

ملكية السفن في التشريع الجزائري.



الدكتور/ بن حمو فتح الدين.

المركز الجامعي مغنية/ الجزائر .

fethibenhhamou2015@yahoo.fr



مقدمة:

إن أسباب كسب ملكية السفينة كثيرة، فبعض هذه الأسباب تخضع للقواعد العامة وهي لا تختلف عن سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وبعضها يكون موضع دراستها في فروع القانون الأخرى من القانون البحري كقاعدة الاستيلاء على السفينة بحكم أنها غنيمة والتي تجد مكانا للدراسة في القانون البحري العام¹. فالسفينة كسائر الأموال يمكن أن تكون محلا للتصرفات القانونية، وأن ترد عليها كافة الحقوق العينية الأصلية والتبعية، ومن مجمل تلك الحقوق نجد الحق في تملك السفينة الذي يطرح إشكالية الطرق التي تمكن الشخص - طبيعيا كان أو معنوي - من هذا الحق؟ .

لذلك فإن دراستنا ستقتصر على الأسباب التي تتفرد السفينة فيها بقواعد خاصة، وهي شراء السفينة (مبحث أول) وبناء السفينة (مبحث ثاني)، مع الإشارة لأهم الصور التي تمكنه من ذلك والتي أشار إليها المشرع البحري الجزائري.

المبحث الأول: اكتساب ملكية السفينة.

السفينة مال منقول كسائر الأموال يمكن أن تكون محلا للتصرفات القانونية، ولعل ما يهمنا في هذا المقام هو الحق في تملكها والذي لن يتم إلا بطرق محددة منها ما يلي:

المطلب الأول: عن طريق شراء السفينة.

يمكن امتلاك السفن وفقا للتشريع الجزائري، إما عن طريق الشراء أو البناء²، و لعل أهم سبب لكسب الملكية في التشريع البحري الجزائري هو الشراء، الذي يخضع للأحكام العامة في عقد البيع، والأحكام الخاصة بالأموال المنقولة باعتبار السفينة مالا منقولاً³. إضافة إلى ذلك تخضع السفينة لبعض الأحكام الخاصة نظرا لما تتصف به من خصائص ذاتية.

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، 2012، ص 55.

² المادة 50 من الأمر 79-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري جريدة رسمية 29 سنة 1977 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 جريدة رسمية 47 سنة 1998. وبالقانون 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 جريدة رسمية 46 سنة 2010: "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب.....".

³ المادة 683 من القانون المدني الجزائري، المادة 56 من القانون البحري الجزائري.

على ذلك تعتبر عملية بيع السفينة أو شراؤها أعمالا تجارية سواء للبائع أو المشتري ويكون عقد شراء السفينة عندئذ عملا تجاريا، إذا كان القصد منه استغلال السفينة في النشاط التجاري أو كان القصد هو إعادة البيع، أما إذا كان شراء السفن بغرض النزهة أو الصيد فلا يعد عملا تجاريا¹.

هذا و يخضع بيع السفينة سواء أعتبر من قبيل الأعمال التجارية أو لم يعتبر كذلك، لقواعد القانون البحري الخاصة ببيع السفن، حيث أن المشرع الجزائري لم يفرق بين امتلاك السفن على أساس استغلالها التجاري أو امتلاكها لغير الاستغلال التجاري.

وفقا لأحكام قاب.ج فإن العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 من نفس القانون وما يليها يخضع للقواعد العامة وذلك طبقا للمادتين 355 مكرر و 457 مكرر من قانون التسجيل².

وبالرجوع لأحكام القانون العام فإن عقد بيع السفينة من العقود الرضائية³ التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين عند الموثق.

هنا يشترط لكي ينتج عقد البيع آثاره سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير أن يتم التسجيل في دفتر تسجيل السفن، فالتسجيل ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما يترتب عنه أهم أثر وهو نقل الملكية. حيث تنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري على أنه: " أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المستحقة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى يجب أن يثبت بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفينة و سعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة".

