



جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان
كلية الحقوق والعلوم السياسية



الامتحانات والرهون البحرية الواردة على السفينة

رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

تخصص: القانون البحري والنقل

تحت إشراف
أ.د بن عمار محمد

إعداد الطالب
بوقادة عبد الكريم

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	أ.د كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	أ.د بن عمار محمد
عضوا مناقشا	جامعة بلعباس	أستاذة محاضرة «أ»	د. بن دريس حليلة
عضوا مناقشا	جامعة بلعباس	أستاذ محاضر «أ»	د. هديلي أحمد

السنة الجامعية: 2019/2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى: «... اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ
وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ
الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَكُمْ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ
فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْيَوْمَ (32)»

سورة (إبراهيم)

قائمة المختصرات

ص: صفحة

ق ب ج: قانون بحري جزائري.

م مصري: قانون مدني مصري.

ج ر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

د س ن: دون سنة نشر.

م: مجلد.

ط: طبعة.

ع: عدد.

ج: جزء.

Abréviation

N° : Numéro

P : page

T: Tome.

Ed: Edition

J o : journal officiel

CA : Cour d'appel.

Vol : Volume.

Art: article.

D.M.F : Droit Maritime Français.

Op.cit. : ouvrage précité

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

Fasc : Fascicule.

S.J.I.L.C: Syracuse Journal of International Law and Commerce

Obs : Observations.

شكر وتقدير

بداية وقبل كل شيء أتوجه إلى الله سبحانه وتعالى بالشكر والحمد أن أنعم علي ووفقني لإنجاز هذا البحث.

واستنادا لقوله صلى الله عليه وسلم «لا يشكر الله من لا يشكر الناس»

لذا أتقدم بأسمى معاني الشكر والعرفان لأستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور بن عمار محمد الذي تلقيت منه كل النصائح النيرة والتوجيهات والتصويبات القيمة، فكان نعم الموجه والمرشد والمعلم جزاه الله خير الجزاء، ومتعته متاع الصالحين. كما أتقدم بالشكر الجزيل وثنميني العميق إلى أساتذتي الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة، على قبولهم مناقشة هذا البحث فلهم وافر الاحترام والتقدير.

الأستاذ الدكتور كحلولة محمد، الأستاذ هديلي أحمد، الأستاذة بن دريس حليلة.

كما أتوجه بالشكر والإمتنان إلى كل عمال مكتبة كلية الحقوق لجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان دون استثناء وعلى رأسهم درويش وحمزة. وكذا مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان.

كما أتقدم بالشكر الخالص إلى رئيس محكمة غزوات وكذا الموظفين، وإلى عمال ميناء غزوات كل على تقديم التوجيه والمساعدة.

مقدمة

مقدمة

إن الاستغلال البحري يتمتع بخصوصية معينة فهو يتطلب نفقات باهظة و أموال طائلة تجعل المجهز في حاجة مستمرة إلى الائتمان و الاقتراض، و لكي يتجنب الدائن خط إفسار المدين و يجب توافر تأمينات أو ضمانات تبعث الثقة اللازمة للمدين حتى يستطيع الإقراض و تقديم أمواله للدائن، و هو ما دفع بالإغريق القدامى إلى تحديد بعض القواعد القانونية البحرية ضمن محتوى القانون الإغريقي القديم ومنها ما يتعلق بالامتيازات البحرية مثلا أو نظام قرض المخاطرة الجسيمة¹ الذي يقوم على إقراض ربان السفينة أو صاحبها مبلغا ماليا لسد حاجته في إصلاح السفينة في الموانئ التي تصلها السفينة شرط وصولها سالمة لميناء مغادرتها ليقوم الربان أو صاحبها برد مبلغ القرض مع نسبة فائدة تكون عالية عادة، أما إذا غرقت السفينة في رحلة العودة فإن صاحب المال يفقد ماله وهذا القرض البحري هو السلف البدائي لعقد التأمين البحري اليوم.

وقد لعب أيضا الرومان دورا ذا أهمية في القانون البحري إلا أن اهتمامهم و جهدهم الكبير كان بالنسبة للقانون المدني، وسبب ذلك أنهم كانوا يجدون في أنفسهم غضاظة إذا مارسوا التجارة سواء أكانت البرية أو البحرية لتمسكهم بأعرافهم النبيلة وأن مثل هذه الأعمال تترك لشعوب الإمبراطورية الرومانية وعبدها، إلا أنه على الرغم من ذلك فقد نظموا المعاملات التجارية البحرية و من بينها نظام القرض البحري، فقد تضمنت مجموعة جستنيان أنواعا أربعة للامتيازات البحرية وهي القرض البحري وقرض بناء

¹Neil Hutton. The origin, development, and future of maritime liens and the action in rem, T.M.L.J, Vol, 28,2003, p 82.

السفينة أو شراءها أو تجهيزها، والامتياز عن تصليح السفينة أو تجهيزها بالطاقم والامتياز على البضاعة¹.

وخلال المدة بين القرنين السابع والثامن بعد الميلاد ظهر قانون بحري لدى البيزنطيين أطلقوا عليه بـ والتر أشبرنر «Walter Ash Burner» أي قانون روديان البحري الذي ينقسم إلى أجزاء ثلاثة رئيسية، ينقسم كل جزء منها إلى فصول عدة، فصلان منها يبحثان في الامتيازات البحرية².

وبعدها كل هاته المراحل ظهرت التأمينات المدنية التي قسمت إلى تأمينات شخصية وتأمينات عينية، فقد كانت التأمينات الشخصية في المدنيات البدائية هي قوام الضمان ابتداءً وسبب ذلك يرجع إلى التضامن الوثيق الذي كان سائداً بين أفراد الأسرة قديماً فضلاً عن أن الأموال المنقولة كانت أموالاً بخسة ضئيلة القيمة فلم تكن إذاً صالحة لتركيز الإئتمان على نحو يبعث الثقة في نفس الدائن³.

وبظهور التأمينات العينية إلى حيز الوجود فإن الترتيب التاريخي لهما يقتضي وضع الرهن الحيازي في المقام الأول لأسبقيته في الظهور ثم الرهن التأميني حتى ظهور حقوق الإمتياز، فالتأمين العيني هو حق عيني أي سلطة تنصب على مال معين وتمنح الدائن الحق في تتبع هذا المال في أي يد يكون والأولوية في استيفاء دينه من ثمنه، هذا و نجد أن الحقوق العينية أو التأمينات العينية عند ظهورها تشكلت في نوعين، نوع يقوم على الحيازة و نوع لا

¹ أعمار حميد الخالدي، تنازع القوانين في الامتيازات البحرية، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2013، ص 24.

² يرجع " أنشبرنر" ظهور قانون روديان البحري إلى القرن السابع أو الثامن الميلادي في حين يرجعه كل من " هارسون" و" ووغرن" إلى القرن الثامن الميلادي للإستزادة في الموضوع راجع:

William Tetley Q.C; Maritime Liens and Claims, op.cit, p 11.

³ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" دراسة مقارنة" ط 1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1999، ص 15.

يقوم عليها، فالنوع الذي يقوم عليها كان ينقل حيازة التأمين العيني إلى يد الدائن و يبقى هذا الدائن الحائز مرتتها للعين إلى أن يحل الدين، فإما يستوفيه من المدين أو يبيع التأمين إلى الغير طبقا للإجراءات التي سنها القانون ليستوفي الدين من ثمنه، و كان كل من النوعين يتناول العقار و المنقول ثم أخذ النوع الثاني و هو الرهن الرسمي يقتصر على العقار و حده في حين أن النوع الأول يبقى يتناول العقار و المنقول، ويبقى الفرق الجوهرى بين الرهون البحرية و حقوق الإمتياز، هو أن حقوق الإمتياز لا يمنحها إلا القانون و لا يستطيع الإتفاق أو القضاء أن يمنح حق امتياز للدائن على أموال مدينه.

و على وجه المقارنة فإن التأمينات العينية تفضل على التأمينات الشخصية إذ أن الدائن يكاد يكون بعيدا عن كل خطر ما دامت قيمة المال تكفي لسداد الدين في حين ينصب حق الدائن في التأمين الشخصي على الضمان العام المتمثل بزم أشخاص متعددين بدلا من ذمة شخص واحد ولكن قد يعسر جميع المدينين فيستحيل على الدائن بذلك حصوله على حقه¹.

أما بخصوص ظهور الإمتياز البحري MaritimeLien في الممارسة البحرية فيعد من الأمور الغامضة أو المبهمة على الرغم من النظريات العديدة التي طرحت لتفسير نشأته، حيث تستند النظرية التاريخية «التشخيصية» إلى مجاز شخصية السفينة الذي ظهر في القرون الوسطى فقد كانت السفينة عنصر المسؤولية وليست مصدرها فحسب، طبقا للقانون البحري في تلك الفترة فهي تعد بوصفها «كيان قانوني» وهي ملزمة بالعقود كما هي مسؤولة عن أفعالها الضارة².

¹كامل مرسي محمد، الحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية، رهن رسمي، حق اختصاص، رهن حيازي، حقوق الامتياز، ط 2، المطبعة العالمية، مصر، 1951، ص 34.

²Paul Macarius Hebert, The Origin and Nature of Maritime Liens, T.L.R, Vol, 4, 1930.p 122.

وقد تم تطوير هذه النظرية من قبل «أوليفرونندل هولمز Oliver Wendell Holmes» الذي استند إلى القانونين الروماني والألماني القديمين وكذلك إلى مراجع الكتاب المقدس التي تؤكد على أنه إذا تسبب الشيء بوقوع ضرر أو أدى إلى وفاة شخص ما فتم مصادرة هذا الشيء ومنحه إلى الشخص المضرور لتعويض الضرر الذي لحقه¹.

وعلى الرغم من أن القوانين البحرية في العصور الوسطى لا تشير إلا الامتياز البحري إلا أن مجموعة قنصلية البحر وقوانين فيسبي visby تعترف بحق البحارة على أجورهم وكذلك التجار عن أي ضرر يلحق ببضائعهم إذ هو أكثر من مجرد «امتياز شخصي»².

في حين ذلك قد استعانت الممارسة البحرية الإنجليزية بمفهوم الرهن لدى الرومان نهيك عن الدعوى العينية الملازمة له لتنفيذه التي تشبه الدعوى العينية الموجودة حالياً، واعتبرت الامتياز من قبيل «الرهن الخاص» وتفترض النظرية التشخيصية أن الامتياز في حالات التصادم البحري ينشأ من مفهوم «تشخيصية السفينة» بالأسلوب ذاته المعروف في القانون الإنجليزي القديم ضمن ما يعرف ب Deodand³، أما معناه من الناحية القانونية فيقصد به أي شيء أو وثيقة يمكن أن تصبح غرامة أو تعويضاً لأنها أدت إلى وفاة شخص ما، ففي العصور الوسطى الأوروبية كان هذا الشيء أو قيمته تذهب مباشرة إلى الكنيسة أو في حالات أخرى إلى الملك وكلمة Deodand مشتقة من الكلمة اللاتينية Deodandum.

وقد أخذت الممارسة القضائية الإنجليزية بهذه النظرية في قضايا قديمة منها قضية JustiBallam سنة 1711 إذ وجدت المحكمة «أن كل عقد للربان طبقاً للقانون البحري

¹ أعمار حميد الخالدي، تنازع القوانين في الإمتيازات البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان ، 2013، ص 30.

² Graham Bradfield, The nature and scope of contemporay maritime liens in south african admiralty law, 21 January 1999, p 52. www.uctshiplaw.com.

³ و يقصد بها ما يتم إعطاؤه إلى الإله.

يتضمن رهنا»، كما تعززت هذه النظرية أكثر بالاستناد إلى حقيقة ديون البحارة عن أجورهم عند تحطم السفينة

وعليه قد انجر على هذه النظرية التشخيصية نتائج ثلاثة:

- 1- يلحق الامتياز البحري بالسفينة بغض النظر عن وجود أي التزام شخصي للمالك.
- 2- يبقى الامتياز البحري حتى في حالات تغيير الملكية.
- 3- يستند عنصر المسؤولية في الدعوى العينية على وجود الامتياز البحري الذي يتحدد بقيمة السفينة.

ولم تدم النظرية التشخيصية في المحاكم الانكليزية أكثر من أربعين سنة، وهو ما دفع ظهور النظرية الإجرائية التي تبين نشأة حق الامتياز البحري وتؤكد بالاستناد إلى إجراءات توقيف السفينة كونها الوسيلة المستخدمة لإجبار مالك السفينة على الظهور ومن ثم المثل أمام القضاء ليقدم ضمانات كافية لسداد ديونه فتنشأ رابطة قانونية بين المدعي الحق وبين الشيء الموقوف ويترتب عليها أيضا أن الدعوى تتحول من دعوى شخصية مرفوعة على المالك إلى دعوى عينية مرفوعة على السفينة¹.

و لم يتوقف الأمر عند هذا الحد حيث على الرغم من شيوع هذه النظرية في الممارسة الانكليزية فقد ظهرت نظرية جديدة لبيان نشأة الامتيازات البحرية، والتي عرفت بنظرية "روسكو Roscoe" والتي انطلقت من الممارسة القضائية الانكليزية إذ كانت انكلترا لا تملك نظاما قضائيا موحدًا في القرون الوسطى كما هو عليه الحال اليوم، وكانت تتألف من أنظمة قضائية عدة تتنافس فيما بينها ومنها المحاكم البحرية، والتي كانت في القرن

¹Bonnecase Julien, Précis élémentaire de droit maritime, librairie recueil sirey, paris, 1932, p 65.

الرابع عشرة تسعى إلى توسيع اختصاصها القضائي مما تتازع ذلك مع الاختصاص القضائي لمحاكم القانون المستند إلى السوابق القضائية¹.

وعليه فإنه كان لنشأة الامتيازات البحرية وجود ثلاث نظريات، النظرية التشخيصية والإجرائية وكذا نظرية روسكو Roscoe حيث حاولت هذا النظريات تحديد وتفسير فلسفة نشوء الامتيازات البحرية، إلا أنه وعلى وجه النقد من ذلك فقد رفض الأستاذ " تيتلي Tetley" بأن تكون هذه النظريات هي سبب تقرير الامتيازات البحرية، حيث رأى أن نشأة هذه الامتيازات كانت نتاج تطور القانون البحري وما قررته المحاكم من أحكام وقرارات، فضلا عما نصت عليه الاتفاقيات الدولية².

ولم تكفي هذه النظريات فقط بل وجدت نظريات أخرى بعدها كل من النظرية اللاتينية والأجلوسكسونية، حيث اعتبرت أن الامتيازات على السفينة، هي في مجموعها تتمتع بترابط خاص وتنظيم دقيق يوحي بأنها تعمل في نسق متكامل، وهي تنقضي وتتجدد في ترتيب مرسوم، ثم هي تركز على السفينة خلال رحلتها البحرية منذ بدايتها حتى النهاية الموافقة في ميناء الوصول.

وإذا خرجنا عن النظام اللاتيني إلى ميدان القانون المقارن، فإننا لا نجد كلمة الامتياز، وإنما نجد في النظام الجرمانى شيئاً آخر، وهو الثروة البحرية " Fortune de mer"، ونجد في النظام الأنجلوسكسونى شيئاً ثالثاً هو العلاقة المباشرة بين السفينة ذاتها " Lien " بغض النظر عن شخص المالك أو شخص المجهز.

¹ إذ يؤكد الأستاذ " روسكو Roscoe" فيقول : « يعد حجز السفينة وسيلة إجرائية للتمتع باختصاص قضائي شخصي وهذا التطور كان بعد محاولات لإعادة العمل بالاختصاص القضائي الشخصي الذي كان محظورا من قبل محاكم القانون المستند إلى السوابق القضائية » . Neil Hutton, op, cit, p 101.

²Suzy Carrus, privilèges sur le navire pour fournitures et réparations (étude de droit comparé), Thèse pour le doctorat, université de paris, faculté de droit, soutenu le 3 mars 1928, p60.

ورغم الاختلاف بين النظم الثلاثة¹، فإنها تتشابه في كثير من تفاصيلها، وتكاد تتحد في بعض القواعد الجزئية، كقاعدة الترتيب وفقا للتاريخ العكسي، ثم إنها تؤدي نفس الدور وتحقق نفس الهدف الائتماني للمجهز ولدائني السفينة على السواء.

ولا يمكن أن نخفي أنه قد كان لفرنسا الأثر الكبير في إقرار هذه التأمينات، فعلى إثر الثورة لفرنسية، تقرر رفع الحظر عن القرض البحري الذي غلبه عليه صفة المشروعية، حيث تحولت بذلك رؤوس الأموال من القرض البحري الذي قد يفقد فيه الرأسمالي ماله في حالة إذا هلكت السفينة، إلى نظام الفرض بفائدة يتم تحديدها مسبقا، إذ يلتزم المدين برد الدين مهما كانت نتائج الرحلة البحرية، ولم يبقى الوضع على هذا المنوال بل تم تدعيم مركز الدائن المقرض بنظام الرهن الرسمي المعروف في العقارات، والذي يرتب من خلاله للدائن حق التتبع والتقدم بأصل الدين والفوائد على سائر الدائنين العاديين².

وبزيادة النشاط البحري جعلت المجهز في حاجة ماسة إلى الائتمان وهذا بهدف استغلال السفينة، و تشجيعا للدائنين من جهة و ضمانا لحقوقهم من جهة أخرى ظهرت فكرة الرهن البحري، والسفينة بوصفها مالا منقولاً لم يكن من الجائز رهنها رهنا رسميا لكونه يتعلق بالعقار فقط، وكان المنطق يقضي رهنها رهنا حيازيا يتم بموجبه تسليم الشيء المرهون ونقل حيازته إلى الدائن المرتهن، غير أن تطبيق هذه القاعدة على السفينة يترتب عنه تعطيل للإستغلال البحري، وهو ما يميز الرهن البحري عن القواعد العامة، فالسفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما أن القانون يوجب تسجيلها وشهر ما يرد عليها من تصرفات ويضاف إلى ذلك أن السفينة تمثل قيمة اقتصادية هامة، لهذه الأسباب

¹ وهذه النظريات سنتعرض إليها بنوع من التفصيل فيما سيأتي من هذه الرسالة.

²Ali M. EL BAROUDI, LA Notion de Privilège sur le navire en droit Comparé et sur le plan international, ouvrage couronné de la faculté de droit de paris, publication n° 03, 1963, p 35.

