

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية الحقوق



الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون الأعمال

إعداد الطالبان: تحت إشراف:

الدكتور: بوتوشنت عبد النور

- مباركي سهيلة
- مخلوفي صبرينة

لجنة المناقشة:

- بوبشير محند أمقران، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي وزورئيسا.
- بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر أ، جامعة مولود معمري، تيزي وزومشرفا و مقرا.
- لعمامري عصاد، أستاذ مساعد أ، جامعة مولود معمري، تيزي وزوممتحنا.

تاريخ المناقشة: 2013/10/30

إهداء

- ❖ إلى أعز ما أملك في الدنيا أبي و أمي
- ❖ إلى كل أفراد عائلتي الكريمة
- ❖ إلى الأصدقاء و الزملاء
- ❖ إلى هؤلاء جميعاً، أهدي ثمرة جهدي مجسدة في هذا العمل المتواضع.

صبرينة

إهداء

- ❖ إلى اللذين أمداني بالرعاية الفائقة أبي و أمي
- ❖ إلى جدتي الغالية أطال الله في عمرها
- ❖ إلى كل أفراد عائلتي الكريمة
- ❖ إلى أعز الأقارب و الزملاء
- ❖ إلى هؤلاء أهدي هذا العمل المتواضع.

سهيلة

قائمة المختصرات :

أ- باللغة العربية:

- ق.إ.م.إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
- ق.إ.م : قانون الإجراءات المدنية
- ص: صفحة
- ط: طبعة
- ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

ب - باللغة الفرنسية:

- Ibid :Même ouvrage précédent
- Op.cit :Ouvrage précédemment cité
- R.C.S : Revue de la cour suprême
- R.C.D.I.P : Revue critique de droit International privé.
- P :Page
- L.G.D.J : Librairie générale de droit et de jurisprudence.

مقدمة:

أدت التحولات الاقتصادية في الآونة الأخيرة إلى هيمنة الأفراد على التجارة الخارجية، و ذلك في شكل تكتلات اقتصادية أو شركات. و من بين المجالات التي تمت السيطرة عليها هي الملاحة التجارية، لذا أولت مختلف التشريعات اهتماما كبيرا بها و هذا على غرار المشرع الجزائري.

باعتبار السفينة أداة للملاحة التجارية، فقد أفرد لها المشرع الجزائري فصلا كاملا في القانون البحري، و الذي عالج من خلاله عناصر السفينة و تسجيلها و جنسيتها كما عرفها في نص المادة 13 من الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم¹ كما يلي : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"²، و اعتبرها ذو طبيعة خاصة، بحيث جعلها مثل العقار، على الرغم من كونها منقول، و هذا يظهر من خلال فرض شهر جميع التصرفات التي ترد على السفينة في سجل خاص لهذا الغرض على مستوى الميناء.

و بما أن السفينة تعتبر من أهم عناصر الثروة البحرية، فهي تعد عنصرا من العناصر الايجابية للذمة المالية لمالكها، إذ تندرج في الضمان العام لدائنيه ، حيث يجوز لهؤلاء توقيع الحجز عليها تحفظيا لاستيفاء ديونهم.

إن الغرض من هذا الحجز هو منع السفينة من السفر، خشية قيام مالكها أو مجهزها بتهربها، و من ثم فالحجز التحفظي يعتبر إجراء وقائيا، يمكن الدائن الذي ليس

1- لقد عدل الأمر رقم 76-80 ، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المتضمن القانون البحري ، ج.ر.ج. عدد 29 ، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 ، بموجب الأمر رقم 98-05 ، المؤرخ في 25 جوان 1998 ، ج.ر.ج. عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998 ، و بموجب القانون رقم 10-04 ، المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج.ر.ج. عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010 .

2- تجدر الإشارة أن المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، لم يمسه أي تعديل بالرغم من تعديل هذا الأمر بموجب الأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري ، هذا ما يدل على أن المشرع الجزائري أراد الاحتفاظ بنفس تعريف السفينة الوارد في الأمر رقم 76-80 .

بيديه سند تنفيذي أو الذي حصل على هذا السند من ضبط السفينة، و وضعها تحت يد القضاء حتى يعجز المدين من التصرف فيها بطريقة تضر دائنيه.

تتجلى أهمية هذا الحجز التحفظي أيضا فيما يتعلق بالسفن الأجنبية في حالات كثيرة من أهمها حالات التصادم البحري، و التي يخشى فيها هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل الوفاء بالتزاماتها القانونية الناجمة عنه.

لقد خص المشرع الجزائري لموضوع الحجز التحفظي على السفن، المواد 150 و ما يليها من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، و بانتهاج الجزائر لسياسة جديدة، و هي سياسة الاقتصاد الحر لا سيما بتحرير التجارة الخارجية، كان عليها القيام بعدة إصلاحات اقتصادية، فكان لزاما عليها تعديل قوانينها لتواكب هذه الإصلاحات، بما فيها القانون البحري، وذلك في عام 1998 أين صدر الأمر رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، الذي يتضمن القانون البحري، إلا أن هذا الأمر لم يتضمن تغييرا كبيرا فيما يخص الحجز التحفظي على السفن، غير أنه أضاف بعض التفاصيل فيما يخص الحجز التنفيذي، و ذلك بتعديل المادة 160 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري.

بعد مرور اثنتي عشرة (12) سنة، قام المشرع الجزائري بمراجعة جزئية للقانون البحري، و ذلك بموجب القانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، ليمس أخيرا بعض التعديلات، تلك المتعلقة بالحجز التحفظي فقط، حيث أدخل أحكاما أكثر مرونة في معالجة هذا الحجز، الذي يحدث في إطار التجارة الخارجية، حتى من قبل المتعاملين المقيمين بالخارج، علما أن معالجة مثل هذه الملفات على مستوى الجهات القضائية يشوبها حاليا تعقيدا كبيرا ينجم عنه آثار سلبية على الموانئ.

نظرا للصفة الدولية للملاحة التجارية، و انتقال السفن بين موانئ دول مختلفة و احتمال نشوء ديون عليها في مختلف هذه الموانئ، هذا ما اقتضى إيجاد قواعد موحدة في

إطار الاتفاقيتين الدوليتين لتنظيم الحجز التحفظي على السفن لمنع تنازع القوانين و يتعلق الأمر بكل من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 ، و اتفاقية جنيف لسنة 1999 .

ففيما يخص اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن ، المؤرخة في 10 ماي 1952 ، نجد أنها قد وقعت من طرف مالا يقل عن 63 دولة منها: الجزائر، المغرب، مصر، سوريا، بلجيكا، اسبانيا، البرتغال فرنسا، ألمانيا، انجلترا، سويسرا، الكامرون.....

علما أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64 - 171، المؤرخ في 08 جوان 1964¹ ، و التي تبني المشرع الجزائري نفس أحكامها من خلال التقنين البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76- 80، المعدل و المتمم. كما أن هذه الاتفاقية تكرر أهم الأحكام التي وضعها القضاء في العديد من البلدان قبل سنة 1952 ، من ذلك مثلا: القضاء الانجليزي، الأمريكي، و الكندي.

لكن نظرا لنقائص هذه الاتفاقية، جاءت اتفاقية دولية أخرى، كانت أكثر عصرنة و حيوية، تضمنت أحكاما مرنة، و مسايرة للتطورات التي يشهدها المجتمع الدولي البحري، و يتعلق الأمر بالاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة في جنيف بتاريخ 12 مارس 1999 و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003² .

يعد إجراء الحجز التحفظي على السفن ذو أهمية بالغة، لذا تم تنظيمه في القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية السالفة الذكر، هذا ما يظهر أن حجز السفن يعد وسيلة فعالة تعود بالفائدة على الدائنين بصفة عامة، و الشاحنين بصفة خاصة، ما

1- أنظر المرسوم الرئاسي رقم 64- 171 ، المؤرخ في 8 جوان 1964 ، يتضمن مشاركة الجزائر في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية ، و الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952 ، ج.ج.ج عدد 18 .

2- أنظر المرسوم الرئاسي رقم 03-474، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، ج.ج.ج عدد 77 ، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

يستوجب على أطراف الحجز التحفظي احترام الشروط و الإجراءات المطلوبة، و الحذر من مخالفة النصوص المتعلقة بهذا الحجز.

من هنا يثار التساؤل التالي: ما هي أهم أحكام الحجز التحفظي على السفن المعمول بها على ضوء القانون الجزائري؟

للإجابة على هذا التساؤل ارتأينا إلى تقسيم بحثنا إلى فصلين :

الفصل الأول: الإطار القانوني للحجز التحفظي على السفن،

الفصل الثاني: آثار الحجز التحفظي على السفن.

الفصل الأول

الإطار القانوني للجزء التحفظي على السفن

لقد نظم المشرع الجزائري الحجز التحفظي على السفن، بموجب نصوص خاصة تضمنها القانون البحري الجزائري، و بموجب قواعد عامة واردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية¹.

و بهدف مواكبة التطورات التي تشهدها الملاحة التجارية على المستوى الدولي سعى المشرع الجزائري إلى تكيف قواعد هذا الحجز التحفظي المكرسة داخليا مع القواعد المعمول بها دوليا، و ذلك بالمصادقة على اتفاقية جنيف لسنة 1999.

و لإجراء الحجز التحفظي شروط يجب احترامها تتعلق أساسا بأطرافه، و بمحل هذا الحجز، و إجراءات يستلزم إتباعها لتوقيعه تتمثل أساسا في الحصول على رخصة مسبقة من الجهة القضائية المختصة، و رفع دعوى التثبيت.

لذلك، فلدراسة الإطار القانوني للحجز التحفظي يتطلب الأمر التطرق إلى الأساس القانوني لهذا الحجز (المبحث الأول)، و تحديد شروطه (المبحث الثاني)، و إجراءات توقيعه (المبحث الثالث).

1- القانون رقم 09-08، المؤرخ في 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ر.ج. ج عدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.

المبحث الأول: الأساس القانوني للحجز التحفظي على السفن

يستمد الحجز التحفظي على السفن أساسه من الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن المعتمدة في جنيف لسنة 1999، و أحكام القانون البحري الجزائري، و متى كان الأمر إلزاميا يتم اللجوء إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و هذا في حالة غياب النص الخاص.

في هذا الصدد، سوف نتطرق في المطلب الأول إلى اتفاقية جنيف لسنة 1999 كمصدر للحجز التحفظي على السفن، و في المطلب الثاني إلى القانون الوضعي الجزائري كمصدر للحجز التحفظي على السفن.

المطلب الأول: اتفاقية جنيف لسنة 1999 كمصدر للحجز التحفظي على السفن

سنتناول في هذا المطلب، نطاق تطبيق، اتفاقية جنيف لسنة 1999 (الفرع الأول) و التعديلات المستحدثة في ظل هذه الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نطاق تطبيق اتفاقية جنيف لسنة 1999

أبرمت الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن المعتمدة في جنيف (سويسرا) في 12 مارس 1999¹ و دخلت حيز التنفيذ في 14 سبتمبر 2011²، و هذا بعد أن تمت

Kamel HADDOUM : « La problématique des navires saisis et son impact sur les ports -1 maritimes ».R.C.S, 1^{ère} édition, 2008, P 02.

La convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires.www.Fortunes-de mer.com, P 02- 2

المصادقة عليها من طرف عشرة (10) دول كما أقرته هذه الاتفاقية¹ ، و تتمثل هذه الدول في كل من: ألبانيا، البنين، بلغاريا، الإكوادور، استونيا، لتوانيا، ليبيريا، إسبانيا سوريا، والجزائر.

لقد حظت هذه الاتفاقية باهتمام و استقبال خاص من التجمع الدولي البحري، إلا أن تأثيرها كان محدودا، باعتبار أنها لا تنتج آثارها إلا على الدول التي صادقت عليها قانونيا و ما عدا الدول العشر (10) السالفة الذكر، فلحد الآن لا توجد أية دولة أخرى قد قبلت الارتباط بهذه الاتفاقية² .

تطبق اتفاقية جنيف لسنة 1999، على كل سفينة في دائرة ولاية الدولة الموقعة و بالنتيجة فإن السفن التي تحمل علم الدول التي لم تصادق على هذه الاتفاقية عندما تتواجد في المياه الداخلية للدول التي صادقت عليها ستخضع لهذه الاتفاقية³ ، و هذا بغض النظر عن جنسية الأطراف أو أي قانون آخر، أو شرط يتعلق بالاختصاص الذي استطاع الأطراف الاتفاق عليه.

بالرجوع إلى المادة العاشرة (10) من هذه الاتفاقية، نجد أنها رخصت للدول تقديم بعض التحفظات أثناء التصديق على هذه الاتفاقية، و تعتبر إسبانيا الدولة الوحيدة التي قامت بتحفظ مهم يتمثل في حفظ الحق من دم تطبيق قواعد الاتفاقية على السفن

1 - تنص المادة 14 / 1 من اتفاقية جنيف لسنة 1999 على أنه: "تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ستة (6) أشهر من تاريخ إعراب 10 دول عن رضاها بالالتزام بها".

2- La convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, Op.cit, P 02

3 - تنص المادة 1/8 من اتفاقية جنيف لسنة 1999 على أنه: " تطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف".

التي لا تحمل علم دولة أخرى طرف في هذه الاتفاقية، و هذا على خلاف الدول الأخرى بما فيها الجزائر¹.