إذن، مادام أن أي تصرف يرد على السفينة يجب أن يسجل في دفتر التسجيل فلا مجال للقول بحرية الإثبات فيه استنادا إلى صفته التجارية، و إنما إثبات بيع السفينة سواء كان تجاريا أو مدنيا لا يكون بطبيعة الحال إلا بالكتابة في دفتر التسجيل.

الواقع أن شكلية عقد بيع السفينة يعد استثناء مصدره الأهمية الكبرى لهذا العقد، فهو يؤدي إلى انتقال ملكية السفينة من شخص إلى آخر وهو أمر لا يمكن تجاهل خطورته بالنسبة لسائر الدول التي تهتم بتجارتها البحرية⁴، كما هو الحال بالنسبة للقانون البحري الجزائري.

كما أن لعقد بيع السفينة شروط موضوعية خاصة به، ومن هذه الشروط أن يكون وصف السفينة كما هو مبين في القانون ينطبق على وصف المنشأة محل البيع، وإذا لم يصدق عليها وصف السفينة كالمنشأة العادية الأخرى فلا تخضع للأحكام الواردة في هذا القانون.

¹ تنص الفقرة العاشرة من المادة الثانية من القانون التجاري المصري على اعتبار كل عمل متعلق بشراء السفن لو بيعها عملا تجاريا. ورغم ورود النص بهذه العمومية لكن الفقه يرى بأن الشراء للزينة أو للأغراض العلمية لا يكون تجاريا. محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 57.

² المادة 34 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 351 من نفس القانون.

⁴ علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، ص 40.

أما بخصوص نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي فلا يتم إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة.

كما يحق لهذه السلطات أن تعترض على التصرف أو التفكيك حماية للمصلحة العامة أو لحقوق الغير خلال سنتين يوما من إعلامها بالعزم على ذلك وفقا للمادة 73 من القانون الليبي الذي أعطى الحق لهذه السلطات أن تستملك السفينة لقاء ثمن معقول، وعلى هذه الأخيرة (السلطات) أن تشهر العزم على البيع أو التفكيك عند إبلاغها ويجب أن تقدم السلطات الاعتراضات على ذلك خلال ثلاثين يوما من الإعلان.

في الحقيقة إن هذه الشروط الموضوعية كلها قواعد لم ينظمها المشرع الجزائري بعكس المشرع البحري الليبي الذي أظهر اهتمامه بالأسطول التجاري. لأن انتقال ملكية السفينة إلى شخص أجنبي يؤدي إلى الإضرار بحجم الأسطول التجاري الذي تهتم الدولة بالمحافظة عليه، حتى أنه يقع باطلا في القانون الليبي مثلا¹: بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة، ولم يحدد المشرع الليبي هنا من أن السفينة يجب أن تكون ليبية، أم المقصود من النص أي سفينة محجوزة ، بعكس المشرع الجزائري البحري في هذه الحالة الذي منع انتقال ملكية السفن الجزائرية فقط من دون رخصة مسبقة عن السلطة البحرية المختصة وفقا للمادة 51 من ق.اب. ج.

المطلب الثاني: عن طريق البناء.

يعتبر بناء السفينة إحدى الطرق المألوفة لاكتساب ملكيتها، ولكن القانون البحري الجزائري لم يتضمن أحكاما خاصة بعقد بناء السفينة، ولذلك فإن بناء السفينة في هذه الحالة يخضع للقواعد العامة سواء في عقود العمل أو عقود المقاوله. بالرغم من مساعي الجزائر نحو إقامة صناعة بناء السفن، إلا أنه لازالت هذه الصناعة مشروعا مستقبليا ربما سيسمح للدولة الوفاء بكل احتياجاتها من السفن لتحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال النقل عبر البحر. يفرق الفقه عادة بين أسلوبين لبناء السفن، الأول يسمى البناء المباشر أو الاقتصادي، أما الثاني فيسمى البناء غير المباشر أو بضمن جزافي.

الفرع الأول: البناء المباشر.