تقرر رهن السفينة¹ عن طريق إتباع إجراءات تتشابه مع تلك المقررة للرهن الرسمي وذلك بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن².

وبحكم أن السفينة هي دأمة التنقل بين موانئ دول العالم، أصبحت حركة السفن سريعة امتدت لتشمل كل مكان بفعل التطور التقني، هو ما أدى إلى زحمة شديدة في خطوط السير، كثيرا ما ينشأ عنها حوادث بحرية تسبب أضرار كبيرة للمصالح المشتركة في الرحلة البحرية، وهو ما استدعى توفير ضمانات قانونية لتغطية حقوق الشاحنين و المسافرين و الغير، ولا يمكن أن يتمثل ذلك في الرهن لأنه لا يتقرر إلا لمن يطلبه، صف إلى ذلك بما أن مهام قيادة السفينة لم تبقى للمالك الأصلي إنما خولت لربان يتم تعيينه من قبل المالك، فها دائما يجد نفسه يحتاج إلى تأمين الرحلة البحرية و سد احتياجاتها من التموين بالوقود أو قطع الغيار، و حتى عند وصول السفينة للميناء تجدها تحتاج إلى خدمات أخرى من قطر و إرشاد و صيانة و تموين و إنقاذ، كلها معاملات قد تتم بناء على الثقة بين المتعاملين، ومركز هذه الثقة و هو الضمان القانوني الذي قرره المشرع لبعض الحقوق و الذي بدونه قد تتعطل الرحلة البحرية ابتداء من السفينة وأجرة و حمولة، و بهذا فقد أخضع المشرع حق الإستسفاء من مال معين يخول للدائنين دون سواهم حق التتبع و التقدم لأجل أخذ حقوقهم، و كثيرا ما تتحمل السفن الجزائرية بحقوق امتياز لأشخاص أجانب و هي خارج ميناء تسجيلها، كما قد تتحمل السفن الأجنبية بحقوق امتياز لأشخاص جزائريين أثناء رسوها بالموانئ

¹ لقد أخذت التشريعات المختلفة بالرهن البحري، حيث عرف في ألمانيا سنة 1865 وفي فرنسا فقد أنشئ الرهن بموجب قانون 187 و عدل بعده سنة 1885 ثم في 1914، ويسري على الرهن في فرنسا حاليا أحكام القانون رقم 67-05 الصادر بتاريخ 3 جانفي 1967 الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى وكذلك القانون رقم 67-976 الصادر بتاريخ 27 أكتوبر 1967.

و دخل بعدها إلى التشريعات العربية تأثرا بالتشريع الفرنسي فكان أن استحدثت في مصر سنة 1951 وفي لبنان 1947 والأردن في 1972 وكذا الجزائر كان أول تنظيم قانوني للرهن البحري سنة 1976 وهذا بموجب صدور القانون البحري.

² منهوج عبد القادر، خصوصية الرهن البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012/2011، ص 6.

الجزائرية، دون أن يتم تصفية الحقوق الممتازة العالقة بالسفينة بعد كل رحلة تقوم بها، لتتراكم بذلك حقوق قد تعود لأشخاص ذوي جنسيات مختلفة قبل التمكن من الحجز على السفينة أمام جهات قضائية قد لا يكون لها أي علاقة بالنزاع المطروح.

و نتيجة لهذه التطورات كانت تواجه السفينة قوانين مختلفة هو ما كان يعرقل نشاطها دائما، حيث كل تشريع أقر امتيازات خاصة ورهن بحري هو ما دفع إلى التفكير في التوحيد، وحقيقة الأمر وجد المحاولون أنفسهم إزاء نظم تبدو متنافرة وبدت مهمتهم صعبة، وكان الفقه المقارن أن يقوم حينئذ بدوره الأساسي في شرح أوجه الشبه وأسباب الاختلاف، ولكنه لم يقدم للمؤتمرات المتتالية إلا شروحا هزيلة للنصوص التشريعية القائمة، وكانت العقيدة السائدة خلال مؤتمرات التوحيد، هي أن أي بحث نظري فقهي في موضوع الإمتياز أو الرهن البحري، كفيل بأن يعرقل الوصول إلى اتفاق وأن الأجدر والأسرع هو وضع حلول متوسطة على غرار المعاهدات الدولية، يقتبسها المؤتمرون من سائر التشريعات فترضى عنها سائر الدول.

وقد ثبت بتجربتهم أن هذه النظرة لم تكن قط صائبة، فقد طالت المساومات زهاء خمسة وعشرين سنة، منذ أن بدأت في مؤتمر هامبورج سنة 1902 حتى قطعت، ثم بدت سمات التفكير الجديد من قبل الممثلين السياسيين للدول، وعقدوا مؤتمر آخر نتجت عنه إبرام أول اتفاقية دولية تتعلق بالامتيازات والرهن البحرية والتي تمت ببروكسل في 10 أبريل عام 1926¹ والتي انضمت إليها الجزائر بتاريخ 02 مارس 1964¹.

¹ وهي اتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية، وقد دخلت النفاذ بتاريخ 02 جوان 1931 وقد صادقت عليها 28 دولة وهي الجزائر، الأرجنتين، بلجيكا، البرازيل، كوبا، الدانمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، هايتي، المجر، إيران، إيطاليا، لبنان، لكسمبورغ، مدغشقر، موناكو، النرويج، بولندا، البرتغال، رومانيا، إسبانيا، سويسرا، السويد، سوريا، تركيا، الأوروغواي، الزائير، موقع www.cmi.org، والتي سيشار إليها بعبارة اتفاقية بروكسل لسنة 1926.

وبعد هاته الإتفاقية تقدم أنصار كل نظام وليس في برنامجهم محاولة فهم النظم الأخرى، وإنما كان همهم الأكبر هو تقديم وبيان مزايا النظام الذي يمثلونه، محاولين فرض أكبر قدر ممكن منه على نصوص القانون الموحد، ولم يلبث أن جاء الدائنون البحريون أنفسهم، يحاول كل منهم أن يحصل على المرتبة الأولى إن استطاع، ثم وقع الاصطدام مع الدائنون المرتهنون جميعا يهاجمون الدائنين الممتازين جميعا.

وفي غمار هذا الجدل ضاع من المؤتمرين ذلك الخيط الدقيق الذي يربط بين المصالح المتعارضة في مصلحة عامة واحدة تتمثل في سلامة الرحلة البحرية واستمرارها وانتظامها، ورغم التقدم الذي أحرزته معاهدة 1926 مقارنة بالوضع قبل ذلك، إلا أنها واجهت العديد من الانتقادات، فمن جهة لم تستطع المعاهدة أن تقلل من العدد الكبير من الديون الممتازة التي نثقل كاهل السفينة بل وأيضا أثناء بناء هذه الأخيرة لا سيما وأن العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة وعملاقة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده، ولا شك أن الفضل الأول يعود لمعاهدة بروكسل 1926 إنما هو فضل القضاء على مشاكل تنازع القوانين بين البلاد الموقعة عليها، إلا أن قانون بروكسل الموحد لا يعد أحسن القوانين.

وإنما تعرض إلى إنتقادات كثيرة و عليه فقد انعقد مؤتمر نيويورك سنة 1965 وقدم مشروعا لمعاهدة جديدة أعدته اللجنة الدولية ثم عرض المشروع على المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل وناقشه أعضاء الوفود الممثلة فيه ، وانتهى الأمر إلى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل في 27 ماي 1967² وقد نتج عن هذه المعاهدة تقليل

¹ المرسوم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926 ج ر عدد 27 لسنة 1964.

² لم تدخل بعد حيز النفاذ ، صادقت عليها كل من: الدانمارك، المغرب، النرويج، السويد، سوريا، www.cmi.org.

عدد الامتيازات البحرية كما اهتمت بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري ولم يتم التصديق عليها إلا من قبل أربعة دول الأمر الذي جعلها لم تدخل حيز التنفيذ، وقد تم ابرام معاهدة جديدة في جنيف بتاريخ 06 ماي 1993 بشأن الامتيازات والرهن البحرية حلت محل المعاهدتين السابقتين¹.

وقد أدخلت معظم الدول أحكام معاهدة 1926 في تشريعاتها، وكذلك فعل المشرع الجزائري، فقد تناول المشرع الجزائري الرهن البحرية في القانون البحري² في المواد من 55 إلى 71 في الفقرة الثانية من القسم الثالث، ثم الامتيازات على السفن في المواد من 72 إلى 91 في الفقرة الثالثة من القسم الثالث الخاص بالحقوق العينية المترتبة على السفينة في الفصل الأول، الباب الأول، من الكتاب الأول، كما كانت بعض أحكامه محلا للتعديل بموجب القانون رقم 98-05.

و تتلخص أهمية دراسة موضوع الإمتيازات و الرهن البحرية كونها لها أهمية نظرية و أخرى علمية، فبالنسبة للأهمية النظرية تتمثل في إبراز خصوصية حق الامتياز البحري مقارنة بالامتيازات التي أوردها القانون المدني، و في الشق الآخر تبيان خصوصية الرهن البحرية التي تركز على فكرة أساسية مفادها أن السفينة من حيث كونها مالا منقولا يفترض أن تسري عليها إجراءات رهن المنقولات عموما إلا أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن باقي المنقولات عموما و تقترب به من العقار، و نضيف أهمية أخرى و هي دراسة ما استقر عليه القانون البحري الجزائري اتجاه هته الحقوق العينية التي ترد على السفينة، و التي هي في الأصل تعتبر ذات طبيعة خاصة، تمارس نشاطها في البيئة البحرية

¹ والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 05 سبتمبر 2004 وقد صادقت عليها كل من: الإكوادور، إستونيا، موناكو، نيجيريا، روسيا الاتحادية، إيبانيا، سوريا، أوكرانيا، سان فينوس، فانواتو. www.cmi.cmg.

² من خلال الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977 ص 496 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47 لسنة 1998.

ما جعلها تتميز عن الرهن في القانون المدني، و الذي أفرد لها خصوصية للرهن البحري الوارد عليها هذا من جهة و من جهة أخرى، و من جهة أخرى فإن هذه الرهون البحرية تتميز عن الإمتيازات البحرية كونها أوسع نطاقا منها التي رتبها المشرع على السفينة، و لعلها تكمن من حيث الإنشاء و الآثار التي ترتبهاو بالتالي هي من أضفت طابع الخصوصية على الرهون البحرية.

أما عن الأهمية العملية، فترتبط بالأهمية الإقتصادية و دعمها و التي تستمد قوتها في تقوية الإئتمان البحري، و دفع و تشجيع الأفراد على امتلاك السفن عن طريق البناء، التي يتم عن طريق القرض و الإئتمان البحري.

ومن خلال ما تقدم تثير هذه الدراسة العديد من الإشكالات:

ما هو أثر الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالامتيازات والرهن البحرية في سبيل تحقيق التوحيد الدولي بشأن موضوع الامتياز والرهن على السواء خاصة ما هو مرتبط بمسألة تنازع القوانين؟

وما هو القانون الواجب التطبيق على موضوع الامتياز والرهن البحري من حيث وجوده ومن حيث ترتيب الامتيازات والرهن البحرية واختلافها بين الدول؟

وأين تكمن خصوصية الرهن البحرية الواردة على السفينة؟ وما يميزها ويفردها عن الرهن الوارد في القواعد العامة؟

وأين يتجلى موقف المشرع الجزائري من خلال تنظيمه لموضوع الإمتيازات والرهن البحرية خاصة أنه صادق على اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وهل حذى حذو التشريعات الدول المختلفة؟

وعليه محاولة منا لمناقشة هذه الإشكالية وما يتفرع عنها من تساؤلات سننتعرض من خلال هذا البحث إلى ماهية حق الامتياز البحري وكل ما يدخل في مفهومه بالشكل خاص وتعريفه عبر مختلف الأنظمة وكذا عن فكرة التنازع التي أحدث جدالا كبيرا بين دول

العالم في تحديد حقوق الامتياز البحري وكيف بدت الحلول بعدما كان ميؤوس منها إلى الوصول إلى أمل التوحيد الذي تم عبر الاتفاقيات الثلاث المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية (باب أول)

ثم بعدها خصصنا الشق الثاني من هذا البحث إلى دراسة عقد الرهن البحري بداية من إنشائه والشروط الواجب توافرها في إبرام هذا العقد وكذا التفصيل في مسألة التنازع القائم على تحديد الرهن البحرية وما هي جهود التوحيد وتحديد القانون الواجب التطبيق وتبيان دور الاتفاقيات في تحقيق نتيجة التوحيد، لنصل إلى الآثار التي تترتب عن هذا العقد وطرق الانقضاء (الباب الثاني).

الباب الأول

أحكام حق الامتياز البحري

الباب الأول

أحكام حق الامتياز البحري

لم تكن وسائل الائتمان العيني للمجهز كافية فالرهن التأميني ليس من أنظمة القانون البحري العريقة من حيث القدم لأن السفينة كان ينظر إليها على أنها مال منقول فحسب، وهي بهذا الوصف لا تصلح إلا تقرير رهن حيازي عليها، غير أن ذلك يستوجب نقل حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن الأمر الذي يعطل استغلالها ولذلك لم يفكر المجهزون في الالتجاء إليه.

وحقيقة الأمر أن القانون البحري انفرد بأحكامه وأفرز خصوصيته في شتى تنظيماته وحاول عبر مراحل الخروج على حكم القواعد العامة¹، لذلك فقد قرر للدائن حق التتبع على السفينة حتى ولو كان الدين عاديا، إلا أن هذا الحق العيني² لا يمكن أن يساهم أو أن يكون سندا لازدهار الائتمان البحري ذلك في أنه يتميز بسرعة الانقضاء ويزول إذا بيعت السفينة على يد المحكمة أو إذا بيعت بيعا اختياريا ثم أبحرت باسم مشتريها بشرط أن يكون الخطر عليه.

¹ القانون البحري بالمفهوم الواسع يتضمن مجموعة من القواعد التي تنظم وتحكم الملاحة البحرية ومحوره السفينة الأداة الرئيسية التي بواسطتها تتم عملية الملاحة البحرية، فالسفينة هي مدار القانون البحري وما تستهدفه من غرض، وكلها أمور لا تختلف باختلاف الدول، وذلك عكس الحال بالنسبة للتشريعات المدنية.

والجدير بالملاحظة في هذا الشأن حول القانون البحري، هو أنه لا يتحدد بنوع قواعده كالقانون التجاري أو القانون الجنائي مثلا وإنما يتحدد بمكان تطبيقه، فهو القانون الذي يطبق على الأنشطة البحرية، للتوسع في هذا الشأن راجع، محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 5. وأيضا محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 21.

² الحقوق العينية التي ترد على السفينة قد تكون عبارة عن امتيازات تنقرر لدائني مجهز السفينة، تخولهم حق استيفاء ديونهم بالأولوية وتتبع السفينة في أي يد تكون.

فمن هذا المنطلق بدت محاولات المشرع البحري وأعاد النظر في تنظيم الائتمان العيني، وهو ما حدث بالفعل حيث تمكن من إضفاء وصف الامتياز على كثير من الديون التي تنشأ بمناسبة السفينة أو الرحلة البحرية¹ فنهيك عن الاتفاقيات الدولية التي عقدتها دول العالم ونذكر منها اتفاقية بروكسل المتعددة وغيرها من الاتفاقيات كلها كانت من أجل تنظيم النقل البحري، وبما أن الرحلة البحرية² تحتاج إلى أموال كثيرة، وجدت اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المبرمة في 10 أبريل 1926 وما جاء من بعدها من اتفاقيات³.

ومن خلال هذا الباب سنتعرض لمفهوم الإمتياز البحري بشكل خاص، مع بيان خصائصه الجوهرية وكذا الطبيعة القانونية التي تباينت فيها الآراء في تحديدها وإلى فكرة تنازع القوانين الذي لا يقل أهمية في تحديد الامتيازات البحرية والذي نتج عنه وجود ثلاث اتفاقيات دولية بروكسل 1926 واتفاقية بروكسل 1967 وبعدها اتفاقية جنيف 1993(الفصل الأول) لننتقل بعدها إلى دراسة الآثار المترتبة عن الإمتياز البحري وأسباب وطرق انقضائه (الفصل الثاني).

¹ بدت حاجة المجهزين إلى الائتمان من قديم للحصول على نفقات الرسالة البحرية ولعدم رغبتهم في المخاطرة فيها بكل أموالهم، ولتحقيق هذه الحاجة نشأ قرض المخاطرة الجسيمة أو القرض البحري وبمقتضاه يحصل المجهز على ما يلزمه من أموال بفائدة مرتفعة، وفي مقابل ذلك يترتب للدائن ضمان على السفينة وحمولتها، على أنه لا يستوفي ما يستحقه إلا إذا وصلت السفينة إلى بر السلامة، راجع في ذلك مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1993 المرجع السابق، ص 65.

² تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل، أو بتعيين مينائي الشحن والتفريغ، وكذا تاريخ استلام البضائع وتسليمها، عبد الفتاح ترك، موسوعة القانون البحري، ط 2، دار الكتب والوثائق المصرية، ص 65.

³ وهو ما سنتعرض له لاحقاً في هذا الباب.

الفصل الأول: ماهية الإمتياز البحري

تيسيرا للإئتمان البحري أقرت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز على السفن وتسمى بحقوق الامتياز البحرية، والتي بمقتضاها تخول للدائن حق تتبع السفينة في أي يد تكون كما هو الحال في حق الامتياز على العقار¹، وترجع أهمية تقرير حقوق الامتياز البحرية إلى حداثة العهد بنظام الرهن البحري، ذلك أن عدم تقرير هذه الحقوق يعجز مجهز السفينة عن الحصول على الإئتمان اللازم لإستغلالها².

ومن هذا المنطلق فمن الضروري جدا التعرض إلى إثبات الامتيازات البحرية وكذا تعريفها عبر مختلف الأنظمة (المبحث الأول) وإلى تعداد الحقوق الممتازة وتحديد رتبتهـا (المبحث الثاني).