الفرع الثاني: التعديلات المستحدثة في ظل اتفاقية جنيف لسنة 1999

لقد عدلت اتفاقية جنيف لسنة 1999 قائمة الديون البحرية، التي تم إعدادها أثناء اجتماع اللجنة البحرية في لشبونة LISBONNE سنة 1985، فقد كانت هناك رغبة في التخلي عن نظام تحديد قائمة الديون البحرية، فتم اقتراح تحديد المفهوم العام للدين من جهة و تبني قائمة مفتوحة للديون بمعنى قائمة غير محددة من جهة أخرى.

لكن هذه الاقتراحات تم رفضها، بحجة أنها ستتسبب الكثير من التردد و ستترك للمحاكم الحرية المطلقة في التصرف، لذا تم اعتماد قائمة محددة للديون البحرية في النص النهائي للاتفاقية. فبالرجوع إلى المادة الأولى منها، نجدها تضمنت قائمة أكثر حداثة و أكثر متانة عن تلك التي تضمنتها اتفاقية بروكسل لسنة 1952².

لقد أدرجت اتفاقية بروكسل لسنة 1952 قائمة مغلقة تضمنت سبعة عشر (17) صنف، في حين نجد أن اتفاقية جنيف لسنة 1999 قد وسعت في هذه القائمة لتصبح اثنين و عشرين (22) صنف، و هذا بعد سحب الدين المتعلق "بالقروض البحرية" و إضافة ستة (6) أصناف تمثلت في:

- (1) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالبيئة
- (2) رفع حطام السفينة
- (3) رسوم و أعباء الموانئ و القنوات و الأحواض و المرافئ و غيرها من المجاري المائية.

La convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, Op.cit, P 03- 1
Jean-Baptiste RACINE : saisie des bateaux, navires et aéronefs. Répertoire de procédure- 2
civile, janvier 2008, P 03.

(4) أقساط التأمين الواجبة الدفع

(5) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة واجبة الدفع

(6) أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة

و عكس اتفاقية بروكسل 1952، نجد أن اتفاقية جنيف 1999 منحت فرصة جديدة للدائنين الحائزين من أجل حماية ديونهم¹، حيث يمكن للمطالب إيقاف السفينة من جديد، بعد أن يتم رفع الحجز عنها، و خيار إيقاف عدة سفن من أجل تكملة ضمان دينها.

لقد رخصت اتفاقية جنيف 1999 حق الحجز من جديد و حبس عدة سفن في الحالات التالية:

(1) إذا كان الضمان المقدم سابقا غير كاف، و يشترط أن لا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة.

(2) إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر أو يحتمل أن لا يكون قادرا على الوفاء ببعض أو كل التزاماته.

(3) إذا رفع الحجز أو أفرج عن الضمان المقدم إما بطلب أو موافقة من المطالب استنادا إلى أسباب معقولة، و إما المطالب لم يستطع اتخاذ خطوات معقولة لمنع رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان².

المطلب الثاني: القانون الوضعي الجزائري كمصدر للحجز التحفظي على السفن

يخضع الحجز التحفظي على السفن إلى قواعد خاصة جاء ذكرها في القانون البحري الجزائري، و الذي سنتعرض إليه في الفرع الأول، كما يخضع للقواعد الإجرائية العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، و الذي سنتعرض إليه في الفرع الثاني.

La convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, Op.cit, P 04-1
2 - أنظر المادة 05 من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر.

الفرع الأول: القانون البحري الجزائري

لقد نظم المشرع الجزائري الحجز التحفظي على السفن بموجب الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و ذلك في المواد من 150 إلى 160، و تثبت القواعد التي تضمنها هذا الأمر تأثر المشرع الجزائري باتفاقية بروكسل 1952.

إلا أنه تم تعديل هذا الأمر بموجب الأمر رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998¹ حيث استوجب اثنين و عشرين (22) سنة (1976-1998) من أجل مباشرة التغييرات الأولية للقانون البحري الجزائري².

ما يلاحظ أن الأمر رقم 05-98 لم يحدث تغييرا كبيرا على المواد 150 و ما يليها، إلا ما يخص تعديل في عنوان القسم السادس الذي أصبح يعنون "بالحجز على السفن" بعدما كان يحمل عنوان "الحجز التحفظي على السفن"، و إضافة بعض التفاصيل فيما يخص الحجز التنفيذي على السفن³.

بعد اثنتي عشرة (12) سنة (1998-2010)، قام المشرع الجزائري بإدخال بعض التعديلات على الأمر رقم 80-76 و المتعلقة بالحجز التحفظي فقط و ذلك بموجب القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010⁴، حيث نجد أن بعض أحكام هذا الأخير مستنبطة من الاتفاقية الدولية للحجز التحفظي على السفن المعتمدة في جنيف 1999⁵ و هذا ما يدل على تأثر المشرع الجزائري بمضمون هذه الاتفاقية، إلا أنه ثمة إشكال قد يثور أمام القضاء الداخلي بصدد تطبيقه لهذه الاتفاقية، و هذا التشريع البحري الساري المفعول عند التعارض بينهما، فأى طريق سيسلكه القاضي الوطني إذا وجد

HADDOUM Kamel , Op.cit, P 01-1

BELKHEIR Ikkache : mode opératoire de la saisie conservatoire. www.kgn-lephare.com, P 03 -2

HADDOUM Kamel , Ibid, P 1 et 2 -3

BELKHEIR Ikkache , Ibid, P 03 - 4

Saisie conservatoire des navires : adaptation du code maritime aux développements de la - 5 navigation maritime internationale. www.Elmoudjahid.com, P 03

أمامه نصا قانونيا في القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري معارض لنص وارد في هذه الاتفاقية؟¹.

إن الدولة طرف في أية معاهدة تكون ملزمة بسن تشريعات داخلية ملائمة، تكفل من خلالها تنفيذ المعاهدة التي ارتبطت بها، و إلا قامت مسؤوليتها الدولية، إلا أنه في ما يخص مكانة المعاهدة في النظام القانوني الداخلي، و كيفية تطبيقها من طرف المحاكم الوطنية هذا يعد شأن القانون الداخلي و حرية كل دولة في تحديد مكانة المعاهدة في بنائها القانوني و كيفية تطبيقها داخليا، باعتبار أن القانون الدولي العام يحدد فقط الآثار المترتبة على إبرام المعاهدات في مجال العلاقات الدولية².

بالرجوع إلى النظام الجزائري، فاستنادا إلى نص المادة 132 من دستور 1996 التي تنص على أنه: " المعاهدات التي يصادق عليها رئيس الجمهورية حسب الشروط المنصوص عليها في الدستور تسمو على القانون "، نجد أنه يصنف ضمن الأنظمة القانونية التي تميل إلى تغليب المعاهدة على القانون الداخلي، فهو يأخذ بمبدأ سمو المعاهدة على القانون، والذي بمقتضاه تحرر القاضي الجزائري من القيد الذي كان مفروضا عليه فيما يتعلق بإمكانية استبعاد تطبيق القانون الداخلي المخالف للمعاهدة بحيث أصبح بإمكانه أن يفعل ذلك دون أن يتجاوز صلاحياته³.

بالتالي طبقا لهذا المبدأ، فإن الاتفاقيات الدولية التي تصادق عليها الجزائر تسمو على القوانين الداخلية بما فيها تلك المتعلقة بالمجال البحري، هذا ما يجعل القاضي الوطني يعطي أولوية لاتفاقية جنيف لسنة 1999 على القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري و ذلك في حالة وجود تعارض بينهما.

1- باعتبار أن الجزائر لم تأخذ بكل ما جاء في اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، هذا ما يفتح المجال للتعارض و التناقض.
2- نوال إيزغوين: آثار المعاهدات الدولية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية. كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2004-2005 ، ص 57

3- خير الدين زيوي: إدماج المعاهدات الدولية في النظام القانوني الداخلي الجزائري طبقا لدستور سنة 1996. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 9

رغم هذا الإشكال الذي تثيره هذه المراجعة الجزئية للقانون البحري، يبقى هدف المشرع الجزائري من هذه الأخيرة رغبته في إدخال أحكام أكثر مرونة في معالجة الحجز التحفظي على السفن، و ذلك من أجل الحد من العراقيل و الضغوطات التي تواجهها الجزائر في مجال الحجز التحفظي، و هذا على غرار الدول الساحلية الأخرى، خاصة فيما يتعلق بتعطيل الأرصفة لأمد طويل ، و التوقيف الحتمي للسفن على مستوى الموانئ و الذي يمكن أن ينتج أضرار تمس بالاقتصاد الوطني، و في بعض الأحيان بالبيئة المحيطة بالنظر إلى طبيعة المواد التي تحملها السفن المحجوزة¹ و هذا بسبب اللجوء المفرط لهذا الإجراء.

يمكن إبراز أهم التعديلات التي تضمنها مشروع القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري فيما يلي:

- 1) التفصيل في تعريف الحجز التحفظي على السفن² ، مقارنة بالتعريف السابق الذي تضمنته المادة 150 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم و التي تنص على أنه : "يعني الحجز التحفظي حسب مفهوم هذا الفصل إيقاف السفينة لضمان دين بحري".**
- 2) إشراك إدارة الميناء، و السلطة الإدارية البحرية، في إجراءات الحجز التحفظي و في حالة الضرورة حتى قنصلية الدول، و هذا من أجل الحفاظ على المصلحة العامة.**
- 3) إلزام القائم بالحجز بضمان عشرة بالمائة (10٪) على الأقل من قيمة الدين و تمكين القاضي إذا اقتضى الأمر، الأمر برفع إجراء الحجز.**
- 4) إلزام المطالب بالحجز، إذا كان مقيما بالخارج باتخاذ إقامة له لدى وكيل السفينة أو لدى محام.**

BELKHEIR Ikkache ,Op.cit, P 03- 1

2 - تنص المادة 150 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري على أنه: "يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر من جهة قضائية ضمانا لدين بحري".

1) قيام السلطة القضائية المختصة بتعيين حارس للسفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه، بما يؤمن حمايتها هي وحمولتها.

في هذا الصدد، يمكن القول أن الجزائر تهدف من خلال هذه التعديلات الواردة على القانون البحري، إلى اقتراح تدابير و أحكام تتسم أكثر بالفنية و الاستعجالية، و هذا رغبة منها لمواجهة الأوضاع الحالية التي تعرفها موانئها هذا من جهة، و لمواكبة التطورات التي تشهدها الملاحة البحرية الدولية من جهة أخرى. و هذا كله يدخل في إطار مشروع عصرنه القوانين المتعلقة بالمجال البحري¹.

الفرع الثاني: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

يعتبر قانون الإجراءات المدنية و الإدارية قانونا عاما، يتضمن قواعد إجرائية عامة يتم اللجوء إليها في حالة غياب النص الصريح في القوانين الخاصة، بما في ذلك القانون البحري، حيث أنه في حالة ما إذا لم يتضمن هذا الأخير نصا ينظم مسألة معينة من المسائل الواردة فيه و ذلك من حيث الإجراءات، يتم اللجوء إلى هذا القانون (ق.إ.م.إ.).

باعتبار أن موضوع "الحجز التحفظي على السفن" يعد من المواضيع المدرجة ضمن القانون البحري، نجد أنه يطبق عليه نفس المبدأ، فبالرجوع إلى القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري نجد أنه تضمن أحكاما أكثر مرونة فيما يتعلق بإجراءات الحجز إلا أنه لم يتطرق إليها بصفة كلية، بل ترك بعض المسائل التي تستوجب تطبيق أحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية خاصة فيما يتعلق بالجهة المختصة التي يؤول إليها البث في مسألة الحجز التحفظي على السفن، و مسألة تثبيت هذا الحجز و يتعلق الأمر برفع دعوى التثبيت من قبل الدائن الحاجز، حيث ترفع هذه لدعوى للتأكيد على صحة الحجز

التحفظي، و قبولها يدل على أن الدعوى مؤسسة و معترف بها، فتنتقل من الحجز التحفظي إلى الحجز التنفيذي.

المبحث الثاني: شروط الحجز التحفظي على السفن

يجوز للدائن الذي لا يملك سنداً تنفيذياً، أن يلجأ إلى توقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه حتى يتسنى له الحصول إما على دينه، أو على سند تنفيذي بحقه، يمكنه من اتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي¹ ، فطبقاً لهذا المبدأ ، يشترط لممارسة الحجز التحفظي توفر أطراف هذا الحجز، و المتمثلة في الدائن و المدين (المطلب الأول) ، و توفر محلو المتمثل في الديون المراد استيفاؤها و السفن التي سيتم الحجز عليها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أطراف الحجز التحفظي على السفن

يقتضي الحجز التحفظي على السفن وجود طرفين، يتمثلان في الدائن (الحاجز) الذي سنتطرق إليه في الفرع الأول، و المدين (المحجوز عليه) و الذي سنتطرق إليه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الدائن (الحاجز)

تنص المادة 152 فقرة أولى من القانون البحري الجزائري على أنه: " تأمر الجهة القضائية المختصة بالحجز التحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يطالب بدين بحري"² فطبقاً لهذه المادة، يرخص الحجز التحفظي استناداً على طلب، يقدم من طرف شخص يدعي بأن له حق أودين بحري، حيث أن هذا الشخص هو الذي تطلق عليه تسمية "الدائن" ، الذي يسعى من خلال اللجوء لهذا الإجراء تحصيل دينه الذي له قبل شخص آخر.

1- مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري. ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 87 و 88.

2- أنظر القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

لقد تعددت التسميات التي تطلق على هذا الشخص "الدائن"، فهناك من يسميه بهذه التسمية، كما أن هناك من يطلق عليه تسمية "الحاجز"، و حتى تسمية "المطالب"، أو "المدعي" في بعض الأحيان.