صورة هذا الأسلوب هو أن يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة فيقوم بشراء المواد اللازمة و يتعاقد باسمه مع العمال و الفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه، أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه فيتعاقد هذا الأخير (المقاول) مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه. لا يثير هذا الأسلوب في بناء السفن أي صعوبات قانونية، لأن الباني والمالك هو نفس الشخص، وعليه تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء إلى الانتهاء منه حيث عبرت عن ذلك المادة 53 من ق.اب. ج عن ذلك بقولها: "تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها".

لكن هذا الأسلوب من البناء أصبح نادرا في الوقت الحاضر إلا بالسفن الصغيرة غير المعقدة كسفن الصيد، حيث أصبحت الشركات المتخصصة لبناء السفن تقوم بالبناء بشكل متطور يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها.

¹ المادة 14 من القانون البحري الليبي.

الفرع الثاني: البناء غير المباشر.

أما صورة الأسلوب الثاني، فهو أسلوب البناء غير المباشر أو بضمن جزافي، حيث يقوم طالب البناء بالتعاقد مع شركة متخصصة ببناء السفن على بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد تمامها لقاء ثمن معين.

في الحالة الأخيرة، يظهر علنا إشكال حول تكييف هذا العقد، فاتجاه يرى أنه عقد مقاوله ولكن في عقد المقاوله يتعهد المقاول بالقيام بعمل بناء على طلب رب العمل و لحسابه، و بمواد مملوكة لهذا الأخير، كما أن عقد المقاوله يكون بإشراف وتوجيه صاحب العمل. ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاوله على الرغم من إطلاعه على مراحل الإنجاز وأحيانا يوكل خبراء لمعاينة بناء السفينة، ويترتب هنا على تكييف العقد بأنه مقاوله أن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء.

لذلك يرى اتجاه آخر وهو الراجح أن عقد بناء السفينة ليس إلا عقد بيع، ولأن محل البيع هو السفينة الجاهزة الصالحة للملاحة فهو عقد بيع الأشياء المستقبلية أو بيعا تحت التسليم¹.

يترتب على تكييف العقد بأنه عقد بيع أشياء مستقبلية أو بيع تحت التسليم أن الباني يظل مالكا للسفينة حتى تمام بنائها وتسليمها لطالب البناء- وهو الأمر الذي لا يتعارض مع ما جاء به المشرع البحري الجزائري-- في المادة المشار إليها سابقا الجزائري-، ويترتب على ذلك عدة آثار أهمها:

- أن الباني يتحمل تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء، فيفسخ البيع ويسترد طالب البناء المبالغ التي سبق له دفعها.

- كذلك إذا أفلس الباني أثناء البناء، فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة لأن ملكيتها مازالت للباني ويقتصر حقه على الدخول في التفليسة بمقدار ما دفعه من مبالغ، ويخضع بالتالي لقسمة الغرماء، كما أنه إذا فرض أن الباني كان قد رتب على السفينة أثناء البناء حقا عينيا كالرهن مثلا فإن هذا الرهن صحيح لأنه صادر من المالك، فيتلقى طالب البناء السفينة وهي محملة بهذا الحق العيني².

على أنه إذا كانت هذه هي الأحكام العامة لانتقال الملكية في عقد البيع تحت التسليم، فليس هناك ما يمنع من أن يتفق الطرفان بشكل صريح على وضع شرط في عقد بناء السفينة يتضمن انتقال ملكيتها تدريجيا إلى طالب البناء حتى إذا اكتمل بناءها أصبحت ملكا له.

كذلك قد يلجأ طالب البناء لحماية نفسه من خطر إفلاس الباني إلى الحصول على رهن لصالحه على السفينة وهي في طور البناء، بحيث يستطيع في حالة إفلاس الباني الحصول على ما دفعه من أقساط نقدية بالأولوية من الدائنين وعدم الخضوع لقسمة الغرماء³.

