات الادارية والتفتيش التي تقوم بها من جرأ كل حادث
يقع للسفن في البحر ويحمل رسم المعاينة التي تجر بها اللجنة
المركزية مالك السفينة أو المجهز غير مالك .
إذا وقع حادث لسفينة أجنبية في المياه الخاصة بحدتها
القضاء الجزائي ، فإن السلطة البحرية الجزائرية تتولى اخطار دولة
ترقيم السفينة وتبلغها لكافة المعلومات التي تتوفر عليها والسماح
بمغور ممثل عن دولة السفينة المطلوبة للتحقيق .

ب - اللجنة المحلية للتفتيش :

تتواجد لجنة تفتيش لدى كل منطقة بحرية ، ويجوز للجان المحلية
أن تجتمع في أي ميناء توجد فيه السفينة موضوع المعاينة إذا
اقتضت الضرورة ذلك .
أن عمل اللجان المحلية يخضع لنظام وقواعد تنظيمية
يتوقف العمل بالترخيص إذا حدث للسفينة تلف جسيم أو حصل
في بنائها تغييرات جوهرية ومع مالك السفينة إبلاغ السلطات
البحرية ، يراعى في ذلك لا تفاقيات الدلية في هذا الحال
التفاقيه لندى - ١٦ / ١٥٦ / ١٩٨٥ - ومعاينة ١٨ / ١٥١ / ١٩٧٤ التي عدلت
البروتوكول ١٦ / ١٥٦ / ١٩٧٨ والتي دخلت حيز النفاذ ٢٦ / ٥٢ / ١٩٨٥
وبرأى أيضا المادة ١٥٢ قانون بحري

ولمنع لجنة التفتيش كل سفينة من الملاحة البحرية إذا لم تتوفر
فيها شروط السلامة والأمن ، ويكون الصلى في قرار اللجنة اعام
اللجنة المركزية (انظر المادة ٢٢٨ قانون بحري)

جامعة جيلالي بونفامة - تجيب مليانة

كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

الدكتور

فيساح حلال

السنة الثالثة - ليسانس - قانون خاص
مقاييس : القانون البحري -

المحاضرة الرابعة : ريان السفينة

يعرف الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة والذي له سلطة عليها بالثيان *matelot* ويرتبط بذلك السفينة أو مظهرها بعقد عمل بحري ، شأنه شأن باقي البحارة ، ويعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا ويخضع كغيره لسلطات العقاب لأنه ينفذ بأحكام خاصة ويعد السبب في ذلك إلى تعدد صفة القانونيّة تبعاً لتعدد مهامه .

نص القانون البحري الجزائري ^{على} ريان السفينة في الفصل الثاني في المواد من 380 إلى 608 منه ، وتضمن القانون الفرنسي الصادر في 03/01/1969 المتعلق بالثيهر والبيوع البحرية وبأحكام خاصة بالريان

في المواد من 04 إلى 10 منه ، ويعتبر رأي في الفقه الفرنسي ان الريان هو مودع غير محدد أو مودع قانونا - *en sujet de droit non défini* .

تعود صهيته بإحاطة بالريان إلى المركز القانوني الذي تتمتع به وبالنظر إلى الواجبات الملقاة على عاتقه والسلطات القانونيّة التي تتمتع بها .

1- تعيين ريان السفينة وانتهاء مهامه .

لم يعرف القانون البحري الجزائري إلى من له السلطة في تعيين الريان وانتهاء مهامه ، لكن جوه العرف البحري على ان مظهر السفينة هو من تولى التعيين وانتهاء المهام ، دولة الحق في التحويل في حالة عزله ونظراً للقواعد العامة .

غير ان حرية المجهز في تعيين الريان مقيدة بعبء " التأهيل القانوني للربابنة " ومعنى ذلك ان يكتفى بحسن اية شخص مؤهل ربابا ، كقباط الملاحية والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم الطاقم البحري وإذا ~~فقد~~ فقد المجهز الثقة في الربان يكتفى له عزله ، وإن ان الربان له سلطات واسعة يمارسها بعيداً عن المجهز ، إضافة إلى ان السفينة ثروة كبيرة لا يمكن تركها من ماله أو مجهزها في يد غير مؤمنة ، فعلى اعتبار ان الربان يمثل قانوناً المجهز " المادة ٥٨٣ قانون بحري . لذلك يذهب جانب من الفقهاء إلى اعتبار العلاقة بين الربان والمجهز هي علاقة عقدية شرعية لا يجوز الا تفاق على خلافه ، ويقع بالاطلاكل شرط ليقيد استعمال هذا الحق ، على أنه اذا كان عزل الربان تعسفياً حتى له المطالبة بالتعويض ، وإن كان المشرع البحري لم ينص على هذا الجواز تاراً إلا من للقواعد العامة رقم ٥١٨ مدني " .

٢ - طبيعة علاقة مجهز السفينة بالريان :

قد اثارت علاقة المجهز بالريان الكثير من اكدل اذ لو ان الربان إلى جانب قيامه باعمال مادية تقتل في قيادة السفينة فإنه يقوم بتصرفات قانونية كتعيين البحارة وإصلاح السفينة وشراء المؤن والأغذية ، فوإن كان يقوم بهذه الاعمال باسمه الخاص إلا أنه يباشرها بوقفه المحتمل للمجهز مما دفع بعض الفقهاء إلى اعتبار الربان وكيلًا عن المالك أو المجهز في حين ذهب البعض الآخر إلى ان علاقته مزيج بين عقدية العمل والوكالة ويمكن ان يخرج الربان عن اوامر رب العمل

في ادائه لمهامه الفنية وهي قيادة السفينة وانه يمارس جابيا من السلطة العامة .

على انه مهما كان التمييز المركز القانوني للريان عن اية مركز تابع في عقود العمل الاخرى فلانه يبقى قائمة علاقة التبعية بين الريان والمجهز او المالك وان اختلف وضعها في عقود العمل العامة ، لا سيما كحقوق العمل على كهر السفينة ويدها عن ملاكها في اغلب الاحيان ، ولم تعد السلطات التي يتمتع بها الريان بعيدة عن مراقبه المجهز او المالك بفضل تكنولوجيا الاتصال المتطورة .

ان الريان يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري وذلك لتوافر اربعة الشبهية ، وليس يتأتى الوكيل الذي لا يخضع في مباشرة اعماله سلطة واشتراف الموكل اذ ان كان الريان في قيادة السفينة يقوم باعمال وتصرفات قانونية لحساب المجهز او المالك ، فان ذلك لا يجعل منه وكيل ، بل يبقى مرتبطا بالمجهز بعقد عمل على تسميته عقد اجارة خدمات .

Capitaine
Le capitaine est un realisateur d'activité
Thèse M. A. S. 8. 11. 11

3- وظائف ريان السفينة والتزاماته ،

ان لريان السفينة وظائف عدة كما ألقي عليه القانون والعقد واجبات كثيرة ، وعلى ذلك فان للريان وظيفته فنية هي قيادة السفينة ووظيفته تجارية باعتبارها نائباً عن المجهز او المالك .

1- وظيفته الريان الفنية : ان قيادة السفينة يتطلب لامشال لواجبات معينة هي :-

1- ان يقوم الريان وحده بقيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية .

- ٥٤٠ هـ - تابع للحكومة الرابعة - سنة ثالثة ليسانس
قانون بحالي - قانون بحري
- وتقوم الفأرك الذي يليه مباشرة في الدرجة أكبر هيكل السفينة
مقامه في حالة وفاته أو عيابه ارجود مانع آخر (م ٥٨٢ بحري)
- ٢- ان يراعي في قيادة السفينة الاحول الفنيه في الملاحة البحرية
وان يراعي أن جانب ذلك الاتفاقيات الدولية النافذة في الجزائر
والعرف البحري وكذلك الاطام الممول بها في الدول التي توجد فيها
السفينة (م ٥٩٢/٢ بحري)
- ٣- المحافظة على سلامة السفينة وما يقتضيه ذلك من التحق
من كفاية المؤن، وما يلزم السفينة منذ بدء الرحلة حتى
دخول السفينة إلى ميناء مأمون، ولا يكتفى للريان بوجتاج
مختلف وقع بينه وبين المجهز حول هذه المهمة إذ
والأرواح والاموال الموجودة على كهر السفينة، ويلتزم
الريان بقيادة السفينة وان يبلغ خبر عزله
- ٤- عدم مخادعة السفينة أم أمر الموجودين بها من بحارة أو
ركاب بتركها إلا لسبب خطير (م ٥٩٣) مذكور وذلك بعد أخذ
رأيه فيها لها إلا أنه يجب في هذه الحالة التقاؤ التقيود
واوراق السفينة وأمن البضائع إن ليسر له ذلك
راجع المادة ٥٩٥ بحري
- ٥- ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها
الموانئ أو المراسي أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز
الممرات البحرية، وفي كل الاحوال التي تعرف فيها السفينة
إلى عقبات خاصة، ولو كان ملزماً بالاستعانة برشد (المادة
٥٩٣/٢ قانون بحري) وان تكون الريان آخر من يغادر السفينة
المادة ٥٩٥/٢ - قانون بحري
- يجب ان تخضع الريان لتعليمات الرشد وان يلتزم باتباع خط السير
الذي حدده المجهز إلا اذا دفعت له ذلك ظروف قاهرة
ولا يرفض أي أمر يوجه إليه المجهز

ب- الوكيلة التجارية للريان :

طبقاً للمادة ٥٨٣ من القانون البحري فإن للريان واجبات أهمها فيما يلي :

١- الريان ممثل جهاز السفينة :

إن الوكيل التجاري الذي يقوم به الريان هي تصرفات قانونية يقوم بها ممثل عن الريان ، فالريان هو نائب للجهاز (٥٨٣ بحري) فهو يقوم بنبابة قانونية ، ولا حاجة إلى الاتفاق هداية في عقد تعيين الريان ، إن نبابة الريان للجهاز مصدرها القانون الذي نص على أن الريان ممثل الجهاز أمام القضاء ، وتشمل تلك النبابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة مثل إصلاح السفينة وشراء وتزويد قطار التمثيل ومؤون وإبرام عقد النقل .

ولكن القانون أجاز للريان تمثيل الجهاز ولو كان موجوداً في كل الأعمال المعتادة المتعلقة بانارة السفينة بالأحالات واستخدام البحارة وعملهم .

إن المشرع حرص على حماية الغير حسن النية من جهين :

١- الاول : لأنه حيث يرد تحديد على نبابة الريان عن الجهاز فإنه لا يعتد به على الغير حسن النية ، أي الذي يجهل وجود ذلك التحديد .

٢- الثاني : لا يحتج قبل الغير بوجود جهاز أو وكيله في المكان الذي يبرم الريان العمل القانوني إلا كان الغير يعلم بذلك أي أن المشرع أفترض عدم علم الغير بوجود الجهاز أو الوكيل عنه في ذلك المكان ووقع على عائق خطمه إثبات ذلك العلم ، تراجع في ذلك نص المادة ٥٨٥ قانون بحري .

٢ - الاصاحيات الخاصة للريان :

قد تكون هناك كحروف قاهرة تعرض للرحلة البحرية ، فلان الريان
 يتخذ تدابير استثنائية ، وهي حالة ضرورة ومنها ما يلي :-

- ٢ - حق الاستدانة : اجازت المادة ٥٨٤ من القانون البحري للريان
 اذا طرأت حالة ضرورة ماكنه أثناء الرحلة كرجوع اصلاح
 السفينة أو تزويدها بالوقود مثلا ، وكان الريان يفتقر الى التحويل
 اللازم لمواجهتها ، الا قترض بضمان السفينة وأجوتها فلزا
 لم تكلف جاز له رهني شخصتها ، ويجوز له ان يبيع من البضائع
 المشكونة بمقدار المبلغ المطلوب ، وتكون محاسبة الريان لمحاب
 البضائع المباعة على اساس السعر الجاري لبضائع من جنسها ونوعها
 في الميناء المشكونة اليه وفي اليوم المتوقع الوصول اليه .
 على اعتبار ان القرض تصرف استثنائي ينبغي ألا يلجأ اليه
 اريان إلا في حالة الضرورة ، وقد اشترط القانون ان يكون القرض
 أو البيع ملوجب ترخيص من قاضي الامور المستعجلة بدائرة
 المحكمة التي توجد بها السفينة اذا كانت موجودة في الجزائر
 ومن القنصل أو السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده
 اذا كانت السفينة خارج البلد .
 ويشترط القانون ان يكون الريان مجبدا عن المجهز ولا يجب اتصال
 به . واذا اقترض ارباع دون اذن كان الريان مسئولا تجاه المجهز
 ويمكن لمحاب البضاعة او وكلائهم للمحارفة لبيع هذه البضائع
 واخراجها مع دفع لا جرة كاملة لم ١٥٠٠٠٠ بحري ، ويجب على
 الريان ابلاغ المحاب البضائع حتى يملكهم الا عترض على ذلك .
 ولا يمكن للريان مما كانت الظروف ان يبيع السفينة إلا بتفويض
 خاص من المجهز او اوائلك .
 ب. حق توقف أو وقف السفن :

ذهبت المادة ٥٨٤ من القانون البحري على حالة اخطار الريان

الى وقف السفر صلاح السفينة فلمنه يجعل للتأجير أو الشاحن
الاختيار بين الاثتظار الى غاية اصلاح السفينة أو اخراج لفلانها منها
ويلتزم المتأجير في هذه الحالة يدفع لاجرة كاملة / أما اذا اختار
المتأجير أو الشاحن الاثتظار الى غاية اصلاح السفينة فلمنه
لا يتحمل اية نفقات في لاجرة عن مدة اصلاح او اذا ما تعذر اصلاح
السفينة في مدة معقولة وجب على الربان الاستئجار لسفينة أو أكثر
ما قد ينشأ عن ذلك من نفقات دون ان تستحق اية زيادة في
لا جرة ، فلذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق لاجرة إلا بمقدار ما تم
من الرحلة ، ويتولى كل من الشاحنين في هذه الحالة نقل بضائعه
ويلتزم على الربان أن يبلغ أصحاب البضائع بعن اصلاح السفينة في
مدة معقولة غير ممكنة ، وان اتخذ في هذه الحال الوسائل اللازمة
لحفاظ البضائع إلا اذا وجد اتفاق يخالف ذلك .
عما كان عليه في الماهي ، ان قد أجمع ممثل الجهاز في الميناء أو وكيل
الحولة هو الذي يقوم بإبرام العقود لحساب الجهاز أو لصالح السفينة
أو يشتري ما يلزمهم لمؤنتها وملاحتها ، وهي دور الربان
يقتصر في الغالب على القيادة الفنية للسفينة

٤- التزامات الربان :

يتحمل الربان واجبات عديدة ، فهناك واجبات إدارية ، واجبات
يتعلق بالمعاملين ذوي الشأن في الرحلة البحرية وكذلك الغير .
1- الا حثالة بالتوائف والإدارية للسفينة .
يجب على الربان الا حثالة بالتوائف السفينة خاصة دفترتي الحوادث

الرسمي للسفينة للافتر الحاهي بالالات الحركية - ويجب ترقيم دفتر الحوادث
والتأشير عليه من السلطات المختصة .