يلاحظ أن التشريع الجزائري يأخذ بهذه التسميات المختلفة، و هذا على غرار التشريعات الأخرى، و حتى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن.

إن توقيع الحجز التحفظي يشترط وجود "دائن" كما أسلفنا الذكر، و هذا الدائن يكون إما شخصا طبيعيا أو معنويا سواء كانت شركة تابعة للقانون العام أو القانون الخاص و حتى الدولة يمكن أن تتخذ هذه الصفة، فالعبارة لا تكمن في طبيعة الدائن، و إنما تكمن في إبراز و إثبات هذا الأخير وجود الدين البحري المطالب به ¹.

على خلاف التشريع الجزائري، نجد أن بعض التشريعات الأخرى تمنح للدائن الحق في الحجز التحفظي على السفن و ذلك بصفة واسعة، فمثلا بالرجوع إلى التشريع الفرنسي نجده يجعل هذا الحق مفتوحا لكل دائن مهما كانت طبيعته، حتى و لو كان "دائن أرض" (créancier terrestre) ²، فالمهم أن يبرر هذا الأخير وجود "دين مؤسس من حيث المبدأ".

لكن من الناحية العلمية، تبقى السلطة التقديرية للمحاكم، فهي التي تحدد ما إذا كانت حقوق الدائنين مؤسسة، و بالتالي تحديد ما إذا كان لهم الحق في ممارسة الحجز التحفظي ³.

يلتزم الدائن الحاجز إذا كان مقيما بالخارج، باتخاذ موطن له في الجزائر و هذا لدى وكيل السفينة، أو لدى محام، أين سيتلقى التبليغات التي سترسل إليه ⁴.

1- عبد النور بوتوشنت: محاضرات في قانون طرق التنفيذ. كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو

2- يقصد بدائن أرض مثلا شخص كان ضحية في الأرض و ذلك بتعرضه لحادث سببته سيارة المجهز.

3- PierreBONASSIES, ChristianSCAPEL : traité de droit maritime. L.G.D.J, Paris,2010, p392

4 - أنظر المادة 3/152 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

تجدر الإشارة إلى أن الحق في المطالبة بالدين، قد ينتقل إلى شخص آخر غير الدائن الأصلي، و ذلك عن طريق الحلول أو الحوالة أو غير ذلك.

الفرع الثاني: المدين (المحجوز عليه)

لتوقيع الحجز التحفظي على السفن يشترط توفر طرف ثاني يتمثل في "المدين" الذي تطلق عليه أيضا تسمية "المحجوز عليه" في حالة القيام بإجراء الحجز أو "المدعى عليه" في حالة رفع الدعوى.

يكون هذا المدين إما مالكا، أو مجهزا للسفينة، أو حتى مستأجرا لها، يستغلها في إطار "عقد الاستئجار" سواء تعلق الأمر باستئجار السفينة عارية، أو لمدة معينة، أو لرحلة معينة¹.

الجدير بالذكر أنه طبقا للقواعد العامة، تكون جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه² ، و بالرجوع إلى الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم نجد أنه لم يخرج عن هذا المبدأ بحيث اعتبر سفن المجهز وقت نشوء الدين ضامنة للوفاء بديونه البحرية، إلا أنه اشترط أن تكون السفن الأخرى التي لا يتعلق بها الدين البحري مملوكة للمدين وقت نشوء الدين³ ، و هذا يعد استثناء على القاعدة العامة ، إذ أن الأصل يقضي أن تكون جميع أموال المدين سواء كانت حاضرة أو مستقبلية ضامنة للوفاء بديونه فالعبرة تكون بتاريخ التنفيذ على تلك الأموال و ليس بتاريخ نشوء الدين.

1 - عبد النور بوتوشنت ، مرجع سابق.

2 - تنص المادة 188 من القانون المدني الجزائري على أنه : "أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه"

3 - أنظر المادة 154 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

المطلب الثاني: محل الحجز التحفظي على السفن

لتحديد محل الحجز التحفظي على السفن، يقتضي الأمر التطرق إلى حقوق الدائن المتمثلة في الديون من جهة (الفرع الأول)، و إلى السفن القابلة للحجز من جهة أخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الديون التي يجوز الحجز بمقتضاها

لا يجوز الحجز التحفظي على السفن إلا بمقتضى دين بحري، طبقا لما نصت عليه المادة 152 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم و التي تقابلها المادة 02 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 .

يشمل الدين البحري بمفهوم المادة 151 من نفس الأمر طلب حق أودين ناتج عن عقد، أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة، و كذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها. و هذا ما يظهر تقادي المشرع الجزائري لما قامت به المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 من تعداد للديون، و التي بلغ عددها سبعة عشر (17) حالة ، و ذلك دون ضابط يجمع بينها¹ ، و إن كانت هذه الاتفاقية قد راعت الطبيعة الشخصية و العينية للديون² .

لكن بتعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري ، تغيرت قائمة الديون البحرية التي تضمنتها المادة 151 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم، حيث أصبحت هذه الأخيرة تنص على قائمة تعد نفسها القائمة التي تضمنتها المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1999

1 - حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري. ط2 ، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 66 و 67.

2- الديون الشخصية هي الديون الواردة في الحروف أ، ب، ج، د، هـ، و، ز، ح، ط، ي، ك، ل، م، ن، أما الديون العينية فهي تلك الديون الواردة في الحروف س، ع، ف

التي جاءت لتحل محل المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1952، لتصبح هناك اثنتي وعشرين (22) حالة يمكن أن تكون سببا للمطالبة البحرية.

تجدر الإشارة إلى أن وصف الأضرار اللاحقة بالبيئة الوارد في البند (د) في المادة الأولى من اتفاقية جنيف يشمل الأضرار المنصوص عليها في المادة 211 فقرة أولى من الاتفاقية المتعلقة بقانون البحار لسنة 1982¹.

تتمثل الديون البحرية التي تجيز الحجز التحفظي، و التي تضمنتها المادة 151 من الأمر رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، التي تقابلها المادة الأولى من اتفاقية جنيف في الديون التي تنشأ عن سبب من الأسباب التالية:

- الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة.
- الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو في الماء، و يتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة.
- عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محدقا بالبيئة.
- الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالوسط أو الشريط الساحلي أو بالمصالح المتصلة بهما، و التدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر و التعويض عن هذا الضرر، و تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلا أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه، و الخسائر التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، و الأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره في هذه الفقرة الفرعية (د)².

1- لقد صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ج. عدد 06، الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996.

2 - أنظر المادة الأولى، البند أ، ب، ج، د من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر

- التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجائحة أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، و التكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها و إعالة طاقمها .
- أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة سواء ورد في مشاركة إبحار أو في غيرها.
- أي اتفاق بتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة سواء ورد في مشاركة إبحار أو في غيرها.
- الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع.
- العوارية العامة
- القطر
- الإرشاد
- البضائع، أو المواد، أو المون، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها أو إدارتها أو المحافظة عليها، أو صيانتها.
- تشييد أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة.
- رسوم و أعباء الموانئ و القنوات و الأحواض و المرافئ و غيرها من المجاري المائية.
- الأجور و غيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة، و ضابطها، و سائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن و اشتراكاتالضمان الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم.
- المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها¹

1- أنظر المادة الأولى، البند ه، و، ز، ح، ط، ي، ك، ل، م، ن، س، ع، من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر

- أقساط التأمين بما في ذلك اشتراكات التأمين التعاضدي، الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.
- أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما.
- أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها.
- أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام هذه السفينة أو بشأن عوائدها.
- رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة.
- أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة¹.

إن الطبيعة البحرية للدين ضرورية، و تعد السبيل الوحيد للجوء إلى الحجز التحفظي على السفن، و هذا ما تأخذ به معظم القوانين بما فيها القانون الجزائري، و بالتالي فالقاضي المختص لا يصدر أمرا بالحجز التحفظي و لا يرخص به، إلا إذا تأكد من أن الدين أو الحق المطالب به يندرج ضمن اثنين و عشرين (22) حالة للديون البحرية – السالفة الذكر².

في المقابل نجد من القوانين من يأخذ بكل الديون مهما كان نوعها، فمثلا القانون الفرنسي يجيز توقيع الحجز التحفظي بمقتضى "دين يبدوثابتا من حيث المبدأ" يعني ضرورة وجود « Une créance paraissant fondée en son principe » وهذا دون اشتراط أن يكون هذا الدين بحريا³.

كون إجراء الحجز التحفظي يتسم بالاستعجالية، فهو لا يسمح بالبحث عن وجود و نوع الدين، فالأمر يتعلق بتدابير تحفظية و ليس تنفيذية، أين يتطلب الأمر وجود دين أكيد، مانع، وواجب الأداء⁴.

1- أنظر المادة الأولى، البند، ف، ص، ق، ر، ش، ت، من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر.

2- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق.

3- BONASSIES, Christian SCAPEL, Op.cit, p 392.Pierre

4- HADDOUM Kamel , Op.cit, P 02

الفرع الثاني: السفن محل الحجز

تنص المادة 13 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم على أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

طبقا لهذه المادة فالسفينة التي تكون محلا للحجز هي السفينة البحرية إلا ما يستثنيه القانون بنص خاص، و هذا بغض النظر عن نوع السفينة، أو حمولتها، أو غايتها.¹ يمكن التمييز بين ثلاثة أصناف من السفن التي يمكن أن تكون محلا للحجز و يتعلق الأمر ب:

- السفن المملوكة للمجهز.
- السفن المؤجرة.
- السفن المتأهبة للسفر.

1) السفن المملوكة للمجهز:

إن المبدأ المقرر في المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 ، يقضي بأنه يجوز لكل من يتمسك بدين من الديون البحرية المنصوص عليها في المادة الأولى من هذه الاتفاقية، أن يحجز السفينة التي تتصل مباشرة بدينه ، أو أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء الدين² بمعنى سفينة شقيقة أي Sister-ship³ ، و هذا كله يعد زيادة في ضمانات الدائن⁴.

2-مصطفى كمال طه : القانون البحري الجديد .دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،1990،ص 109

3- مصطفى كمال طه: التوحيد الدولي للقانون البحري . دار الفكر الجامعي للنشر، الإسكندرية،2007، ص 55 .

4- مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، نفس المرجع، ص 109.

ما يلاحظ في هذا الشأن، أن المادة 154 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، قد جاءت متفقة مع مضمون المادة 03 من اتفاقية بروكسل حيث أنها لم تجز الحجز فقط على السفينة التي يتعلق بها الدين ، بل أيضا على أية سفينة يملكها المدين وقت نشوء الدين ¹ ، و بالتالي فسفن المجهز وقت نشوء الدين تعد ضامنة للوفاء بديونه البحرية، أما السفن التي يملكها فيما بعد لا تعد ضامنة للوفاء بهذه الديون ² .

لقد أوردت اتفاقية بروكسل بعض الاستثناءات على حكم جواز توقيع الحجز على أية سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشوء الدين، فنجد أنه لا يجوز ممارسة الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين، و ذلك في حالة الديون المترتبة عن الأسباب المنصوص عليها في الفقرات (س) ، (ع) ، و (ف) و يتعلق الأمر بالدين الخاص بملكية السفينة، أو بالملكية المشتركة لها أو بحيازتها، أو باستغلالها، أو إذا كان الدين مضمونا برهن بحري ³ .

بالرجوع إلى اتفاقية جنيف لسنة 1999، نجدها قد أباحت هي أيضا توقيع الحجز على السفينة التي بشأنها دين أو أية سفينة أخرى، طالما كان المجهز يملكها وقت نشوء الدين البحري، كما جاءت بنفس الاستثناءات الواردة في اتفاقية بروكسل – السالفة الذكر ⁴ .

(2) السفن المؤجرة:

تنص المادة 155 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، على أنه : "في حالة استئجار السفينة مع التخلي عن الإدارة الملاحية، و عندما يضمن المستأجر لوحده دينا بحريا خاصا بهذه السفينة، يجوز للمدعي حجز هذه السفينة أو أي سفينة أخرى يملكها المستأجر، و لا يمكن حجز أي سفينة مملوكة للمالك بموجب هذا الدين البحري...".

1- حمدي الغنيمي، مرجع السابق، ص66.

2- مصطفى كماله ، التوحيد الدولي للقانون البحري ، نفس المرجع، ص55.

3- أنظر المادة 03 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952، السالفة الذكر.

4- أنظر المادة 03 من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر.

فطبقا لهذه المادة يجوز للدائن أن يقوم بتوقيع الحجز على سفينة غير مملوكة للمدين المستأجر، الذي له حق الإدارة الملاحية و كان وحده مسؤولا عن دين بحري متعلق بها و هذا على الرغم من عدم ملكيته لها، كما يجوز لهذا الدائن الحجز على أية سفينة أخرى يملكها المستأجر نفسه، و لكن يمنع عليه الحجز على أية سفينة مملوكة للمالك المؤجر بموجب هذا الدين.

نجد أنه يطبق نفس الحكم على جميع الحالات التي يوجد فيها دين بحري في ذمة شخص آخر غير مالك السفينة، و هذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة 155 من الأمر رقم 76- 80 السالفة الذكر.

بالرجوع إلى اتفاقية بروكسل نجدها قد أقرت نفس الحكم و ذلك في المادة 03 فقرة 4 منها ، و التي حذت حذوها فيما بعد اتفاقية جنيف لسنة 1999¹.