المبحث الأول: إثبات الإمتيازات البحرية وأساسها القانوني

بشكل عام فإن الإمتياز هو عبارة عن حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين بموجبه تكون لهم الأولوية على الدائنين الآخرين، أما الامتياز البحري فهو حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الحصر، يمكنهم استيفاء ديونهم بعد بيع السفينة بأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين ونظرا لحركة السفينة وتقلها بين عدة دول وموانئ مختلفة ونشوء النزاعات بعناصرها الأجنبية، كجنسية المقرض والمقرض والميناء الذي تم رفع دعوى الاستيفاء فيه، فإن مؤدى ذلك وهو نشوب تنازعا بين القوانين، وهو بطبيعة الحل بين صرع دام سنين تم التوصل معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الإمتياز والرهن البحرية عام 1926م، وقد أدخلت معظم الدول أحكام معاهدة بروكسل في

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 86.

² Arnaud Montas, droit maritime, Dyna' sup droit, collection dirigée par Frédéric Vuibert, 2012paris, p 77.

تشريعاتها ومن بينها الجزائر¹ لهذا سنطرق من خلال هذا المبحث إلى مفهوم الامتياز البحري وأساسه القانوني من خلال ما سيأتي من مطالب الآتية.

المطلب الأول: مفهوم حق الإمتياز البحري على السفن

نصت المادة 982 من القانون المدني الجزائري على أنه «الإمتياز أولوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته، ولا يكون للدين إمتياز إلا بمقتضى نص قانوني»، ويتضح من هذا التعريف أن الإرادة التشريعية جعلت من الأولوية، بمعنى حق التقدم، والتي تعتبر الصيغة الجوهرية لحق الامتياز وعنصره الأساسي²، وعلى ذلك فإن صاحب حق الامتياز يتقدم جميع الدائنين العاديين ويتزاحم مع الدائنين المتمتعين بضمان عيني عند بيع السفينة المحملة بحق الإمتياز، وبعد هذا يستوفي حقه طبقا لمرتبته بالنسبة لهؤلاء الدائنين.

ولم تربط الإرادة التشريعية هذه الأولوية بشخص صاحب الحق، بل ربطتها بالحق المضمون إذ أن الأساس الأولوية تكون في صفة الحق، وبمعنى آخر في سبب نشأته، وهذا الضمان تمنحه الإرادة التشريعية للحقوق التي أسباب نشأتها تبرر تفضيلها على غيرها³.

وعلى النقيض من مما تقدم فقد رأى جانب من الفقه المصري، في هذا المفهوم وطبقا لما ورد في حكم المادة 1130 م مصري، فإنه لم يتم ذكر أن الامتياز حق عيني تبقي وأن لصاحب الامتياز تتبع المال المحمل بالضمان، وأورد تعريفا لحق الامتياز بأنه «الامتياز حق عيني يقرره القانون ضمانا لوفاء دين معين مراعاة منه لصفته، وهذا الحق يمنح الدائن

¹ المرسوم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926 ج ر عدد 27 لسنة 1964.

² هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 152.

³ René Rodière et Emmanuel du Pontavis, ce Droit maritime, 11^{ème} éd, précis Dalloz, p 86 et p 87.

سلطة على الشيء المحمل به تمكنه من استيفاء دينه بالأولوية في أي يد يكون»¹ ومنه سنورد فيما يأتي إلى تعريف حق الامتياز وفقا للقانون البحري الجزائري ومختلف الأنظمة.

الفرع الأول: تعريف الإمتياز البحري عبر مختلف الأنظمة

الامتياز هو أولوية يقررها القانون لحق معين مراعاة منه لصفته، فهو تأمين عيني وقانوني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه، وهذا الحق ذو طبيعة استثنائية، أي أنه خروج عن القاعدة القائلة بموجب تساوي الدائنين في الحقوق على أموال مدينهم، ولذا فإنه لا يكون إلا بنص قانوني وفقا للمبدأ القائل أنه لا إمتياز إلا بنص، ويترتب على هذا المبدأ أنه لا يجوز إنشاء حقوق امتياز اتفاقية كما لا يجوز التوسع في تفسير النصوص القانونية المتعلقة بالإمتياز².

الفقرة الأولى: تعريف حق الإمتياز وفقا للتشريع الجزائري

لقد أعطى المشرع تعريف لحق الامتياز البحري وذلك من خلال نص المادة 72 من القانون البحري الجزائري حيث نص على أنه «الامتياز هو تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه» بالإضافة لهذا النص كذلك نجد النص 982 من القانون المدني الجزائري الذي تم ذكره سابقا.

ويتضح من خلال هذين النصين أنه تنشأ الامتيازات (privilèges) بموجب نصوص صريحة في القانون، وهذا على خلاف التأمينات العينية الأخرى التي تنشأ عادة بمقتضى عقود أو اتفاقات بين ذوي العلاقة ما عدا بعضها الذي ينشأ بنصوص قانونية وهو ما أكدته الفقرة الثانية من نص المادة 982 من م ج «ولا يكون للدين إلا بمقتضى نص قانوني».

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 149.

² كمال حمدي، القانون البحري، ط1، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 123.

وبعد تقرير حق الإمتياز يحدد القانون كذلك المرتبة التي تعود للإمتيازات¹ ومنه فإن الإمتياز هو حق عيني يعطيه القانون للدائن بالاستناد إلى صفة خاصة في الدين، ويوليه حق الأفضلية على غيره من الدائنين ولو كانوا من أصحاب حقوق التأمين².

وقد تأكدت الصفة العينية للإمتيازات على السفن عندما نصت المادة 91 من القانون البحري الجزائري على سريانه على السفن المستغلة إما من قبل المالك وإما من قبل المجهز، فقد جعلت الصفة العينية للإمتيازات مرتبطة بالسفينة ذاتها بغض النظر عن صفة العاقد أو المدين.

والجدير بالذكر أن الإتفاقيات الدولية الثلاث الخاصة بتوحيد الرهون والإمتيازات البحرية لم تورد أي تعريف بشأن الإمتياز، بل اكتفت كل واحدة بوضع قائمة حصرية تتضمن الحقوق المشمولة بالإمتياز بحري³ وحتى المشرع المصري هو أيضا لم يورد أي تعريف خاص بحقوق الإمتياز البحري عدا تعداد هذه الحقوق.

الفقرة الثانية: تعريف حق الإمتياز البحري وفقا للتشريع الفرنسي

إن الإمتيازات على السفينة، في النظام اللاتيني، تشترك كلها في قواعد تختص بها وحدها دون غيرها من الإمتيازات المختلفة التي يعرفها القانون المدني، بل إن الإمتياز على السفينة له طابع خاص، غريب حتى على الأسس المعروفة لفكرة الإمتياز.

¹ تكون الإمتيازات عامة أو خاصة، وهي ترد على العقارات كما على الموال المنقولة، وقد أقر المشرع بعضها لمصلحة أشخاص القانون العام وحماية لحقوق الخزينة العامة على الأخص، كما أقر بعضها الآخر لمصلحة أشخاص القانون الخاص وحماية لحقوق وجد أنها جديرة برعاية خاصة.

²Moulinard (L), privilèges sur les meubles, Thèse Doctorat, Faculté De Droit De Toulouse, Typographie de Bonnal et Gibran, rue saint Rome, 44, 1871, p 9.

³ نجد من ذلك المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، والمادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1976، والمادة الرابعة من اتفاقية جنيف لسنة 1993.

ومنه نجد المشرع الفرنسي قد أورد أحكام حقوق الإمتياز على السفينة في المواد من 31 إلى 42 من القانون الصادر في 3 يناير 1967 والمتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية الأخرى¹ وكذا في المواد من 10 إلى 12 من المرسوم الصادر في 27 أكتوبر 1967.

وحقيقة الأمر أن المشرع لم يعرف حق الإمتياز البحري بل كغيره عددها فقط، ففي النظام اللاتيني، لا يصعب على من ينظر في امتيازات المادة 191 من القانون البحري الفرنسي، (قبل تعديلها وفقا لأحكام المعاهدة الدولية) أن يرى بوضوح، أن الهدف الواحد الذي يربط هذه الامتيازات البحرية الخاصة، هو بغير شك، سلامة الرحلة البحرية واستمرارها حتى تصل إلى بر الأمان، فهذه الامتيازات لا تعطي إلا لكل دائن يسهم بائتمانه أو بمجهوده في تحقيق هذا الهدف، وترتيب الامتيازات على السفينة هو بحسب أهميتها للرحلة البحرية، والتفضيل فيما بينها يتم وفقا للتاريخ العكسي²، وذلك حتى يظل ائتمان السفينة خلال الرحلة البحرية متجددا قادرا على جذب الدائنين ، وأخيرا فإن انقضاء الامتياز بخروج السفينة إلى رحلة جديدة، مع بقاء الدين ذاته دينا عاديا في ذمة المجهز، هذا الانقضاء الخاص لا يمكن تفسيره إلا على أساس حماية الرحلة البحرية الجديدة من ديون الرحلة السابقة، إذ أن هذه الديون الأخيرة يجب أن تصفى في ميناء الوصول.

¹La France connaît L'institution de L'hypothèque maritime depuis la loi du 10 septembre 1894 qui l'avait introduite dans l'ordre juridique française pour un meilleur financement de l'expédition maritime. A l'heure actuelle, l'hypothèque est régie en France par la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et autre bâtiment de mer. Droit Maritimes, 2006, Dalloz, N° 334, 09, p 279.

²L'apparition de L'hypothèque maritime devait entrainer deux conséquences notoires: d'une part, elle allait accentuer la désuétude du prêt à la grosse, le prêteur perdait son privilège sur le navire avec la loi française de 1885 et l'institution même de ce prêt n'était plus guère mentionnée par la loi de 1967, d'autre part comme les privilège priment l'hypothèque, il devenait nécessaire de réduire, par un accord international... , PIERRE SAFA, Droit Maritime, Editions juridique CADCP , 1ère Ed 2000, p 155.

ولكن هذا النظام الخاص الذي يتسم بوحدة الهدف وتناسق التنظيم، قد اختلفت معالمه في مشاكل التطبيق، من بينها ما أحاط به المشرع الفرنسي امتياز الدائن البحري من شكليات وقيود تؤدي في النهاية إلى الإضرار بائتمان الرحلة البحرية، ومن بينها أنه نسي أي مجرد سهو منه، أن يذكر امتياز دائن من أهم الدائنين البحريين، وهو امتياز الإنقاذ والمساعدة، فرفض القضاء أن يقرر هذا الامتياز تطبيقاً للقاعدة أنه لا امتياز إلا بنص¹.

وتبقى أهم هذه المشاكل قد نشأت مما استقر عليه القضاء وأيده الفقه من ضرورة تطبيق كل امتيازات القواعد العامة على السفينة، شأنها في ذلك شأن أي مال منقول، فجاءت المادة 2102 من القانون المدني الفرنسي على أنه لتزاحم المادة 191 بحري وتختلط بها وتخفي هدفها إخفاء يكاد أن يكون تاماً، إذ مع إضافة ديون جديدة، واستخلاص ترتيب جديد أصبح من الممكن للدائن البحري الذي انقضى امتياز به بخروج السفينة إلى رحلة جديدة أن يستعين احتياطياً بامتياز القواعد العامة².

ومن ثم فقد اختلفت فكرة الامتياز على السفينة واختلف هدفها الخاص داخل شكل الامتيازات في النظام اللاتيني بصفة عامة، وساعد على ذلك أن القضاء الفرنسي لم يكن يرى في الامتياز البحري أي طابع خاص يعتد به في التفسير والتطبيق³.

الفقرة الثالثة: تعريف حق الامتياز وفقاً للنظام الانجلوسكسوني

تحكم هذا النظرية بالخصوص كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية¹، وبهذا فلقد كان لها وجهة أخرى تختلف مع الدول ذات المنظور اللاتيني، حيث قدمت مدلولاً خاص بها.

¹ إذا هو استثناء على مبدأ المساواة بين الدائنين، والاستثناء لا يتوسع فيه ولا يقاس عليه.

²Du Pontavice (E), Le statut des navire, Litec, Paris, 1976, p 12.

³Suzy Carrus, op.cit., p 62.

فالامتيازات على السفينة، في مجموعها تتمتع بترابط خاص وتنظيم دقيق يوحي بأنها تعمل في تنسيق متكامل، إذ تتقضي وتتجدد في ترتيب مرسوم، ثم هي تركز على السفينة خلال رحلتها البحرية منذ بدايتها حتى النهاية الموفقة في ميناء الوصول.

فكملاحظة أولوية أنه إذا خرجنا عن النظام اللاتيني إلى ميدان القانون المقارن فإننا لا نجد كلمة امتياز، وإنما نجد في النظام الجرمانى شيئاً آخر هو الثروة البحرية (fortune demer)، في حين ذلك نجد في النظام الانجلوسكسونى شيئاً ثالثاً هو العلاقة المباشرة بين الدائن وبين السفينة ذاتها (lien) بغض النظر عن شخص المالك أو شخص المجهز.²

ورغم الاختلاف الواضح بين هذه النظم الثلاث، فإنها تتشابه في كثير من الجوانب، وتكاد تتحد في بعض القواعد الجزئية، كقاعدة الترتيب وفقاً للتاريخ العكسي، ثم إنها تؤدي نفس الدور وتحقق نفس الهدف الائتماني للمجهز ولدائني السفينة على السواء.³

والملاحظة الثانية وهي أن كلا من الامتياز والثروة البحرية والرابطة بين الدائن والسفينة، متأثر بالنظريات العامة في كل من النظام اللاتيني والجرمانى الانجلوسكسونى على وجه الاطراد، بمعنى أن كل فكرة خاصة بالسفينة، قد صيغت داخل قالب العام في كل من النظم العامة المقارنة.

وقد تحدد الائتمان في ظل النظام الأنجلوسكسونى في شكل علاقة بين الدائن والسفينة، تستند إلى دعوى مباشرة يرفعها الدائن على السفينة ذاتها¹، ذلك ضان تشخيص

¹Les hypothèques sont conventionnelles et le privilège d'origine légale. De même, les premières sont publiées, les seconds restent occultes. Mais en droit américain, seul un citoyen américain peut bénéficier d'une hypothèque sur un navire américain... C'est l'affaire du Westham ton, voy. Bonassies, DMF, 195 et l'arrêt Chemisa Banc V. Westham ton, 1964, A.M.C. 1353.

²Ali M. EL BAROUDI, op.cit, 1963, p 349.

³Bonassies (P), Les hypothèque et privilèges maritimes en droit anglais et en droit américaine, DMF 1965, p 655.

الأشياء ومساءلتها لا تقبله القواعد العامة في النظام الانجلوسكسوني، ولأن التشخيص قد ارتبط بتاريخ القضاء الانجليزي، وبمحاولة المحاكم البحرية استخلاص اختصاصها البحري من قرائن المحاكم الأخرى.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للإمتياز البحري

إن مسألة حق الامتياز بصورة عامة أثارت خلاف بين الفقهاء بشأن طبيعته القانونية إذ ترى الغالبية من الفقهاء أنه لا يمكن على الأقل نفي الصفة العينية عن جميع حقوق الامتياز عدا حقوق الامتياز العامة، فليس هناك شك في أن حقوق الامتياز هي حقوق عينية تتبعية ذلك أن هذه الحقوق ترد على شيء معين بالذات فهي ترد على عقار أو منقول وتخول صاحبها التقدم في استيفاء حقه من المقابل النقدي لهذا الشيء وتتبعه في أي يد يكون². ومن هذا المنطلق فهناك من يرى أن الأصل في جميع حقوق الامتياز أنها تمنح صاحبها الأولوية والتتبع ذلك أم حقوق الامتياز سواء أكانت عامة أم خاصة هي حقوق عينية تتبعية لكن القانون يبعد بعض الامتيازات من حق التتبع كما هو الحال في الامتيازات العامة، وذلك لعدم ورود هذا الامتيازات على محل معين تحديدا³.

ويشير الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهوري إلى عدم ورود الامتياز العام على محل معين بقوله: «إن أكثر الفقهاء الفرنسيين يقررون أن حقوق الامتياز العامة ولو وقعت على منقول تكون حقوق عينية ولو وقعت على أي عين معينة سواء أكانت عقارا أم منقولا

¹ حقيقة الأمر أن القضاء الأمريكي قد أظهر ترددا بشأن القانون الذي يجب تطبيقه على الامتيازات البحرية، فمن الأهمية بمكان أن نميز بين الامتيازات الناشئة عن فعل غير مشروع، من تلك التي ليست كذلك، فالأحكام مترددة في القضاء الأمريكي بشأن الامتيازات التي من أصل جرمي، خصوصا تلك الناشئة عن الاصطدام فقد تردد القضاء بين تطبيق قانون محل وقوع العمل غير المشروع وبين قانون القاضي. Ripert , (G) droit maritime, T 02, LibraireArthurRousseau, paris1930. P 112.

² من الملاحظ في الامتياز على المنقول أن حق التتبع يتعطل إذا انتقل المنقول المتقل بحق الامتياز إلى حائز حسن النية.

³ DU Pontavice (E) Le Nouveau Statut des Navires et Autres Bâtiments de Mer J.C.P, 1970, p 23.

أي أصبحت حقوق امتياز خاصة فإنها بطبيعة الحال حقوقا عينية وتخول حق التقدم وحق التتبع غير أن حق الدائنين فيها يتأثر بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية»¹.

وفي نفس السياق يضيف بعض الفقهاء² أنه في فرنسا الراجح أن الامتياز حق عيني يخول صاحبه ما تخوله إياه سائر الحقوق العينية من ميزتي التقدم والتتبع وأنه لا محل في القانون المصري للمنازعة في أن الامتياز حق عيني حيث نص عليه المشرع في الباب الرابع من الكتاب الرابع الذي نظم فيه الحقوق العينية التبعية.

وبالرغم من الإجماع من قبل هذ الفقهاء، فإن البعض يذهب إلى إنكار الصفة العينية عن جميع حقوق الامتياز عاذا إياها مجرد أوصاف للالتزام شأنها في ذلك شأن الشرط والأجل، معللين أن التأمين العيني عامة، وحق الامتياز من التأمينات العينية، يخلو من أي عنصر من عناصر الحق العيني الأصلي فليس لصاحب التأمين العيني حق الاستعمال أو الاستغلال من أي نوع كان³.