قانون كالم - قانون بحري

وليدون فيه كل الحوادث الطارئة والقرارات المتخذة أثناء الرحلة البحرية
وأيضا لحظات اليوميات الخاصة بحالة الجو والبحر وبيان الجرائم التي قد
يرتكبها البحارة أو المسافرين والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم
وكذلك سجل الوفقات أو المواليد التي وقعت على ظهر السفينة
إن لدفتر الحوادث الرسمى للسفينة أهمية مثل تلك التي للدفاتر
التجارية فيما يتعلق بالحوادث المسجلة به طالما كان مستوفيا للشروط
كذلك تمسك الدفاتر كالم بالآلات المحركة وذلك لي السفن ذات
الحرك فيذكر فيه كمية الوقود التي أخذها الريان عند السفر وما
يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.

2 - الالتزام الإداري للريان ، وهذه التزامات يفرضها القانون تجاه
الجهات لإدارته وأهم هذه الالتزامات هي :-

- التأشير لدى مطابقة المواني خلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى
الميناء المحدد أو المكان الذي رست فيه السفينة اختياراً أو اضطراراً -
أما إذا رست السفينة خارج الجزائر فالتأشير يكون لدى القنصل.

- إعداد تقرير مفصل عن حوادث طرأت أثناء الرحلة خلال 24 ساعة
من تاريخ الوصول إلى الميناء أو إلى القنصل إذا رست السفينة خارج الجزائر
(انظر المادة ٥٥٤ بحري) ، وتؤول الجهة المختصة بإجراء تحقيق مع الريان
والمسافرين عن هذه الحوادث وإعداد محضر تسليم شحنة منه إلى الريان -
ويقرر هذا التقرير جهة على ماورد فيه ، ويجوز لكل ذي مصلحة
إثبات عكس ذلك ، ولا يجوز للريان ، ما عدا حالة الضرورة ، الشروع
في إفراغ الحولة من السفينة قبل تقديم التقرير المذكور

5 - واجبات ريان السفينة وسلطته ؛

تضمنت المادة 5٥٩ من القانون البحري واجبات الريان في المحافظة
على حقوق ذوي المطالبة في الرحلة البحرية وهي :-

- اتخاذ جميع الاجراءات الكفيلة بحماية مالك السفينة والمجهز واليخات
والمسافرين ودرء الحقوق على السفينة
- ان يقوم الخي احوال الضرر بكل عمل عاجل تقضي به سلامة وروح
والمحافظة على السفينة والشحنة ، ومع ذلك يجب اخطار
المجهز بذلك إلا اذا تعذر عليه ذلك -
اذا كان الريان يتخذ هذه الاعمال ، فهل هو ممثل للساحس أم
هو وكيل عنهم

لا يمكن القول ان الريان عند قيامه بهذا العمل يعتبر وكيلاً له
عن الساحبين ، باعتبار ان هذه الوكالة مُنْظَمَةٌ في عقد النقل
ان هناك رأياً آخر يذهب الى ان أساس علاقة الريان بالساحبين
انه يعتبر تابعاً للمجهز وممثل له مكلف بتنفيذ عقد النقل
لصاحبه ، وان مسؤوليته لا تقوم قبله وحده ، وان الساحبين
لا يمكنهم مساءلته بوظيفهم اطلاقاً في عقد النقل إلا متى خلال
النقل حيث انه لا وجود لعلاقة قانونية بينهم وبينهم ،
إلا ان هناك رأياً آخر يذهب الى القول بأن الريان يعتبر
ممثل لكل ذوي الشأن في الرحلة البحرية ، وان هذا التمثيل
سندده ومصدره القانون الذي يجعله مسؤولاً عن الرحلة البحرية ككل ،
وعليه يلتزم الساحبون بما يقوم به الريان لصالحهم ، ويكفهم مطالبهم
بكل ما ينفق في صالحهم وان يقاضي ويتقاضى باسمه مثلاً لهم
وبذلك ولحقاً للمادة ٥٥ بحري عليه ان يطهر بحري من الضائع
لنقاد السفينة من خرداتهم أو الفاقد لفقات غير عادية وهو
مسئله بالحياسة المشتركة
ويكلف الريان العمل البحري بالعدل وفقاً لشرط العقد المبرم ومراعاة حقوقه
من حيث سائر العمل والعطل وموائيل العلاج والترحيل ، وادارة
وسلامة المسافرين كما نهت على ذلك المادة ٥٥ قانون بحري -

ص 10 - تابع للمادة الرابعة - ستة ثلثة لمسانس
قانون خاص - قانون بحري

والاثر لم بكل حقوق الغير، ولا التزام بالا لئان طبقا للمعاهدة المولية
المعلقة بالمساعدة والا لئان المعركة في بروكسل 23 09 1911 -
وكذلك المعاهدة الدولية المعركة في 23 09 1911 4 10 11 الخاصة بالتصادم
البحري

06 - سلطة الريان السفيه:

ان للريان سلطات واسعة تناسب ثقل مسؤوليته، وهي
سلطات يقرها عرف الدول وتعتبر جزءا من الدولة لفسها لا
انه خارج عن نطاق سلطاتها.

ان الريان موثق، وهو القائم بجمع الاستدلالات واجراء التحريات
والامر بالتدخل وهو المحافظ على النظام في السفينة، لذلك قد ما
ان الريان هو السيد بعد الرب *de maître après dieu*.
وتحتل هذه السلطات اجمالا في:

- سلطة التوثيق والتحقيق في تحرير كل ما يقع على السفينة
من وفيات ومواليد وعقود الزواج والعقود الرسمية، وهي محرة
تعتبر كأنها صادرة عن موثق موهل قانونا طبقا للمادة 596
قانون بحري، أما التحري في الجرائم فنصت عليه المادة 456 بحري
سلطة حفظ الأمن والنظام، وتكفلت بذلك المادة 423 بحري

فوليؤمن الامن والنظام على متن السفينة، ويجوز له اتخاذ كل
الوسائل لتحقيق ذلك، وكف للريان توقيع عقوبات على المخالفين
اذا كان في ميناء اجنبي او في عرض البحر طبقا للعرف البحري.
وهذه الصلاحيات تدخل في نطاق السلطة العامة، ولا يعتبر الريان
موثقا عاما بل يبقى تابعا للجهز وممثلا له، وكل ما في
لا من ان المشرع رده بسلطات عامة لتعذر اخضاع السفينة
لسلطة شخص اخر

جامعة جيلالي بونكامة - تميمه مليانه
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

الدكتور
فيساح جلول

السنة الثالثة - ليسانس - تخصص قانون خاص
مقاييس القانون البحري.

١- المادة الخامسة: الحقوق العينية الموثقة على السفينة

تعرض القانون البحري في القسم الثاني منه للحقوق العينية على السفينة، وهي الملكية باعتبارها حقاً عينياً أهلياً إلى جانب الامتياز البحري والرهن البحري اللذين يدرجان ضمن الحقوق العينية التبعية، حيث يكون الأول لهذه قانوني والثاني على اتفاق، وفي المقام تعرض للحقوق العينية التي ترد لرب السفينة ثم لغيره ملكية الشيوخ البحرية وثم لغيره لغير السفينة ثم لتوكل إلى دراسة الرهن البحري.

١- الحقوق العينية التي ترد على السفينة
إن السفينة هي مال منقول ولا تخضع لقاعدة الكفاءة في المنقول سند الملكية، وهذه أسباب اكتساب السفينة منها ما خالف بعض الفجوة تلك القاعدة بكتسبه ملكية المنقول، فالسفينة تخضع لإشراف إداري دقيق ومستمر لا تخضع لمثل ملكية العقار حيث تتم متابعة النقال ملكية السفينة على نحو لا يسمح بتملكها بالحيازة وهي ثم ترد عليها حقوق، والحقوق التي ترد على السفينة هي الملكية، وهي حق عيني أهلي، والامتياز هو حق عيني تبعية، ويكون ذلك لهذه قانوني واتفاق.

ص ٥٢ - تابع للمحاضرة الخامسة - الحقوق العينية

السنة الثالثة - قانون خاص
مقياس : قانون بحري

هو المشرع الجزائري البحري في القسم الثالث « الحقوق العينية
المترتبة على السفينة على النحو الآتي - ملكية السفينة من المادة
54 من القانون البحري ، والرهن البحري من المادة
55 إلى 71 قانون بحري .

٤ - ملكية السفينة : السفينة ، كما سبق القول ، حال منقول
تخضع لأحكام المنقولات باستثناء حكم تملكها بالحيازة ، وكونه
ملكية السفينة مناهما يخالف من بعض الوجوه تلك الحالة بكونه
ملكية المنقول حتى يكاد يُشبه في أحكامه أحكام كسب العقارات .
لهذه الأسباب تتمتع السفينة بطبيعة خاصة من أجل
ثمان استمرار استقلالها ، وقد ورد في القانون البحري الجزائري
بعض أحكام المتعلقة بكسب السفينة على نحو جعل من
امتلاك السفينة تتم إما عن طريق الشراء ولما عن طريق
البناء ، وهذا الامتلاك مشروط بترخيص يُقدم إلى السلطات
الادارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل للحصول على
رخصة مسبقه للمادة 55 قانون بحري (ان كسب الملكية
طبقا لأحكام القانون العام او اختصاصا المادة
49 من القانون البحري الجزائري ، يكون المشرع من خلال هذه المادة
قد اعرض عن تنظيم السبب كسب الملكية التي عدها القانون
المدني ، وهي الميراث والوهبة والعقد والهبة والشراء والاستيلاء
دالحيازة .

أما المشرع الجزائري البحري لإمتلاك السفينة سواء عن طريق
الشراء أو عن طريق البناء ، الحصول على ترخيص يُقدم إلى السلطة
الادارية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة

السنة الثالثة قانون خاص
القانون البحري

تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها
إلى غاية أن تنقل الملكية إلى المشتري إلا إذا اتفق على
خلاف ذلك ويتم عليه النقل بعد الاختبار القانوني الإيجابي،

1- بناء السفينة - لم يهتم القانون البحري الجزائي بنظام بناء
السفن كسبب من أسباب ملكيتها، واقصرت الإشارة إلى ذلك
ما ورد في المادة ٥٥ منه، خلافا لما قدره المشرع البحري الفرنسي
والعربي.

يتم البناء للسفن بأحد العوار الثلاثة، البناء المباشر، وعقد
المقاول، والبناء غير المباشر.

P- البناء المباشر للسفينة - وهي العورة التي يقوم بها المجهز
بناء السفينة كسابقه، وهو في سبيل ذلك يبرم عقود

شراء العدة والتجهيزات والبرام عقود استخدام المهندسين والعمال،
ومالك السفينة والمجهز له، في نفس الوقت، حقوق

عينية على السفينة، وهي في طور البناء، ولا يثير ذلك أي

مهمة قانونية، إذا ما باعها بعد ذلك، ويحمل المشتري

جميع الحقوق المرتبطة عليها، فلماذا ما أفلس المجهز أو مالكه،

وهو في طور البناء، فإن الجرد المنشأ أو المنجز من السفينة يندرج

تحت عناصر التقليل، وهذه العوار تدار تدارم بالنظر لما

يستلزم بناء السفينة الحديثة من تجهيزات متطورة وخبرة عالية.

ويبقى لبناء السفن من قبل المجهز بالنسبة للسفن الصغيرة

كراكب الحديد كما ~~تذكرت~~ أن شركات البناء تبني السفن

كسابقها الخاص دون تلقي طلبات لبنائها على أساس أنها

تبيعها لاحقاً.

ب. عقد المقاول - يُقصد بالمقاول أو شركة لبناء السفن على

تقديم الخبرة الفنية والعمل مقابل أجر يتم الاتفاق عليه، ويلتزم طالب البناء بتقديم عتاد البناء، دون أن يكون لطالب البناء أي مسؤولية تحكم الموارد من 54 إلى 563 من القانون المؤرخ 1963، وتبقى ملكية السفينة منذ البداية حتى انتهاء البناء لمقدم الطلب باعتبارها مائكة للمعدات والتجهيزات، وعمل المفاعل لا يعتبر من حصة المالك المادة 44 بحري، ويلتزم على ذلك أن السفينة تدخل التفليسة طالب البناء، وطالب البناء بهذه الحصة يمكنه أن يربط عليها ما يريد من حقوق عينية وهي في طور البناء، وفي حالة إفلاس المفاعل لا تدخل السفينة ضمن التفليسة، وطالب البناء المستردادها باعتبار المفاعل اجنبي عنها.