(3) السفن المتأهبة للسفر:

أصلا ، لا يجوز حجز السفن المتأهبة للسفر، لأن هذا سيولد آثارا سلبية ، تتمثل أساسا في تعطيل المصالح المرتبطة بهذه السفن، خاصة فيما يتعلق بتوقيف الرحلة التي استعدت للقيام بها ، و هذا ما يمس بمصالح الشاحنين أصحاب البضائع، و المرسل إليهم و حتى المسافرين ، و هذا ما يؤثر بدوره على الجانب الاقتصادي.

غير أن القانون البحري الجزائري لا يأخذ بهذا الأصل ، و هذا ما يظهر من خلال نص المادة 154 من الأمر رقم 76- 80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم و التي حذت حذو المادة 03 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 التي رخصت الحجز على

1- حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص66

السفن حتى و لو كانت على وشك الإبحار و تعتبر السفينة متأهبة للسفر، إذا حصل الربان على الترخيص بالخروج من الميناء¹ .

إلى جانب هذه الأصناف الثلاثة من السفن التي يجوز الحجز عليها ، هناك صنف آخر لا يجوز الحجز عليه و ذلك يعود لسبب طبيعته وصفته الخاصة، فهو يعتبر من الأموال العامة، التي لا يجوز الحجز عليها² ، و يتعلق الأمر بالسفن الحربية، سفن الاستكشاف العلمي ، السفن التابعة للدولة غير المستغلة لأغراض تجارية ، ...

بالتالي لتوقيع الحجز التحفظي يشترط أن تكون السفن محل الحجز سفنا تجارية محضة ، و هذا ما جاء في نص المادة 08 فقرة 2 من اتفاقية جنيف لسنة 1999³ .

1- مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، مرجع سابق، ص 110 .

2- مصطفى كمال طه : مبادئ القانون البحري، طو، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية ، 1989 ، ص 96.

3- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق.

المبحث الثالث : إجراءات الحجز التحفظي على السفن

لقد أحالت اتفاقية جنيف لسنة 1999 فيما يخص إجراءات الحجز و المسائل العارضة التي تنشأ عنه إلى أحكام القانون الداخلي بالنسبة للدول التي صادقت عليها و باعتبار أن الجزائر ضمن هذه الدول، فإن الحجز الذي يجري فيها، تطبق عليه الأحكام الواردة في القانون البحري الجزائري، و في حالة ما إذا لم يتضمن هذا الأخير نصا صريحا، يتم اللجوء إلى القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية. و لدراسة إجراءات الحجز التحفظي يتطلب الأمر، التطرق إلى كيفية توقيعه (المطلب الأول) و تحديد شروط صحته (المطلب الثاني).

المطلب الأول: توقيع الحجز التحفظي على السفن

لتوقيع الحجز التحفظي على السفن، يستلزم الأمر رفع طلب الحجز أمام الجهة القضائية المختصة بإصدار الأمر بالحجز (الفرع الأول)، و تدخل السلطات البحرية في توقيع هذا الإجراء التحفظي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة في الأمر بتوقيع الحجز التحفظي

يتم الحجز التحفظي بموجب أمر على عريضة صادر من رئيس المحكمة، الذي يلتزم بالفصل في طلب الحجز في أجل أقصاه خمسة (5) أيام من تاريخ إيداع العريضة لدى أمانة الضبط¹.

إن الاختصاص الإقليمي من أجل الحصول على الأمر بالحجز يؤول للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها هذا الحجز عملا بأحكام المادة 40 فقرة 7 من

1 - أنظر المادة 649 من القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر.

القانون رقم 08-09 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، و هو نفس الحكم الذي نصت عليه المادة 8 فقرة 15 من قانون الإجراءات المدنية القديم.

حسب نص المادة 152 من الأمر رقم 10-04 المتضمن القانون البحري فان المحكمة المختصة تأذن بالحجز التحفظي بناء على طلب من الشخص الذي يدعي أن له ديناً بحرياً على السفينة، و بالتالي يشترط أن يكون الدين بحرياً لتوقيع هذا الحجز الذي لا يمس بحقوق مالكيها الأخرى و هذا طبقاً لنص المادة 153 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم¹.

بالتالي فلممارسة الحجز التحفظي، لا بد على طالب الحجز أن يحصل على رخصة مسبقة من رئيس المحكمة، و إلا أعتبر هذا الحجز غير موجود² ، و هذا لكون أن الرخصة المسبقة ضرورية، و غيابها يؤدي إلى إبطال التدبير التحفظي سواء كان ذلك الحجز مؤسساً على نصوص دولية أو داخلية.

من المؤكد، أن فرض مثل هذه الرخصة قد يبدو غير ضروري، لما يكون هناك سند تحت تصرف الدائن، و لكن هذا قد يؤدي إلى نسيان أنه في إجراء الحجز التحفظي على السفن، فلتدخل القاضي موضوع مزدوج، فهو لا يتأكد فقط من أن الحاجز ذو مظهر دائن³ بل أيضاً من كون السفينة الواجب حجزها تجيب على الدين أو الحق المطالب به⁴.

1 - محمد مجبر : "الحجز على السفن". مجلة المحكمة العليا، العدد 01 ، 2010 ، ص 22 و 23 .

2- عبد النور بوتوشنت ، مرجع سابق.

3- إن الشخص الذي بحوزته سند، يكتسب صفة الدائن تلقائياً.

4- Jean-Pierre REMERY : « saisie conservatoire d'un navire appartenant à une société publique pour avoir paiement d'une créance sur l'Etat », R.C.D.I.P, 1997, p 02.

كما يلتزم هذا الطالب بإيداع ما يسمى "بالضمان" ، الذي يجب أن لا يقل عن عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين، و يكون مسؤولا اتجاه المحجوز عليه عن أي طلب تعسفي¹ .

يشترط تسجيل أمر الحجز في دفتر تسجيل السفن بالنسبة للسفن الحاملة للعلم الجزائري، أما بالنسبة للسفن الأجنبية فيتم تسجيل أمر حجزها في دفتر خاص² . و من المهم أن يتم نشر هذا الأمر في سجل الرهون البحرية ، و الحجز³ .

يتم التظلم في أمر الحجز التحفظي أمام القاضي المصدر له، و ليس بالطعن فيه بالطرق العادية⁴ .

الفرع الثاني: إشراك السلطات البحرية في توقيع الحجز التحفظي

نظرا لآثار الخطيرة المترتبة على حجز السفن، خاصة فيما يتعلق بالمساح بمصالح الرحلة البحرية⁵ ، أوجب المشرع الجزائري استدعاء سلطة الميناء للمثول أمام القاضي و ذلك لإبداء رأيها و ملاحظاتها حول طلب الحجز، و هذا مراعاة لمصلحة الميناء⁶ .

و أكثر من هذا، يمكن للقاضي أن يأمر أيضا بحضور السلطة الإدارية البحرية المحلية⁷ .

1- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق.

2- أنظر المادة 160 فقرة 4 من الأمر رقم 05-98 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

3 - Kamel HADDOUM, Op.cit , P09

4- أنظر المادة 312 من القانون رقم 09-08 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر.

5- حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 67 .

6- أنظر المادة 152 فقرة 2 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

7- أنظر المادة 152 فقرة 4 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

تقوم السلطات البحرية للميناء، الذي توجد فيه السفينة، بناء على أمر الحجز القضائي المبلغ إليها، باتخاذ التدابير اللازمة لمنع السفينة المحجوزة من مغادرة الميناء و ذلك حتى صدور أمر قضائي برفع الحجز عنها 1 ، و بالتالي فهذه السلطات ملزمة باتخاذ كافة التدابير اللازمة و التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار 2 .

المطلب الثاني: صحة الحجز التحفظي على السفن

يستتبع توقيع الحجز التحفظي على السفن، تبليغ أمر الحجز إلى الأطراف المعنية (الفرع الأول)، و رفع دعوى التثبيت (الفرع الثاني) للتأكيد على صحة الحجز و الإجراءات اللاحقة له.

الفرع الأول: تبليغ أمر الحجز التحفظي

تتوقف إجراءات الحجز التحفظي في حالة ما إذا تم رفض طلب الحجز 3 ، لكن في المقابل إذا تم قبول هذا الطلب من قبل المحكمة المختصة، فلا بد من تبليغ المدين المحجوز عليه بأمر الحجز التحفظي و ذلك بشكل رسمي 4 ، و أيضا السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية، و ربان السفينة، و حتى الممثلة القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها في حالة ما إذا كانت هذه السفينة أجنبية 5 ، حيث نجد أن المادة 160 فقرة 3 من

1 - 10 . P. Kamel HADDOUM, Op.cit.,

2- أنظر المادة 152 مكرر 1 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

3- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق.

4- أنظر المادة 659 من الأمر رقم 08-09 المتضمن ق. إ. م. إ.، السالف الذكر

5- أنظر المادة 152 فقرة 5 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

الأمر رقم 05-98 ، المتضمن القانون البحري تنص على أنه : " عندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا ، تبلغ نسخة قرار الحجز للممثلة القنصلية التابعة للدولة التي ترفع السفينة علمها".

الفرع الثاني: تثبيت الحجز التحفظي

توجب المادة 662 من القانون رقم 09-08 المتضمن ق.إ.م.إ على الدائن الحاجز رفع دعوى تثبيت الحجز أمام قاضي الموضوع ، و ذلك خلال خمسة عشرة (15) يوما من صدور الأمر بالحجز، و إلا كان هذا الحجز باطلا¹ . و في حالة ما إذا لم يستطع هذا الدائن الحاجز رفعها خلال هذا الأجل، يتم رفع هذا الحجز، و ذلك عن طريق دعوى استعجالية² ترفع من قبل المدين المحجوز عليه.

تفصل المحكمة المختصة في دعوى التثبيت، إما بإثبات الدين و بالتالي تقضي بصحة الحجز التحفظي و تثبيته ، كما يمكن لها أن تقضي برفع الحجز كليا أو جزئيا و ذلك في حالة ما إذا قدم المدين أسبابا جدية مشروعة على عدم صحة الحجز، و إذا فصلت برفض هذه الدعوى لعدم إثبات الدين ، فهنا تحكم وجوبا برفع الحجز، و تفصل في طلب التعويضات³ .

بالرجوع إلى الحالة الأولى، فعند قبول المحكمة لدعوى التثبيت و اعترافها بالحجز التحفظي، ما على المدين الذي لم يقتنع بهذا الحكم إلا القيام بالاستئناف (استئناف الحكم القاضي بصحة الحجز)⁴ .

1- محمد مجبر ، مرجع سابق، ص24.

2- أنظر المادة 663 من القانون رقم 09-08 المتضمن ق.إ.م.إ ، السالف الذكر.

3 - أنظر المادة 666 من نفس الأمر (الأمر رقم 09-08).

4- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق.

الفصل الثاني

آثار الحجز التوقيفي على السفن

إن إجراءات الحجز التحفظي تبقى كمثيلاتها من الإجراءات الأخرى، المؤدية إلى إيقاف السفينة بالميناء، وأيا كانت الأسباب أو الجهة التي أمرت باتخاذها، تلحق بالسفينة المحجوزة آثارا تتعلق أساسا بتثبيتها مما يؤدي إلى منعها من مغادرة الميناء، وكذا المساس بحقوق مالكيها، كما يتعين تعيين حارس عليها يضمن حمايتها هي وحمولتها.

تتصرف أيضا آثار الحجز التحفظي إلى أطرافه المتمثلة في الدائن الحاجز و المدين المحجوز عليه، حيث يلتزم الأول بدفع الضمان لتغطية أية خسارة قد يتكبدها المدين المدعى عليه من جراء الحجز التعسفي، و في المقابل يلتزم الثاني بدفع كفالة أو ضمان كاف بهدف الإفراج عن سفينة المحجوزة¹.

و باعتبار أن السفينة تحتل حيزا هاما من رصيف الميناء، الذي يعتبر شرياننا رئيسيا لنشاطه²، نجد أنه تلحق بهذا الميناء سلسلة من الآثار السلبية من أهمها تلك المتعلقة بسلامته و الاستغلال التجاري له³.

لذلك، فلدراسة آثار الحجز التحفظي على السفن، يتطلب الأمر التطرق إلى آثاره بالنسبة للسفينة المحجوزة (المبحث الأول)، و بالنسبة لأطراف هذا الحجز (المبحث الثاني) إضافة إلى آثاره بالنسبة للميناء الراسية فيه هذه السفينة المحجوزة (المبحث الثالث).

1 - عبد الرحيم بحار : الحجز التحفظي على السفن في القانون المغربي.

acopm>communication>interventions، ص15

2 - www.El-fadjr.com، ص 02

3-عبد الرحيم بحار، نفس المرجع، ص15

المبحث الأول: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للسفينة المحجوزة

يترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة الحصول على تثبيتها، حيث يعد هذا الأثر السبب الذي يجعل السلطات المينائية ترفض منح ترخيص إقلاعها هذا من جهة، و من جهة أخرى يستوجب الأمر حفظ المال المحجوز و ذلك بتحويل الحجز المجرد من الحراسة لحارس السفينة¹.

لدراسة هذا المبحث، سوف نتطرق إلى تثبيت السفينة المحجوزة في المطلب الأول و إلى حراستها في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تثبيت السفينة المحجوزة

ينتج عن تثبيت السفينة المحجوزة منعها من مغادرة الميناء (الفرع الأول) و المساس بحقوق مالكيها فيما يخص القدرة على التصرف في هذه السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: منع السفينة من مغادرة الميناء

من أهم الآثار المترتبة عن الحجز التحفظي، توقيف السفينة محل الحجز، إذ بدون هذا التوقيف يستعصي على الدائن الحاجز استيفاء دينه رغم الإجراءات القضائية الأخرى التي قد يقوم بها من أجل ذلك².