لهذا أراد بعض الفقه تجنب مثل هذه المخاطر، فكيف عقد البناء بأنه عقد بيع معلق على شرط واقف وهو تسليم السفينة. ونتيجة لذلك يكون المشتري مالكا للسفينة بأثر رجعي، أي من تاريخ انعقاد العقد، ولا يسأل المشتري عن الهلاك ما

¹ محمد السيد القفي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2007، ص 98.

² علي البارودي، المرجع السابق، ص 46.

³ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 61، ص 62.

دام تمام البيع مرهون بالتسليم الذي لا يتحقق إلا بعد تمام العقد، لكن وجد لهذا التكييف انتقاد بأنه جعل تسليم السفينة هو الشرط الواقف و التسليم التزام رئيسي للعقد ولا يمكن أن يكون الالتزام شرطاً¹.

هنا يعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً بالنسبة للباني الذي يشتري الأدوات والمواد ويتعاقد مع العمال بقصد بيع السفينة بعد صنعها، أما بالنسبة للمجهز فإن العقد يكون تجارياً إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية، ومدنياً إذا كانت السفينة معدة للنزهة مثلاً².

المبحث الثاني: صور ملكية السفينة.

تطورت صور ملكية السفينة بتطور قيمة السفن، فقد كانت هذه الأخيرة قديماً بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكيتها هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذ كان الفرد يستطيع أن يملك أكثر من سفينة. ومع ارتفاع قيمة السفن لم يعد بمقدور كل فرد تملك السفينة، فازدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يشترك عدة أفراد في تملك سفينة واحدة، ثم أصبحت الشركات هي الأقدر على شراء السفن وتملكها وبنائها، وتجهيزها للملاحة، وأصبحت بذلك الصورة الأخيرة هي الشائعة أو المألوفة في نطاق الاستغلال البحري منذ نهاية القرن التاسع عشر.

لكن ملكية السفن واستغلالها، لم تعد وفقاً على الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية الخاصة، ولم يعد نشاط الدولة أيضاً قاصراً على تسيير سفن الخدمات العامة والسفن الحربية، بل توسع نشاطها أيضاً لأغراض الاستغلال التجاري والصيد.

هذه الصور جميعها موجودة في الوقت الحاضر، ولكنها تختلف في الأهمية فقد انحصر مجال السفن المملوكة للأفراد أو على الشيوع بالملاحة الساحلية أو بملاحة الصيد، بينما تبرز أهمية تملك الدولة والشركات للسفن³ أكثر فأكثر. ملكية الفرد للسفينة لا تحتاج للشرح وكذلك ملكية الشركة لأنها شخص معنوي وملكيتها للسفينة كملكية الفرد لها، ولذلك ستقتصر الدراسة على الملكية الشائعة للسفن لإنفرادها بأحكام خاصة، و على ملكية الدولة للسفن، وذلك كما يلي:

المطلب الأول: ملكية السفينة على الشيوع.

يعد الشيوع البحري من الصور القديمة لملكية السفينة واستغلالها. وكان السبب الرئيسي لبروز هذه الصورة هو مخاطر الملاحة البحرية الجسيمة آنذاك. فبخصوص التشريع الوطني تكون الملكية شائعة حسب المادة 713 من القانون المدني الجزائري، إذا تملك اثنان أو أكثر سفينة وكانت حصة كل منهم فيها غير مقررة، فهم شركاء على الشيوع، وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقر الدليل على غير ذلك، حيث نقضت المحكمة العليا في أحد قراراتها⁴، قضاة الموضوع بحكمهم خلاف القانون واعتبرتهم قد خالفوا القانون وتجاهلوا أحكامه وبالتالي عرضوا قرارهم للنقض لما كان من الثابت من

¹ لطيف جبر كرماني، القانون البحرية، مكتبة دار الثقافة النشر والتوزيع، مطابع الأرز عمان، الأردن، 1998، ص 101.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 63

³ محمد نصر محمد، المرجع نفسه، ص.ص. 64 ، 65.