4 - البناء غير المباشر للسفينة، وهي الفترة الأكثر انتشاراً في الوقت الذي نظر بالنظر إلى وجود موانع متخلفة في بناء السفن، إذا كان طالب البناء يتعاقد مع هذه الموانع مقابل أجر إجمالي على أن يقوم المانع ببناء السفينة حسب حقوق العقد، ويتولى المانع الأمرين معاً شراء الأدوات والمعدات واستخدام العمل في بناء السفينة.

5 - الطبيعة القانونية لبناء السفن، رقت المادة 53 من القانون البحري على أنه تبقى السفينة التي تكون قيد الانشاء للقائم بإنشائها حتى تنقل الملكية إلى المشتري إلا إذا التفت على خلاف ذلك، ويتم عملية النقل لتسلم السفينة على أكثر التجارب القانونية، لا يجابيه « ويلتزم على نظام هذه المادة النتائج التالية: 1 - إذا كانت السفينة وهي في طور البناء فأن يتعدى الهلاك يتحملها

مقاول البناء إلا إذا تم اعتباره بتسليمها،

2- في حال أقبلت مقاول بناء السفينة قبل التسليم فإن طالب بناء السفينة لا يمكنه استردادها من التقلية بصفته مالكاً لها ولا يفتقر حق طالب البناء الدخول ضمن دائري التقلية مما يكون قد دفعه من ثمن وبالبحر في عما كفه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد.

3- إذا كان مقاول البناء رتب على السفينة، أثناء البناء حقاً عينياً عليها كالرهن مثلاً، فلو ذلك الرهن يُعد صحيحاً إذ هو صادر من مالك، والثقل السفينة مثقلة بهذا الحق العيني. ويدخل بناء السفن ضمن عقود المعاوضة، إذ لا يكتفي بتغيير هبة العقد لمجرد أنه يبيع تحت التسليم طالما أن من يباشر لا يشرف على البناء هو المقاول ويقوم الطالِب بالتحقق من احترام شروط العقد ولا كهار المخالفات التي قد تمس التنفيذ.

هـ - أثار عقد بناء السفن،
إن عقد بناء السفن من العقود الرهائية حتى ولو أنه عقد بيع إذ لا يلزم إفراغه في القايب الرسمي لكن يستحيل عملاً أثباته بخير الكتابة نظراً لما ينكويه عليه من تفاصيل فنية عدة على درجة كبيرة من التعقيد وكلها تفاصيل تتعلق بمواصفات السفينة المراد بناؤها وهذا معيار التسليم والثمن وكيفية الوفاء والشرف والرحلة البحرية والمسئولية وهي جملة من المعطيات لا يمكن اثباتها إلا بالكتابة، ويختص ببناء السفن من الأعمال التجارية بطبيعتها.

متألية مع طالب البناء الذي الثمن المتفق عليه الذي يؤدي على أقسام ويلزم المقاول بالقيام بالأعمال المتعهد بها طبقاً للمواصفات المحددة. وأهم التزام له هو التسليم والقيام.

٢ - ملكية السفينة على الشيوع

يستند تعريف الشيوع البحري من تعريف المادة 713 قانون مدني جزائري ان لفت على ما يلي :- اذا ملك اثنان أو أكثر شيئاً وكانت حصة كل منهم فيه غير مفرزة ، فهم شركاء على الشيوع وتعتبر الحصة متساوية لردا لم يقم الدليل على غير ذلك .
وعلى هذا الأساس يعتبر الشيوع التشارك التام في مال ملك في ملكية سفينة دون أن تكون حصة كل منهم مفرزة ، ويكونه الشيوع إما اختيارياً أو اتفاقياً ، حيث يكون سببه ملكية المتاعين للسفينة هو التشارك أو كانت ملكية السفينة قد آلت إليهم بطريق الميراث أو الهبة أو الوهبية ، وفي كل الحالات ينبغي ان يذكر في سجل السفينة اسم ولقب هباته السفينة ومحل إقامة المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل شريك .

عرف المشرع الجزائري عن تحديد طبيعة الشيوع على خلاف ما ذهب اليه القضاء والفقه في فرنسا الذي اعتبر الشيوع البحري شركة تجارية في حين لرفض الفقه المصري في غالبية ملكية عقد الشركة ، وما ذلك إلا شيوع عادي يخضع لتطبيقات القانون المدني في حال لم يرد في شأنها نص خاص في القانون البحري .

يحكم إدارة الشيوع البحري قاعدة الشركاء مجتمعين مالم يوجد اتفاق يخالف ذلك ، وقد توكل إدارة الشيوع إلى الاقلية متى وجد اتفاق بين الشركاء ، كما ان المشرع للمشاعين تعيين مدير للشيوع حيث لفت المادة 716 مدني جزائري ، وبهذا صدر المشرع قاعدة الاغلبية في رأس مال الشركة .

3 - إيجار السفن -

يقوم المستاجر للسفن باستغلالها كسايه على خلاف ما كان
سائرا من قبل حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة .
إن الناقل هو الشاحن وفي نفس الوقت نفسه المرسل إليه ،
لم تكن هذه الصورة من الاستغلال تثير أي مشكلة حين يقوم
مالك السفينة بتأجيرها للغير ، ليقوم باستغلالها كسايه ،
قد جمع القانون البحري الجزائري كل ما يتعلق باستئجار السفن في
الباب الثاني منه والذي اشتمل على أربعة فصول ، هي على
التوالي - قواعد عامة لاستئجار السفن ، استئجار السفن
على أساس الرحلة ، أو لمدة معينة أو استئجار هيكل السفينة .
P - عقد استئجار السفينة :

إن استئجار السفينة هو كل اتفاق يحل بين المستاجر
ومالك السفينة (المؤجر) بأن يدفع المؤجر تحت تصرف المستاجر
سفينه مقابل أجر في حالة حاجة للملاحة ،
يعرف الفقه عقد استئجار السفينة بأنه مشاركة إيجار
السفينه قد يكون للإيجار لمدة محدودة أو القيام برحلة أو رحلات
أو يكون للإيجار لهيكل السفينة فقط .

وتناول المشرع الجزائري في المواد 640 إلى المادة 649 من القانون
البحري لتنظيم كل أنواع الممارسات .
عرفت المادة 640 من القانون البحري عقد استئجار السفينة على أنه :

” يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاق يلتزم بموجبه
موجب السفينة بأن يدفع سفينة تحت تصرفها

المستأجر مقابل اجر، وكان ان يتم استئجار السفينة على اساس
الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها.
لن عقد استئجار السفن هو من العقود الرهائنية لا تلزم اي شكله
باعتقاده، والكتابة فيه هي شرط للاثبات وليس للتحقق العقد
اذا العقد ينفذ بتوافر الاجاب والقبول وتكملة القواعد العامة،
كما أن هذا العقد هو من عقود المعاوضات الملزم للجائز، والوقت
عنصر جوهري فيه باعتبار كونه الذي يحدد مقدار المنفعة
المعقود عليها، وهو عقد تجاري بالنسبة لمؤجر السفينة خلافا
للمستأجر الا إذا قصد استئجار السفينة من اجل الاستغلال التجاري
ويخضع لقواعد القانون الخاص في المنازعات القائمة بين اختصاص
النظام العام، وعقد استئجار السفينة هو من عقود الاذعان.
بطل أن يكون مالك السفينة هو المؤجر بل قد يكون هو المستأجر
من الباطن، كما أن مالك السفينة المرهونة، المدين الرهن، يمكنه
تأجيرها.
إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن الأغلبية في الملكية
الشائعة لها الحق في ادارة الشيوع، ويشترط في هذه الادارة تأجير
السفن، ولا يجوز للمدين المدين ادارة الشيوع تأجير السفينة
لمدة تتجاوز سنة إلا بإذن المالكين لثلاثة ارباع الكهل على
الاقل،
قد يبرم عقد استئجار السفن بواسطة ممثلين عن كل من المؤجر
والمستأجر بالنسبة للشخص المعنوي، ويشترط في هذه الحال أن
يكون الممثل القانوني مفوضا بالسلطان اللازمة لبرام هذا العقد.
قد يتولى ريان السفينة اجراء هذا العقد بالرحلة ويختلف فيها مظهر
السفينة بإدارة الملاحه وتتكون التجارة، وتكون لم السلطنة التامة على
السفينة، من الريان له سلطة البيان على المجهز لجهة المادة
T1 ككري،

السنة الثالثة - قانون خاص
القانون البحري

ب. انواع اجار السفن :

نظم المشرع الجزاءات على اساس الرحلة من المارة ٥٢٥
الى المارة ٥٩٤ من القانون البحري ، وتشكل هذه ١٤ كلام
وجه التكامل مع حرة ايجار السفينة بالمدة او غير مجهزة
لكذلك لهن على جميع الاحكام التي تسري على كافة عقود ايجار
السفن .

١- استئجار السفينة بالرحلة :

عرفت المادة ٥٢٥ من القانون البحري هذا العقد بأنه " يتعهد
المؤجر في عقد للايجار على اساس الرحلة ، بأن يدفع كلياً أو جزئياً
سفينته مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام
برحلة أو أكثر ، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع اجرة السفينة ."
ان عقد استئجار السفينة بالرحلة يتميز باختلاف المؤجر بالإدارتين
الملاحية منها والتجارية ، وقد يرمي العقد لرحلة أو رحلات معينة
فقط الى أنه يمكن ان يرمي المشاركة بالمدة أو بالرحلة ، ليس
له أثر في تحديد نوع التأجير .

يجب ان تتضمن عقد ايجار السفينة البيانات التالية

- ١- العناصر الفردية للسفينة - ٢- اسم وعنوان المؤجر وعنوان المستأجر
- ٣- النسبة المئوية للايجار الثابت باستئجار السفينة
- ٤- مدة الرحلة أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها
- ان اعتقال شخص من هذه العناصر لا يؤدي الى ابطال العقد ، وإنما
يؤدى الى اضعاف قدرة العقد على اثبات مختلف وجوه لا تفاق
تدور احكام التأجير بالرحلة من اجل تحقيق غاية معينة هي عملية
النقل ، مما يجعل من وضع المؤجر أكثر التزاماً منها ما هو متعلق
بالسفينة ومنها ما هو خاص بالهضاعة ، والا لنتزام الحالة بالرحلة .
ل المادة ٥٢٥ بحري

ص 10 - تابع للمخاطبة الخامسة - احكام الحقوق العينية
السنة الثالثة - قانون خاص
القانون البحري -

إن المؤجر للسفينة يتحمل مسؤولية سلامة قيام السفينة بالرحلة
المطلوبة وإبقائها على هذه الحالة طوال مدة الرحلة ، ويكون تقديم
السفينة في الزمان والمكان المحددين في العقد (المادة 624 بحري)
قد لا تتضمن المشاركة تحديد تاريخ شحن البضاعة وقت التعاقد
وتقتصر على بيان مكان السفينة ، ففي هذه الحالة ، فعلى السفينة
لا تجاه فوراً إلى المكان المعلن للشحن أو التفريغ ، وإذا لم يحدد مكان
الشحن ، وجب على المؤجر تقديم السفينة في المكان الذي يريه
المستأجر ، أما إذا لم يتم تعيين مكان الشحن من قبل المستأجر
فإن سلطات الميناء هي التي تحين المكان (المادة 627 بحري) ،
إن الربان مسئول عن البضاعة منذ دخولها في عهده ، ويترتب
مسؤوليته منذ أن يتلقى البضاعة على الرهيف مهيئاً لرفعها على
كهر السفينة ، وإن اتخذ لا إجراءات التي تقتضيها المحافظة على سلامة
دوره الحقوق على السفينة وذلك طبقاً للعرف البحري -
يقوم المؤجر للسفينة بالرحلة بواسطة الربان الذي يتعين عليه التزام
خط السير إن لم يكن عليه أن يخبر (تخبر) الطريق إلا إذا كان
هناك ما يبرره مثل اضطراب الأحوال الجوية أو الملاحة أو تغيير
الطريق بتكامله حمولة السفينة في ميناء آخر ، إذا كانت المشقة
واردة على جزء من السفينة ، ويكون المؤجر مسؤولاً عن الضرر الذي تلحق
البضائع التي يستلمها ربان السفينة على كهر السفينة تنفذ العقد
بحر السفينة إلا إذا أثبت العكس ، وإن الربان ملزم بأن تذهب
إلى ميناء الوصول المحدد بالعقد وليس إلى ميناء آخر إلا إذا وجد مانع
أن على المستأجر أن يدفع اجرة والرجوع في ذلك هو اتفاق الطرفين
وعند عدم وجود اتفاق فيرجع إلى العرف البحري ، وقد تحسب اجرة
البحر ووزن البضاعة أو حجمها أو طبقاً للمصلحة العامة ، وقد تحسب اجرة

2 - استئجار السفينة لمدة معينة :

يتميز عقد استئجار السفينة بالمدة عن استئجار السفينة بالرحلة
بأن المؤجر له الإدارة الملاحية للسفينة فقط دون التجارية أو يلزم
المؤجر بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة
معيّنة كاملة التجهيز لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجره
الحمولات ، ومقتضى ذلك أن يان السفينة في التأجير بالمدة
يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالسئون الفنية
للملاحة ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالسئون
التجارية ،