فبمجرد صدور حكم توقيع الحجز التحفظي على السفينة من الجهة القضائية صاحبة الاختصاص، يمنع عليها قانونا مغادرة ميناء الحجز³. و من ثم يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء و التي تتمثل في السلطات المينائية و السلطات الإدارية

1- Georgieva RUSLANA : la saisie conservatoire des navires. www.cdmt.droit.univ-ezanne.fr, P50

2- عادل علي المقدادي : القانون البحري. ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 1998 ، ص 59 .

3- أنظر المادة 150 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري ، السالف الذكر.

البحرية بمجرد إبلاغها رسميا بذلك، اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع هذه السفينة من مغادرة الميناء الذي وقع فيه الحجز¹.

مع ذلك، فإن هذا الأثر لم يمنع العديد من السفن بما فيها السفن الوطنية من الهروب أو محاولة الهروب من الميناء المحجوزة داخله².

في هذا السياق نجد أن المادة 159 من الأمر رقم 05-98 المتضمن القانون البحري تنص على أنه: " يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني، تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، و تقتاد نحو ميناء جزائري.

و في هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة.

و إن رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار، و إذا تمادت السفينة في رفضها، تطلق الشرطة البحرية طلقات بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، و يمكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية.

يمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه.

غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى".

طبقا لهذه المادة، فكل سفينة تريد أو تحاول مغادرة الميناء رغم وجود حجز تحفظي بشأنها، على سلطة الميناء أن تمنع مغادرتها للمياه الإقليمية، كما يتم توقيف

1- أنظر المادة 152 مكرر 1 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

2 - عبد الرحيم بحار، مرجع سابق، ص13

أية سفينة تتجه نحو ميناء جزائري، و هذا حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة

و في حالة مغادرة السفينة المحجوزة للمياه الإقليمية، هنا يطرح التساؤل التالي:

هل تستطيع السلطات الجزائرية أن تطارد و توقف هذه السفينة التي غادرت المياه الإقليمية للجزائر؟

إن السفينة التي تتواجد داخل البحر الإقليمي و تحاول الفرار، فإذا دخلت أعالي البحار هنا يمكن مطاردتها و توقيفها، لكون أن المتابعة بدأت من داخل المياه الإقليمية¹ حيث يمكن للشرطة البحرية استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية في حالة رفض هذه السفينة الامتثال إلى أوامرها² ، غير أنه في حالة دخولها المياه الإقليمية لدولة أخرى لا يمكن للدولة الجزائرية متابعتها و توقيفها و هذا احتراماً لمبدأ "سيادة الدول"³ .

الفرع الثاني: القدرة على التصرف في السفينة

من المعلوم، و كما سبق أن ذكرنا، فإن الدائن الذي يفتقد إلى وجود سند تنفيذي بين يديه يقوم باتخاذ الإجراءات المطلوبة لتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مدينه و ذلك خوفاً من فقدان حقه و قيام مدينه بتهربها، حتى يتسنى له الحصول على سند تنفيذي على هذه السفينة⁴ .

1- عبد النور بوتوشنت، مرجع سابق

2- أنظر المادة 159 فقرة 3 من الأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

3- عبد النور بوتوشنت، نفس المرجع

4- مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص 92 و 93.

لا يحجب الحجز التحفظي على السفن ملكية السفينة عن صاحبها أو يحرمه من سلطاته كاملة عليها، حيث يجوز له التصرف فيها بكافة أنواع التصرفات القانونية من رهن أو بيع أو غير ذلك¹.

لكن، على إثر التعديلات المدخلة على القانون البحري الجزائري بموجب الأمر رقم 05-98، أصبحت التصرفات القانونية التي يقوم بها المدين المحجوز عليه غير نافذة في مواجهة الدائن الحاجز، حيث نجد أن المادة 160 فقرة 5 تنص على أنه: " كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها، الذي يبرمه مالكها ابتداء من يوم تسجيل أمر الحجز لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز"².

بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن المادة 661 فقرة أولى من القانون رقم 09-08 المتضمن ق.إ.م.إ. تنص على أنه: " كل تصرف قانوني من المدين في الأموال المحجوزة لا يكون نافذاً، و يترتب على التصرفات القانونية أو الأعمال المادية المضرة بالحاجز، تعرضه للعقوبات المتعلقة بجرائم الأموال المحجوزة المنصوص عليها في قانون العقوبات"، و لقد تضمن قانون الإجراءات المدنية القديم نفس المبدأ الوارد في هذه المادة، و ذلك في نص المادة 349 منه³.

بالتالي يمكن أن نستخلص، أن الحجز التحفظي على السفن أصبح شأنه في ذلك شأن القواعد العامة في الحجز التحفظية، إذ كل تصرف من المدين المحجوز عليه في الأموال المحجوزة يقع باطلاً و عديم الأثر، كما يمنع عليه التصرف فيها بما يتعارض أو يضر بحق الدائن الحاجز⁴.

1- أنظر المادة 153 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر

2- أنظر الأمر رقم 05-98 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

3- تنص المادة 349 من ق.إ.م. القديم على أنه " كل تصرف من المدين في الأموال المحجوزة عليها يقع باطلاً و عديم الأثر و لا يجوز للمحجوز عليه أن يؤجر الأموال المحجوز عليها بغير إذن من القضاء".

4- الحجز وفق قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد. www.montada.Echorouk online.com، ص01

إلا انه يجوز له أن يؤجرها، و ذلك بترخيص من رئيس المحكمة الذي أمر بالحجز، بموجب أمر على عريضة¹.

المطلب الثاني: حراسة السفينة المحجوزة

تعتبر حراسة السفينة من أهم الآثار المترتبة عن الحجز التحفظي، إذ بمجرد ما يقع تنفيذ هذا الحجز، تنتقل حيازة السفينة المحجوزة من المدين المحجوز عليه إلى الشخص الذي يعين كحارس عليها، حيث يلتزم هذا الأخير بالمحافظة على هذه السفينة من الناحية القانونية و المادية (الفرع الأول)، كما تترتب و تقوم مسؤولية هذا الحارس المعين و ذلك في حالة حدوث أضرار، قد تلحق بالسفينة المحجوزة. أو قد تسببها هي للغير طوال فترة الحجز (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعيين حارس على السفينة

يعرف الحارس على أنه: " الحافظ للشيء و المدافع عنه و الأمين عليه". حيث يسمى عند الفقهاء بالحارس العدل و ذلك نسبة لصفة العدل، التي يشترط أن تتوفر في الشخص الذي يوضع تحت يديه المال المحجوز، كما يسمى أيضا بالحارس القضائي و ذلك لكون أن القضاء في أغلب الأحيان هو الذي يأمر بتعيين هذا الحارس².

تعد الحراسة³ إجراء وقائيا مؤقتا، الهدف من تشريعها بوجه عام هو الحد من تفاقم الخلاف، حتى يتبين أي الخصمين صاحب الحق و لكي يطمئن المدعي طالب الحجز أن المال المحجوز تحت أيد أمينة، و هذا ما يمنعه من اللجوء إلى طريق آخر

1- أنظر المادة 661 فقرة 2 من القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر.

2- www.cscoit.com، ص 03

3 - إن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا محكما لمفهوم مصطلح " الحراسة " ، مع الإشارة أن هذا المصطلح ورد في النص الفرنسي تحت مصطلح "LE SEQUESTRE" بالنسبة للقانون المدني ، و تحت مصطلح " LE GARDIENNAGE" بالنسبة للقانون البحري و قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، و يمكن القول أن مصطلح "LE GARDIENNAGE" هو الأقرب للصواب.

غير مشروع للحصول على حقه و في هذا الإجراء أيضا حفظ للمال المحجوز من أي هلاك أو تلف أو إخفاء أو سوء تصرف¹ .

بوجه خاص، ففي مجال حجز السفن، الغاية من تشريع هذه الحراسة هو المحافظة على السفينة المحجوزة و حمايتها هي و حمولتها من كافة الأضرار و الأخطار التي قد تتعرض لها بما في ذلك أعمال السرقة، و ذلك أثناء وجودها و مكوثها على رصيف الميناء، و هذا الإجراء يثير تساؤل حول معرفة من هو حارس السفينة المحجوزة ؟ هل هو الربان الذي يعد الحافظ الوحيد بعد الله عز وجل، و الذي يحفظ مناصب السفينة خلال إجراء الحجز، أم هو المدين المحجوز عليه، أم أن الحراسة يمكن أن تتحول إلى الدائن الحاجز ؟ أو حتى الغير الغريب عن هذا النزاع القائم بين طرفي الحجز ؟² .

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري³ ، نجده فصل في هذه المسألة و مميز بين حالتين:

الحالة الأولى:

تتعلق بالسفن الأجنبية ، ففي حالة ما إذا كانت السفينة محل الحجز، تحمل علما أجنبيا، فهنا تجري حراستها تحت مسؤولية الدائن طالب الحجز⁴ .

يلتزم هذا الدائن بتعيين على نفقته الخاصة حارسا لهذه السفينة لتأمينها هي و حمولتها، بعد ما كانت مسؤولية تأمينها و المحافظة عليها تقع على عاتق مؤسسة الميناء التي تجد نفسها مجبرة على تعيين أعوان للقيام بهذه المهمة.

1 - www.cscoit.com ، ص 04

2 - GeorgievaRUSLANA, Op.cit, p 50

3- يتعلق الأمر بكل من الأمر رقم 05-98 ، و القانون رقم 04-10 المتضمنين القانون البحري، السالفين الذكر.

4- أنظر المادة 160 فقرة 3 من الأمر رقم 05-98 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

تجدر الإشارة إلى أنه في السنوات السابقة تم توقيع حجز تحفظي على سفينة تجارية و ذلك من طرف متعاملين، و لقد خلصت هذه العملية إلى حدوث أضرار كبيرة تكبدها ميناء الحجز حيث احتلت هذه السفينة المحجوزة مكانا هاما برصيف توقف السفن، و ما زاد الأمر تعقيدا تنازل المتعامل الأجنبي عن سفينته المحجوزة لأشهر بالجزائر بحجة أن المبلغ المالي المطالب به أكبر بكثير من قيمة السفينة¹.

الحالة الثانية:

تتعلق بالسفن الوطنية، ففي حالة ما إذا كانت السفينة المحجوزة تحمل علما وطنيا (جزائريا) فهنا يلتزم تجهزها بالاحتفاظ على متنها بعدد أدنى من البحارة كحراس لهذه السفينة، يسهرون على ضمان أمنها و سلامتها.

في حالة غياب هذا الطاقم ، تتدخل الجهة القضائية المختصة، و ذلك بطلب من السلطة المينائية المعنية، حتى تقوم بتعيين حارس لهذه السفينة محل الحجز، و هذا على نفقة المدين المحجوز عليه².

بالرغم من هذه الأحكام ، فمن الناحية العملية، نجد أن إبقاء السفينة تحت حراسة ممثلها القانوني و المتمثل في ربان السفينة يعد خير ضمان لحسن سير شؤونها و ضمان أمنها، فهو الأدرى بشؤون السفينة و له الخبرة في التسيير مما يعطي ضمانا أكثر و تجنب الوقوع في مشاكل³.

1- www.ElFadjr.com، مرجع سابق، ص 02

2- أنظر المادة 160 فقرة 7 من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

3- عبد الرحيم بحار، مرجع سابق، ص 14

للحارس المعين على السفينة المحجوزة، الحق في تلقي ما يسمى بأجرة الحراسة¹ و التي يتولى رئيس المحكمة تقديرها، و ذلك بأمر على عريضة² ، كما لا يجوز لهذا الحارس استعمال أو استغلال أو إعاره السفينة المحجوزة إلا بأمر مخالف من القضاء، و إلا تعرض للعقوبة المقررة في قانون العقوبات للجرائم المتعلقة بالأموال المحجوزة³ .

الفرع الثاني : مسؤولية حارس السفينة

إن فرض إجراء الحراسة في مجال الحجز التحفظي على السفن لا تظهر أهميته فقط في حفظ السفينة المحجوزة من أي خطر أو تلف و ضمان سلامتها طوال فترة الحجز، و إنما له أهمية أخرى بارزة تكمن في تقرير المسؤولية القانونية، ففي حالة تعرض هذه السفينة لضرر أو هلاك أو إلحاقه بغيرها، يثار تساؤل حول من يكون المسؤول الفعلي عن مثل هذه الأضرار ؟

من المعلوم أنه بمجرد توقيع الحجز التحفظي على السفينة، يتم تعيين حارس على هذه الأخيرة حيث تنقل حيازتها إليه طوال مدة حجزها و مكوثها على رصيف الميناء. وبالتالي يعد هذا الحارس المعين مسؤولاً عن أية إصابة قد تلحق السفينة المحجوزة أو قد تلحقها هي بغيرها⁴ . و بالرجوع إلى القواعد العامة⁵ ، نجد أنه يجب التمييز بين حالتين:

- حالة نسبة الخطأ إلى حارس المال المحجوز
- حالة عدم نسبة الخطأ إليه.

1- أنظر المادة 698 فقرة 2 من القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر

2- أنظر المادة 698 فقرة 3 القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر

3- أنظر المادة 699 من القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ، السالف الذكر

4- GeorgievaRUSLANA, Op.cit., p 50

5 - يجب تسجيل انه لا يوجد أي نص واضح مكرس في القانون البحري الجزائري فيما يتعلق بمسؤولية حارس السفينة، لذا يجب الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية الواردة في القانون المدني الجزائري.