والجدير بالإشارة أنه هناك من يرى أنه لا يكون تحديد طبيعة الامتياز لاختلافه تبعا لاختلاف المال الذي يرد عليه فإذا وقع التنفيذ على شيء مادي يكون حقا عينيا وإذا كان التنفيذ على مال معنوي كدين مستحق للمدين لدى الغير فيكون عندئذ حقا شخصيا أي أن الامتياز ذو طبيعة متغيرة.

وأمام هذا الاختلاف بشأن الطبيعة القانونية لحق الامتياز بصورة عامة تظهر صعوبة تحديد الطبيعة القانونية للامتياز البحري ولأجل ذلك يتعين الإجابة الإشكالات المثارة

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء 10، الطبعة الثالثة منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998، ص 719، وص 720.

² سليمان مرقس، التأمينات العينية، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1963، ص 518.

³ Claire-Anne Michel, La Concurrence entre les suretés, Thèse Doctorat en droit, Université Panthéon- Sorbonne, Paris I, école doctorale de droit privé, Soutenue publiquement le 13 décembre 2016, p 16.

حول ما هي طبيعة الحقوق التي يمنحها الامتياز البحري لصاحبه؟ وهل يشير هذا الامتياز إلى حق حجز السفينة ثم بيعها لسداد الدين، أم الأمر غير ذلك؟

باعتبار السفينة هي المحل الذي يرد عليه الامتياز البحري، يقدم في هذا الشأن الفقيه الفرنسي فيرموند (Vermond) مثالا بشأن الامتيازات البحرية على السفينة فيقول: «أن قاعدة (لا تتبع في رهن المنقولات) في نظامنا القانوني تمنع أي دائن مهما كانت أوجه تفضيله من أن يكون له حق تتبع على المنقول فالامتياز على المنقول لا يمكن أن يرتب إلا أثرا واحدا هو تخويل الدائن حق التقدم أو الأفضلية وهذا هو ما يجب أن نؤكد في الامتياز على السفينة ومن ثم يمكن تلخيص مركز الدائن الممتاز على السفينة في القاعدتين الآتيتين:

- أ- ليس من شأن حق الامتياز أن يغير من حق التتبع المعترف به لكل دائن على السفينة. □
ب- أن الامتياز في ذاته لا يخول الدائن الممتاز إلا حق أفضلية». □

غير أنه لا يمكن الإقرار بصحة ما توصل إليه الفقيه الفرنسي فيرموند (Vermond) وفق القاعدتين الأخيرتين وفي نظرة للأستاذ علي البارودي، كأن الفقيه الفرنسي ينكر على الدائن الممتاز حق التتبع لمجرد أم السفينة منقول وأنه لا تتبع في المنقولات ولكنه من ناحية أخرى يعترف ويؤكد حق الدائن العادي على السفينة في التتبع وهو حق مستمد من الطبيعة الخاصة بالسفينة¹.

زيادة عن ذلك أن السفينة من حيث طبيعتها القانونية هي شيء منقول قابل للحركة مخصص للملاحة البحرية ويتمتع ببعض الخصائص العقارية ومن ثم فإن الامتياز على السفينة يخول صاحبه حقي التقدم والتتبع كالامتياز على العقار كما أن حق التتبع يجعل من الامتياز البحري حقا عينيا².

¹ علي البارودي، القانون البحري الدار الجامعية، سنة 1988، ص50.

² René Rodière, droits maritimes, op.cit. p 103.

والجدير بالإشارة أنه باستعراض الممارسة القضائية القديمة تطور تحديد الطبيعة القانونية للامتياز البحري، ففي البداية قدم القاضي كرتس (Curtis) تفسيره لطبيعة الامتيازات البحرية بأنها من قبيل " الرهن"¹، وفي قضية أخرى بعدها (The Young Mechanic) عام 1845 قبل القاضي المذكور تعريف بوثير (Pothier) للرهن بأنه حق يتمكن الدائن بموجبه رفع دعوى لأخذ الشيء من حائزه لبيعه لأجل سداد الدين ويفترض أيضا أن طبيعة حق من يعود له الامتياز هو ذاته للدائن بموجب القانون الروماني² بشأن الرهن فهو يعتبر "حق في الشيء ajus in re"³.

إلا أنه من المتعذر تطبيق المبدأ الروماني في الرهن على الامتيازات البحرية وعلى وجه التحديد الامتيازات البحرية ذات الأصل التعاقدية الناشئة عن الأفعال الضارة» المسؤولية التصيرية البحرية» الأمر الذي ظهر معه تفسيرات عدة لتحديد طبيعة الامتيازات البحرية منها مصلحة متعلقة بالملكية (a proprietary interest)⁴ إذ يشير الأستاذ باول مكاربوس هيبيرت (Paul Macarius Hebert)⁵ إلى أن قضية (The Bold Buccleugh) لسنة 1861 تعد الإشارة الأولى للقول أن الامتياز البحري يمثل " مصلحة تتصل بالملكية" تخضع لمخاطر حق الملكية.

¹ ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017، ص 25.

² فقد عرف القانون الروماني نظام الرهن الحيازي الذي يفترض وجود علاقة سابقة بين طرفيه المدين والدائن ويتمثل بقيام المدين بتسليم الدائن مالا من أمواله ضمانا للوفاء بالدين الأمر الذي يقترن فيه الرهن الحيازي مع نظام الإلتئمان إلا أنهما مختلفين ذلك أن الدائن في الرهن الحيازي لا يكتسب ملكية الشيء المرهون في حين يكتسب حائز الشيء وهو الدائن ملكيته ومنذ نهاية عهد الجمهورية أصبح للدائن حق الاتفاق مع المدين للاحتفاظ بالشيء المرهون نهائيا مقابل مبلغ الدين عند عدم قيام المدين بالوفاء وقت حلول الأجل، كما ظهر في بداية عهد الإمبراطورية اتفاق آخر هو الاتفاق على البيع الذي بمقتضاه يمكن للدائن حق بيع الشيء المرهون والحصول على دينه من ثمنه عند عدم الوفاء بحلول الأجل، وتعرف الدعوى التي يستخدمها المدين تجاه الدائن "دعوى الرهن" عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 44.

³Paul Macrous Hebert, The Origin and Nature of maritime Liens, T.L.R, Vol, 4,1930. p 404.

⁴Pierre Safa, Droit Maritime, op.cit ,2000, p 54.

⁵Paul Macrous Hebert, op.cit. p 406.

في نفس السياق فقد وصف القاضي كوريل بارنز (Gorel Barnes) الامتياز البحري في قضية (The Ripon City) سنة 1897 بالقول «... فهو حق تم اكتسابه من قبل شخص على شيء يملكه آخر (a ius in re aliena) الأمر الذي يمكن القول معه أن حق الامتياز ينتقص من الملكية المطلقة للمالك على الشيء»¹.

وترد الحقوق التبعية على شيء أو أشياء معينة في نطاق قيمتها الاقتصادية إذ تعد هذه القيمة عنصرا مهما في الشيء ويترتب على تعلق حق الدائن بالقيمة الاقتصادية للمال المحمل بالتأمين العيني أنه يتسلط عليها وبذلك يستطيع إقصاء من يزاحمه بشأنها ويتمثل ذلك في حق الأفضلية، كما أن هذا التسلط الوارد على القيمة الاقتصادية للمال المحمل بالتأمين العيني يظل قائما حتى لو تصرف المدين في هذا المال إلى شخص آخر ذلك أن حق الدائن قد تعلق بالكيان الاقتصادي ومن ثم فهو يصاحبه أينما ذهب، وهذه السلطات المتمثلة بالأولوية والتتبع يظهر أثرها بصورة واضحة في الحقوق العينية التبعية².

فضلا عما تقدم هناك تفسيرات أخرى تبنتها الممارسة القضائية لبيان الطبيعة القانونية للامتياز البحري كما في الأوصاف الآتية مثل حق في الشيء أو حق متعلق بالملكية، أو رهن، أو امتياز، أو ملكية خاصة، أو حق عيني.

ومهما يكن من اختلاف فإنه من المؤكد أن الامتيازات البحرية تخول صاحبها حق الأولوية أو التقدم في استيفاء حقه وهو حق الدائن صاحب الامتياز البحري في التقدم على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة زيادة عن الدائنين المرتهنين للسفينة³.

¹Pierre Safa, droit, maritime, op.cit. p 3.

² أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، ط 4م، نشأة المعارف القانونية، 2007، ص 23.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 130، و ص 131.

كما تخول هذه الحقوق للدائن الممتاز أيضا أن يتتبع السفينة في أي يد كانت مثله في ذلك مثل الدائن الممتاز على العقار¹ وقد نصت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية² والقوانين المختلفة على ذلك.

الفرع الأول: السفينة

إن الامتيازات البحرية هي في الأصل ترتبط بالثروة البحرية ذاتها والتي محورها السفينة³، إذ لا بد للدائن الممتاز من مال يمارس عليه حقه في سلطتي التتبع والتقدم، فمن المنطقي جدا أن تكون السفينة وبالدرجة الأولى هي من يمارس عليها هذا الحق ذلك راجع إلى كل الجهود التي بذلت والمصاريف التي أنفقت على السفينة⁴ لتجعلها ضامنة للدائنين للوفاء بحقوقهم⁵. ففكرة تخصيص السفينة لضمان الديون الناتجة عن استغلالها أساسه أن الامتياز ارتبط بالسفينة ذاتها لا بزمة المدين⁶.

فالسفينة تعد محلا للامتياز بصرف النظر عن صفة تجهزها سواء أكان مالكا أم مستأجرا لها⁷ ذلك لأن حق الدائنين الذين تكون حقوقهم ممتازة يستقل عن صفة تجهزها فالسفينة تكون ضمانا لحقوق دائنيها من خلال استغلالها⁸ أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة تجاريا فلا يهم ما إذا كان مالكا للسفينة أم غير

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 89.

² نصت المادة 8 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتحديد قواعد معينة للامتيازات والرهن البحرية عام 1926 والمادة 7 الفقرة

2 من اتفاقية بروكسل لسنة 1967 والمادة 8 من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهن البحرية لعام 1993.

³ جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997، ص 116.

⁴ بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الفقه والقانون، ع 9، 2014، ص 16.

⁵ جقبوبي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، 2016، ص 199 و ص 200.

⁶ بالرجوع للقواعد العامة نجد أن حقوق الامتياز لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.

⁷ عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، تخصص

القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، ص 107.

⁸ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 89.

مالكوهذا الحكم نتيجة منطقية للصفة العينية لحقوق الامتياز، وفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز طبقا للقواعد العامة التي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين¹

إلا أن المشرع المصري من خلال نصه في المادة 30 من القانون البحري المصري، فقد أورد قيودا لغرض حماية مالك السفينة، حيث حرم الدائن من امتياز أي متى كانت حيازة المالك لسفينته قد زالت لسبب غير مشروع كاختصاب السفينة وكان الدائن سيء النية، أي يعلم أنه يتعامل مع مغتصب السفينة وقت تعاقدته.²

كما أن الامتياز يبقى يسري على السفينة حتى ولو تحولت إلى حطام إذ أن المادة 73 من ق ب ج في الفقرة "هـ" رتبت حق الحبس على حطام السفينة إذا ما تعرض لحادث في الموانئ أو المياه التي وقع فيها الإنقاذ سواء كانت مياه داخلية أو إقليمية وبادرت الجهة البحرية المختصة إلى إزالة الحطام وانتشاله أو رفعه³ ومن ثم لا يقتصر الأمر على حق الحبس فقط وإلا اعتبر ضمانا ضعيفا، وإنما أجاز النص للجهة البحرية بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على الدائنين الآخرين، ومن هنا تظهر لنا حكمة إعطاء هذا الامتياز في حث الجهات البحرية إلى الإسراع في عملية تطهير الموانئ وكذا الممرات، بغرض تنظيم

¹Vialard (A), de quelques aspects théoriques du régime des privilèges maritimes, DMF,1984, p 65.

² عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2011، ص 129.

³ نصت المادة 73 من ق ب ج في الفقرة هـ على ما يلي: «الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة...».

الملاحة البحرية الجزائرية¹، وما يلاحظ أنه لولا النص الذي أعطى حق الامتياز على حطام السفينة للجهات البحرية، لكانت ضاعت ولم تستوفي حقها وسط زحمة الديون الممتازة².

أولاً: مرتبة امتياز المبالغ المستحقة عن رفع حطام السفينة:

ذلك أنه إذا ما تحطمت السفينة التي تعتبر في الأصل محل للامتيازات البحرية³ انتقل الامتياز إلى ثمن ذلك الحطام، وقد عرف الأستاذ كالفو (Calvo) الحطام بأنه: «البقايا التي تركها طاقمها يتقاذفها البحر بتياراته عائمة في عرض البحر أو مرمية على السواحل»⁴.

وقد اتجهت معظم نصوص قوانين بعض الدول المختلفة⁵ منح صلاحية لهيئة الميناء المتمثلة في الإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة وهذا لضمان مصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه وبيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين وإيداع باقي الثمن في خزنة المحكمة المختصة⁶.

ويشمل الدين هنا مصاريف الإزالة وما إلى ذلك كما لا يقتصر الأمر على حق الحبس، إذا أجازت تلك النصوص للإدارة البحرية المختصة بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على غيرها من الدائنين وكل ذلك ابتغاء الإسراع إلى تطهير الموانئ والممرات

¹ جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 117.

² Rodière (R), Faut-il réviser la définition classique du navire, J.C.P, Ed Général, 04 Janvier, 1978, N°08-09, p 15.

³ حيث لا يعد الحطام سفينة فقد أكد ذلك الحكم الصادر عن محكمة النقض المصرية بتاريخ 24 آيار 1982 ومما جاء فيه: «... مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة للقيام بهذه الملاحة فإذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاماً زال عنها وصف السفينة...» عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 90.

⁴ Gilbert Gidel, Le Droit International public de La Mer en Temps de Paix, T1, Librairies Eduard Duchemin, paris, 1981, p 72.

⁵ نذكر منها، القانون البحري العماني لسنة 1981، والمادة 39 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990.

⁶ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية السفينة أشخاص الملاحة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 120 و121.

لتأمين الملاحة البحرية، فلا يتقرر الامتياز على السفينة بل على الحطام طبقاً لتلك النصوص التي من دونها يكون الدين عادياً، الذي من السهل تعرضه للضياع في زحمة الديون إذ أن هذه المصاريف في أساسها أمر مغاير للتعويضات عن الأضرار التي تصيب منشآت الموانئ وطرق الملاحة المدرجة ضمن الحقوق الممتازة¹.

وبالرجوع إلى القواعد العامة، فطبقاً لما قررته فإن حقوق الامتياز في حال هلاك المال المتقلبها تبقى تحافظ على مرتبتها المنصوص عليها قانوناً، إلا أن المشرع البحري خالف هذه القاعدة وخرج عنها حينما قرر انتقال حقوق الامتياز إلى ثمن الحطام لكن مع أولوية المبالغ المستحقة لمن تولى رفع الحطام على سائر الدائنين الآخرين، ممتازين كانوا أو مرتهنيين.²

إلا أنه باستقراء نص المادة 373 من ق ب ج فقد أقر المشرع الجزائي امتياز بحري لمن قام بعملية إنقاذ وانتشال حطام السفينة، فقد ورد نصها كالتالي: «من أجل ضمان دفع المبالغ المذكورة في المواد 370 و371 و372 أعلاه فلمنقذي الحطام البحري امتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذوها وتأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى»³.

وهو ما أقرته اتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال ترك حرية للدول إمكانية تقرير مثل هذا التفاضل وذلك ضمن بروتوكول التوقيع إذ في الأخير يبقى المستفيد الأول منه وهو

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125.

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 210.

³ وهو ما قضى به المشرع المصري حين قرر ضمن المادة 39 من القانون رقم 08 لسنة 1990 مثل هذه الأولوية للإدارة البحرية ضماناً لمصاريف إزالة الحطام أو رفعه، ويكون لهذه الهيئة حق بيعه واستعادة حقوقها بالأولوية، وكل ذلك بغية الإسراع إلى تطهير الموانئ والممرات لتنظيم الملاحة المصرية.

السلطات المينائية في حين ذلك فقد بين المشرع الجزائري أنه يمنح هذا الامتياز لكل من تولى رفع الحطام.¹

ثانيا: الأحكام المتعلقة بشخص المدين

حيث تعد السفينة محلا للامتياز البحري بصرف النظر عن صفة تجهزها سواء أكان مالكا أو مستأجرا لها ذلك لأن حق الدائنين الذين تكون حقوقهم ممتازة يستقل عن صفة تجهزها فالسفينة تكون ضمنا لحقوق دائنيها من خلال استغلالها البحري² أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة تجاريا فلا يهم ما إذا كان مالكا للسفينة أو غير مالك وهذا الحكم نتيجة منطقية للصفة العينية لحقوق الامتياز، ولفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز طبقا للقواعد العامة التي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.

وإنه إتباعا لما ورد في نص المادة 91 من القانون البحري فإن أحكام هذا الفصل تطبق على السفن المستغلة، سواء من قبل المالك وإما من قبل المجهز غير المالك، وإما من قبل المستأجر³ وهو ما ذهبت إليه اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بنصها على مثل هذا الحكم من خلال الفقرة الأولى، وكما قرره أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1967، والشأن نفسه بالنسبة لاتفاقية جنيف لسنة 1993.

إلا أن الأصل يتمثل في الدين الذي نشأ بسبب السفينة إذ يلتزم به مالك السفينة، غير أن هذا الأخير يلتزم بالدين ولو كان المتسبب فيه شخص آخر أي غير المالك، كأن يكون مجهزا غير مالك أو مستأجرا.

¹ المشرع الجزائري وبخلاف المشرع المصري لم يحدد المياه التي وقع فيها الإنقاذ فيستوي أن تكون المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، ما دام أن كل حطام ومهما كان موقعه قد يشكل خطرا على سلامة الملاحة البحرية.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن 1999، ص 125.

³ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 211.