يلزم المؤجر بتقديم سفينة هالكة للملاحة للاستغلال التجاري
الذي أجرت من أجله والذي نص عليه في العقد أو ما تجرى به العرف
والتزام المؤجر بذلك هو التزام بالنتيجة ، يقع على المؤجر عبء
التأمين على السفينة ، ليس مجرد التأمين عليها من الهلاك وإنما
من الاستمرار في استغلالها تجاريا دون أن يتكفل المستأجر
بشيء من ذلك ، ولتقديم خدمات الريان والبحارة حسب مضمون
عقد استئجار السفينة ، فلما في ذلك دفع أجور أفراد الطاقم
ولو أحققها ، كل ذلك في خدمة المستأجر (انظر المادة 696 بحري) ،
يعتبر ريان السفينة والبحارة من تابعي المستأجر فيما يتعلق
بالمسائل التجارية على اعتبار التسيير التجاري للسفينة يعود للمستأجر
يلزم المستأجر بدفع إبحرة كاملة عن المدة التي تكون السفينة
تحت تصرفه ولو توقفت السفينة بسبب حوادث الملاحة كالزح
العاصفة أو التوقف بسبب إزحام أرصفة الميناء
في حالة وجود الفاق تدفع بإبحرة صفة ما شهريا ولا تعتبر الإبحرة المفقودة
مسبقا كحق ملكية لكل حادث

قد تهاب السفينة بفر أثناء القيام بالملاحة البحرية فتصبح غير هائلة
لاستعمال التجار واجلاها - كتاج لمدة تجاوز ٢٤ ساعة اقل
أجرة الحولة التي هذه الحالة لا تكون مستحقة الدفع خلال المدة الزائفة
التي تبقى فيها السفينة (المادة ٧١٥ بحري) ، وإذا لم يوجد اتفاق
خاص فإن لأجرة تخفض إذا ردّ المستأجر السفينة قبل انتهاء
مدة التأخير ، ما عدا الحالة التي إذا كانت توقف السفينة المستأجر
فيه المستأجر أو عندما لا تتعدى المدة ٢٤ ساعة ،
ونصت المادة ٧١٢ بحري على أنه ، إذا تجاوزت مدة آخر رحلة
التأخير المتفق عليه في العقد فيمذّر العقد حتى وحوال السفينة
إلى الميناء الذي سيقع فيه ردّها ، ويدفع المستأجر على هذه
المدة لأهاليه أجرة حولة مضاعفة عن الأجرة المذكورة في العقد
إلا إذا كانت المدة لأهاليه عر فيه ولا تزيد عن ١٥/١ من العقد
عدم الرد بالاجرة يسترد المؤجر حقه في التصرف في السفينة
خلال ثلاثة أيام من تاريخ ائذار المستأجر طبقاً للتواء العامة
المتعلقة بالا متناع عن تنفيذ التزامه المقابل دون حاجة
في اليوم القضاء
وقد نصت المادة ٧١٦ بحري على أنه عندما تقوم السفينة
بالا سفاف أو الاتقاد خلال الاستئجار ، تقسم المكافآت
أهاليه الصافية المتعلقة بذلك والمدة بالمادة ٣٦٩ بحري
بالتساوي بين المؤجر والمستأجر إلا إذا اتفق الطرفان على
بخالف ذلك .

٣ - استئجار السفينة بالهيكل ؛

يتميز هذا العقد بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر ، مقابل
أجرة ، بوضع سفينة في حالة جيدة للملاحة ، واطاعة لتأريّة المل
المخصصة له تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو على أساس الرحلة دون
تسليم أو تجهيز (المادة ٧٣٥ بحري)

ص. 13 - تابع للمحاضرة الخامسة - الحقوق العينية
السنة الثالثة - قانون حاص
القانون البحري

يتمتع المتاجر في هذه الحال بالأداة الملاحية والإدارة التجارية التي
تقع عليه مسؤولية تسليح السفينة على الوجه الكامل، ويكون
استعمالها بما لا يفوق وهيئتها التقنية الثابتة في ترخيص
الملاحية. ويكون المتاجر مسؤولاً عن كل الالتزامات التي أبرمها
الريان لخدمة السفينة، ويضمن المؤجر بالنسبة لجميع عمليات
الخير، وتعتبر الريان والبشارة في هذه الصورة تابعين للمتاجر
تلجيب عقد العمل ويلتزم بإداء أجورهم وتزويدهم بالمؤونة
والمصاريف المأهولة الذين يلتزمون بتعليماته لأنه يتولى إدارة
الملاحية الفنية والتجارية، كما يتولى حياته السفينة والقيام
بالتعليقات والتغييرات الخاصة بها بما في ذلك مصاريف التامين
ولحقاً للمادة 732 بحري يلتزم المتاجر برد السفينة في الوقت
والمكان المتفق عليه، ويدفع مصاريف الارتداد والقطر
وإذا لم يرد المتاجر السفينة في وقتها المحدد وجب عليه تعويض
مكبوه على أساس ضعف ليل لأجبار للمدة الزائدة عن مدة العقد
وهو تكوّن حدة القانون إلا إذا كان التأخير عن ربحها لا يتعدى
10/1 من مدة العقد للمادة 736 بحري.

ليرى الفقه الفرنسي أن عقد إيجار السفينة بالمدة والهيكل هو
دوماً من العقود ذات حقة مختلفة تجمع بين إيجار السطح
وإيجار الخدمة.

١٤- المحاضرة السادسة: أحكام الرهن والامتياز البحريين

سندرس في هذه المحاضرة أحكام الرهن البحري ثم ندرس الامتيازات البحرية.

١- أحكام الرهن البحري:

إن الرهن البحري من الحقوق العينية النجاسة التي ترد على السفينة، وهو تأميني اتفاقي ~~يحل~~ يحول الدائن حقا عينيا على السفينة بما في ذلك العمارات البحرية الأخرى التي هي أموال منقولة تكون قابلة للرهن. نظم المشرع الجزائري أحكام الرهن البحري في المواد ٥٢ لما المادة ٦١ من القانون البحري، فعقد الرهن البحري، وهو السفينة ليس من العقود الرضائية بل إنما هو عقد شكلي لا يتم إلا بمرور رسمي، ويشمل الرهن البحري المريب على السفينة كلها أو جزء منها (المادة ٦٦ بحري) ماعدا الحمولات ما لم يتفق بين طرفي العقد الدائن المرتهن والدائن الراهن.

٢- الشكل والموضوع في الرهن البحري:

الرهن البحري هو رهن رسمي كما تنص على ذلك المادة ٤٩ من القانون البحري الجزائري. إن الرهن البحري لا ينقذ إلا بعقد بحري موثق تابع لمحاكمة الشهر العقاري أين اختراع العقد في قالب كتابي، وإذا كان رهن السفينة بالخارج فإن توثيق الرهن يتم أمام القنصل الجزائري للعقد لدى دولة أجنبية، والرسمية هي شرط مدقق العقد، ليس هناك شرط صحة أو لفاذ في مواجهة الغير، وتكفي الرسمية في الرهن البحري لترتيب عليه الإعلان المطلق. يخضع موضوع عقد الرهن البحري لأحكام القواعد العامة رغم أن محل الرهن هو السفينة، وهو ذو طبيعة خاصة إذ يحول الدائن حقا عينيا تبعا على السفينة بالنظر إلى أنه تأميني اتفاقي.

الرهن هو السفينة، وهو ذو طبيعة خاصة إذ يحول الدائن حقا عينيا تبعا على السفينة بالنظر إلى أنه تأميني اتفاقي.

السنة الثالثة - قانون خاكي
القانون البحري

يتمثل الرهن البحري للسفينة جميع ملكياتها ما لم يتفق الطرفان على استبعادها كلها أو بعضها من نطاق الرهن ،
لا يسترد القانون البحري الجزائري حداً أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها ، في حين - كدر القانون البحري الفرنسي الكد - لا دنى لحمولة السفينة التي - يجوز رهنها - وهي عشرون طناً ، هذا الاتجاه هو محل نظر بالنسبة لطاقة الحمولات التي تقرير رهن على حال زهيد القيمة عشرون طناً ، لا يتناسب وما يتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات -

دعت المادة ٦٦ من القانون البحري الجزائري أن الرهن يقيد في سجل السفينة الرهونة بحيث تسجل السفن ما في ذلك رقم شهادة تسجيل السفينة التي يقدمها طالب قيد الرهن مع عقد الرهن زيارة على أن كل سفينة مثقلة برهن يجب أن تحمل الزامياً ضمن وثائق بحرها كشفاً لقيود الرهن المستكملة عند المعاداة للميناء ، وفي حال وجود رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة على الشيوع لحق الدائون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم المادة ٦٢ بحري جزائري (، وأجاز القانون رهن السفينة وهي في طور البناء بشرط أن يسبق قيد الرهن إقرار ملكية تسجيل السفينة الواقع بدائريه محل بناء السفينة يبين فيه لحول السفينة وأبعادها وحمولتها على وجه التقريب قد يتفق طالب البناء مع شركة البناء أو المقاول على تقرير الرهن على السفينة وهي في طور البناء لمطامته مقابل ما دفعه من ثمنها حتى يتفاده طالب البناء قسمة الغرمار عند إفلاس المقاول أو الباني ،

ب- شهر عقد الرهن البحري واثره

يتعين شهر عقد الرهن البحري حتى يكون نافذاً في مواجهة الغير وتبقى حياة السفينة للرهن الذي يقيم بقيد هائي سجل السفن ، وجراد قيد الرهن مكتب تسجيل السفن هو من مصلحة الدائن المرتهن ليس فقط من تاريخ القيد هو المفعول بحدود مرتبة الرهن وإنما لترتيب أيضاً من اجراء هذا القيد للرهن اثاره - إذ تحول للدائن المرتهن حق التقدم على باقي الدائنين وحق تتبع السفينة في اي يد كانت ، فهذه من حقوق الامتيازات البحرية (المادة 76 بحري) مسدد المشرع الحرائر على وجوب ان يتضمن عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتحديد الاطراف المعنيين وسخية السفينة وتحديد كيفية انشاء الرهن البحرية والمحاطة عليها (المادة 77 بحري) وفي حالة ملكية السفينة على السبع يجوز لمالك ان يرهن حصته بشرط موافقة المالكيين الحائريين (المادة 78 بحري) يجب تقديم الرهن مشعلا على البيانات التالية في هورتين ،

- اسم كل من الدائن والمدين وعمل اقامته ومهنته لين الرهن البحري.
- تاريخ العقد ، مقدار الدين المبين في العقد.
- الشئ الكافة بالرقابة بالدين - اسم السفينة الموهنة واطرافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار بناء السفينة.
- الموهن المختار لدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.
- محقق قيد الرهن البحري لمدة 10 سنوات من تاريخ اجراءه ويحل هذا العقد اذالم يجد قبل نهايته هذه المدة (م 660 بحري)
- يشكل قيد الرهن البحري للسفينة اجراء يتكلى محقق للاحتياج به ويرجع الى هذا الرهن لا حكام العامة في القانون المدني
- كالمادة 902 مدني حرائر والمادة 903 مدني حرائر

ص 17 - تابع للمحاكمة السادسة - الرهن البحري
السنة الثالثة - قانون خاص
القانون البحري
ولا يمكن التصرف في السفينة المجنونة والمرهونة بعد قيد محضر الجرح
في سجل السفن وبطلان بيع السفينة إلى اجنبي (م 10 البحري -
ويكن توقيع الجرح التنفيذي على السفينة من كانت مرهونة بأكملها
قبل صدور أمر من المحاكم لبيع السفينة بالمراد العلني المادة
937 مدني جزائري)
لنقضي الرهن إما حقيقة لتبعية لا تقضاء الدين المستحق بالرهن
أو التنازل عن الرهن والتنازل الويل أو هلاك السفينة
تكهين السفينة وهو إما أن يكون تلقائياً أي بقوة القانون
مثل البيع الجبري للسفينة وإما اختيارياً متى قام بذلك حائز
السفينة

2- حقوق الامتياز البحرية :

لقوة ثلاثتان البحري نصت المادة 72 بحري جزائري ترتيب
حقوق امتياز على السفينة ، وهذه الحقوق التي تخول للدائن
حق تتبع السفينة في أي يد كانت
إن من الضرورة توحيد احكام الامتياز البحري ، حتى يُقضى
على اختلافات الملاحقة على اساس امتيازات البحرية
تحقيقاً للتراتبية الكارة .
لهذا السبب أبرمت معاهدة بروكسل في 10/04/1926
المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن
البحري التي أخذت بفكرة تقسيم الامتيازات التي تترتب على
السفينة إلى طائفتين : امتيازات الحقيقة الأولى ، وهي امتيازات
الدولة التي تقدم الرهن البحري ، إذ لا يجوز للقوانين الوطنية
أن تعدل أو تخفف إليها ، وامتيازات الحقيقة الثانية وهي امتيازات
الخاصة بالدائنين المحليين ، على القوانين الوطنية تعدلها وتعديلها
وتأتي بعد الرهن البحري

ص. 18. تابع للمحاضرة السادسة - احكام امتيازات
البحرية
سنة ثلاثين مائة - قانون خاص
القانون البحري.

لغيت احكام معاهدة بروكسل لسنة 1926 في حالها بين
المذاهب التي تقوم عليها التشريعات المختلفة وهي مذاهب ثلاثية
المذهب الفرنسي والانجليزي والا لمالي كما يلخصها وليسترحها
الدكتور علي جمال الدين عوف.

ثم التخلي عن معاهدة سنة 1926 فلما حدة ابرمت في 1967/5/23
لم توافق على المطابقة عليها الا اربع دول بسبب اختلافات
الجوهري المتعلقة بتحديد المطالب التي ان تحل بامتياز بحري
وبتقرير الاولوية لكل مطلب

لهذا السبب ابرمت معاهدة أخرى جديدة سنة 1993 تحت
رعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والمتعلقة لشأن
الامتيازات والرهون البحرية.