الحالة الأولى: حالة نسبة الخطأ إلى حارس المال المحجوز

يعتبر حارس السفينة المحجوزة مسؤولاً عما يصيبها من أضرار و عن تلك التي تسببها لغيرها من السفن المملوكة للغير و مختلف المنشآت البحرية المتواجدة على مستوى ميناء الحجز، طوال مدة مكوثها فيه، و هذا في حالة ما إذا كانت تلك الأضرار ناتجة عن خطأ صادر من هذا الحارس حيث يلتزم هذا الأخير بتعويض المتضررين من جراء فعله و هذا طبقاً للحكم الوارد في نص م 124 من القانون المدني الجزائري¹.

الحالة الثانية: حالة عدم نسبة الخطأ إلى حارس المال المحجوز

قد تصاب السفينة المحجوزة بأضرار خلال فترة حجزها، كما قد تلحق أضراراً بغيرها من السفن أو المنشآت البحرية الأخرى، و ذلك دون أن ينسب أي خطأ إلى حارسها كما في حالة تقطع حبال الربط و اصطدامها بسفن أخرى.

ففي هذه الحالة لا يعد حارس هذه السفينة مسؤولاً عن هذه الأضرار و لا يلتزم بالتعويض عنها، و لكي يتخلص من هذه المسؤولية يكفي له أن يثبت أن تلك الأضرار قد نشأت بفعل سبب أجنبي لا يد له في ذلك كخطأ الغير و خطأ المضرور، أو وقوع حادث مفاجئ، أو قوة قاهرة².

1- تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أنه : " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرراً للغير، يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض".

2- أنظر المادتين 127 و 138 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري، السالف الذكر

المبحث الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة لأطرافه

إضافة إلى آثار الحجز التحفظي على السفينة المحجوزة ، نجد أن لإجراء الحجز أيضا آثار تتصرف إلى أطرافه، حيث يترتب على القيام بإجراءاته آثار و نتائج تقع على عاتق الدائن الحاجز و المدين المحجوز عليه.

لذلك سوف نتطرق إلى دراسة آثار الحجز التحفظي بالنسبة للدائن الحاجز في المطلب الأول، و آثاره بالنسبة للمدين المحجوز عليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للدائن الحاجز

يترتب على قيام المدعي الحاجز بتوقيع الحجز التحفظي على سفينة مالكيها المدين أو مجهزها، القيام بدفع ضمان كاف (الفرع الأول)، كما يكون مسؤولا على توقيع الحجز التعسفي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: دفع الضمان

لقد اهتمت اتفاقية جنيف لسنة 1999، بتقرير الحماية لمالكي السفينة و مستأجريها عارية، حيث أجازت للمحكمة كشرط لحجز السفينة أو لإجازة الإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه، أن تفرض على المطالب الحاجز الذي يسعى لحجز سفينة مدينه أو الذي حصل على حجزها، الالتزام بتقديم ضمان كاف من نوع و بمقدار و بشروط تحددها تلك المحكمة، لتغطية أية خسارة قد يتكبدها المدعى عليه نتيجة لهذا الحجز، و ذلك في حالة ما إذا تبين أن هذا المطالب هو المسؤول عنها، و هذا يشمل جميع الخسائر و الأضرار التي تنشأ عن حجز السفينة دون أن يقتصر الأمر على تلك التي تحدث نتيجة :

- وقوع الحجز التعسفي، أو الحجز بدون مبرر
- الإفراط في تقدير الضمان المطلوب و المقدم¹.

1 - أنظر المادة 6 فقرة أولى من اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، السالفة الذكر

لقد جعلت هذه الاتفاقية المحاكم الدولية التي يوقع فيها الحجز هي المختصة بتحديد مدى مسؤولية المطالب الحاجز إزاء الخسائر أو الأضرار التي تنشأ عن الحجز وفقا لقانون تلك الدولة¹.

بالرجوع إلى المادة 152 مكرر من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري نجدتها تتفق مع مضمون المادة 06 من اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، حيث ألزمت هي الأخرى الطالب الحاجز بتقديم ضمان كاف لتوقيع الحجز التحفظي، و لكن جاءت أكثر تفصيلا ، حيث ألزمت القضاء المختص أن يفرض على الطالب الحاجز كشرط لترخيص حجز سفينة مدينه، تقديم ضمان كاف لا يقل عن عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين وفق الشروط المحددة من طرف هذا القضاء، و هذا بهدف تغطية أية خسارة قد يتحملها المدين المحجوز عليه نتيجة هذا الحجز في حالة ما إذا تقررت مسؤولية الطالب الحاجز².

بالتالي يمكن القول، أن إلزام الدائن الحاجز بإيداع ضمان لا يقل عن عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين، ما هو إلا حماية لحقوق المحجوز عليه ضد أي إجراء من الإجراءات التعسفية التي يمكن أن يلجأ إليها هذا الدائن طالب الحجز³.

تجدر الإشارة إلى أنه أثناء عرض مشروع القانون البحري⁴ على لجنة الشؤون القانونية بالمجلس الشعبي الوطني، الرامي إلى معالجة المشاكل الناجمة عن اللجوء المفرط إلى الحجز التحفظي على السفن، و إضفاء مرونة لوجستية و إدارية أكبر على عملية احتجاز البواخر الأجنبية في الموانئ الجزائرية، اقترح أعضاء هذه اللجنة تخفيض قيمة الضمان المقدم إلى ما دون عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين بالنسبة للمستوردين الوطنيين، و إبقائها على هذه النسبة بالنسبة للمستوردين الأجانب⁵.

1- أنظر المادة 6 فقرة 2 من اتفاقية جنيف لسنة 1999 ، السالفة الذكر

2- Ikkache BELKEIR, Op.cit , P 02

3- عبد النور بوتوشنت ، مرجع السابق

4- يتعلق الأمر ،بالقانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

5- www.Elmassa.com، ص 01

الفرع الثاني : مسؤولية الدائن الحاجز عن توقيع الحجز التعسفي

تنص المادة 158 فقرة أولى من القانون البحري على أنه : " يكون المدعي طالب الحجز مسؤولاً عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع " ¹ .

طبقاً لهذه المادة ، يعد الطالب الحاجز مسؤولاً عن توقيع الحجز التعسفي ² ، لكون أن توقيع مثل هذا الحجز غير المؤسس و غير المبرر بصفة شرعية، يلحق بالمدين المحجوز عليه أضراراً جسمية، إذا أن سفينته تتعطل عن الاستغلال خلال فترة حجزها كما يجد هذا المدين نفسه ملزماً بتعويض الشاحنين في حالة تأخر وصول البضائع ³ لذلك تم تقرير مسؤولية الدائن الحاجز في هذه الحالة، حيث يكون ملزماً بتعويض المدين المحجوز عليه عن الخسائر التي تلحق به بسبب مصروفات الصيانة و أجور الطاقم و التعويضات التي يلتزم بدفعها للشاحنين، إضافة إلى تعويضه عن الربح الذي يفوته نتيجة تعطيل سفينته ⁴ .

مع ذلك ، فقد منح للدائن الحاجز حق المعارضة في هذا الشأن، و الذي يتقدم بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتباراً من يوم حجز السفينة، و هذا طبقاً لما نصت عليه المادة 158 فقرة 2 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم ⁵ .

كما أسلفنا الذكر، يعد الضمان الذي يلتزم الدائن الحاجز بدفعه كشرط لحجز السفينة بمثابة تعويض يحصل عليه المدين المحجوز عليه، و الذي يغطي الخسائر التي يتعرض لها هذا الأخير نتيجة هذا الحجز التعسفي ⁶ .

1- أنظر الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر

2- Kamel HADDOUM, Op.cit, P 10

3 - Jean-Paul PANCRACIO: droit de la mer. 1^{ère} édition , dalloz, 2010, p 147

4 - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري ، مرجع سابق، ص 70

5- محمد مجبر ، مرجع سابق، ص 24

6- أنظر المادة 152 مكرر من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

ويكون إلزامياً الإفراج عن السفينة المحجوزة إذا ما كان الحجز المحكوم به غير عادل و الذي تكون فيه حقوق المدين مغشوشة¹.

المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للمدين المحجوز عليه

يؤدي الحجز التحفظي على السفينة إلى تعطيل استغلالها و إلحاق ضرر جسيم بالمدين المحجوز عليه²، لذلك منح لهذا الأخير حق التخلص من هذا الحجز عن طريق تقديم كفالة أو ضمان كاف، لكون أن الحجز التحفظي غالباً ما يكون غرضه حصول الدائن الحاجز على كفالة من مدينه لضمان دينه. و قيام هذا المدين بدفع هذه الكفالة، يمنح له حق المطالبة برفع الحجز القائم على سفينته، و بذلك ينتقل الحجز من السفن إلى مبلغ الكفالة.

في هذا الصدد سوف نتطرق إلى دراسة دفع كفالة الدين في الفرع الأول، و إلى رفع الحجز التحفظي في الفرع الثاني.

الفرع الأول: دفع كفالة الدين

لتفادي الآثار السلبية التي تترتب عن الحجز التحفظي، و التي تمس بصفة مباشرة المدين المحجوز عليه، الذي يسعى إلى الإفراج عن سفينته و تفادي مكوئها الطويل في الموانئ، و الذي يمنع عليه استغلالها مما يؤدي إلى فوات كسب الربح، يلجأ هذا المدين لدفع ما يسمى "بكفالة" أو "ضمان كاف"، و التي تعتبر بمثابة ضمانات للدائن

Gouillond-Martine REMOND : droit maritime. 2^{ème} éditions, Paris, 1993, p 189 -1

2- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص 57

الحاجز التي تجعله مطمئنا على دينه، و هذه الكفالة يمكن أن تأخذ شكل كفالة بنكية، أو رسالة ضمان، أو تأسيس أموال محددة¹ .

يمكن للأطراف أن تتوصل إلى اتفاق حول تحديد الكفالة أو الضمان، و ذلك دون تدخل المحاكم² ، غير أنه في حالة عدم اتفاقها ، تتولى الجهة القضائية التي أمرت بالحجز تحديد طبيعة و مقدار الضمان أو الكفالة بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة، و هذا ما نصت عليه المادة 156 فقرة 2 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري³ ، و التي تقابلها المادة 04 فقرة 2 من اتفاقية جنيف لسنة 1999⁴ .

الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي

تنص المادة 156 فقرة 1 من القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري على أنه: "تأمر الجهة القضائية التي أمرت بالحجز بناء على طلب يقدمه المحجوز عليه أو ممثله القانوني، برفع الحجز بكفالة أو بضمان كاف".

طبقا لهذه المادة، نجد أن الجهة القضائية المختصة التي أمرت بالحجز، ترخص كذلك برفعه⁵ ، بناء على طلب يقدمه المدين المحجوز عليه، أو ممثله القانوني، و ذلك

1- Jean-Baptiste RACINE: navire (saisie et vente publique).Répertoire de droit commercial, -1 mai 2008, p 7

2- Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , Op.cit, P 406 - 2

3- محمد مجبر ، مرجع سابق، ص 24

4- أنظر اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر.

5- لقد أشار المؤلفين Scapel Christian Bonassies Pierre في كتابهما Droit maritime، أن رفع الحجز في القانون الفرنسي كما يمكن أن يكون قضائيا، مرخص من الجهة القضائية المختصة، يمكن أن يكون كذلك وديا، حيث يتفق الأطراف برفع الحجز القائم على السفينة، و ذلك دون تدخل المحاكم.

عند تقديمه لكفالة أو ضمان كافاً¹، إلا أن السؤال الذي يطرح في هذا الصدد : هل هذا المدين المحجوز عليه ملزم بدفع القيمة المحددة في إطار اتفاقية لندن لسنة 1976 لكي يحصل على رفع الحجز، أم يكفي له فقط دفع كفالة أو ضمان كاف كما جاء في اتفاقية جنيف لسنة 1999، و المادة 156 فقرة أولى السالفة الذكر؟

إن اتفاقية لندن المتعلقة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية ، أبرمت يوم 19 نوفمبر سنة 1976 ، و لقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 127-04 المؤرخ في 19 أبريل لسنة 2004.

بموجب هذه الاتفاقية، نجد أن المدين ملزم بأداء القيمة المحددة فيها للوفاء بدينه اتجاه الدائن بسبب المطالبة البحرية التي عليه، حيث نجد أن هذه الاتفاقية قامت بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية و حسابها ، و ما على المدين إلا التقيد و احترام تلك القيم المحددة فيها. إلا أنه في حالة ارتكاب هذا المدين لخطأ جسيم لا يغتفر، فقد تكون قيمة دينه أكبر من قيمة هذا المال المحدد في هذه الاتفاقية ، و بالتالي يمكن القول أن الدائن لن يحصل على القيمة الحقيقية لدينه و إنما سيستفيد فقط من الضمان المقرر له.

من جانب آخر، هناك نص المادة 4 فقرة أولى من اتفاقية جنيف لسنة 1999، و كذا نص المادة 156 فقرة أولى من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري فبموجب هاتين المادتين، فالمدين المحجوز عليه يمكنه الحصول على رفع الحجز بتقديم كفالة أو ضمان كاف، بحيث يعد هذا الأخير تغطية كاملة لدينه أو للديون البحرية التي تنشأ عن حالة قابلة لإثارة مسؤوليته.