ثالثاً: أحوال انتفاء مسؤولية المالك

ذلك أن حق الامتياز يتعطل إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية¹

إن المالك في الأصل هو من يتحمل تبعة استغلال السفينة حتى ولو لم يكن هو من يتولى استغلالها، غير أن المادة 13 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة 2 تضمنت حكماً لم يأت به المشرع الجزائري، ويتعلق الأمر بحالة فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية² فمن هنا إذا لا تسري الأحكام الواردة في الفقرة السابقة من جراء فقد المالك حيازة السفينة إثر فعل غير مشروع وهذا يطبق متى كان الدائن الذي يدعي حق الامتياز سيء النية وكان عالماً وقت نشوء الامتياز أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأنه يتعامل مع غاصب للسفينة.³

الفرع الثاني: الأجرة

تترتب حقوق الامتياز على الثروة البحرية للمجهز⁴ إذ أن أهم عناصره هي السفينة ذاتها، إلا أنها ليست العنصر الوحيد للامتياز بل هناك عناصر أخرى كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة والجدير بالذكر أن الرهون البحرية تترتب على السفينة وملحقاتها دون أجرة

¹ بمفهوم آخر أن الدائن يكون على علم وقت نشأة حقه أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأن من تعامل معه غاصب للسفينة، والامتياز لا يقع إلا على السفينة التي نشأ الدين بسببها من دون غيرها من السفن التي تكون تابعة للمجهز نفسه.

² وهو الحكم الذي نص عليه كل من المشرع الفرنسي والمصري.

³ وهو ما نصت عليه مواد مختلف الدول منها المادة 40 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، والمادة 169 من القانون البحري العماني لسنة 1981 والمادة 24 من القانون البحري البحريني لسنة 1982.

⁴ بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2002-2003، ص 112.

النقل¹ وعليه سنتعرض إلى التعريف القانوني للأجرة الذي به ستمكن من معرفة شروط اعتبار الأجرة وعاء للامتياز.

أولاً: التعريف القانوني للأجرة

يطلق لفظ الأجرة على ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أيا كانت صورة العقد، ويعبر عنها باللغة الفرنسية بـ (NOLIS)² أو (FRET) وبالإنجليزية (freight)³، ويبقى لفظ «نولون» مستعملاً حتى الآن في مصروفي العراق وفي بعض التشريعات⁴. أما في القانون العام للتجارة ونقل البضائع، فنجد مصطلح أجرة الحمولة فهو متعدد المعاني، فقد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع عن طريق (الجو، البر، البحر) أو تكلفة لاستئجار سفينة⁵ على خلاف النولونالذي هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول إذا ما هو حقق النتيجة المرجوة من هاته العملية وهي وصول البضاعة في أمان وسليمة، وكذلك هو أيضا يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع، أو إذا ما كانت مواد أولية⁶.

أما في دراسة حقوق الامتياز البحرية فنجد في بعض الأحيان لفظ أجرة النقل بدلا من أجرة الحمولة⁷ وإذا كنا بصدد تحديد المسؤولية فإن محل هذه الأخيرة هي أجرة النقل

¹ محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2013، ص 146.

² فقد عرفها الفقه الفرنسي بأنها " ثمن إجارة السفينة " Paul Chauveau, op.cit. P 431.

³ وكذلك الفقه الإنجليزي الذي قدم تعريفه للأجرة بأنها: «المكافأة التي تعطى للناقل عند وصول البضاعة واستعداده لتسليمها إلى المرسل إليه بحالة تجارية» وبلغه لقانون الإنكليزي فإن أجرة النقل هي المقابل الذي يدفع للناقل لنقله البضاعة وتسليمه إياها إلى المرسل إليه بحالة تجارية. □

⁴ أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال خزي وشركائه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985، ص 54.

⁵ في القانون البحري أجرة الحمولة هو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدما، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس تسليم البضائع.

⁶ تظهر أهمية تكلفة النولون في مدى تخفيضه لثمن البضائع ذلك بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، إذ أن حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ أدت إلى انخفاض في التكاليف.

⁷ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 134.

حيث يجب على المالك أن يدفع، فضلا عن قيمة السفينة، أجره النقل، ذلك أن أجره النقل تكون مع السفينة الذمة البحرية وهي وحدة قانونية لا يسأل المالك إلا في حدودها¹.

ثانيا: اعتبار الأجرة محلا للامتياز

يتم تحديد الأجرة وفق طرق ثلاث، هي التحديد الإتفاقي للأجرة والتحديد التشريعي لها فضلا عن تحديدها من خلال المؤتمرات الدولية البحرية، أما الطريقة الأولى أي التحديد الإتفاقي للأجرة فيراد به تحديد الأجرة عن طريق الاتفاق بين الأطراف المتعاقدة² كما قد تقوم الجهات المختصة في الدولة بتحديد الأجرة وذلك بإصدار أنظمة تحدد أسعار النقل لسلعة معينة وهو ما يسمى بتعريفه النقل، ويتم تحديد الأجرة عن طريق المؤتمرات الدولية أو اتفاقات ثنائية من خلال مؤتمرات أو اجتماعات تعقدتها شركات النقل البحري العالمية وتكون هذه الأجور معروفة في الموانئ العالمية لكل ذي صلة بالنقل البحري.

إلا أن القوانين البحرية لم تتعرض كلها إلى تعريف للأجرة، بالرغم من تنظيمها لأحكام الأجرة من خلال إعطاء بعض أوصاف الأجرة وحالات استحقاقها من دون التعرض لتعريفها.

وبقدر تعلق الأمر بالامتيازات البحرية فقد نصت القوانين البحرية المختلفة على صلاحية الأجرة لتكون محلا تستوفي منه الديون البحرية الممتازة وهذه الأجرة خاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين³.

¹ تيزة خديجة، أجره الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016-2017، ص 12.

² محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 266.

³ وهو ما نصت عليه المادة 31 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 والمادة 56 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972.

وأصل هذه الفكرة يرجع إلى النظرية الألمانية التي تقر بالفصل بين الثروة البرية والبحرية، وتقوم هذه النظرية على أفكار ثلاثة رئيسية¹:

أ- تستقل كل سفينة وتكون مجموعة مستقلة عن ثروة المجهز البرية وعن سفنه الأخرى مما يمكن القول معه أن للمجهز ذمما متعددة بعدد سفنه وأن كل ذمة هي مستقلة في حقوقها وديونها.

ب- تكون كل رحلة مستقلة بحقوقها وديونها عن الرحلات الأخرى وتفصل الديون الممتازة الخاصة برحلة معينة على الديون الممتازة الناشئة من خلال رحلة سابقة².

ت- ويكون دين كل دائن بسبب السفينة محدودا ومقصورا عليها من دون بقية سفن المجهز أو ثروته البرية ليكون له امتياز خاص على هذا الضمان المحدود أي السفينة³.

وبالرجوع إلى التقنين البحري الجزائري لم يتضمن أي إشارة إلى الأجرة باعتبارها محلا للامتياز، وإنما حدد محلا واحدا والمتمثل في السفينة⁴ وهو ما يتبين لنا أنه تماشى مع اتفاقية بروكسل لسنة 1967 وكذلك القانون التجاري الفرنسي الذي لا يجعل من الأجرة محلا للامتياز، لأنه قانون لم يتعرض للامتياز على الديون⁵. فقط أن المشرع الجزائري فقد استعمل لفظ أجرة الحمولة خلافا مع باقي النصوص الأخرى، التي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن، وكذلك في الباب الثالث المتعلق بنقل البضائع، من خلال المواد 695 و738 من ق ب ج.

¹ علي يونس، القانون البحري، القاهرة، سنة 1963، ص 291.

² Tetley (w), Cession et transfert des privilèges maritimes, Y a-t-il subrogation du privilège ? DMF, 1990, p 12.

³ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 94.

⁴ انظر المادة 73، قانون البحري الجزائري.

⁵ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 216.

ويبقى الأمر المثير في ذلك أن المشرع الفرنسي تراجع عن موقفه هذا بموجب القانون 05-67 حين جعل من الأجرة محلاً للامتياز بموجب نص المادة 31 منه، على غرار المشرع الجزائري الذي يبقى موقفه لا يخلو من القسوة نوعاً ما، ويتمثل في حرمان الدائنين الممتازين من كل ما يحل محل السفينة خاصة في حالة هلاكها وبالرغم من أنه نص على حقوق الامتياز في حالة ما إذا ما تحولت السفينة إلى حطام فهل ستوفي كل الديون المترتبة عنها. ضف إلى ذلك أنه حرمهم من أجرة السفينة¹، في حين ذلك أن معظم التشريعات نصت على الأجرة كوعاء للامتياز والشأن نفسه بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1926² والتي اعتبرت كل من السفينة والأجرة مالا قابلاً لأن يكون محالاً للامتياز وذلك من خلال الفقرة الأولى من المادة الثانية.

ولكن فقط نريد أن نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى محل الامتياز البحري بالتفصيل من خلال القانون البحري الجزائري، ذلك يرجع إلى أنّ الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1926، حيث أن هذه الاتفاقية تضمنت محل الامتياز بالتفصيل، هذا ما يؤكد لنا أن المشرع الجزائري رأى عدم جدوى تكرار مضامين الاتفاقية واكتفى بترتيب الامتيازات البحرية من خلال المادة 73³ على خلاف المشرع المصري الذي تعرض إليها بالتفصيل ذلك لكون مصر لم تنظم إلى الاتفاقية فخشي من وقوع فراغ في هذا الشأن⁴. ولتوضيح ذلك فإنه تعتبر في حكم أجرة النقل كل من أجرة نقل البضاعة أو أجرة نقل الركاب حسب الأحوال⁵، وهو ما نص عليه المشرع الوطني من خلال المادة 738 ق ب

¹ جقبوي حمزة، المرجع نفسه، ص 212.

² لقد نصت المادة الثانية ومن خلال الفقرة الأولى على أنه: «تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز، وعلى ملحقات الرحلة كل من...».

³ بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 114.

⁴ للمزيد في هذا الشأن راجع مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 69 وص 70.

⁵ عبد الفضيل محمد أحمد، الوجيز في القانون البحري، المنصورة سنة 1985، ص 129.

ج فيما يتعلق بدفع أجره الحمولة من طرف الشاحن¹ ثم تولت المادة 821 من نفس القانون بإدراجها للأجرة كأحد الالتزامات الملقاة على عاتق المسافر² وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالكي السفن³. والمقصود بالأجرة هنا باعتبارها محل للامتياز هي الأجرة الإجمالية المستحقة للمجهز دون أن يخصم منها مصروفات الملاحة سواء أكانت أجرة نقل بضائع أو أجرة نقل ركاب⁴ وليس الأجرة الصافية⁵ التي تمثل ربح المجهز والتي تستبعد من الأجرة الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، وتحدد الأجرة الصافية جزافياً بستين في المائة (60%) من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين⁶ وهذا وتترتب أيضاً حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تنشأ خلال الدين فإذا وقع تصادم بخطأ من السفينة أثناء الرحلة فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجهزة النقل عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم والأجرة هنا تتمثل في الأجرة الإجمالية⁷.

¹ تنص المادة 738 ق ب ج على ما يلي: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة»

² تنص المادة 821 ق ب ج على ما يلي: «يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافر وأمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر».

³ جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 217.

⁴ إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص 190.

⁵ الأجرة الصافية: هي مجموع فرغات السفينة المستعملة في أغراض تجارية بقصد الربح (أي الحمولة الكلية بعد استبعاد الفراغات المستعملة كخرف الطاقم والماكينات وأماكن تخزين الوقود والمياه).

⁶ تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 22.

⁷ بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 112.

ثالثاً: حالات اعتبار الأجرة محلاً للامتياز

إن ما يجعل الأجرة وعاءاً للامتياز يندرج في شروط، فتبعاً لما قضت به اتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال نص المادة الثانية والمادة العاشرة فإنه يشترط لاستفادة الدائنين البحريين الممتازين من الأجرة مراعاة أمرين:

الأمر الأول: يجب أن تكون الأجرة مستحقة الدفع¹

الأمر الثاني: يجب أن يتعلق الامتياز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين.²

أ/ شرط استحقاق الأجرة:

يبقى حق الامتياز قائماً على أجرة النقل ما دامت الأجرة مستحقة الدفع³ بمعنى لم يتم دفعها بعد من طرف الشاحن نظراً لإمكانية دفعها بعد الوصول وهذا استناداً لنص المادة 791 من ق ب ج إذ يقع لزاماً على المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا تم الاتفاق عليها بدفعها عند الوصول ونجد هذه الحالة خاصة إذا كان المرسل ليس المرسل إليه أي شخص آخر فيصبح العقد ثلاثي الأطراف⁴ وإن كان ما يلاحظ على أجرة السفر في حالة نقل الأشخاص فإنها عادة تدفع مقدماً، أي قبل بدء الرحلة البحرية ويصعب معه معرفة ما إذا كان المالك قد قبضها أم لا زالت تحت يد ممثليه⁵.

ومن هنا يتجلى لنا أن ممارسة حق الامتياز على أجرة النقل يكون ممكناً إلا إذا كانت لا تزال مستحقة في ذمة الشاحن، أو كانت ما زالت تحت يد الربان أو وكيل المجهز

¹ جقوبوي حمزة، المرجع السابق، ص 218.

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120.

³ نصت المادة العاشرة من اتفاقية بروكسل 1926 على أنه: «يبقى الامتياز على الأجرة قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع، أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقاتها»

⁴ نصت المادة 791 من القانون البحري الجزائري على أنه: «يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجباً عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى»

⁵ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 191.

على حد سواء وبمفهوم آخر لم يقبضها المجهز بعد، ما يمكن في هذه الحالة لصاحب الحق الممتاز إيقاع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها في حين ذلك إذا تسلمها المجهز فإن الأجرة تفقد ذاتيتها¹.

فإذا أريد تحقق الامتياز على الأجرة، وجب توقيع حجز² ما للمدين لدى الغير عليها وهي تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك، أما إذا استوفيت الأجرة ودخلت في ذمة المالك فحق الامتياز عليها (الأجرة) ينتفي أو يسقط، وحينها لا يستطيع الدائن الممتاز أن ينعى على المدين بالأجرة أنه قد وفى بدينه متجاهلاً حقه ما دام هذا الحق مستترا.

ب/ ممارسة الحق الممتاز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين:

ببيان محل الامتياز على كل من السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين أو حقه³، وهذا ما أقرته اتفاقية بروكسل 1926 لكن بشرط أن ينصب هذا الامتياز على الثروة البحرية للمجهز، سواء أكان يتمثل في المجهز نفسه باعتباره مالكا للسفينة أو في شخص الغير مالك كالمستأجر وعليه الامتياز لا يرتبط بشخص المدين وإنما بالثروة البحرية ذاتها.

فوفقاً لما تقرر في نص المادة الثانية من خلال الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل 1926، والمعمول بها، فإنه "تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز"، فمن خلال استقراء النص يتبين أن الرحلة البحرية تعبر معياراً لتحديد المستفيد من الأجرة⁴ إذ أن لكل رحلة أجرة نقل مخصصة للوفاء بالحقوق الممتازة التي نشأ

¹ على البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية سنة 1977، ص 209.

² بن عمار محمد، بن حمو فتح الدين، آليات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعو أبي بكر بلقايد تلمسان، ع 8 سنة 2018، ص 13.

³ محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991، ص 129.

⁴ جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 220، 221.

خلالها الدين وليس نشأت خلال رحلة سابقة أو لاحقة، ومفاد ذلك أن كثرة الامتياز والتراكمات الطارئة على الأجرة لا تسمح لها بإستقاء إمتيازات وارده على عدة رحلات¹، فإن حالة تصادم collision السفينة جراء خطئها، أثناء الرحلة فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجهزة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم.

ولكن كاستثناء خاص فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد خرجت عن الأصل السابق، فمن خلال المادة 4 وفي الفقرة السابعة يبقى الامتياز المقرر للأشخاص القائمين على خدمة السفينة وارد على أجرة كل الرحلات التي تمت بموجب عقد استخدام واحد وقد تبعها في ذلك التقنين البحري الجزائري من خلال المادة 73 فقرة أ «الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها» أي على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد، فلو تمعنا في هذا النص جاء لحماية هاته الفئة ذلك لما يبذلونه من جهد، زيادة على دورهم في تكوين ثروة المدين.²

ج/ الاستثناء

ويستثنى من ذلك وفقا لما هو ثابت في القوانين المقارنة الامتيازات المقررة للديون الناشئة عن عقد عمل الربان والطاقم وسائر العمال المستخدمين التي تترتب على مجموع أجور النقل المستحقة عن الرحلات جميعها التي تتم أثناء عقد العمل ذاته، وأصل هذا الاستثناء التأكيد على ضمان هذه الديون حماية لحقوق أصحابها³.

¹Ali M. EL BAROUDI, op.cit, p 51.

² رغم أن مصر لم تصادق على اتفاقية بروكسل 1926 إلا أنها تبعت الاتفاقية في المادة الرابعة من خلال نص المادة 31 فقرة 2 من القانون رقم 08 لسنة 1990 ثم وهو نفس ما قرره المشرع الفرنسي ضمن المادة 32 من القانون رقم 77-05، إذ بسطت هذه الفقرة الامتياز على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 126.

ويفترض في مباشرة الامتياز أن تكون أجرة النقل منفصلة عن ذمة المجهز مما يعني أنها لا زالت مستحقة بوصفها ديناً في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو وكيل المجهز أما إذا حصل المجهز على أجرة النقل فإنها تفقد ذاتيتها بدخولها في ذمته المالية ولا يكون ثمة امتياز عليها، واشترطت المادة 10 من اتفاقية بروكسل لتحديد قواعد معينة للامتيازات والرهون البحرية لسنة 1926 لقيام الامتياز على الأجرة أن تكون مستحقة الدفع أي ديناً في ذمة الشاحن أو تحت يد الربان أو ممثل المالك¹.

الفرع الثالث: تفرعات السفينة وأجرة النقل

لا تقتصر السفينة على هيكلها وبدنها بل تشمل كل ما تحتويه من الداخل من أشياء ضرورية تجعلها قادرة على الملاحة البحرية وهذا هو ما يطلق عليه الفقه بـ «ملحقات السفينة»².

وحقيقة الأمر قد اختلف الفقه في تحديد نطاق هذه الملحقات فذهب البعض إلى قصر الملحقات على ما هو لازم لتسييرها في البحر سواء أمكن نزعها من السفينة من دون أضرار كالألات والصواري والذخيرة وقوارب الإنقاذ وأجهزة الإرسال والحبال أو لم يكن ذلك من دون ما يلزم لاستغلالها³.