٢- الامتيازات على السفن:

قرر المشرع البحري ترتيب امتيازات بحرية على السفن سميت
- ا حقوق الامتياز البحرية () ، تحول هذه الحقوق للدائن حق
الا وظيفه على الدائنين الآخرين بالنظر إلى طبيعة دينه وحق
تتبع السفينة في أي يد كانت كما هو الحال في الامتياز
على العقارات

إن الامتياز هو أولوية يقرها القانون لحق معين مراعاة منه
لهفته ، فهو تأمين عيني وقائي (المادة 72 بحري)
لأن هذا الحق ذو حفة استثنائية ، أي أنه يخرج عن القاعدة القائلة
بوجوب تساوي الدائنين في الحقوق على أموال مدته.

سنة ثالثة ليسانس قانون خاص
القانون البحري -

ولذلك فإن الامتياز لا يكون

إلا بنص قانوني تطبق للمبدأ " لا امتياز إلا بالنص "،
إن حق الحقوق العينية للامتيازات على السفن أكدتها المادة
١٥ من القانون البحري الجزائري على سريانها على السفينة
المستغلة من قبل المالك أو إما من قبل المجهز أو من قبل
المستاجر، حيث جعلت الحق العينية للامتيازات مرتبطة
بالسفينة ذاتها وليس التفرع من حقيقة العاقد أو المدين،
على تمييز فكرة الامتيازات التي عددها القانون البحري الجزائري
فيما يلي :-

- إن امتياز قرر لتجهيز السفينة لوفاء الدين الذي عقده مالكوها
من أجل تجهيزها والتأمين عليها للقيام بالملاحة البحرية، وهذا
ماتؤكد في الفقرة ٢ من المادة ٧٣ من القانون البحري الجزائري.
- إن حق الامتياز إنما يترتب للدائن عندما يكون العمل الذي نشأ عنه
الدين قد أتمم دائن مالكة السفينة الأخرى، وهو الهدف
في هذه الحالة، إلى تأمين سلامة الدائنين جميعها،
تولد عن تضخم حقوق الامتياز وكثرتها في القوانين البحرية
وتنافسها بها أن نشأ تنازع داخلي بين الامتيازات البحرية
وكثير من التشريعات تطبق القانون المدني زار به تنازعا لما استقر عليه القضاء
التي على أن تركز على السفينة.

قد أقرت هذا التنازع الداخلي لتنازع دولي آخر بين قوانين الدول
المختلفة نظرا لأن السفينة تحمل امتيازات في كل ميناء يمر عليه
وخاصة هذا التنازع اختلاف التشريعات في الامتيازات البحرية
ولذا ظهرت الحاجة إلى التمييز منها للاختلاف الداخلي.

ص 20 - تابع للمحاكمة السادسة - بـ ميثاق البحري

سنة ثالثة ليسانس - قانون ضام
القانون البحري -

خاصة وان الدائنين يتدخلون في موالي الدول المختلفة خلال
رحلة السفينة البحرية ، ولذلك وجدت القواعد الثمانية 1967
ب- الحقوق المختارة :

عدت المادة 73 من القانون البحري الجزائي الحقوق المختارة ، وهو
تعداد وارد على سبيل الحصر ، ولقائما يستفاد من النص
تعتبر الديون الالية مضمونة بامتياز بحري على السفينة
وكذلك ما ماركت عليه المادة 982 / 1 قانون مدني جزائري
وهذا لتشجيع الاثمان البحري العادي
رقت المادة 73 بحري جزائري الحقوق المختارة حسب اولولها
في ثمانية حقوق -

1- الا جور والمبالغ الاخرى الواجب ايراد لريان السفينة وطاقت
السفينة بناء على عقد استئجارهم على مئتها (م 73 - ف 1)
ولو ان مقرر تلك الديون هو تعاقدية الا انه روعى في خلق
لا ميثاق عليها لا اعتبارات انسانية هي الرأفة بالملاح

2- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة او لحد امشاح القانون العام
ورسوم الجملة والموالي ولا رشاد الملزمة (المادة 18 بحري)

3- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت او الا حابة
الجسمانية والكاملة بحرًا ولها علاقة باستغلال السفينة
الت تهيب الطاقم وتعويضاته

4- ديون الجحمة وتليه الجحمة المترتبة على مالك السفينة وغير
مثبتة بعقد والناسية عن فقدان مال او هزر راحق به برا او بحرا
وله علاقة باستغلال السفينة

ص. ١١١ تابع للمحاضرة السادسة - امتياز البحري
سنة ثالثة ليسانس - قانون خاص
القانون البحري

- ٥- الديون الناشئة عن الاسعاف والالتزام وسحب طمام السفن
أو المساهمة بالخسائر المستترة ، واساس هذا الامتياز ان هذه
الديون تمثل جهودا نبذل أو أموالا نضحي بها لخراج
السفينة من محنة كان على ان تودي بها
- ٦- ديون منشأة أو مطاع السفن والناجمة عن إنشاء السفن وتجهيزها
- ٧- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل
الريان خارج ميناء التسجيل ، ومن اجل حياته الشرعية لاجل
لاحيات الحقيقة كخط السفينة أو الاستثمار في الرحلة
بروغي من خلال الامتياز لهذا ان المحاسب يجهلون حقيقة
المركز المالي للجهز ولا تتفق هذه الحقوق بالا امتياز الا اذا كان
الريان قد أبرمها أو باشرها بسبب حاجة حقيقة لهيئة
السفينة ومناجاة السفر او ادخال تحسينات على السفينة
لا يغطي على المصروفات طابع الامتياز باعتبار الريان تجاوز
الحيات او يتحمل هذا الامتيازات طائفتين من الديون .
- ٨- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الريان لهيئة السفينة
أو لمناجاة الرحلة أو العمليات التي يجريها لهذا الغرض .
- ٩- الديون التي ترتب على المجهز بسبب الاعمال التي يقوم بها وكل
السفينة طبقا للمادة ٥٥٥ من القانون البحري الجزائري .
- ١٠- الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالمحولة
أو الكفاف ، وهذه الحقوق تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو مجهزها
اتجاه الغير والركاب والساحبين للبطائع .

ص 22 - تابع للمحاكمة السادسة - في ميثاق البحري
سنة ثالثة ليسانس - قانون خاوي
القانون البحري

4. حل الامتياز وآثاره

إن موضوع الامتياز ينصب على الثروة البحرية واهم عناصره
بدال جدال هو السفينة ذاتها، مدار القانون البحري إلا انها ليست
العنصر الوحيد بل هناك عناصر أخرى، مثل اجرة النقل الخاصة
بالرحلة التي نشأ خلا لها الدين وعلى ملكيات كل من السفينة
واجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة.

إن الامتياز البحري يرد على السفينة بغض النظر اذا من
يستعمل السفينة ويستغلها هو مالكها أو المجهز غير المالك أو
مستأجر السفينة إلا في حالة اذا كان مجهز السفينة مغذها
لها بفعل غير مشروع، وكلاك الدائن سيء النية يعلم
وقت نشأة حقه أنه يتعامل مع مغتصب السفينة،
الامتيازات البحرية لا ترتبط بشخص المدين وإنما بالثروة
البحرية ذاتها كما يذهب الدكتور حمدي الخنيسي

1. ملكيات السفينة

إنها الملكيات اللازمة لاستغلال السفينة والتي تعد جزءاً
منها عملها باحكام المادة 53 من القانون البحري الحراري مثل
التعويضات التي تستحق للمالك عن الاضرار المادية التي لحقت
بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو حسارة اجرة النقل، فهذه
التعويضات تحل محل النقص الذي اصاب السفينة ومن ثم يرد
عليها الامتياز، فضلا عن التعويضات المستحقة للمالك على
الكسائر المشتركة اذا نشأت عن اضرار مادية لحقت بالسفينة.
ولم يتم اصلاحها إلى جنب المكافآت المستحقة للمالك السفينة عن اعمال
الاتقان التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد ختم المبالغ المستحقة للريان
والبحارة وغيرهم المرتبطين بعقد عمل هو السفينة.

تعتبر المادة ٣٢٢ من القانون البحري أن البطاعة أو ثمنها يمكن أن تكون محل امتياز يتمتع به المجهز لتسديد المساهمات الخاصة بالخسارة المشتركة والمتحققة له على البطاعة أو الثمن خلال ٢٠ يوما من تسليمها وذلك في حالة ما إذا لم تثر بأيدي الغير كما يذهب إلى ذلك مصطفى كمال طه.

٣ - أجرة النقل - هم الاجرة الاجمالية المستحقة للمجهز دون ختم مصروفات الملاحة أي دون لاجرة الطافية والمتعلقة بالرحلة دون الرحلات الأخرى. يستوى بعد ذلك ان تكون اجرة النقل اجرة نقل لطائع أو ركاب. ويرد الامتياز على الحق في لاجرة لا على مبلغ الاجرة، ذلك ان ممارسة حق الامتياز على اجرة النقل غير ممكن عمليا الا اذا كانت مستحقة في ذمة الشاحن للطائع او كانت تحت يد الربان أو وكيل السفينة ولم يقبضها المجهز بعد، لئلا يستلحق صاحب الحق المختار في هذه الاحوال أن يوقع الجور على الاجرة تحت يد حائزها، أما اذا قبضها المجهز فلانها تفقد ذاتيتها بدخولها في ذمة وليفرض حق الامتياز عليها، وكحول الامتياز الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين. لما في ذلك حق تتبع السفينة أي انه يمكن رغم كل تعبير للملكية أو التسجيل تشرية الا تكون الامتيازات قد انقضت سببا لانقضاء المادة ٨٦ بحريه) على أن ترتب حقوق الامتياز - تخضع للقانون دون اعتبار لدون الشأن ومن اشارة أنه يقرر لصاحب الامتياز حق الأفضلية والتقدم والتتبع. ان ديون الامتياز لكل رحلة تفضل على ديون الرحلة التالية لها (المادة ٧٩ بحريه) والكلية من ذلك هو التجميع على تجميع السفينة ليقطع الامتياز بانقضاء الدين أو غيره من سبب.

الدكتور
فيصاح جليل

جامعة جيلاني بونفاعة، مجلس ملياته
كلية الحقوق والعلوم السياسية - حقوق
السنة الثالثة قسم الخاص - قانون خاص
القانون البحري

٧١١ - المخاضة السابقة: مسؤولية مالك السفينة

من حيث المبدأ يعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن
أخطائه الشخصية بصفة مطلقة، تمتد إلى كافة أمواله
التي هي خاصة له للوفاء بديونه وأخطاء تابعيه سواء
أكانت أخطاء تعهيرية أم تعاقدية طبقاً للقواعد العامة
في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه أو طبقاً لقواعد المسؤولية
عن الأخطاء باعتبارها حارساً للسفينة.

إن مالك السفينة فقها هو كل شخص طبيعي أو معنوي
تكون السفينة مملوكة باسمه ومسئولته، ولذلك فهو
عامة من يقوم بتجهيز السفينة للقيام بالرحلة البحرية يضمن
الوسائل لاستخدام الريان وطاقم السفينة وأبرام عقود النقل
والتأمين على السفينة وتزويدها بالمؤنات والوقود والملاحة
وقد يقوم مالك السفينة بتأجيرها إلى شخص آخر دون
تجهيزها فيعرف بالمستأجر المجهز، ففي هذه الحال لنسأل
من هو المسؤول؟

إن الرأي السائد فقها وقضاء أن مالك السفينة هو
المسؤول وحده قبل التجهيز، إذا كان عمل الريان متعلق
بالسفينة وتجهيزها بخلاف النظر عما إذا كان المال
هو مجهز السفينة أم المستأجر الهيكلي حتى ولو كان هذا
الرأي أن مالك السفينة في نظر الأخير هو من يورد
في سجل السفينة.