⁴ القرار رقم 110039 الصادر من المحكمة العليا في 1994/05/04 قضية: (د ا) ضد فريق(د)، عن منشورات بيرتي، القانون المدني في ضوء الممارسة القضائية، طبعة 2009/2008، ص 174.

وثائق ملف القضية المتنازع فيها أن الطاعن قد اشترى مناب الأخ الكبير للمطعون ضدهم في الشيع، فإن عقد الشراء صحيح وجائز كما هو منصوص عليه في باب الملكية الشائعة.

وفي قضية (ج م) ضد (ع ن ومن معه) فقد نعت المحكمة العليا¹ القرار الصادر بإبطال عقد بيع قطعة أرض آلت إلى الطاعن عن طريق الإرث على أساس أنه ليس له الحق في بيع ملك الشيوخ واعتبرت المحكمة أن قضاة الموضوع قد أخطؤوا في تطبيق القانون، باعتبار أن كل شريك في الشيوخ يملك حصته وله أن يتصرف فيها ومن ثم فإن القضاء بما يخالف ذلك يعد خطأ في تطبيق القانون.

إذن الشيوخ قد يكون اختياريًا، كما لو أشارك شخصان أو أكثر في شراء سفينة وقد يكون إجباريًا، كما لو انتقلت ملكية السفينة بالإرث إلى عدة ورثة.

في هذا يرى جانب من الفقه أن الشيوخ البحري يعامل على أنه شركة باعتباره يهدف إلى الاستثمار التجاري. ولكنها شركة من نوع خاص فهي ليست شركة أشخاص الانعدام الاعتبار الشخصي، و لا شركة أموال لعدم تحديد مسؤولية الشركاء، ويترتب على ذلك أنه في حالة قصور النصوص الخاصة بالشيوخ البحري يتعين الرجوع إلى القواعد الخاصة بالشركات دون الخاصة بالشيوخ في القانون المدني².

الراجح هو أن الشيوخ البحري هو شيوخ عادي تنطبق عليه القواعد المقررة للشيوخ في القانون المدني في حالة قصور النصوص الخاصة في القانون البحري، فالشيوخ حالة سلبية في كثير من الأحيان لم يردها المشتاعون، أما الشركة فهي تصرف إيجابي سعت إليه إرادة الشركاء.

كذلك فإن الشركاء على الشيوخ لا يشكلون شخصاً معنوياً تنتقل إليه ملكية حصصهم، بل يبقى كل منهم مالكا لحصته يستطيع بيعها أو رهنها³.

إذا كان القانون البحري الجزائري لم يعالج موضوع الملكية الشائعة بالتفصيل الدقيق إلا أنه أورد في المادة 59 منه والتي تتعلق بالرهن البحرية أنه: " في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة ".

يفهم من النص أن اتخاذ القرارات من قبل المالكين للسفينة يكون بالأغلبية التي تملك ما يزيد على نصف قيمتها، ولكن النص يتطلب الإجماع في القرارات التي تصدر بشأن تغيير غاية التجهيز أو القرارات المناقضة لشروط التجهيز، نظرا لخطورة مثل هذه القرارات على استثمار السفينة.

لذلك فالأصل أن تكون إدارة الشيوخ البحرية للأغلبية القيمية لا للأغلبية العددية، أي لمن يملك ما يجاوز نصف السفينة ولو كان شخصا واحدا، كما يمكن أن يتفق الشركاء المشتاعون على طريقة لإدارة السفينة⁴.

¹ قرار رقم 63765 صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1990/10/29، القانون المدني في ضوء الممارسات القضائية، منشورات بيرتي، طبعة 2008، الجزائر، سنة 2008، ص 175.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 65.

³ محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، سنة 1995، ص 79.

⁴ المادة 715، 716 من ق.ب.ج.

يملك كل شريك في الشبوع حصته في السفينة ملكا تاما¹، فله أن يبيعها وإن كان لبقية الشركاء الحق في استعمال حق الشفعة استنادا لنص المادة 794 من القانون المدني الجزائري، كما له أن يرهنها بشرط الحصول على موافقة أغلبية الشركاء، ويقتسم الشركاء الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة كل بنسبة حصته في الشبوع ويتحملون ديون السفينة كل بقدر حصته.