في حين ذلك يذهب البعض الآخر إلى توسيع نطاق هذه الملحقات لتشمل كل ما يلزم لملاحة السفينة واستغلالها، وعلى هذا فقد توسع الفقيه ريبير (Ripert) فأدخل في الملحقات كل ما هو لازم لحركة السفينة واستغلالها ملاحياً وتجارياً وهذا أكثر اتفاقاً ووظيفة السفينة

¹ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 94.

² الحقيقة أن المشرع قد نص على ترتيب الامتياز البحري على السفينة وملحقاتها فقط إلا أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي إنظمت إليها الجزائر تعتبر ملحقات أجرة النقل كذلك محلاً للامتياز.

³Pierre Safaa, op.cit. p82 et p.83.

ووظيفة الملحقات ويتفق مع فكرة الثروة البحرية¹، وهو ما أخذت به غالبية القوانين البحرية الحديثة².

ويرد الامتياز أيضا على تفرعات السفينة³ وأجرة النقل، بحيث هي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها، وإن كنا نلاحظ أن ملحقات السفينة تشكلت في نوعان، منها الملحقات المادية التي تتبع السفينة ولا تفصل عنها في كل أوضاعها، ما دامت هي عنصر ضروري لا يمكن للسفينة بالقيام بالملاحة بدونها وهذا ما يجعلها تعتبر محلا للامتياز أيضا، في حين ذلك يتشكل النوع الثاني في الملحقات القانونية والتي حددتها اتفاقية بروكسل 1926 ضمن الفقرات 1 و2 و3 وما يلاحظ أيضا أن هذه الحقوق المنصوص عليها وردت على سبيل الحصر، فلا يمكن إضافة إليها عنصر آخر لم تأت المادة على ذكره⁴ وإذا كانت الملحقات المادية تتمثل في هيكل السفينة وكذا توابع السفينة سواء

¹ Ripert (G), Droit Maritime, op.cit. p 52.

² حيث نصت على ذلك مواد مختلفة للقوانين البحرية المختلفة مذكر منها: الجزائر من خلال المادة 322 من التقنين البحري حيث نصت على أنه: «يتمتع المجهز بامتياز لتسديد المساهمات الخاصة بالخسائر المشتركة والمستحقة له على البضاعة أو على الثمن الناتج عنها خلال خمسة عشر يوما من تسليمها وذلك في حالة ما إذا لم تمر بأيدي الغير»، وكذا المادة 1 الفقرة 2 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 والتي نصت على أنه: «وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها».

³ لقد نصت المادة 10 من معاهدة بروكسل 1926 أن مراكب الملاحة الداخلية تخضع لحقوق الامتياز العامة والخاصة على المنقول المنصوص عليها في القانون المدني، ولا عبء بما إذا كانت السفينة محل الامتياز من السفن التجارية أو غير التجارية. لكنه يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة للدولة وللتفصيل أكثر راجع محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص 123.

⁴La convention de 1926 (art 4et 1et 2) et la loi de 1967 (art 34) prévoient que le privilège s'exercera sur les indemnités dues au propriétaire par le responsable du sinistre, comme sur la contribution pour avaries communes due par le chargeur ou l'affrèteur. En revanche, règle extrêmement importante, le privilège ne porte pas sur l'indemnité d'assurance due par l'assureur – corps du navire.

وللاستزادة في هذا الشأن راجع:

Pierre Bonassies – Christian Scalpel, droit maritime, LGDJ 2006, page 380.

أكانت ملحقات لازمة لإلقاء السفينة في البحر لأول مرة كالألات التي تزود لتأدية وظائف مختلفة كآلات الإنارة وتسخين الماء وإما يمكن إضافته عند تجهيز السفينة¹ لتحقيق هدف معين كقوارب النجاة للسفن الخاصة لنقل الأشخاص، وشباك الصيد فيما يخص سفن الصيد، إذ حين ذلك لا يهم إن كانت هذه التوابع متصلة لا يمكن التخلي عنها أو كانت من التوابع المنفصلة².

في حين ذلك تبقى الملحقات القانونية هي حقوق تستحق لمجهز السفينة بمناسبة استغلالها، والتي هي في الحقيقة تمنح في ذمة المدين كأحد العناصر الإيجابية له.

وكل ما تجدر إليه الإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يتطرق من خلال التقنين البحري لأي من الملحقات القانونية على غرار اتفاقية بروكسل 1926 التي تضمنتها وحددتها، وإنما المشرع الجزائري نص عليها بأن جعلها كأحد الأموال التي يستأثر بها الدائنين المرتهنين في حال هلاك أو تضرر السفينة، وهنا يثار المشكل أو التساؤل حول قيمة حق الامتياز في حال هلك السفينة، وما يظهر لنا هنا أن المشرع لم يعتبر الأجرة كمحل لحقوق الامتياز باعتباره لم ينص عليها، ثم تلتها الملحقات القانونية إذ هو بذلك يحرم الدائنين الممتازين في كل ما يحل محل السفينة³ ضف إلى ذلك أن الاختلاف بين نصوص المعاهدة والتقنين البحري، ينجر عنه اللامساواة بين من يمكنه التمسك بأحكام المعاهدة، وبين من لا يمكنه في حال عدم توفر شروط تطبيقها، وتجنباً، للوقوف أمام هذه الأوضاع الشاذة، كان

¹Jean-Pierre Beurrier, droits maritimes, Dalloz action, 3^{ème} édition 2014, p 341.

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 223.

³ على غرار المشرع المصري وبما أنه لم يصادق على اتفاقية بروكسل 1926 فقد حدد ملحقات السفينة وأجرة النقل من خلال المادة 32 فقرة الأولى من القانون البحري المصري.

بالإمكان الاكتفاء، بحرمان الدائنين الممتازين من ممارسة حقوقهم على مبالغ التأمين وفتح المجال أمامهم بالنسبة لبقية التفرعات¹.

وعلى اعتبار أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وبما أنها تطرقت وبينت الحقوق التي تعد من التفرعات القانونية وكذا الحقوق التي لا تعد كذلك فلا بأس من توضيحها حسب ما جاء في هذه المعاهدة.

أولاً: التعويضاتالمعتبرة

ويختلف مفهوم ملحقات السفينة في إطار الامتيازات البحرية عنه ضمن إطار تحديد مفهوم السفينة فقد عدت القوانين البحرية المختلفة بعض التعويضات بمثابة ملحقات لها وللأجرة² أيضا إذ نصت على ما يعد من ملحقات السفينة والأجرة وهي كالاتي:

أ/ التعويضاتالمستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة.

وذلك يظهر في جوازية استعمال حق الامتياز على مبالغ التعويض المستحقة لمالك السفينة عما لحقها من أضرار بشرط قبل إصلاحها³، أما إذا تم إصلاحها فإن الامتياز يرد على السفينة دون هذه المبالغ وإلا كان الامتياز ينصب في محلين السفينة بعد إصلاحها ومبلغ التعويض وبالطبع فهذا غير جائز.

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 225.

²Jean- Claude Dakouri, droit des transport maritimes, L'Harmattan, p 43.

³Pierre Bonassiers - Christian Scalpel, op.cit. 380 et 381.

في حين ذلك فهي تعتبر من ملحقات أجرة النقل التعويضات المستحقة للناقل عن
خسارة أجرة النقل، كما لو فقدنا الناقل بخطأ من الشاحن أو من غيره فاستحق تعويضات
عنها¹.

**ب/التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت
بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل:**

ففي هذه الحالة إذا لحق السفينة ضرر ذلك نتيجة قيام الربان من إنقاذ الأرواح
البشرية وما عليها من بضائع فلمالك السفينة حق التعويض عن هذه الأضرار وأن يوزعها
على كل من قام بعملية الإنقاذ²، بشرط ألا تكون السفينة قد لأصلحت بعد³.
كما أن ملحقات أجرة النقل تتمثل في التعويضات المستحقة بسبب خسارة أجرة النقل
نتيجة الخسارة البحرية المشتركة، كما لو جبر على التضحية ببعض البضائع التي من
المفروض استحق أجرة نقلها عند الوصول⁴.

ج/المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ والإسعاف:

ومنه ووفق ما ورد في الفقرة³ من المادة 4 من الاتفاقية فإن «المكافآت المستحقة
للمالك عن أعمال الإسعاف والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة، بعد خصم المبالغ
المستحقة للربان وبقية الأشخاص الذين في خدمة السفينة⁵».

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 122.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 131.

³ مدحت حافظ إبراهيم، الحقوق العينية والحجز على السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في
مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، ع3، 1955، ص 28.

⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع نفسه، ص 123.

⁵ وهذا ما أقرته المادة 348 من ق ب ج على أن توزيع مكافأة الإسعاف والإنقاذ يتم بالتساوي بين المالك وطاقم السفينة
بعد اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ.

أي أن ووعاء هذا الامتياز يقع على مكافأة ما تقوم به السفينة خلال رحلتها من مساعدة وإنقاذ لسفن أخرى، إذ أنه لا يرد إلا على صافي هذه المكافأة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وأفراد الطاقم الموجودين على السفينة والغرض من إقرار هذه الامتياز وهو مبلغ يدفع نظير المساعدة والجهد المبذول من طرف هاته الفئة.

ويرد الامتياز على المبالغ المستحقة للسفينة التي قامت أو أسهمت بأعمال الإنقاذ أو المساعدة عدا إذا كان الربان والطاقم البحري العاملون على السفينة وقت القيام بالمساعدة والإنقاذ يشتركون في نصيب من المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ فإن نصيبهم هذا لا يمتد إليه الامتياز ويلزم خصمه واستثناءه من المبالغ التي تخضع للامتياز¹.

أما بخصوص التقنين البحري الجزائري فوفق المادة 348 فإن توزيع مكافأة الإسعاف والإنقاذ يتم مناصفة بين المالك وطاقم السفينة بعد اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ، وحتى لا يثور النقاش حول مقدار المكافأة الذي يمكن لدائنين الممتازين ممارسة حقوقهم عليه، هل يرتبط بالمبلغ الإجمالي للمكافأة التي تدفعها السفينة التي تم إنقاذها إلى السفينة التي باشرت عملية الإنقاذ، أم أنه المستحق للمالك لوحده.

لقد قررت اتفاقية بروكسل 1926 استبعاد المبالغ المستحقة للربان والطاقم من الخضوع لحق الامتياز على السفينة.

والجدير بالذكر أن المشرع الفرنسي اعتبر هذه الحقوق بمثابة ملحقات للسفينة، يمارس عليها الدائنون الممتازون سلطاتهم طبقا لنص المادة 34 من القانون رقم 67-05²، وفي الوقت نفسه اعتبر هذه الحقوق بالذات بمثابة ملحقات أيضا للسفينة يمارس عليها

¹ عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة 2009، ص 117.

²Loi N° 67-05 du 03 Janvier 1967, Portant statut des navires et autres bâtiments de mer, J C P, 1967, 32616, 1967.

الدائنون المرتهنون حقوقهم طبقاً لنص المادة 47 من نفس القانون، وهو ما جعل مهمة الفصل بين مجال كل منهما أمراً صعباً¹.

الفرع الرابع: المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز

إذ لا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل، كل من التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين، وكذلك الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، ومن ثم فهي لا تدخل في محل الامتياز ويظهر ذلك في كل ما استتته اتفاقية بروكسل 1926 بموجب الفقرة السادسة من المادة الرابعة².

أولاً: التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين

وعلى هذا فإنه لا يدخل ضمن محل الامتياز التعويض الذي يستحق للمالك بموجب عقد التأمين، فبالرغم من أن القانون المدني الذي يقرر أنه إذا كان الشيء المؤمن عليه متقلاً بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين³، في حين تظهر حكمة استبعاد مبلغ التأمين من محل الامتياز، وهي أن المشرع أراد الاحتفاظ به للدائن المرتهن إذا اتفق على ذلك صراحة في عقد الرهن، إذ أراد أن يختص الدائن المرتهن للسفينة بمبلغ التأمين إذا اتفق على ذلك صراحة في عقد الرهن وأن يجنبه مزاحمة الدائنين الممتازين عليه⁴.

¹ علي يونس، القانون البحري، المرجع السابق، ص 293.

² نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة السادسة المادة الرابعة على أنه « لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة، التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقد التأمين، أو المنح والمساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة ».

³ محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 133.

⁴ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 99.

وهو ما قرره المشرع الجزائري من خلال المادة 62 من التقنين البحري الجزائري التي جعلت تعويضات التأمين على هيكل السفينة حقا خالصا للدائنين المرتهنين، إذا ما هلكت السفينة المرهونة¹، وهو ما ورد في الفقرة د والأخيرة من هذه المادة كما لاحظ الأستاذ بن عمار محمد أن هذه التعويضات تجعل الدائن المرتهن مغطى أو مشمول بالتأمين²، وهذا من شأنه أن يجنب منافسة الدائنين الآخرين للمجهز في هذا الشأن، وإن كان حقيقة أن هذا التعويض لا يندرج ضمن عناصر الثروة البحرية للمجهز.

ثانيا: الإعانات والمساعدات

وبالتالي وحسب نص الفقرة السادسة من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، فإن المبالغ التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية، كسبيل للمساعدة والإعانة للأسطول البحري الخاص بها، فهي بطبيعة الحال مستبعدة من نطاق الامتياز³، وذلك تدعيما لأسطولها البحري تقوية وتشجيعا له في منافسة الأساطيل البحرية الأجنبية⁴، ولا يستفيد منها أي دائن مهما كان سند أفضليته لأنها ممنوحة لاعتبارات بعيدة عن الائتمان البحري، فلا يصل إليها الضمان.

كما تحدد علة استبعاد هذه الإعانات من محل الامتياز سواء الأجرة وحتى الرهن على السفينة، إذ أن المالك حينما يرهن سفينة يبقى حيازتها لديه وهذه الإعانات يستفيد منها

¹ تخصص هذه التعويضات لتشجيع الائتمان البحري من خلال تقديمها كضمان لفائدة الدائنين المرتهنين يستأثرون بها عن غيرهم من الدائنين ولو كانوا ممتازين.

² BenamarMohammed, Les sureté maritime en droit algérien RADIC (2000), p 609.

³Pierre Bonassiers -Christian Scalpel, op.cit, p 380.

⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق ص 125.

المالك أثناء الاستغلال وهو ما يتبين لنا أن في شأن الاستبعاد فيه تحقيقا للمصلحة العامة وتفضيلها على حقوق الدائنين المرتهنين والدائنين الممتازين التي هي مصلحة خاصة¹. ويبقى الهدف الرئيسي للدولة وهو النهوض وتحسين قطاع النقل البحري وتنميته إذ في كل الأحوال، سيسد حاجات الدولة في زمن السلم ومنه يعزز أسطولها الحربي أثناء الحرب².

الفرع الثالث: خصائص حق الامتياز البحري

ومما تقدم يتبين أن الامتياز البحري ينطوي على خصائص متعددة نذكر منها ما يأتي:
أولاً: الإمتياز ينشأ إلا بإتفاق ولا بحكم القاضي، والنص كان صريح جدا فقد نص المشرع الجزائري على ذلك من خلال المادة 72 من القانون البحري الجزائري بأن الامتياز هو تأمين عيني وقانوني، وهذا الحق يعتبر ذو صفة استثنائية، أي أن خروج عن القاعدة القائلة بموجب تساوي الدائنين في الحقوق.

ثانياً: حق الإمتياز يختلف عن الحقوق العينية الأخرى ذلك أن الممتاز في حق الإمتياز هو لصفة في الدين³

وبخلاف حق الإمتياز الذي تعرضنا له، فالممتاز فيه له الحق لصفة لاصقة له، لا الدائن، فأي حق توافرت فيه صفة يرهاها القانون وينص على أنها ممتازة يكون حقا ممتازا بموجب هذه الصفة التي راعاها القانون أيا كان الدائن لهذا الحق⁴.

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 230.

² Katell Oilleau, Le crédit tiré du navire, P.U Aix Marseille, paris,2010, p ;443."

³ سمير عبد السيد تتاغو، التأمينات الشخصية والعينية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 414.

⁴ Charles Gusbers, Suretés réelles et des biens, recherches juridiques collection dirigée par Nicolas Molfessis, Economica 49 rue Héricart, 75015 paris, p 11.

ذلك أنه في الحقوق العينية التبعية الأخرى، يكون الممتاز هو الدائن لا الحق، فمثلا نجد في الرهن البحري أو الرهن الرسمي وحتى الرهن الحيازي، أن الدائن الذي يتفق مع مدينه على رهن رسمي أو رهن حيازي هو الذي يمتاز، لا لصفة في الدين فأى دين يمكن ضمانه برهن رسمي أو رهن حيازي، بل لأن الدائن اتفق مع مدينه على الرهن وفي الإختصاص أيضا الممتاز هو الدائن لا الحق، فأى حق يمكن ضمانه بإختصاصه، ولكن الدائن في الإختصاص هو الذي يتقدم على الدائنين المتأخرين عنه لشخصه ولأنه حصل على حق الإختصاص.

ثالثا: خاصية الأولوية¹.

بشكل عام فإن الإمتياز هو عبارة عن حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين بمقتضاه تكون لهم الأولوية على الدائنين الآخرين، أما الإمتياز البحري فهو حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الحصر يخولهم حق إستيفاء ديونهم بعد بيع السفينة بأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين² وعليه فالإمتياز هو تقديم الحق الممتاز على سائر الحقوق الأخرى التي يتقدمها هذا الحق، ويقرر هذا التقدم بنص في القانون مراعيًا في ذلك صفة المتقدم، ومن تم فالحقوق الممتازة البحرية تتقدم على غيرها من رهون البحرية³.

¹ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، ط 2، 1988، ص 39.

² محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 1، الأردن، 2015، ص 36.