وَأَن تَأْجِيرَ السَّفِينَةَ يَتِمُّ عَلَى مَسْئُولِيَّةِ الْمَالِكِ لِنَفْسِهِ / وَأَن
امْتِثَالَ الْغَيْرِ تَقَعُ عَلَى السَّفِينَةِ ذَاتَهَا فَخَلَا عَنِ الْمَالِكِ وَحْدَهُ
الَّذِي لَيْسَ يَسْتَطِيعُ أَنْ يَحْدِدَ مَسْئُولِيَّتَهُ بِتَرْكِ السَّفِينَةِ دُونَ الْمُسْتَأْجِرِ
الَّذِي لَا يَمْلِكُ السَّفِينَةَ / وَلَوْ تَقَرَّرَتْ مَسْئُولِيَّةُ الْمُسْتَأْجِرِ لِلجِهْزِ
وَحْدَهُ لَكَانَ مَسْئُولُهُ مَسْئُولِيَّةَ تَخْلُوعَةٍ فِي كِلَا تَحَالَاتِهِ / وَهَذِهِ
نَتِيجَةُ تَنَاقُلٍ مَعَ رُوحِ التَّشْرِيعِ الْبَحْرِيِّ / وَإِذَا حُكِمَ عَلَى الْمَالِكِ بِالتَّعْوِيلِ
لَكِنَّ هَذَا الرَّايَ كَانَ عَلَى التَّقَادُّمِ عَلَى الْمُسْتَأْجِرِ لِجِهْزِهِ مَا قَضَى بِهِ عَلَيْهِ
لَيْسَ يَسْتَطِيعُ أَنْ يَحْدِدَ مَسْئُولِيَّتَهُ بِتَرْكِ السَّفِينَةِ / أَمَّا الْمُسْتَأْجِرُ
وَجِهْزُهُ وَفِيهِمَا إِلَّا أَنْ تَلْكَ الصَّهْوَةُ لَا حِلَّ لَهَا فِي
مُعَاهَدَةِ لِمُوكْسِلِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالمَسْئُولِيَّةِ الْمَحْدُودَةِ / إِنْ التَّرْكَ
فِيهَا لَا يَنْهَيْ عَنِ السَّفِينَةِ ذَاتَهَا وَإِنْ يَجُوزُ لِلْمُسْتَأْجِرِ
الْمُجْهَزِ أَنْ يَدْرَأَ مَسْئُولِيَّتَهُ الْمُتَعَلِّقَةَ إِذَا دَفَعَ تَعْوِيلَهَا
لِلْمَادَّةِ 136 - بَحْرِي - د. عَلَى السُّيُودِي - ص 79)
قَدْ أَخَذَ الْقَانُونُ الْبَحْرِي الْخِزَانَةِ مَسْئُولِيَّةَ الْمَالِكِ عَنِ السَّفِينَةِ
الْمُؤَجَّرَةِ عَارِيَّةً لِجِهْزِ لَيْسْتَغْلَهَا / فَالْمَادَّةُ 97 مَنِ الْقَانُونُ الْبَحْرِي
تَنْهَى عَلَى أَنَّهُ " يَكُونُ لِلْجِهْزِ مَسْئُولَةٌ عَنِ أَعْمَالِهِ وَأَعْمَالِ وَكَلَاكِهِ
فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ الَّذِينَ يُسَاعِدُونَهُ فِي اسْتِغْلَالِ السَّفِينَةِ أَوِ السَّفْنِ
وَفَقَارَ لِحُكَامِ الْقَانُونِ الْعَامِ مَا مَدَّ تَحْدِيدَ الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَذْكُورَةِ
فِي الْمَوَادِّ مِنَ 93 إِلَى الْمَادَّةِ 136 مَنِ هَذَا بِمَقَرِّ 11
فِي حَقِيقَةِ الْأَمْرِ طَرَفٌ مُبْدَأٌ تَحْدِيدَ الْمَسْئُولِيَّةِ لِلْمَالِكِ السَّفِينَةِ
لَيَقُومَ فِي الْوَقْتِ الرَّاهِنِ عَلَى امْتِثَالِيَّتِهِ
- الْأَعْيَانُ بِمُورِدَةٍ - إِنْ هَذَا بِمُتَعَبَّرٍ هُوَ عَمَلِي إِذْ أَنَّ الدَّائِلِيَّةَ
الْبَحْرِيَّةَ لَنْ يَتَضَرَّوْا مِنْ تَحْدِيدِ الْمَسْئُولِيَّةِ بَلْ لَيْسَتْ فِدُونِ
مِنْ صَالِحِهَا لِلْعَلَاقَةِ الْمُنْتَظَمَةِ لِيُنْشِئَ بِإِثْنِهَا الْبَحْرِيَّةَ -

حيث يبيح كل منهم دائنا وفي بعض الحالات مدينا .
لا يعتبر التالي : ان هذا المبدأ من شأنه تشجيع استثمار رؤوس الأموال
في الاستغلال البحري ، الذي يتوافق معه للدول ان تكون بحار
وهو ما تقتصر اليه الجزائر حاليا مقارنة ببعض الدول التي تزدهر
لها التجارة البحرية مثل هونغ كونغ .

المبدأ الرابع : لا يتعلق بالعدالة وإنما بكسب ثبرية في اعتبارات
الملاءمة ، وقد أبرمت معاهدة بروكسل (10/10/1927) والقافية
لندن بتاريخ 19/11/1963 التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 12/12/1986
بشأن توحيد بعض القواعد العامة لمسؤولية مالكي السفينة
والتي عمدت إلى التوفيق بين نظرية التكدير العيني والتكدير
النقدي ، أو يدفع مبلغ جزائي مقداره 1 مائة من حصة السفينة
وليس من المسؤولية عن الترامات الربان وقرار الطاقم القابض له

أساس مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة .

تقضي القواعد العامة ان الانسان مسؤول في جميع أمواله
وان أموال المدينه جميعها تكون ضامنة للوفاء لديونه إلا أن
التشريعات البحرية والعرف البحري ، منذ القدم قد جرت على
تكدير مسؤولية مالك السفينة بالسفينة نفسها ، وأن المالك
يستلهم التحلي عنها للدائنين للتخلص من التزاماته تجاههم
وقد وجد هذا المبدأ مبررا له في فكرة الاشتراك في تحمل مخاطر
أفعال الربان وسائر الناويين البحريين والتي يتعرض لها المالك
والشخصون جميعا ، وفكرة أن الربان لا يقتصر دوره على تمثيل
المالك وحده ، وإنما يمثل جميع المالكين في تحمل مخاطر
ولذا يجب لا يتجاوز مسؤوليته المالك عن أفعال هذا الربان مقدار ما
يقتضيه من السفينة والاجرة باعتبارها حصة في أمواله
الخاصة فلا يكون مسؤولا في أمواله الأخرى .

تقوم مسؤولية مالك السفينة التقاعدية على ما أتفق عليه المادة 406 من القانون المدنى الكنائس الى تقرير أن العقد لشرعية المتعاقدين أما ما من المسؤولية عن اخطائه فقد تضمنت المادة 124 من القانون المدنى.

لتحدد مسؤولية مالك السفينة في حور الملاحة هي :-
1- المسؤولية الهيئية :

هذه النظرية تعتبر الثروة البحرية اذمة تخلف منقلة ومستقلة بذاتها ومدينها بحيث تعلق حقوق الدائنين البحرية بالسفينة فقط. فمن أن الدائنين في دعوى المسؤولية الشدة من هذه الثروة البحرية لا يكون له البتة الا الشفند على هذه النظرية أنها تعتبر كل سفينة ومكافاتها وجرة النقل التي تستحقها عن الرحلة البحرية اذمة مستقلة بذاتها ومدينها ، وهذا ما اتخذ به القضاة لا لما في (تأخذ القضاة بالمادة 124)
بأنهم الذم المالية على خلاف القواني الا ليس من تأخذ لودرة الذمة

2- المسؤولية المحددة جزافا :-

بأنه لهذا القضاة لا يخلو بسوى وتقرر المسؤولية الشخصية للمالك وهو نظام يتبع في هولندا وتبناه القانون الانكليزي سنة 1894 ومكونه ان مالك السفينة مسؤول مسؤولية لا يلزم الا يدفع مبلغ جزالى محدود مع ارجاع نوع الضرر من ناحية ومقدار حمولة السفينة من ناحية اخرى (د ، حمولة العنبرى - مبروعة الحقوق التجارية ص 47)

3- ترك السفينة للتحلل من المسؤولية :-

بأنه لهذه النظرية القانون البحرى الفرنسى اذ يجزى التراك للتحلل من المسؤولية ، ويحتواها ان المالك يعتبر مسؤولا عن تاربعه البحرية المسؤولية لترك السفينة للتحلل وكل ما هناك أنه يجوز له التحلل من هذه

مسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري :

إن القانون البحري قد أخذ عليه تأكيد مسؤولية مالك السفينة تجاه من يتأقده ماله أو إيجاره الخير بسبب الديون المترتبة عن أحد الأسباب المذكورة في المادة 93 قانون بحري إلا إذا أثبت أن الخطأ الرتبك كان متعلقاً به أي كان الخطأ خطأ مستحسباً.

إن الأسباب التي تغطي مالك السفينة الحق في تأكيد مسؤوليته هي :-

أ- الموت أو إصابة الجسامة لكل شخص يوجد على متن السفينة رجل تعلقه أو فقدانه ، والاضرار التي تتلوه جميع أموال الموجوده على متنها .

ب- الموت أو إصابة الجسامة لأي شخص آخر في البحر أو البر والفقدان أو أضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ، ويكون المالك مسؤولاً عنه ، أي كل شخص آخر لا يوجد على متنها ، ويكون المالك مسؤولاً عنه ، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل أو إهمال أو خطأ يتعلق بالملاحة أو إدارة السفينة أو التحن أو النقل أو تفريغ الحمولة و صعد المسافرين و نزولهم .

ج- كل مسؤولية أو التزام يتعلق برقع الخطام بالسفن أو تعويضها و اسعافها أو تدبيرها وفي حالة العثرة أو الكسوف أو التراك .

د- كل التزام أو مسؤولية تنتج عن إضرار المسببة من السفينة واللائقة لمنشآت الموانئ والمحطات السفن والخطوط الملاحية .

وبذلك يكون القانون البحري الجزائري قد أخذ بأحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٨ وسائر أراجع في رأي الفقهاء في تأكيد مسؤولية مالك السفينة حتى ولو لم يكن الخطأ واقعاً من جانب أو من جانب لا يتحمل المسؤول عنهم

ان هناك ديونا لا يشملها تحديد المسؤولية من نطاق التحدد
ومن ثم تبقى المسؤولية المطلقة للحالات الثلاثة التالية -

أ- الديون الناشئة عن الاسعاف والالتقاء والمساهمة في اكساع الشركة
ر المادة ٥/٩٤ بحري) ففي هذه الحال قررت المسؤولية المطلقة ،

ب- الديون الناتجة بطاقم السفينة والناجمة عن عقد العمل البحري
والمستع راعى حالة هذه الفئة الضعيفة ذات الموارد المحدودة -

ج- ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل
- الاستحسان المستفيدون من تحديد المسؤولية ؟

طبقا للمادة ١١١ بحري فان الاستحسان المستفيدون هم -

- متاجرو السفينة - المجهز المسير والريان واعضاء طاقم
السفينة - من ليوب عن مالك السفينة والمتاجر والمجهز
بعضهم قائمين عليها هم على غرار مالك السفينة طبقا
لنظام المادة ٩٦ بحري جزائري - وقد يرجع الريان على مالك
السفينة اذا لم تحدد مسؤولية في حالة ان يعود الضرر
على الريان . وقد اجازت المادة ١١٣ بحري جزائري لريان السفينة
وكذلك طاقمها التمسك بنظام المادة المذكورة سابقا حتى ولو
ارتكبوا خطايا شنيها .
على مالك السفينة التنازل عن تحديد المسؤولية لانها شرعت
لصالحه .

ان المواد ٩٦ ، ٩٧ ، ١٥٤ تشترك في اساس ومدى تحديد المسؤولية
لمالك السفن واتخذت المادة ١٥٤ بحري جزائري من تمولة السفينة
الطافية اساسا لتحديد المسؤولية -

ان هذا التحدد ينطبق على الديون الناتجة عن حادث واحد وليس
عن جميع الحوادث او قد تقرر هذا التحدد للمسؤولية لهذه المادة
٩٧ بحري جزائري ، وكثير لمالك السفينة المبلغ الذي يمكن ان يحدد
مسؤوليته على اساسه كل حالة وحسب قواعد الاتفاقيات الدولية
الخاصة بتحديد المسؤولية لمالك السفن والتي تكون الجزاءة لحدودها
(المادة ٩٦ بحري جزائري)

مسئولية مالك السفينة عن التلوث البحري :-

إن حماية البيئة أصبحت مشكلة عالمية وبرزت بشدة مع بداية
اللفية الثالثة وبالأخص حماية البيئة البحرية من التلوث
بالتلوث وذلك بعد أن زادت أخطار التلوث البحري
النتج من السفن سواء الحرف أو المنظمات الدولية والوطنية
تعتبر التلوث البحري على أنه ادخال أي مواد أو طاقة في البيئة
البحرية بطريقة ارادية أو غير ارادية مباشرة أو غير مباشرة
ويؤثر الا نشطة البحرية لما في ذلك من أضرار صحية للإنسان
والأنشطة السياحية أو يفسد جمالية مياه البحر أو يغير
من خواصها (د. محمد بن عبد الله الترقاوي ص ٢١٨)

إن مشكلة التلوث البحري لم تحس بها الدول القوانين الداخلية
إلا في فترة العشرينيات / وكان أقدم مشروع وفاق دولي الذي أمد
سنة ١٩٢٦ في واشنطن وبالإضافة لذلك سنة ١٩٢٤
والتي عدلت سنة ١٩٨٢ وفي سنة ١٩٦٩ / ١٩٦١ ، وأهم قاعدة
رئيسية في نظام الوفاق الدولي هي تجريم الإلقاء أو الحرف
في البحر

قد تبين لخاليف الدول تفاقم التلوث البحري (د. محمد السيد الفقي
المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري - ص ٢٨٢)

انفقد مؤتمر دولي تحت وصاية المنظمة البحرية للاستشارة
الدولية " لا يهكو " تولد عنه إبرام معاهدة دولية جديدة
سنة ١٩٧٣ الحق بها بروتوكول سنة ١٩٧٨ وقد أُلحق
على المعاهدة والبروتوكول مارتكول .