بالتالي فالمدين المحجوز عليه يجد نفسه أمام أمرين، فهل يطبق ما جاء في اتفاقية لندن لسنة 1976، أم أنه يطبق ما جاء في اتفاقية جنيف لسنة 1999 و القانون البحري الجزائري. بالرجوع إلى قائمة الديون البحرية التي تضمنتها اتفاقية جنيف لسنة 1999، نجد أنها ملغاة من حقل تطبيق اتفاقية لندن لسنة 1976¹، و بالنتيجة لا يوجد ما يعيق المدين المحجوز عليه، فإذا كان بصدد الديون البحرية المنصوص عليها في اتفاقية جنيف لسنة 1999 يطبق الحكم الوارد في هذه الاتفاقية، أما إذا كان الأمر يتعلق بالمطالبات البحرية الخاضعة لحدود المسؤولية و التي تضمنتها اتفاقية لندن لسنة 1976 يلتزم هذا المدين بأداء المال المحدد و المؤسس في هذه الاتفاقية، باعتبار أن الديون الأصلية التي تضمنتها هذه الأخيرة يمكن أن ترخص القيام بالحجز التحفظي على السفن، و هو حجز لا يمكن رفعه عن طريق وسائل الضمان التي تغطي مجموع الديون التي على مالك السفينة و إنما بدفع القيمة المحددة في هذه الاتفاقية².

لا يجوز تأويل طلب رفع الحجز عند تقديم هذه الكفالة على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة، و هذا حسب ما نصت عليه المادة 157 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم³، و التي تقابلها المادة 04 فقرة 3 اتفاقية جنيف لسنة 1999⁴.

1 - أنظر المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 04-127، المؤرخ في 19 أبريل سنة 2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر سنة 1976، ج.ر.ج عدد 26.

2 - Kamel HADDOUM, Op.cit, P 08-

3 - محمد مجبر، مرجع سابق، ص24.

4- أنظر اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر.

طبقاً لنص المادة 156 مكرر من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري يمكن أن يقدم طلب رفع الحجز أيضاً من السلطة المينائية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية، وذلك لأسباب تتعلق بالأمن و النظام العام¹ .

بالرجوع إلى اتفاقية جنيف، نجد أنه عند تعرضها لمسألة رفع الحجز، أجازت القيام بهذا الإجراء بتقديم ضمان كاف، إلا في الحالات المتعلقة بنزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها، أو نزاع بين الشركاء حول ملكية السفينة أو استخدامها أو عوائدها، و يجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تتيح للشخص الحائز على السفينة مواصلة تشغيلها، إذا قدم ضماناً كافياً، أو أن تعالج على نحو آخر أمر تشغيلها أثناء فترة الحجز² .

وفق عبارات هذه الاتفاقية فإذا كانت السفينة المحجوزة موجودة في دولة ليست طرف في الاتفاقية و لم يتم الإفراج عنها، رغم تأسيس الضمان المتعلق بهذه السفينة في الدولة طرف في الاتفاقية بشأن نفس الدين، فإنه يتعين الإفراج عن هذا الضمان، و ذلك بترخيص من طرف محكمة الدولة طرف في هذه الاتفاقية بموجب أمر على عريضة.

في حين أنه إذا تم الإفراج على السفينة المحجوزة في دولة ليست طرف في الاتفاقية و ذلك مقابل تقديم ضمان كاف يتعلق بهذه السفينة، فإنه يتعين الإفراج عن أي ضمان مؤسس في دولة طرف في الاتفاقية بشأن نفس الدين، و ذلك بترخيص من المحكمة بموجب أمر على عريضة، إذا كانت القيمة الإجمالية للضمان المؤسس في كلتا الدولتين يتجاوز:

- قيمة الدين الذي حجزت السفينة لأجله

- أو قيمة السفينة

1- محمد مجبر ، مرجع سابق، ص24.

2- أنظر المادة 4 فقرة أولى من اتفاقية جنيف لسنة 1999، السالفة الذكر

غير أن الأمر برفع الحجز ليس مرخص به في بعض الأحيان بموجب أمر، إلا إذا كان الضمان المؤسس الموجود في دولة ليست طرفا في الاتفاقية متاحا فعلا للمطالب و يكون قابلا للتحويل بحرية¹ .

تجدر الإشارة، إلى أن دفع الضمان ليس السبيل الوحيد للحصول على رفع الحجز، حيث يمكن الحصول عليه أيضا بسبب عدم احترام الشروط المطلوبة، و ذلك بعقوبة البطلان² ، ذلك في حالة ما إذا لم يستطيع الدائن الحاجز رفع دعوى التثبيت خلال أجل خمسة عشرة (15) يوم من صدور الأمر بالحجز³ ، و حسب المادة 666 من القانون رقم 09-08 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، يحكم وجوبا برفع الحجز في حالة ما إذا كانت المحكمة المختصة قد حكمت برفض دعوى التثبيت لعدم إثبات الدين⁴ ، كما يمكن للقاضي أن يأمر به أيضا في حالة توفير مبلغ كاف، من شأنه أداء الدين المطالب به صاحب السفينة سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا⁵ .

إلا أنه في حالة غياب طلب رفع الحجز، فان الحجز التنفيذي سيستتبع الحجز التحفظي و الدائن الحاجز لا يمكنه الحصول على أكثر من المبلغ الذي يمثل قيمة السفينة⁶ .

1- Ikkache BELKHEIR, Op.cit, P 04

2- Jean-Baptiste RACINE , Op.cit, P 09

3- أنظر المادة 663 من القانون رقم 09-08 التضمن ق.إ.م.إ.، السالف الذكر.

4- الحجز وفق قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد، مرجع سابق، ص 26

5- ص 02 , www.ELFadjr.com

6- Jean-Baptiste RACINE, Ibid, P24

المبحث الثالث: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للميناء

تعتبر الموانئ البحرية في المقام الأول، المكان الذي يضمن استقبال السفن في أحسن الظروف الاقتصادية و الأمنية، إلا أن هذه المهمة التي تدخل في إطار السير الحسن للخدمة العمومية في الموانئ، تعرقها حالة الحجز البحري للسفن على مستوى هذه الأخيرة، و الذي نشأ عنه ما يعرف بالحجز التحفظي، الذي أصبح يشكل أهم المشاكل بالنسبة للسلطات المينائية المختصة خاصة فيما يتعلق بأمن و سلامة الميناء و استغلاله التجاري¹.

لذلك سوف نتطرق إلى دراسة آثار الحجز التحفظي على سلامة الميناء (المطلب الأول)، و آثاره على الاستغلال التجاري لهذا الميناء (المطلب الثاني).

المطلب الأول: آثار الحجز التحفظي على سلامة الميناء

من الآثار السلبية التي يسببها الحجز التحفظي على السفن بالنسبة للميناء، تلك المتعلقة بسلامته و أمنه، حيث يرتب هذا الحجز أخطار و أضرار تمس الأشخاص و الأماكن داخل الميناء، و هذا في حالة المكوث الطويل للسفن المحجوزة على مستوى الرصيف.

و نظرا لطبيعة الأخطار اللاحقة بهذا الميناء نتيجة هذا الإجراء (الفرع الأول) منحت للسلطات المينائية سلطة اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامته و أمنه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: طبيعة الأخطار اللاحقة بالميناء

إن حجز السفن داخل الميناء، من شأنه أن يزيد من حدة المخاطر التي يتعرض لها، و يتعلق الأمر على وجه الخصوص بمخاطر التصادم و الاكتضاض¹، و المخاطر التي قد تشكلها نوعية حمولة السفينة المحجوزة على البيئة مما يسبب خطر التلوث، و التي تجد بعدها مؤسسة الميناء التي تنفذ على مستواها عملية الحجز، نفسها مجبرة على تطهيره من المواد الخطيرة، و هي عملية في غاية التعقيد في أغلب الأحيان، حيث تحتاج إلى تكنولوجيا عالية، و تكلف مبالغ مالية باهظة²، بل أكثر من ذلك فهناك أضرار قد تلحق بالسفينة ذاتها من جراء العيب الذاتي، أو الغرق، أو أعمال السرقة، أو مصاريف إعادة رسوها، و التي لا تستطيع السلطات المينائية تحملها³.

ولما كان اللجوء لهذا الإجراء، لا يتطلب تعقيدات كثيرة، زاد العمل به، ما أدى إلى زيادة أضراره على الأطراف ذات الصلة⁴، فأصبح من الصعب قبول السلطات المينائية لهذه الوضعية، و استمرارها و لو بصفة مؤقتة، نظرا لما يترتب عنه من مخاطر بالنسبة للميناء كبنية تحتية أساسية و كمتنفس للاقتصاد الوطني⁵.

1 - عبد الرحيم بحار، مرجع سابق، ص 15

2 - www.ELfadjr.com، مرجع سابق، ص 02

3 - عبد الرحيم بحار، نفس المرجع، ص 15

4 - www.ELfadjr.com، نفس المرجع، ص 02

5 - عبد الرحيم بحار، نفس المرجع، ص 15

الفرع الثاني: التدابير المتخذة من السلطات المينائية للحفاظ على سلامة الميناء

نظرا للآثار السلبية التي تلحق بالميناء، نتيجة الحجز التحفظي على السفن، نجد أنه منحت للسلطات المينائية سلطة اتخاذ الاحتياطات الضرورية من أجل وضع حد لهذه الحالة.

عليه نجد أن المادة 938 من الأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري تحدد أن بعض ضباط الميناء مؤهلين لأسباب الأمن و الاستغلال للقيام بإجراءات اتجاه السفن موضوع الحجز التحفظي، و ذلك بالقيام بتحركات نحو أرصفة أخرى أو أي مرسى آخر، و هذا بالتنسيق مع مصالح الشرطة البحرية، و كون أن هؤلاء الضباط مؤهلين للتصرف في إطار أداء مهامهم في حدود الميناء، فإن إجراءات تحويل هذه السفن التي يقومون بها لا تتم إلا داخل هذا الميناء ¹.

بالرجوع إلى المادة 160 فقرة 8، نجدها تبنت نفس الحكم بنصها على أنه: " دون المساس بأحكام هذه المادة، و لاعتبارات أمنية، يمكن السلطات المعنية عند الضرورة، أن تتخذ التدابير اللازمة لتحويل السفينة المحجوزة" ².

إن حراسة السفينة الناشئة عن عملية الحجز التحفظي، غير ممكن الاحتجاج بها ضد مقدمي الخدمات المعنية في حالة ما إذا تقرر نقل هذه السفينة داخل الميناء ³، إلا أن تدخل هذه السلطات المينائية لوضع حد لهذه الوضعية الشاذة غالبا ما يتوقف على تدخل السلطات القضائية، خاصة فيما يتعلق بحالة رفع الحجز عن السفينة المحجوزة، أين تجد

Kamel HADDOUM, Op.cit, P 13 -1

-2 أنظر الأمر رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر.

Georgieva RUSLANA, Op.cit, P 53 -3

السلطة المينائية المعينة أو السلطة الإدارية البحرية المحلية نفسها مجبرة على رفع هذا الطلب إلى الجهة القضائية المختصة، لترخص لها القيام بهذا الإجراء¹.

المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي على الاستغلال التجاري للميناء

إضافة إلى الآثار المذكورة سابقا فإن السفن المحجوزة في الميناء، تعرقل أيضا و بشكل كبير الاستغلال الطبيعي لهذا الميناء، و هذا ما يؤثر على السير الحسن للخدمة العمومية، كما تلحق به أضرار مالية يصعب تقديرها.

في هذا الصدد، سوف نتطرق إلى دراسة تعطيل السير الحسن للخدمة العمومية (الفرع الأول)، و إلى الأضرار المالية اللاحقة بالميناء (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعطيل السير الحسن للخدمة العمومية المينائية

يتحمل الميناء نتيجة للحجز التحفظي الواقع فيه، و لمدة طويلة شلل الرصيف و كذا احتلال المساحات المائية فيه²، بما يؤثر على حركة الصادرات و الواردات، بل أيضا على الاستعمال العادي للمرافق، و التي يتعذر تعويضها كـ بعض الأرصفة المتخصصة أو بعض المخازن، الشيء الذي ينعكس سلبا على البضاعة، مؤديا إلى فسادها و تدهورها³، في الوقت الذي يستوجب فيه على السفن إخلاء الأرصفة عند نهاية الوقت المحدد للشحن أو التفريغ، و السماح للآخرين باستعمال هذه البنية التحتية، التي تضعها السلطات المينائية تحت تصرفهم و هذا في إطار ما يسمى بحسن سير الخدمة العمومية المينائية⁴.

1- أنظر المادة 156 مكرر من القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري، السالف الذكر

2- Kamel HADDOUM, Op.cit, P 13

3- عبد الرحيم بحار، مرجع سابق، (ب.ص)

4- Kamel HADDOUM, Ibid, P 13- 4

الفرع الثاني: الأضرار المالية اللاحقة بالميناء

تدفع غالبا الموانئ ثمنها من جراء الحجز التحفظي الواقع بها ، أين تبقى أرصفتها محجوزة لمدة تتجاوز عدة أشهر دون أن تقوم بوظيفتها الأساسية المتمثلة في شحن و تفريغ السلع¹ ، هذا ما يلحق بها أضرار مالية يصعب تقديرها، خاصة و أن الميناء باعتباره مكانا تجاريا، يهدف إلى تحقيق أرباحا تجارية، و ذلك من خلال تشجيع مداخيل تجهيزاته العمومية و استغلال بناه التحتية² .

في هذا السياق، ذكر وزير العدل حافظ الأختام السابق السيد "الطيب بلعيز" عند عرضه للجوانب القانونية لمشروع تعديل القانون البحري أمام أعضاء لجنة الشؤون القانونية، أن حجز إحدى السفن الأجنبية بالميناء بغرب البلاد، قد كلف الخزينة العمومية خسائر قدرت بسبعة و عشرين (27) مليار سنتيم و ذلك بواقع خمسين(50) مليون سنتيم يوميا³ .