³ فالحقوق الممتازة تتقدم على رهون البحرية، كما يتقدم الدائن الممتاز على صاحب حق الحبس، وكما يتقدم أيضا على أصحاب الحقوق القانونية كالمرشد والشاحن الذين خولهم القانون حق أولوية لكن تأتي مرتبتهم بعد رهون البحرية، ولهذا غالبا ما تسمى حقوق الامتياز بحقوق الدرجة الأولى

رابعاً: ميزة التقدم والتتبع

فالإمتياز يعطي لصاحبه حق التقدم ويعطيه أحيانا حق التتبع، فلصاحب حق الإمتياز حق التقدم، إذ له أفضلية مطلقة على جميع الدائنين العاديين، والامتيازات تعطي لصاحبه أحيانا حق تتبع المال الضامن، وهنا يجب التفرقة بين الامتيازات العامة والامتيازات الخاصة، فالامتيازات العامة لا تعطي لصاحبها حق التتبع إذ أنها لا تقع على مال معين ومخصص لضمان الدين، بل تقع على كافة أموال المدين الموجودة في ذمته عند التنفيذ، أما حق التتبع فلا يكون إلا في حالة تحديد مال سلفاً لملاحقته، في حين ذلك تبقى الإمتيازات الخاصة، الواقعة سواء على عقار أو منقول، تعطي هي أيضاً لصاحبها حق التتبع¹.

الفرع الرابع: الأساس القانوني للإمتيازات البحرية ودور معاهدة بروكسل لسنة 1926 في ذلك

إن صفة الحقوق العينية على السفن قد أكدتها المادة 91 من القانون البحري الجزائري²، ذلك أنه يسري على السفينة المستغلة من قبل المالك أو إما من قبل المجهز وإما من قبل المستأجر، حيث جعلت الصفة العينية للإمتيازات مرتبطة بالسفينة ذاتها بغض النظر عن صفة العاقد أو المدين³.

وعليه يمكن تبرير فكرة الإمتيازات التي عددها التقنين البحري الجزائري بفكرتين:

الفكرة الأولى: أن هناك افتراض يقضي بتخصيص السفينة لوفاء الدين الذي عقده صاحبها من أجل تجهيزها وتأمين قيامها بالملاحة البحرية، وخير مثال على ذلك ما نصت عليه الفقرة (ز) من المادة 73 من القانون البحري التي تتكلم عن الديون الناتجة عن العقود

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، شركة دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 305.

² نصت المادة 91 من الأمر رقم 76-08 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: «تطبق أحكام هذا الفصل على السفن المستغلة أما من قبل المالك وإما من قبل المجهز غير المالك وإما من قبل المستأجر».

³ عباس خالد، المرجع السابق، ص 62.

المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته المشروعة لأجل الإحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو لإستمرارها.

الفكرة الثانية: ربما تعتبر هذه الفكرة أكثر أهمية من الأولى، فحق الامتياز إنما يترتب على الدائن عندما يكون العمل الذي ترتب عليه الدين قد أفاد دائني السفينة الآخرين¹، إذ يفترض في هذه الحالة أنه إنما قصد تأمين مصلحة الدائنين جميعا كما هي الحال في الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ، فقرة (ه)، من المادة 73 من القانون البحري الجزائري، وكذلك في الدين الذي يترتب لمن يجري إصلاحات للسفينة كما هو منصوص في الفقرة (و) من نفس المادة لأن كل واحد من الدائنين إستفاد من إنقاذ السفينة ومن أعمال الصيانة التي لولاها لتوقفت السفينة عن الملاحة ولما استطاع هؤلاء الدائنون الحصول على ديونهم.

وباعتبار أن المشرع الجزائري قد نظم الإمتيازات البحرية في المواد من 72 إلى 91 من التقنين البحري، فقد عرفها كما ذكرنا سابقا ثم بعد ذلك عددها ثم رتبها وبين أثرها وحدد طرق انقضائها².

وقد تولد عن تضخم حقوق الإمتياز وكثرتها في التقنيات البحرية وتنافر أسبابها أن نشأ تنازع داخلي بين الإمتيازات البحرية وإمتيازات القانون المدني، زاده تنازعا بما استقر عليه القضاء وكثير من التشريعات تطبق القانون المدني حول الامتيازات التي يمكن أن ترد على السفينة.

وقد اقترن هذا التنازع الداخلي بتنازع دولي آخر بين قوانين الدول المختلفة نظرا لأن السفينة تتحمل بإمتيازات في كل ميناء تمر عليه، وضاعف هذا التنازع الدولي اختلاف التشريعات

¹Martine Remond- Couilloud, Droit Maritime, 2^{ème}Ed A. Pedone, paris 1993, 255

² حيث أفرد المشرع الجزائري من خلال الأمر رقم 76-80 والتضمن القانون البحري الجزائري، قسم خاص يتعلق ب الحقوق العينية المترتبة على السفينة، وتعرض من خلال الفقرة الثالثة منه إلى الإمتيازات على السفن.

في مادة الامتيازات البحرية نظرا لتضارب فكرة التشريع¹، وظهرت الحاجة إلى التدويل، تجنباً لتنازع القوانين، خاصة وأن السفينة تحتاج إلى تدخل الدائنين في موانئ الدول المختلفة خلال رحلتها البحرية، وكانت النتيجة أن انعقدت عدة مؤتمرات كان آخرها معاهد بروكسل في 10/04/1926م ثم ظهرت الحاجة إلى تعديل تلك المعاهدة وهذا نظراً لسرعة تطور الائتمان البحري فكان أن وقعت معاهدة جديدة هي معاهدة، 27/05/1967 وأخيراً معاهدة جنيف في 06/05/1993، وقد انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل لسنة 1926 م وهذا بموجب المرسوم رقم 72/64 المؤرخ في 20/30/1967

معاهدة بروكسل لسنة 1926 م

تم بموجب هذه المعاهدة تقسيم الإمتيازات التي ترد على السفينة إلى طائفتين:
فوجد امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية التي تتقدم الرهن البحري وحصرتها المادة في 05 امتيازات لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها² فهي بذلك تعتبر امتيازات جامدة، والحكمة من هذا الجمود تكمن في دعم القيمة الإئتمانية للرهن البحري حتى يترك للدائن المرتهن ضماناً جدي لاستيفاء حقه³.
ثم بعد هذا نجد امتيازات الطبقة الثانية⁴، أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية وتركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري

¹ وتنقسم التشريعات بصدد الحقوق الممتازة إلى ثلاث مجموعات رئيسية، المجموعة اللاتينية، المجموعة الألمانية، والمجموعة الأنجلوسكسونية.

²Muller (W), Réflexion sur le régime des privilèges maritimes, DMF, 1983, p 82.

³ ويلاحظ أن المعاهدة قد ألغت عدداً من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية، كالتشريع الفرنسي، تنص عليها وأبرزها امتياز بائع السفينة، وذلك لأن كثرتها قد تضر بأصحاب السفن. Pierre Sifa, droit maritime, op.cit. p155

⁴ وتسمى بامتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية، وقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي بمرتبة لا حقة للرهن البحري، وقد حاولت هذه المعاهدة التوفيق بين التشريعات الأنجلوسكسونية واللاتينية والجرمانية، وأضافت الرهن البحرية في المعاهدة.

وفيما يتعلق بالامتيازات التي تتقدم الرهن البحري، فقد استمدت المعاهدة أحكامها من النظرية الأنجلوسكسونية والتي تقضي بعدم منح الامتيازات للديون التعاقدية لأنه باستطاعة أصحابها الحصول على رهن بحري ضمانا للدين، وتقرير الامتياز أصلا للديون غير التعاقدية التي لا يمكن اشتراط ضمان اتفاقي خاص وقت نشأتها، كتعويض التصادم ومكافأة المساعدة، ولكن المشرع الدولي أبقى بعض الامتيازات ذات الأصل التعاقدية بقصد تقوية ائتمان الربان أثناء السفر أو بقصد تقوية ائتمان الربان أثناء السفر أو بقصد حماية رجال طاقم السفينة.¹

أما بخصوص ترتيب الامتيازات فقد أخذت المعاهدة بالنظرية الألمانية التي تعتبر كل رحلة تقوم بها السفينة وحدة قائمة بذاتها وتكون مجموعة مستقلة من الامتيازات بحيث أن الحقوق الناشئة عن كل رحلة تفصل عن الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة

أما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات المتعلقة بالرحلة الواحدة فقد أخذ القانون بالنظرية الفرنسية² وعليه فيكون الترتيب كالاتي:

1/ الامتيازات البحرية الخمسة

2/ الرهون البحرية

3/ الامتيازات الوطنية

وهو نفس الاتجاه الذي انتهجه المشرع الجزائري ومن ذلك ما نجده في المادة 73

من القانون البحري الذي رتب الديون الممتازة.

¹ فقد تضمنت اتفاقيات الامتيازات البحرية وكذلك القوانين البحرية للدول المختلفة نوعين من الامتيازات البحرية التي تـرد إلى أصل تعاقدية هما الديون الناشئة عن عقود العمل البحرية للربان وباقي أفراد الطاقم والديون الناشئة عن عقود استقراض الربان.

²Dans le système du code de commerce français ; il n'était pas possible de soumettre le navire à des sureté conventionnelles, nantissement ou hypothèque, et les privilégiées et tenaient lieu, onze de créances privilégiées étaient énumérées, les cinq premiers privilèges se fondaient sur l'idée d'un service rendu, en cas de vente du navire après saisie, à la masse de autres créanciers par ceux qui ont avancé certain frais tels que le frais de justice. Pierre Safa, Droit Maritime, op.cit, 153.

المطلب الثاني: تمييز حق الامتياز البحري عن غيره من الحقوق الأخرى

لا بد من التمييز بين حق الامتياز البحري عن غيره من الحقوق العينية التبعية سواء الرهن البحري، الرهن الرسمي والاختصاص وكذا الرهن الحيازي في نقطتين مهمتين.

الفرع الأول: تمييز حق الامتياز البحري عن سائر الحقوق العينية

ويختلف حق الامتياز البحري عن سائر الحقوق العينية التبعية ويتشكل هذا الاختلاف في نقطتين مهمتين:

أولاً: حق الامتياز لا يتقرر إلا بنص في القانون

فإذا لم يوجد نص فبالتالي لا يوجد امتياز¹، فلا يتقرر على أموال مدينهم ولذلك فلا يكون الامتياز إلا بنص طبقاً للمبدأ " لا امتياز إلا بنص " ويفهم من ذلك أنه لا يجوز إنشاء حقوق امتياز اتفاقياً، كما لا يجوز التوسع في تفسير النصوص القانونية المتعلقة بالامتياز². وبالمقارنة من هذا فإن الحقوق التبعية الأخرى، يوجد من يتقرر بالاتفاق أي بالعقد كالرهن الرسمي، إذ يتقرر بالعقد الرسمي للرهن وكالرهن الحيازي يتقرر بعقد رهن الحيازة، ويوجد أيضاً منها من يتقرر بأمر القاضي كالاختصاص ولا يوجد حق عيني تبعي، غير حق الامتياز، يتقرر وتتقرر مرتبته بنص في القانون³.

¹ إذا كان الرهن ينشأ بمجرد اتفاق والذي غالباً ما يتم في ميناء قيد السفينة، فإن الامتياز يعود أصله إلى القانون، فهو لا ينشأ عن العقد، وإنما القانون هو الذي يقرره، إذ يحدد على سبيل الحصر الحقوق التي يشملها الامتياز.

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص 96.

³ ومنه نميل إلى الاعتقاد بأن المقصود بالقانون هو النظام القانوني في درجاته المتفاوتة سواء كان تشريع، لائحة أو قرار إداري، وأغلب الظن أن الإدارة في نشاطها الواسع تقوم بدور منشئ بالنسبة للإلتزامات وهو دور يحتاج في بيانه إلى دراسة خاصة غير موجودة في الفقه حتى الآن، وفي هذا راجع فضلاً سميير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 433

ثانياً: حق الامتياز يختلف عن الحقوق العينية الأخرى ذلك أن الممتاز في حق الامتياز هو لصفة في الدين

وبخلاف حق الامتياز الذي تعرضنا له، فالممتاز فيه له الحق لصفة لاصقة له، لا الدائن، فأى حق توافرت فيه صفة يرها القانون وينص على أنها ممتازة يكون حقاً ممتازاً بموجب هذه الصفة التي راعاها القانون أياً كان الدائن لهذا الحق¹.

ذلك أنه في الحقوق العينية التبعية الأخرى، يكون الممتاز هو الدائن لا الحق، فمثلاً نجد في الرهن البحري أو الرهن الرسمي وحتى الرهن الحيازي، أن الدائن الذي يتفق مع مدينه على رهن رسمي أو رهن حيازي هو الذي يمتاز، لا لصفة في الدين فأى دين يمكن ضمانه برهن رسمي أو رهن حيازي، بل لأن الدائن اتفق مع مدينه على الرهن وفي الاختصاص أيضاً، الممتاز هو الدائن لا الحق، فأى حق يمكن ضمانه باختصاصه، ولكن الدائن في الاختصاص هو الذي يتقدم على الدائنين المتأخرين عنه لشخصه ولأنه حصل على حق الاختصاص، لا لصفة في الدين، وذلك بخلاف حق الامتياز كما ذكرنا سابقاً².

فالممتاز فيه هو الحق لصفة لاصقة له³، لا الدائن فأى حق توافرت فيه صفة يرها القانون وينص على أنها ممتازة يكون حقاً ممتازاً بموجب هذه الصفة التي راعاها القانون، أياً كان الدائن لهذا الحق، ومنه الميزة الجوهرية تكمن في أن حق الامتياز عن غيره من التأمينات الأخرى فإن القانون هو الذي يعطي للدائن هذه الأولوية، والقانون لم يشأ أن يقصر الخروج عن قاعدة المساواة بين الدائنين على اتفاق الأفراد أو حكم القاضي، ولكنه تدخل بنفسه ليعطي لبعض الحقوق أولوية على غيرها بمقتضى قواعد عامة صادرة عنه،

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 282.

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 315.

³ يقصد هنا أن الامتياز صفة في الدين لصيقة به، فتنشأ منذ نشأته ولا تنقضي إلا بانقضائه، فإن الامتياز على السفينة لا يلبث أن ينقضي سريعاً ويبقى الدين بعده عادياً كسائر الديون.

وبطبيعة الحال فالقانون يبقى بالنسبة لحق الامتياز بمثابة مصدر مباشر على خلاف التأمينات الأخرى الذي يمثل القانون بالنسبة لها مصدر غير مباشر¹.

الفرع الثاني: اقتراب حق الامتياز البحري من سائر الحقوق العينية التبعية

فمن جهة أخرى، يقترب حق الامتياز البحري من سائر الحقوق العينية التبعية، ذلك أنه مثلها حق عيني تابع أي غير قابل للتجزئة.

في حين ذلك بخصوص أنه حق عيني، فقد ثار خلاف في الفقه الفرنسي حول عينية حقوق الامتياز، خاصة فيما يتعلق بحقوق الامتياز العامة لأنها لا ترد على مال معين بالذات، وفيما يتعلق بحقوق الامتياز على الديون لأنه يرد على حقوق شخصية² و لكن أكثر الفقهاء الفرنسيين يقررون أن حقوق الامتياز العامة، ولو وقعت على منقول، تكون حقوقا عينية، ولو وقعت حقوق الامتياز على عين معينة سواء كانت عقارا أو منقولا، أي أصبحت حقوق امتياز خاصة، فإنها تكون بطبيعة الحال حقوقا عينية وتخول حق التقدم وحق التتبع، غير أن حق الدائنين فيها يتأثر بقاعدة (الحيازة في المنقول سند الملكية) وعليه فإذا كان لشخص حق الامتياز على منقول، ثم حازه آخر بموجب سند صحيح وبحسن نية، فإن ذلك يطهره بما يتقل من امتياز، وهو ما أكدته المشرع الجزائري من خلال نص المادة 985 من ق م ج³.

ولعل المشرع الجزائري حسنا فعل وضح ذلك من خلال نص المادة 982 من ق م ج التي ذكرناها سابقا ، فقد أقر بأن العنصر المشترك بين جميع حقوق الامتياز وهو حق

¹ محمود جمال زكي، التأمينات العينية والشخصية، ط3، دار الكتاب الحديث، 1979، ص 95.

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 118.

³ نصت المادة 985 من القانون المدني الجزائري على أنه «لا يحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن نية، ويعتبر حائزا بحكم هذه المادة مؤجر العقار بالنسبة إلى المنقولات الموجودة في العين المؤجرة، وصاحب الفندق بالنسبة إلى الأمتعة التي يودعها النزلاء في فندقه»

التقدم، وتخلا عن ميزة حق التتبع إلا أنه أقر بأن صاحب الامتياز الخاص الذي يقع على منقول مادي أو سند لحامله يحرم من ميزة التتبع، إذ لا يستطيع أن يحتج بامتيازته في مواجهة من يحوز المنقول بسبب صحيح وبحسن نية وهو ما يتبين لنا من نص المادة 985 من م ج السالفة الذكر، إلى أنه في إشارة جوهرية فقد جمع كل الحقوق الممتازة تحت الكتاب الرابع من الباب المعنون بالحقوق العينية التبعية فرما فيه إشارة ضمنية من طرفه تجمع حق التقدم مع حق التتبع تحت هذا العنوان¹.

أما بخصوص حق الامتياز البحري فيعد حق عيني تبعي، وهو ما يظهر من خلال المادة 72 من القانون البحري الجزائري التي أقرت بصريح العبارة على أن « الامتياز تأمين عيني... » ، ولو أنها لم تتضمن ميزة التتبع ضمن التعريف، وإشارة فقط إلى ميزة التقدم، إلا أنه قد تولت المادة 82 من نفس القانون إلى الإشارة إلى ميزة التتبع باعتبار أن حق الامتياز البحري حق عيني هدفه ضمانه الوفاء بالدين، وعلى ذلك فإنه يمنح صاحبه حق التقدم، وفي بعض الحالات حق التتبع، فقد مص على أنه « مع مراعاة أحكام المادة 87 الواردة بعده، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 التابعة للسفينة وذلك رغما عن كل تغيير للملكية أو التسجيل » وهو حل لا يستقيم إلا وفكرة التأمين العيني القانوني، كما أنه حكم منطقي جدا، ذلك أن السفينة تشكل كتلة مستقلة من الحقوق والالتزامات بغض النظر عن القائم باستغلالها، وإن كانت في الأصل مالا منقول لا يتعطل حق التتبع بمناسبة انتقالها متى انتقلت إلى حائز حسن النية غير أن مثل هذا الحكم وإن كان يستقيم والمنقولات العادية فإنه لا يستقيم أمام منقول له من عناصر التمييز ماله، من جنسية وموطن واسم السفينة، ومنه فإن حق الامتياز يلاحق السفينة بغض النظر عن حسن أو سوء نية من انتقلت إليه ملكيتها

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 122.