وقد رتب هذه الاتفاقية مع المجتمع المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢
البحرية والمحافظة عليها من التلوث

- مسئولية مالك السفينة وفقا لمعاهدة بروكسل - (١٩٦٩ - ١٩٧١)
لشئ قاعدة منع التلوث على السفن التي تجل في إقليم أي دولة
من الدول المتعاقدة

ويستثنى من القاعدة السفن التالية -

- ١- الناقلات التي تقل حمولتها لا تجاوز ١٢٥ طناً، والسفن بخرع
أخر غير الناقلات التي تقل حمولتها الكلية ٥٥٠ طناً بشرط
أن يتخذ لا لأكثر الخطوات التي تؤديها ولتوق الوقود المستخدم.
- ٢- السفن الحربية والسفن المستعملة حالياً كسفن حربية مساعدة
وقد استثنيت المادة الرابعة (ب) من المعاهدة الحالات التالية -

١- إلقاء الزيت أو المنزج الزيتي من سفينة بغرض تأمين
سلامتها أو تجنب عطب السفينة أو شحنها من أجل
إلقاء أرواح البحارة المادة ١٧٤ من مرسوم جزائري

- ٢- لشرب الزيت أو المنزج الزيتي بسبب نتائج عن طح في السفينة
أو عن الشرب لا يمكن تجنبه بشرط تيق أخذ الاحتياطات
اللازمة لمنع التسرب لم يمكن تجنبه أو تقليل كميته عقب
حدث طح أو أثناء كشاف البشرب
- ٣- إلقاء الفضلات المختلفة عن تنظيف أو تغطية زيت
الوقود أو زيت التشحيم بشرط أن يتم هذا العمل بعد
ما يكون عن البر

١- خطا في الدولة الساحلية

قد يتسبب التلوث عن تصرف إرادي وقد يلجم عن حوادث بحرية
مثل اصطدام سفينة بخرج أو تجرح سفينة عن طريقها .
إن التلوث غير الإرادي هو من الأسباب الحديثة لتلوث البحار وعليه
لا بد من الاهتمام به لاسيما بعد أن ظهرت عدة حوادث لمثل هذا
التلوث ، لعل أهم هذه الحوادث كان حادثة السفينة (توري
كايون) « التي جرت في ١٥ مارس ١٩٦٧ عند المخور السبعة بين جزر
سيلي و « لانغ زاند » ، وهي منطقة تقع على بعد ١٢ ميلا من خط
القاعدة الذي تقاس منه المياه الإقليمية للمملكة المتحدة - بريطانيا - وعلى
أن تدعيها بريطانيا كجزء من منطقتها المتنازعة ، وكانت السفينة تحمل علم بحاملة
الزيت في البحر ، وترتبط عن هذا الدش تسرب ٥٠ ألف طن من

تابع للمجاهدة السابقة - ص ٥٩ - لسنة ثالثة - قانون خالي - قانون بحري

الامر الذي اصاب التواضع الفرنسية والبريطانية بتلوث شديد بلغت خسائره في نظر الحكومة البريطانية ٥3 ملايين جنيه

فدأبت هذه الحادثة العديد من المسائل القانونية كان اهم المسائل تحديد المدى الذي يمكن ان تذهب اليه الدولة التي تتهدد أو يمكن ان تتأثر مباشرة بخطرها في خارج مياهاها الإقليمية -

وتثار انذاك الدفاع عن حق الدولة في اتخاذ اجراءات وقائية هي الدفاع الشرعي والضد وحق الاثراف والولاية في المنطقة المتاخمة

قد حدثت حادثة أخرى بتاريخ 26 مارس 1970 حيث جثت ناقلة البترول

"لوكو كاديس" المملوكة لشركة أميركية وتحتل عالم ليبيريا في بحر الشمال قرب التواضع الفرنسية وتسره منها النفط وقامت فرنسا بدميره بالقنابل بالهجمات نظرا لخطورتها على المنطقة

وقد أقرت اللجنة القانونية بالجمعية الاستشارية لمجلس أوروبا الحق لبريطانيا حينما قامت بتفجير الناقلة قرهنة في حين أقرت لفرنسا حق الدفاع الشرعي -

موقف معاهدة لبروكسل لسنة 1969 من التلوث :

وهي معاهدة خاصة بالمسئولية المدنية عن الملر الناتجة عن التلوث بالزيت وتلخص الاتفاقية في المبادئ التالية :

1- يمكن للدول الساحلية التدخل في البحر ، والتدخل هنا قاهر على التلوث والذي يمكن ان يسبب خطرا حالا وجديا ويسبب اضرارا كثيرة فليس كل تلوث بالزيت يعتبر كافيا للتدخل

2- لا بد من توافر عدة شروط للتدخل منها الدخول في مساووات مع الدول التي تتأثر بالكارثة لاسيما دولة العلم ، واستشارة خبراء مختارون من قائمة تعدها الهيئة البحرية ، وان لتتخذ اجراءات متخذة

ولا مبنى العام للهيئة البحرية للحكومات دون تأخير ، وفي حالة الاستعجال تقوم بالتدخل دون مساووات وتتخذ الاجراءات اللازمة لتجنب المخاطر

3- ان يكون الاجراء المتخذ متناسبا مع الضرر الحالي او الذي يتهدد الدولة الساحلية

4- كل مخالفة لنصوص المعاهدة بحسب الدولة على المكور وفي المظهر اثبات ان الاجراء مخالف وفي تجاوز

تديد المسؤولية في اتفاقية بروكسل

طبق المادة الخامسة، فقرة أولى من المعاهدة، تدد مسؤولية مالك السفينة بالنسبة لكل حادث ٥٥٥ م قرناك عن كل طيت من جملة السفينة ر الفرك هو الوحدة المكوته من ٢,٢٥ ميلغرام من الذهب الصافي ومن الف (مك أمص قديو ١٥ مليون قرناك ممالكانت جملة السفينة، ومسؤولية مالك السفينة لتحدد هنا عن كل حادث تستقل بتعويضاتها وليه مع اها من الرحلة البحرية لي مجموعها

الاعفاء من المسؤولية

يعفى مالك السفينة في حال القوة القاهرة، حرب اعدوان، حرب اهليه أو ان يثبت ان الضرر كان نتيجة النقصان العرور

الضمان المالي الواجب الاعتناء

يجب على مالك السفينة ان يودع اعترازا ماليا للمبلغ الكلي الذي تحلل مسؤولية له المحكمة أو له اي سلطة مختصة أو ضمان من البنك، وإذا كانت السفينة مملوكة للدولة فلا بد أن تحمل وثيقة أنها مملوكة للدولة، وقد فرضت المادة ٦/٦ من الاتفاقية بأنه مع الف من عند دخولها للميناء أو خروجها منه ان تحمل تأمينا أو ضمانا ماليا.

موقف المشرع الجزائري من التلوث البحري

نصت المادة ١٤٦ من القانون البحري الجزائري على عدة تعريفات لتطبيق احكام المسؤولية عن كل الناجم من جرم التلوث بالوقود وهي: - السفينة - مالك - ج - الوقود - و - الضرر التلوث ه - اجراءات الوقاية، و - الحارث -

امام مسؤولية المالك للسفينة

ان هذه المسؤولية ليست مسؤولية موهومية كما لذهب الى ذلك البعض ولا يحد مالك السفينة مسؤولا اذا أثبت ان الضرر نتج عن عمل جرمي ونصت المادة ١٤٦ بحري جزائري ان مالك يحد مسؤولا اذا لم يقم باجراءات التفتيش، ولذا في المادة ١٥١ حق تديد المسؤولية -

تابع للمادة السابقة - هي - 11 - لسنة ثالثة - قانون خاص - قانون بحري -

راجع المادتين 122 - 124 بحري -

وقد اجرت المادة 130 ملك السفينة ان تنقل أكثر من 2000 طن من
الوقود لدى ترتيب حكومة باستاء تأمين أو كفالة مالية مثل
صمان يتي أو شهادة حارة عن هندوق دري للبحري بمبلغ يحدد
مقداره طبقاً للمادة 121 بحري جزائري لتغطية مسؤولية عن هذا
التلوث -

ان المادتين 136 - 130 - 131 يجب ان تحمل السفينة الجزائرية
شهادة بأنها مملوكة للجمهورية الجزائرية - وتصدر هذه الشهادة عن
السلطة الادارية البحرية تشهد ان السفينة ملك للجزائر
ترفع دعوى البكوري في هذا الموضع أو الكفيل او الضامن -
وتتضمن الدعوى عبور 3 سنوات (م 141 بحري -)

المحاضرة الثامنة - الحجز على السفن

ان الحجز لفئة عامة هو وضع يد الدائن على عقار أو منقول من اجل ضمان دينه (المادة ٢٤٤٦ مكررة جزائري)، فهو يندرج في سياق استيفاء الدفوع مما كانت طبيعتها، وتندرج السفينة في الشأن العام لدائني مالكيها، والدائن البحري يتبع إرادة عقد أو عن حادثة مرتبط بالملاحنة البحرية أو باستغلال السفينة. ان الحجز على السفينة نوعان، حجز تحفظي، وحجز تنفيذي وتبدو التفرقة بين نوعي الحجز في الاثر الذي يترتب كل منهما.

ليس هناك ما يمنع مالك السفينة من التصرف في السفينة فيما يتعلق بالحجز التحفظي، أما الحجز التنفيذي على السفينة فإن لم يمنع التصرف فيها بشرط أن يتم تأشير ذلك في سجل السفن فيمنع التصرف فيها وفقاً لقيد الرهن.

١- الحجز التحفظي على السفينة

نظم المشرع الجزائري الحجز على السفن في القسم الخامس من القانون البحري وأدرجه في سياق ضمان دين بحري، ويقضي الحجز التحفظي منع السفينة من السفر خشية قيام المجهزين من تهريبها ل م ١٢٥٠ من القانون البحري). ويلجأ لما هذا الحجز من ليس يديه سند تنفيذي، ويكون الدين البحري إما طلب حق أو دين ناتج عن حق أو حادثة بحرية. مرتبط بالملاحنة البحرية أو بالاستغلال البحري وإلا بسبب ضرر التي تلحق بالسفينة نتيجة لإرتطام بسفينة أخرى ولا يجوز الحجز التحفظي إلا بموجب دين بحري. والحجز التحفظي قد نصت عليه المادة ١٢٥١ مكررة.

لنقطة ١٩١٢ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية "منع السفينة من التحرك بأذن السلطة القضائية المختصة هنا لدينا بحري ولكنه لا يشمل حجزها تنفيذاً لسند ديني غير بحري". ولا على الحجز كما هو شأنه.

أولاً - إجراءات توقيع الحجر التحفظي ورفعته .

وحدث معاهدة لروكسل لسنة 1822 لهذه القواعد المتعلقة بالحجر التحفظي على السفن البحرية ومن بين ذلك إجراءات الحجر التحفظي دون الحجر التنفيذي . فقلت المادة 02 - " لا يجوز حجز سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة في دائرة اختصاص دولة أخرى إلا بناء على إذن بحري ، ولتقول الاختصاص بالأمر بالحجر التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة المختصة .
ويضمن هذا الأمر تجميع حارس مع السفينة لضمان بقائها تحت يد القضاء .

إن توقيع الحجر التحفظي هو حوازي - يخضع لتقدير المحكمة والذي يديره رئيسه قاضي الأمور المستعجلة - (المادة 122 بحري جزائري) ويجوز الحجر على سفينة مستأجرة ليس بحري ، ولا يجوز الحجر على سفن المؤجر . (م . 122 بحري -

- يرفع الحجر بكفالة كافية ، لأن الهدف من الحجر التحفظي هو ضمان لأحوال الحصول على تلك الكفالة لضمان الدين (م 126 بحري)
ثانياً - إثبات الدين البحري وصحة الحجر التحفظي :

يوقع الحجر التحفظي على السفينة بموجب دعوى يثبت فيها الدائن صحة الدين (122 بحري)

2 - الحجر التنفيذي على السفينة .