1- www.ELFadjr.com مرجع سابق، ص 02

HADDOUM, Op. Cit, P13 - 2

www.El-massa.com-3، مرجع سابق، ص 01

خاتمة:

تظهر الأهمية العملية للحجز التحفظي على السفن في كون السفينة الأداة الرئيسية للملاحة التجارية، لذا كان غرض الحجز عليها و ما يترتب عليه من آثار قانونية بالغة الأهمية، و ذلك بالنسبة للطرف المدين المحجوز عليه، حيث تمثل السفينة نطاق ثروته البحرية، و أيضا للطرف الدائن الحاجز الذي لا يملك في يده أي سند تنفيذي يمكنه من القيام بإجراءات التنفيذ الجبري عليها حتى يستوفي حقه من ثمنها.

هذا ما أدى إلى قيام معظم التشريعات الوطنية بتنظيم أحكامه، مع وجود بعض الاختلافات فيما بينها، و هذا على غرار المشرع الجزائري، حيث يعول كثيرا على القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري، في التصدي للمشاكل التي تعرفها الجزائر في مجال الحجز التحفظي على السفن، بسبب اللجوء المفرط لهذا الإجراء، و مواجهة المكوث الطويل بالموانئ، و ما يشكله ذلك من أخطار و أضرار على الاقتصاد الوطني و البيئة، خاصة أمام ضيق الموانئ الجزائرية.

لكن لا بد من الإشارة، أن القانون رقم 04-10 المتضمن القانون البحري بالرغم من أنه يعد حماية لأطراف الحجز التحفظي، فمن جهة نجد أن الدائن الحاجز يلتزم بدفع ضمان لا يقل عن عشرة بالمائة (10%) من قيمة الدين تغطية لأية خسارة قد يتعرض لها المدين المحجوز عليه و حماية لحقوقه ضد أي إجراء تعسفي، و بالمقابل يلتزم هذا المدين بدفع كفالة أو ضمان كاف حتى يطمئن الدائن على دينه.

إلا أن هذا القانون جاء بصورة مقتضبة، فهو لم يشر إلى القواعد الإجرائية المتبعة في الحجز التحفظي على السفن بصفة كلية، هذا ما يؤدي إلى تطبيق القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية في حالة غياب النص الخاص، إلا أن هذه القواعد لا تنطبق تمام الانطباق مع إجراء الحجز على السفن، و بالرغم من مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف لسنة 1999 نجد أنه لم يتم إدراجها أو بالأصح إدماجها كلية في القانون البحري.

لذا يجب على المشرع الجزائري أن يدرج كافة القواعد الإجرائية فيما يخص الحجز التحفظي على السفن في القانون البحري، و ذلك لرفع اللبس عن بعض الإجراءات ذات الطبيعة الخاصة في هذا الإجراء.

كما يتوجب مواصلة و تعزيز هذا النص التشريعي بمعنى القانون رقم 10-04 المتضمن القانون البحري. و العمل على توسيع الموانئ الجزائرية، و إعادة تنظيمها بشكل يظهر كل مظاهر الفوضى والاحتفاظ الذي كثيرا ما تسقط فيه.

علما أن الجزائر مقبلة على رهانات و تحديات في مختلف المجالات، و المجال البحري يعد الأكثر أهمية خاصة بعد الاهتمام الذي أولته الجزائر، بمختلف قطاعاته في هذه الآونة الأخيرة، و ذلك بتنظيم مسائل تتعلق بالشؤون البحرية، و القانون البحري إحدى هذه المسائل و هو اهتمام واعد من دون شك سيجعل الجزائر أكثر تفتحا و مواكبة للتطورات الدولية في المجال البحري.

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية

I - الكتب:

- 1- حمدي الغنيمي: محاضرات في القانون البحري الجزائري. الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 2- عادل علي المقدادي : القانون البحري. الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، 1998 .
- 3- مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري. الطبعة الثالثة ، الدار الجامعية للنشر الإسكندرية، 1989.
- 4- مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد. دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1990 .
- 5- مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري. الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2006.
- 6- مصطفى كمال طه: التوحيد الدولي للقانون البحري. دار الفكر الجامعي للنشر، الإسكندرية، 2007.

II - المذكرات الجامعية:

- 1- خير الدين زيوي: إدماج المعاهدات الدولية في النظام القانوني الداخلي الجزائري طبقاً لدستور سنة 1996. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر، 2002-2003.
- 2- نوال إيزغوين: آثار المعاهدات الدولية. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي و العلاقات الدولية، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر، 2004-2005.

III - المقالات:

- محمد مجبر: "الحجز على السفن". مجلة المحكمة العليا، العدد 1 ، 2010 ص 22-25.

IV - المحاضرات:

- عبد النور بوتوشنت: محاضرات في قانون طرق التنفيذ. كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013 .

V - النصوص القانونية:

أ- الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1- المرسوم الرئاسي رقم 64-171 ، المؤرخ في 8 جوان 1964 ، يتضمن مشاركة الجزائر في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، و الموقعة في بروكسل بتاريخ 10 ماي، 1952 ج.ج.ج.ج عدد 18 .

2- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 ، المؤرخ في 22 جانفي 1996 ، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، ج.ج.ج.ج عدد 06 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996.

3- المرسوم الرئاسي رقم 03-474 ، المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 ، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999 ، ج.ج.ج.ج عدد 77، الصادرة بتاريخ 10 ديسمبر 2003.

4- المرسوم الرئاسي رقم 04-127 ، المؤرخ في 19 أفريل 2004 ، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة في لندن يوم 19 نوفمبر سنة 1976 ، ج.ج.ج.ج عدد 26.

ب-النصوص التشريعية:

- 1- الأمر رقم 66-154 ، المؤرخ في 08 جوان 1966 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل و المتمم (ملغى).
- 2- الأمر رقم 75-58 ، المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 ، يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم.
- 3- الأمر رقم 76-80 ، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، يتضمن القانون البحري ج.ج.ج عدد ،29 الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 ، المعدل و المتمم بالأمر رقم 98-05 ، المؤرخ في 25 جوان 1998 ، ج.ج.ج عدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998 ، وبالقانون رقم 10-04 ، المؤرخ في 15 أوت 2010 ج.ج.ج عدد 46، الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.
- 4- الأمر رقم 08-09 ، المؤرخ في 25 فيفري 2008 ، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، ج.ج.ج عدد ،21 الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008.

VI – المواقع الالكترونية:

- 1- عبد الرحيم بحار: الحجز التحفظي على السفن في القانون المغربي.

acopm>communication>interventions

www.El-Fadjr.com -2

- 3 - الحجز وفق قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجديد.

www.Montada.Echouroukonline.com

www.cscoit.com -4

www.Elmassa.com -5

I- Ouvrages :

- 1- Guillond-Martine REMOND: droit maritime. 2^{ème} édition, paris, 1993
- 2- Jean-Paul PONCRACIO : droit de la mer.1^{ère} édition, dalloz, 2010.
- 3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL: traité de droit maritime. L.G.D.J, paris, 2010.

II- Articles :

- 1- Jean-Pierre REMERY : « saisie conservatoire d'un navire appartenant à une société publique pour avoir paiement d'une créance sur l'Etat ». R.C.D.I.P, 1997,P 02.
- 2- Kamel HADDOUM: « la problématique des navires saisis et son impact sur les ports maritimes ». R.C.S, 1^{ère} édition, 2008, P 1-13.

III- Répertoires :

1- Jean-Baptiste RACINE : saisie des bateaux, navires et aéronefs. Répertoire de procédure civile, janvier 2008.

2- Jean-Baptiste RACINE: navire (saisie et vente publique). Répertoire de droit commercial, mai 2008.

VI- Sites Internet :

1- Georgieva RUSLANA: la saisie conservatoire des navires.
www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr.

2- Ikkache BELKHEIR: mode opératoire de la saisie conservatoire.
www.kgm-lephare.com.

3- Saisie conservatoire des navires : adaptation du code maritime aux développements de la navigation maritime internationale.
www.El-moudjahid.com.

4- La convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires.
www.Fortunes-de-mer.com

الفهرس

2	مقدمة
6	<u>الفصل الأول: الإطار القانوني للحجز التحفظي على السفن</u>
7	<u>المبحث الأول: الأساس القانوني للحجز التحفظي على السفن</u>
7	<u>المطلب الأول: اتفاقية جنيف لسنة 1999 كمصدر للحجز التحفظي على السفن</u>
7	الفرع الأول: نطاق تطبيق اتفاقية جنيف لسنة 1999
9	الفرع الثاني: التعديلات المستحدثة في ظل اتفاقية جنيف لسنة 1999
10	<u>المطلب الثاني: القانون الوضعي الجزائري كمصدر للحجز التحفظي على السفن</u>
11	الفرع الأول: القانون البحري الجزائري
14	الفرع الثاني: قانون الإجراءات المدنية و الإدارية
15	<u>المبحث الثاني: شروط الحجز التحفظي على السفن</u>
15	<u>المطلب الأول: أطراف الحجز التحفظي على السفن</u>
15	الفرع الأول: الدائن (الحاجز)
17	الفرع الثاني: المدين (المحجوز عليه)
18	<u>المطلب الثاني: محل الحجز التحفظي على السفن</u>
18	الفرع الأول: الديون التي يجوز الحجز بمقتضاها
22	الفرع الثاني: السفن محل الحجز

26	المبحث الثالث: إجراءات حجز التحفظي على السفن
26	المطلب الأول: توقيع حجز التحفظي على السفن
26	الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة في الأمر بتوقيع حجز التحفظي
28	الفرع الثاني: إشراك السلطات البحرية في توقيع حجز التحفظي
29	المطلب الثاني: صحة حجز التحفظي على السفن
29	الفرع الأول: تبليغ أمر حجز التحفظي
30	الفرع الثاني: تثبيت حجز التحفظي
31	الفصل الثاني: آثار حجز التحفظي على السفن
32	المبحث الأول: آثار حجز التحفظي بالنسبة للسفينة المحجوزة
32	المطلب الأول: تثبيت السفينة المحجوزة
32	الفرع الأول: منع السفينة من مغادرة الميناء
34	الفرع الثاني: القدرة على التصرف في السفينة
36	المطلب الثاني: حراسة السفينة المحجوزة
36	الفرع الأول: تعيين حارس على السفينة
39	الفرع الثاني: مسؤولية حارس السفينة
41	المبحث الثاني: آثار حجز التحفظي بالنسبة لأطرافه
41	المطلب الأول: آثار حجز التحفظي بالنسبة للدائن الحاجز
41	الفرع الأول: دفع الضمان

43	الفرع الثاني: مسؤولية الدائن الحاجز عن توقيع الحجز التعسفي
44	<u>المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للمدين المحجوز عليه</u>
44	الفرع الأول: دفع كفالة الدين
45	الفرع الثاني: رفع الحجز التحفظي
50	<u>المبحث الثالث: آثار الحجز التحفظي بالنسبة للميناء</u>
50	<u>المطلب الأول: آثار الحجز التحفظي على سلامة الميناء</u>
51	الفرع الأول: طبيعة الأخطار اللاحقة بالميناء
52	الفرع الثاني: التدابير المتخذة من السلطات المينائية للحفاظ على سلامة الميناء
53	<u>المطلب الثاني: آثار الحجز التحفظي على الاستغلال التجاري للميناء</u>
53	الفرع الأول: تعطيل السير الحسن للخدمة العمومية المينائية
54	الفرع الثاني: الأضرار المالية اللاحقة بالميناء
55	الخاتمة

ملخص

نظرا لأهمية الضمان الذي تشكله السفينة بالنسبة لكتلة الدائنين البحريين بصفة عامة ، و كتلة الشاحنين بصفة خاصة، فقد كان من العدل الحيلولة دون إفلاتها من قبضة هؤلاء ، في حالة اكتفائهم فقط برفع دعوى في الموضوع من أجل الحصول على سند تنفيذي بحقهم.

من هذا المنطلق أجاز المشرع الجزائري الحجز عليها تحفظيا كلما اقتضت الضرورة ذلك، و هذا على غرار الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن التي كان آخرها اتفاقية جنيف لسنة 1999.

إن مبدأ التحفظ هذا يجد تطبيقا هاما في المجال البحري ، حيث يعد الوسيلة الأكثر ملائمة لضمان تحصيل الديون البحرية التي تنتج خاصة من مخاطر النقل البحري للأشخاص و البضائع، و الذي تترتب عنه أضرار مالية و نزاعات كبيرة بين الأطراف.

Résumé

Compte tenu de l'importance de la garantie que constitue le navire par rapport à la masse des créanciers de la marine en général, et la masse des chargeurs en particulier, il serait équitable de l'empêcher de tomber dans l'emprise de ceux-ci par l'introduction seulement d'une action de fond afin d'obtenir un titre exécutoire en leur faveur. A partir de là que le législateur algérien a permis la saisie conservatoire à chaque fois qu'il la juge utile et ce conformément aux conventions internationales relatives à la saisie conservatoire sur les navires dont la dernière convention est celle de Genève de l'année 1999.

Le principe de la saisie conservatoire est considérablement appliqué dans le domaine maritime du fait qu'il soit le moyen le plus adéquat pour la garantie du recouvrement des créances découlant notamment des risques du transport maritime des individus et des marchandises et de laquelle découlent des préjudices financiers ainsi que de grands litiges entre les parties.