الشركاء مسؤولون على وجه التضامن تجاه الغير إذا تعلق الأمر باستغلال سفينة تجارية (أي بعملية تجارية) لأن التضامن مفترض في المواد التجارية، ويجوز لكل شريك أن يحدد مسؤوليته الناتجة عن عمل إدارة لم يوافق عليه، بترك حصته في السفينة فتوزع هذه الحصة على بقية الشركاء بنسبة حقوق كل منهم في السفينة. كما يسقط الحق في الشفعة إذا تنازل الشفيع عن حقه في الشفعة ولو قبل البيع أو إذا مرت سنة من يوم تسجيل عقد البيع في الأحوال التي نص عليها القانون².

لا ينقضي الشبوع البحري ب وفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشبوع بانقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو باتفاق المشتاعين على بيعها³.

المطلب الثاني ملكية الدولة للسفينة.

قد تمتلك الدولة سفنا تجارية تستغلها في التجارة البحرية، ولا يقتصر أسطولها على السفن الحربية أو سفن المرافق (كسفن التفتيش وسفن الحجز الصحي مثلا).

في هذه الحالة تثير ملكية الدولة للسفن التجارية صعوبات قانونية ترجع إلى ما تتمتع به سفن الدولة من حصانة تمنع الحجز عليها أو مقاضاتها باعتبارها ذات سيادة وسلطان.

لقد ثار التساؤل في أعقاب الحرب العالمية الأولى حول مدى تمتع سفن الدولة بهذه الحصانات، فذهب القضاء الإنجليزي إلى ضرورة تمتع سفن الدولة بحصانة خاصة حتى ولو كانت مخصصة للاستغلال التجاري، بينما كان القضاء الفرنسي يرى سقوط الحصانة في هذا الغرض، وإمكانية مقاضاة الدولة كأى مجهز خاص أمام المحاكم العادية⁴.

انتهى هذا الخلاف بإبرام معاهدة بروكسل في 10 أبريل 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة والمعدلة ببروتوكول 24 مايو 1934 .

الخاتمة:

إن السفينة و إن كانت منقولا لا تسري عليها جميع أحكام المنقولات، وهذا ما يؤكد أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة. و إنها تخضع لنظام قانوني أصيل يميزها عن سائر المنقولات. هذا المنقول سوف لن تطبق عليه كل القواعد الخاصة

¹ المادة 14 من ق.اب. ج.

² المادة 807 من الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل بالقانون 10-05 المؤرخ في 20 جوان 2005 و بالقانون 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007.

³ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 67، ص 68.

⁴ علي البارودي، المرجع السابق، ص 53.

بالمنقولات، فلا تسري عليه قاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية ،وعلى ذلك فإن الحيازة ولو استوفت كامل شروطها واقتترنت بالسبب الصحيح وحسن النية، لا تكسب ملكية السفينة، بل لا بد من سبب قانوني من أسباب ملكيتها كالشراء بسند رسمي أو من البناء.

قائمة المراجع:

1. الأمر 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 و بالقانون 05-07 المؤرخ في 13 ماي 2007.
2. الأمر 80-79 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري جريدة رسمية 29 سنة 1977 المعدل و المتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 جريدة رسمية 47 لسنة 1998، و بالقانون 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010 جريدة رسمية 46 لسنة 2010.
3. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 1995.
4. لطيف جبر كوماني، القانون البحري. مكتبة دار الثقافة، مطابع الأرز عمان، الأردن، سنة 1998.
5. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2007.
6. علي البارودي، القانون البحري الدار الجامعية، سنة 1988.
7. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر، المملكة العربية السعودية، ط1، سنة 2012.
8. القانون المدني في ضوء الممارسات القضائية ، منشورات بيرتي ، طبعة 2008 ، الجزائر .