يخضع هذا الحجر إلى أحكام المواد من 160-165-166-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-177-178-179-180-181-182-183-184-185-186-187-188-189-190-191-192-193-194-195-196-197-198-199-200-201-202-203-204-205-206-207-208-209-210-211-212-213-214-215-216-217-218-219-220-221-222-223-224-225-226-227-228-229-230-231-232-233-234-235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246-247-248-249-250-251-252-253-254-255-256-257-258-259-260-261-262-263-264-265-266-267-268-269-270-271-272-273-274-275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-293-294-295-296-297-298-299-300-301-302-303-304-305-306-307-308-309-310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320-321-322-323-324-325-326-327-328-329-330-331-332-333-334-335-336-337-338-339-340-341-342-343-344-345-346-347-348-349-350-351-352-353-354-355-356-357-358-359-360-361-362-363-364-365-366-367-368-369-370-371-372-373-374-375-376-377-378-379-380-381-382-383-384-385-386-387-388-389-390-391-392-393-394-395-396-397-398-399-400-401-402-403-404-405-406-407-408-409-410-411-412-413-414-415-416-417-418-419-420-421-422-423-424-425-426-427-428-429-430-431-432-433-434-435-436-437-438-439-440-441-442-443-444-445-446-447-448-449-450-451-452-453-454-455-456-457-458-459-460-461-462-463-464-465-466-467-468-469-470-471-472-473-474-475-476-477-478-479-480-481-482-483-484-485-486-487-488-489-490-491-492-493-494-495-496-497-498-499-500-501-502-503-504-505-506-507-508-509-510-511-512-513-514-515-516-517-518-519-520-521-522-523-524-525-526-527-528-529-530-531-532-533-534-535-536-537-538-539-540-541-542-543-544-545-546-547-548-549-550-551-552-553-554-555-556-557-558-559-560-561-562-563-564-565-566-567-568-569-570-571-572-573-574-575-576-577-578-579-580-581-582-583-584-585-586-587-588-589-590-591-592-593-594-595-596-597-598-599-600-601-602-603-604-605-606-607-608-609-610-611-612-613-614-615-616-617-618-619-620-621-622-623-624-625-626-627-628-629-630-631-632-633-634-635-636-637-638-639-640-641-642-643-644-645-646-647-648-649-650-651-652-653-654-655-656-657-658-659-660-661-662-663-664-665-666-667-668-669-670-671-672-673-674-675-676-677-678-679-680-681-682-683-684-685-686-687-688-689-690-691-692-693-694-695-696-697-698-699-700-701-702-703-704-705-706-707-708-709-710-711-712-713-714-715-716-717-718-719-720-721-722-723-724-725-726-727-728-729-730-731-732-733-734-735-736-737-738-739-740-741-742-743-744-745-746-747-748-749-750-751-752-753-754-755-756-757-758-759-760-761-762-763-764-765-766-767-768-769-770-771-772-773-774-775-776-777-778-779-780-781-782-783-784-785-786-787-788-789-790-791-792-793-794-795-796-797-798-799-800-801-802-803-804-805-806-807-808-809-810-811-812-813-814-815-816-817-818-819-820-821-822-823-824-825-826-827-828-829-830-831-832-833-834-835-836-837-838-839-840-841-842-843-844-845-846-847-848-849-850-851-852-853-854-855-856-857-858-859-860-861-862-863-864-865-866-867-868-869-870-871-872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900-901-902-903-904-905-906-907-908-909-910-911-912-913-914-915-916-917-918-919-920-921-922-923-924-925-926-927-928-929-930-931-932-933-934-935-936-937-938-939-940-941-942-943-944-945-946-947-948-949-950-951-952-953-954-955-956-957-958-959-960-961-962-963-964-965-966-967-968-969-970-971-972-973-974-975-976-977-978-979-980-981-982-983-984-985-986-987-988-989-990-991-992-993-994-995-996-997-998-999-1000-1001-1002-1003-1004-1005-1006-1007-1008-1009-1010-1011-1012-1013-1014-1015-1016-1017-1018-1019-1020-1021-1022-1023-1024-1025-1026-1027-1028-1029-1030-1031-1032-1033-1034-1035-1036-1037-1038-1039-1040-1041-1042-1043-1044-1045-1046-1047-1048-1049-1050-1051-1052-1053-1054-1055-1056-1057-1058-1059-1060-1061-1062-1063-1064-1065-1066-1067-1068-1069-1070-1071-1072-1073-1074-1075-1076-1077-1078-1079-1080-1081-1082-1083-1084-1085-1086-1087-1088-1089-1090-1091-1092-1093-1094-1095-1096-1097-1098-1099-1100-1101-1102-1103-1104-1105-1106-1107-1108-1109-1110-1111-1112-1113-1114-1115-1116-1117-1118-1119-1120-1121-1122-1123-1124-1125-1126-1127-1128-1129-1130-1131-1132-1133-1134-1135-1136-1137-1138-1139-1140-1141-1142-1143-1144-1145-1146-1147-1148-1149-1150-1151-1152-1153-1154-1155-1156-1157-1158-1159-1160-1161-1162-1163-1164-1165-1166-1167-1168-1169-1170-1171-1172-1173-1174-1175-1176-1177-1178-1179-1180-1181-1182-1183-1184-1185-1186-1187-1188-1189-1190-1191-1192-1193-1194-1195-1196-1197-1198-1199-1200-1201-1202-1203-1204-1205-1206-1207-1208-1209-1210-1211-1212-1213-1214-1215-1216-1217-1218-1219-1220-1221-1222-1223-1224-1225-1226-1227-1228-1229-1230-1231-1232-1233-1234-1235-1236-1237-1238-1239-1240-1241-1242-1243-1244-1245-1246-1247-1248-1249-1250-1251-1252-1253-1254-1255-1256-1257-1258-1259-1260-1261-1262-1263-1264-1265-1266-1267-1268-1269-1270-1271-1272-1273-1274-1275-1276-1277-1278-1279-1280-1281-1282-1283-1284-1285-1286-1287-1288-1289-1290-1291-1292-1293-1294-1295-1296-1297-1298-1299-1300-1301-1302-1303-1304-1305-1306-1307-1308-1309-1310-1311-1312-1313-1314-1315-1316-1317-1318-1319-1320-1321-1322-1323-1324-1325-1326-1327-1328-1329-1330-1331-1332-1333-1334-1335-1336-1337-1338-1339-1340-1341-1342-1343-1344-1345-1346-1347-1348-1349-1350-1351-1352-1353-1354-1355-1356-1357-1358-1359-1360-1361-1362-1363-1364-1365-1366-1367-1368-1369-1370-1371-1372-1373-1374-1375-1376-1377-1378-1379-1380-1381-1382-1383-1384-1385-1386-1387-1388-1389-1390-1391-1392-1393-1394-1395-1396-1397-1398-1399-1400-1401-1402-1403-1404-1405-1406-1407-1408-1409-1410-1411-1412-1413-1414-1415-1416-1417-1418-1419-1420-1421-1422-1423-1424-1425-1426-1427-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435-1436-1437-1438-1439-1440-1441-1442-1443-1444-1445-1446-1447-1448-1449-1450-1451-1452-1453-1454-1455-1456-1457-1458-1459-1460-1461-1462-1463-1464-1465-1466-1467-1468-1469-1470-1471-1472-1473-1474-1475-1476-1477-1478-1479-1480-1481-1482-1483-1484-1485-1486-1487-1488-1489-1490-1491-1492-1493-1494-1495-1496-1497-1498-1499-1500-1501-1502-1503-1504-1505-1506-1507-1508-1509-1510-1511-1512-1513-1514-1515-1516-1517-1518-1519-1520-1521-1522-1523-1524-1525-1526-1527-1528-1529-1530-1531-1532-1533-1534-1535-1536-1537-1538-1539-1540-1541-1542-1543-1544-1545-1546-1547-1548-1549-1550-1551-1552-1553-1554-1555-1556-1557-1558-1559-1560-1561-1562-1563-1564-1565-1566-1567-1568-1569-1570-1571-1572-1573-1574-1575-1576-1577-1578-1579-1580-1581-1582-1583-1584-1585-1586-1587-1588-1589-1590-1591-1592-1593-1594-1595-1596-1597-1598-1599-1600-1601-1602-1603-1604-1605-1606-1607-1608-1609-1610-1611-1612-1613-1614-1615-1616-1617-1618-1619-1620-1621-1622-1623-1624-1625-1626-1627-1628-1629-1630-1631-1632-1633-1634-1635-1636-1637-1638-1639-1640-1641-1642-1643-1644-1645-1646-1647-1648-1649-1650-1651-1652-1653-1654-1655-1656-1657-1658-1659-1660-1661-1662-1663-1664-1665-1666-1667-1668-1669-1670-1671-1672-1673-1674-1675-1676-1677-1678-1679-1680-1681-1682-1683-1684-1685-1686-1687-1688-1689-1690-1691-1692-1693-1694-1695-1696-1697-1698-1699-1700-1701-1702-1703-1704-1705-1706-1707-1708-1709-1710-1711-1712-1713-1714-1715-1716-1717-1718-1719-1720-1721-1722-1723-1724-1725-1726-1727-1728-1729-1730-1731-1732-1733-1734-1735-1736-1737-1738-1739-1740-1741-1742-1743-1744-1745-1746-1747-1748-1749-1750-1751-1752-1753-1754-1755-1756-1757-1758-1759-1760-1761-1762-1763-1764-1765-1766-1767-1768-1769-1770-1771-1772-1773-1774-1775-1776-1777-1778-1779-1780-1781-1782-1783-1784-1785-1786-1787-1788-1789-1790-1791-1792-1793-1794-1795-1796-1797-1798-1799-1800-1801-1802-1803-1804-1805-1806-1807-1808-1809-1810-1811-1812-1813-1814-1815-1816-1817-1818-1819-1820-1821-1822-1823-1824-1825-1826-1827-1828-1829-1830-1831-1832-1833-1834-1835-1836-1837-1838-1839-1840-1841-1842-1843-1844-1845-1846-1847-1848-1849-1850-1851-1852-1853-1854-1855-1856-1857-1858-1859-1860-1861-1862-1863-1864-1865-1866-1867-1868-1869-1870-1871-1872-1873-1874-1875-1876-1877-1878-1879-1880-1881-1882-1883-1884-1885-1886-1887-1888-1889-1890-1891-1892-1893-1894-1895-1896-1897-1898-1899-1900-1901-1902-1903-1904-1905-1906-1907-1908-1909-1910-1911-1912-1913-1914-1915-1916-1917-1918-1919-1920-1921-1922-1923-1924-1925-1926-1927-1928-1929-1930-1931-1932-1933-1934-1935-1936-1937-1938-1939-1940-1941-1942-1943-1944-1945-1946-1947-1948-1949-1950-1951-1952-1953-1954-1955-1956-1957-1958-1959-1960-1961-1962-1963-1964-1965-1966-1967-1968-1969-1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976-1977-1978-1979-1980-1981-1982-1983-1984-1985-1986-1987-1988-1989-1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2002-2003-2004-2005-2006-2007-2008-2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025-2026-2027-2028-2029-2030-2031-2032-2033-2034-2035-2036-2037-2038-2039-2040-2041-2042-2043-2044-2045-2046-2047-2048-2049-2050-2051-2052-2053-2054-2055-2056-2057-2058-2059-2060-2061-2062-2063-2064-2065-2066-2067-2068-2069-2070-2071-2072-2073-2074-2075-2076-2077-2078-2079-2080-2081-2082-2083-2084-2085-2086-2087-2088-2089-2090-2091-2092-2093-2094-2095-2096-2097-2098-2099-2100-2101-2102-2103-2104-2105-2106-2107-2108-2109-2110-2111-2112-2113-2114-2115-2116-2117-2118-2119-2120-2121-2122-2123-2124-2125-2126-2127-2128-2129-2130-2131-2132-2133-2134-2135-2136-2137-2138-2139-2140-2141-2142-2143-2144-2145-2146-2147-2148-2149-2150-2151-2152-2153-2154-2155-2156-2157-2158-2159-2160-2161-2162-2163-2164-2165-2166-2167-2168-2169-2170-2171-2172-2173-2174-2175-2176-2177-2178-2179-2180-2181-2182-2183-2184-2185-2186-2187-2188-2189-2190-2191-2192-2193-2194-2195-2196-2197-2198-2199-2200-2201-2202-2203-2204-2205-2206-2207-2208-2209-2210-2211-2212-2213-2214-2215-2216-2217-2218-2219-2220-2221-2222-2223-2224-2225-2226-2227-2228-2229-2230-2231-2232-2233-2234-2235-2236-2237-2238-2239-2240-2241-2242-2243-2244-2245-2246-2247-2248-2249-2250-2251-2252-2253-2254-2255-2256-2257-2258-2259-2260-2261-2262-2263-2264-2265-2266-2267-2268-2269-2270-2271-2272-2273-2274-2275-2276-2277-2278-2279-2280-2281-2282-2283-2284-2285-2286-2287-2288-2289-2290-2291-2292-2293-2294-2295-2296-2297-2298-2299-2300-2301-2302-2303-2304-2305-2306-2307-2308-2309-2310-2311-2312-2313-2314-2315-2316-2317-2318-2319-2320-2321-2322-2323-2324-2325-2326-2327-2328-2329-2330-2331-2332-2333-2334-2335-2336-2337-2338-2339-2340-2341-2342-2343-2344-2345-2346-2347-2348-2349-2350-2351-2352-2353-2354-2355-2356-2357-2358-2359-2360-2361-2362-2363-2364-2365-2366-2367-2368-2369-2370-2371-2372-2373-2374-2375-2376-2377-2378-2379-2380-2381-2382-2383-2384-2385-2386-2387-2388-2389-2390-2391-2392-2393-2394-2395-2396-2397-2398-2399-2400-2401-2402-2403-2404-2405-2406-2407-2408-2409-2410-2411-2412-2413-2414-2415-2416-2417-2418-2419-2420-2421-2422-2423-2424-2425-2426-2427-2428-2429-2430-2431-2432-2433-2434-2435-2436-2437-2438-2439-2440-2441-2442-2443-2444-2445-2446-2447-2448-2449-2450-2451-2452-2453-2454-2455-2456-2457-2458-2459-2460-2461-2462-2463-2464-2465-2466-2467-2468-2469-2470-2471-2472-2473-2474-2475-2476-2477-2478-2479-2480-2481-2482-2483-2484-2485-2486-2487-2488-2489-2490-2491-2492-2493-2494-2495-2496-2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508-2509-2510-2511-2512-2513-2514-2515-2516-2517-2518-2519-2520-2521-2522-2523-2524-2525-2526-2527-2528-2529-2530-2531-2532-2533-2534-2535-2536-2537-2538-2539-2540-2541-2542-2543-2544-2545-2546-2547-2548-2549-2550-2551-2552-2553-2554-2555-2556-2557-2558-2559-2560-2561-2562-2563-2564-2565-2566-2567-2568-2569-2570-2571-2572-2573-2574-2575-2576-2577-2578-2579-2580-2581-2582-2583-2584-2585-2586-2587-2588-2589-2590-2591-2592-2593-2594-2595-2596-2597-2598-2599-2600-2601-2602-2603-2604-2605-2606-2607-2608-2609-2610-2611-2612-2613-2614-2615-2616-2617-2618-2619-2620-2621-2622-2623-2624-2625-2626-2627-2628-2629-2630-2631-2632-2633-2634-2635-2636-2637-2638-2639-2640-2641-2642-2643-2644-2645-2646-2647-2648-2649-2650-2651-2652-2653-2654-2655-2656-2657-2658-2659-2660-2661-2662-2663-2664-2665-2666-2667-2668-2669-2670-2671-2672-2673-2674-2675-2676-2677-2678-2679-2680-2681-2682-2683-2684-2685-2686-2687-2688-2689-2690-2691-2692-2693-2694-2695-2696-269

- ويكون البنية برأيه المحضر القضائي
- استمار البيع قبل ادراؤه ليحكم به الكاتبة
- تختم الديون الناتجة عن مطابقة الوقف ودراساتها وثمان أسهما
- ويتم النشر لمدة ٥٥ يوما من تاريخ صدور أمر القضاء
- بعد صدور حكم مرسى الشراء بالبيع العلني للهيئة كغير أصحاب الشأن
- في رفع دعوى بالاستحقاق المناقضة لتسليم المبالغ المتحصل عليها
- من البيع ، وتعد المعارضة في تسليم المبالغ المتحصل عليها من بيع
- الهيئة هي حق لكل ذي مصلحة
- ولا بد ان يحدد حكم مرسى الشراء في سجل الفوت وهو ملتبس
- استماراته ليصح حجة على الكاتبة .