وبالرجوع إلى مصر فإن معظم الفقهاء المصريين يذهبون إلى أن حقوق الامتياز كلها سواء كانت عامة أو خاصة، وقعت على عقار أو على منقول فهي تعتبر حقوق عينية¹ ونذكر منهم الأستاذ محمد جمال الدين زكي²، وكذا الأستاذ سليمان مرقس الذي ذهب بقوله في هذا الخصوص بأنه « لا محل في القانون المصري للمنازعة في أن الامتياز حق عيني، حيث قد نص عليه المشرع في الباب الرابع من الكتاب الرابع الذي نظم فيه الحقوق العينية التبعية » وفي فرنسا أيضا أعتبر الامتياز حق عيني يخول صاحبه ما تخوله إياه سائر الحقوق العينية من ميزتي التقدم والتبعية³.

وأما بخصوص مسألة أن حق الامتياز غير قابل للتجزئة، فهو كسائر الحقوق العينية التبعية يبقى على كل الشيء ما بقي جزء من الدين الممتاز لم يدفع، وكذلك أي جزء من الشيء يبقى ضامن لكل الدين الممتاز، فكل جزء من الشيء ضامن لكل الدين الممتاز، وكل جزء من الدين الممتاز مضمون بكل شيء، وعدم تجزئة حق الامتياز من طبيعة الحق، لا من مستلزماته، فيجوز الاتفاق على عكس ذلك وأن يخصص جزء من الشيء لوفاء بعض الدين⁴.

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 282.

² محمود جمال زكي، المرجع السابق، ص 58.

³ أما أن الامتياز حق تابع، فإنه يستلزم وجود التزام أصلي يضمنه، شأنه في ذلك شأن الكفالة والرهن الرسمي والاختصاص والرهن الحيازي، وهذا الالتزام الأصلي، إذا كان باطلا أو قابلا للإبطال أو انقضى، يتبعه الامتياز في كل ذلك، والالتزام الأصلي الذي يضمنه الامتياز يصح أن يكون محله مبلغا من النقود، ولكن يصح أيضا أن يكون محله التزاما بعمل أو بامتناع عن عمل أو نقل حق عيني، ويصح أن يكون الالتزام يوجد لضمان الالتزام الأصلي الذي هو تابع له، وينبغي على ذلك أنه لا يوجد إلا إذا وجد التزام أصلي، وينقضي بانقضائه.

⁴ عبد الرزاق احمد السنهوري، المرجع السابق، ص 924.

الفرع الثالث: ارتباط الإمتياز بالحق

إن خاصية التبعية التي يتميز بها الامتياز البحري، وهو أن يستند في وجوده إلى حق شخصي يكفله، فلا ينشأ الامتياز إلا لضمان حق من الحقوق المنصوص عليها ضمن المادة 73 من القانون البحري الجزائري، غير أن الامتياز لا يلزم الحق من حيث النشأة فقط.

المطلب الثالث: مسألة تنازع القوانين

إن الامتيازات البحرية التي أقرتها دول العالم، تختلف من دولة إلى أخرى فقد يتمتع الدين البحري بوصف الامتياز طبقاً لقانون دولة ما في حين ذلك يعتبر ديناً عادياً في دولة أخرى وهكذا، كما تختلف الدول فيما بينها أيضاً في تقرير الأولوية للامتيازات البحرية إذ ينص قانون دولة ما على منح امتياز بحري ما، المرتبة الأولى¹، في حين ينص قانون دولة أخرى على هذا الامتياز في مرتبة أخرى كأن تكون الثنائية أو الثالثة وعلى حسب الوضع، وهذا سواء من حيث وجود الامتياز أم عدمه أو ترتيبه وهذا ما أدى إلى ظهور فكرة تنازع القوانين في الامتيازات البحرية²

الفرع الأول: النظريات التي تحكم هذه المسألة

تسود تشريعات الدول المختلفة نظريات متباينة تختلف من حيث بيان الحقوق الممتازة وطريقة ترتيبها وأسباب انقضائها ويمكن رد هذه النظريات إلى التالي:

¹ALI M.El BAROUDI, op.cit, p 45.

² Tassel(Y), du Concept de lien, Nature juridique et histoire, D.M.F, octobre 1997, N° 3, pp 867,868.

أولاً: النظرية الأنجلوسكسونية:

وتشمل بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وتتميز بقلّة عدد الامتيازات البحرية واستبعاد معظم الديون التعاقدية من نطاق تطبيقها وتقرير الامتياز للديون الناشئة عن الفعل الضار¹.

لكن بخصوص القضاء الأمريكي فقد أظهر تردد بشأن القانون الذي يجب تطبيقه على الامتيازات الناشئة عن فعل غير مشروع، من تلك التي من أصل جرمانى، خصوصاً تلك الناشئة عن الاصطدام فقد تردد القضاء بين تطبيق قانون محل وقوع العمل غير المشروع وبين قانون القاضي².

فالقضاء الأمريكي طبق قانون محل العمل غير المشروع في قضية (CUZCO)³ حيث تتلخص مجريات هذه القضية في وقوع حادثة لأجير على السفينة (Cuzco) التي رست في ميناء " فيكتوريا" بكولومبيا البريطانية حيث القانون هناك لا يبيح أي امتياز لـدين التعويض، في حين أن القانون الأمريكي الذي هو قانون القاضي (neterer) قانون محل العمل غير المشروع، ورفض منح أي امتياز لـدين التعويض عن الضرر، وعلل ذلك بأن " مسألة قيام الامتياز هي مجرد مسألة مسطرية وليست مسألة تتعلق بموضوع الحق.

في حين ذلك نجد المشرع الأمريكي في قضية أخرى عرفت ب قضية (Kongslı)⁴ فقد استبعد قانون محل العمل غير المشروع، وطبق بدله قانون القاضي وطبق هذا القانون الأخير من جديد في قضية (Buenos Aines) في سنة 1934 بشأن التصادم أيضاً¹.

¹ علي أحمد يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، بالقاهرة، بدون سنة نشر، ص 309.

²Bonassies (P), Les hypothèques et privilèges maritimes en droit Anglais et en droit Américain, DMF,1965, p 236.

³The Cuzco. DC. Wash , op.cit1915. 225. P 164.

⁴The Kongslı 212 Fed. 267 Dist. Ct. p44.

ومن خلال هذا يتبين لنا أن الشك والريبة يسودان القانون الواجب التطبيق على قيام الإمتيازات الناشئة عن عمل غير مشروع، خصوصا تلك المتولدة عن التصادم البحري، وعلى العكس من ذلك نجد أحكام القضاء الأمريكي أكثر وضوحا فيما يتعلق بالقانون الذي يحكم وجود الإمتيازات غير الناشئة عن عمل جرمي، فهو يطبق قانون المحل، حيث الواقعة التي أدت إلى قيام الامتيازات قد نتجت، فمثلا قانون المحل الذي وقعت فيه التوريدات، أو قانون العلم بالنسبة للامتيازات الناشئة عن الخدمات التي حصلت في البحر العالي خصوصا الامتيازات المتعلقة بأجور أعضاء رجال الطاقم².

ومنه فإن المحاكم الأمريكية تميل إلى تطبيق قانون المحل بالنسبة لوجود الامتياز، كيفما كان أصل هذا الامتياز، على إعتبار أن هذه المسألة تتعلق بقانون الملكية وليس مجرد مسألة تتعلق بالمسطرة ومع ذلك فإن القضاء الأمريكي يعتبر المسائل المتعلقة بدرجة الامتيازات وترتيبها من المسائل المسطرية، ويجب خضوعها لقانون القاضي³.

ثانيا: النظرية الألمانية

وتذهب هذه النظرية إلى الفصل بين الثروة البرية والثروة البحرية فتعتبر السفينة ذمة مستقلة لها حقوقها وعليها التزاماتها الخاصة ولذا يعتبر كل دائن بسبب السفينة دائنا ممتازا عليها بصرف النظر عن مصدر الدين، كما أن كل رحلة بحرية تقوم بها السفينة

¹The Buenos Arians 1934 5 FA ed 425.1924 AMC, p 150.

² ومع ذلك ففي قضية متعلقة بتوريدات تمت في إيطاليا لسفينة تحمل العلم الألماني (R.C. RICKMERS) طبقت المحكمة قانون العلم واستبعدت قانون المحل المختص عادة، وعللت ذلك بقولها " إن الامتياز البحري المتعلق بالتوريد على السفن الأجنبية يكون محكوما في القانون الإيطالي بقانون العلم، غير أن هذا التعليل ليس في محله، فقد طبقت المحكمة الأمريكية نظرية الإحالة تطبيقا صرفا".

³The Scolie 81 US (14 Wall) 170 – 1872 V. Jean Lucien Wibault. p 309.

تعتبر وحدة قائمة بذاتها تنشأ بصددها مجموعة مستقلة من الامتيازات بحيث أن الديون الممتازة الناشئة عن كل رحلة تفضل الديون الممتازة الخاصة بالرحلات السابقة¹.

ومن ناحية أخرى فقد سلك القانون الألماني اتجاها واضحا بتطبيقه قانون موقع المال في مادة الإئتمانات فعندما يكون الامتياز على دين أصله تعاقدي، فإن القانون المطبق على العقد هو قانون موقع المال، ذلك أنه عندما يكون الامتياز ناشئا عن دين أصله جرمي، فإن قانون موقع المال هو الذي يطبق².

فقانون محل العمل غير المشروع يطبق عندما تقع الجريمة في المياه الإقليمية، وقانون العلم، يطبق عندما يقع الفعل غير المشروع في البحر العالي، ولكن رتبة الامتيازات يحكمها قانون القاضي³، فالامتيازات الأجنبية تقيد إذن في نفس رتبة الامتيازات الألمانية التي تطبقها، ولا تكون للاختلافات الموجودة في التفاصيل أية أهمية في هذا الترتيب، وعندما يتعذر إدخال أحد الامتيازات في أحد فئات الامتيازات في أحد فئات امتيازات قانون القاضي فلا يمكن استبعادها بمقتضى مبدأ الاحتفاظ بالحقوق المكتسبة فكل الإئتمانات الأخرى تأخذ رتبتهامقدا⁴.

¹District court of Virginia, 1^{er} oct. 1982, The Sorrento, 1982 AMC 29 DMF 1983. 631, ob, p 261.

²Le classement des privilèges sur le naive doit se faire d'après la loi de lieu d'exécution même dans le cas où les privilèges en concours sont fondés sur la même loi étrangères Trip de l'empire, 25 nov 1890, Revu. Int. De droit maritime, Tiv, p 83.

³ وهذا ما ذهب إليه محكمة الإمبراطورية في حكم صادر لها سنة 1890، وتبعتها في ذلك المحكمة الهندسية العليا في حكم لها صادر في 26 أبريل 1894..191. V. Rev. Int, de droit maritime Comparé, T II, p 191.

⁴ حيث هذه الصعوبات المثارة إزاء تطبيق قانون القاضي على رتبة الامتيازات سلطت الضوء على المزايا التي يتمتع بها قانون العلم، ورغم ذلك فإن هذا الأخير لم يعرف أي تقدم مهم في القوانين القارية التي تطرقنا إليها.

ثالثاً: النظرية اللاتينية

وتظم هذه النظرية كل الدول ذات المنظور اللاتيني باستثناء هولندا بلجيكا¹ وتتميز بكثرة عدد الامتيازات وبأنها تحمي حقوقاً مصدرها العقد دون أن يمتد ضمانها للحقوق الناشئة عن العمل الضار.

وقد اقتضى اختلاف التشريعات تعدد حالات التنازع بينها ذلك أن السفينة وهي معدة لأن تجوب موانئ دول مختلفة فقد تنقل فيها بديون ممتازة بحيث هنا يثار التساؤل حول القانون الواجب التطبيق إذا حجز على السفينة وبيعت في بلد أجنبي هل هو قانون الجهة التي نشأ فيها الحق أم قانون علم السفينة أم قانون القاضي في بلد الحجز والبيع².

¹ حمزة جعقوبي، المرجع السابق، ص 39

² غربي عطا الله، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2009، ص 45.

فبالرجوع إلى الوضع في فرنسا نجد قانون 3 يناير 1967¹ والمتعلق بالرهن والامتيازات البحرية في فرنسا، لا يتضمن أي أحكام بشأن تنازع القوانين، لذا كان الرجوع إلى أحكام القضاء أمراً ضرورياً لمعرفة الحل، ورغم ندرة القرارات بهذا الشأن فهي على العموم تتجه نحو تطبيق قانون القاضي، أي القانون الفرنسي وهذا متى كانت السفينة أجنبية² وبهذا الخصوص فقد أعلنت محكمة (Rouen) في قرارها الصادر في 22 يوليو 1973 أن: «إنشاء الامتيازات وترتيبها يكون محكوماً بالتشريع الخاص بكل دولة»³.

¹ لقد سبق هذا القانون

Loi N 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, 24 juin 1966.

وقد شهد هذا القانون تكميلاً له بالمرسوم 66-1078 الصادر في 31 ديسمبر 1966

N66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. 11 janvier 1967.

المتعلق بالنقل البحري للبضائع، وبشأن أحكام القانون الفرنسي سيتم الاعتماد على قانون النقل الفرنسي باعتبار قانون النقل ordonnance n 2010-1037 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, publié le 03 novembre 2010, entré en vigueur le 01 décembre 2010.

غير أن الإطار التنظيمي لهذا القانون لم يصدر و ظل العمل سارياً بمرسوم 66-107 إلى غاية ديسمبر 2016 حين صدر مرسوم يتضمن الجانب التنظيمي لقانون النقل الفرنسي في شقه البحري، وأدرج أحكام مرسوم 1966 ضمن قانون النقل الفرنسي، وقد حل هذا القانون ومرسومه ب: Le décret 2016-1893 du 28 décembre 2016 portant partie réglementaire du code des transports pour sa partie maritime, JORF 29 décembre 2016.

و للتفصيل أكثر راجع، بسعدي يوسف، إشكالات تسليم البضائع في عقد النقل البحري وفقاً للتشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2017/2016، ص 22.

²Trip. Com. Marseille, 17 déc. 1954. DMF 1955. P 671.

³Bordeaux, 23 Juin 1930, S, 1931, 2, p 156.

وتختلف الحجة التي يستند عليها القضاء، في اختصاص القانون الفرنسي، تبعاً للقرارات الصادرة بهذا الشأن، فمرة يطبق القانون الفرنسي وهذا استناداً إلى النظام العام، ومرة باعتباره من قواعد الجزاء التي يترك فيها الاختصاص لقانون القاضي المعروض عليه النزاع ومرة أخرى بتطبيق القانون الفرنسي على اعتبار أنه قانون موقع الشيء¹.

غير أن هذه الحجج قد انتقدت من طرف أغلبية الفقهاء فالامتيازات تعني حقوق الدائنين وحدهم، ولا شأن لها بالنظام العام في الدولة التي يمارسون فيها الحجز على السفينة وبيعها، كما أن إسناد الاختصاص إلى قانون القاضي قد يسمح بالحجز على السفن الفرنسية في الخارج بالنسبة لديون عادية تماماً².

وعليه فقد ذهب الأستاذ باتيفول (BATIFFOL)³ إلى تقرير قانون القاضي بالنسبة لترتيب الامتيازات دون إنشائها الذي يبقى من اختصاص قانون العلم وهذه النظرية أخذت بها محكمة Rennes في حكم لها⁴ وهي منتقدة أيضاً، أن الدائنين لا يمكنهم معرفة رتبة دينهم مسبقاً مما يجعل حقهم في الرتبة معرضاً للمفاجأة، فإسناد الاختصاص إلى القانون الفرنسي (قانون القاضي) بين حرص القضاء الفرنسي على حماية الدائنين الوطنيين.

¹ فقد حاولت بعض اتجاهات الفقه، في فرنسا كالأستاذ " نيبوييه" على تتجه قواعد الإسناد الوطنية إلى مفهوم إنفرادي صرف تقتصر على تحديد حالات تطبيق القانون الوطني فحسب من دون تلك التي تتطلب تطبيق قانون أجنبي مبررين ذلك أن سلطان كل مشرع وطني إنما يقف عند تحديد نطاق تطبيق قانونه الوطني ولا صفة له في تحديد نطاق تطبيق القوانين الأجنبية. Rodière (R), Droit Maritime, op.cit, p 45.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 87. وكمال حمدي، المرجع السابق، ص 147.

³Batiffol(H). Traité Droit maritime, n. 521. Not 1. P 67.

⁴C. d'Appel de Rennes, 6 Fév. 1962, v, Jean Lucien WIBAULT, Recherche sur les conflits de loi en droit maritime, paris, 1969, p 901.

رابعاً: النظرية الإنجليزية

تخضع الامتيازات البحرية في انكلترا لقانون القاضي، وهذا المبدأ هو المؤكد، فهناك قرارين مهمين تطبق فيهما قانون القاضي وهما:

القرار الأول: و هو قرار (THE MILFORD) فقد طبق فيه قانون القاضي¹ الذي يمنح امتيازاً للربان على أجرة السفينة ضماناً لدينه²، في حين أن قانون العلم يستبعد مثل هذا الامتياز، فهذا القرار يتعلق بوجود الامتياز و قد أخذ به في قضية تتعلق بسفينة تحمل العلم الإيطالي، حيث تتلخص القضية في مطالبة مصلحة الضمان الإجتماعي الإيطالي، الدخول في التزام مع الدائنين الممتازين على ثمن السفينة (L'accux)، التي بيعت في إنكلترا، وذلك لاقتضاء الإشتراكات المستحقة على المجهز و البحارة، حيث هذه الديون هي مفروضة و مضمونة بامتياز طبقاً للقانون الإيطالي إلا أن هذا الامتياز قد يرفض من طرف المحكمة على اعتبار أن الضمان الاجتماعي الإنجليزي لا يستفيد من مثل هذا الامتياز فتطبق قانون القاضي و هو الذي يحدد هذا الرفض.

¹ اعتبر جل الفقهاء أن قانون القاضي هو القانون الوطني في جميع الأحوال لأنه قانون المحكمة التي يطلب إليها أمر حسم النزاع المشوب بعنصر أجنبي، فلا يكون قانون القاضي المختص بنظر النزاع قانون أجنبياً إلا عرض النزاع نفسه مرة أخرى أمام قاضٍ آخر، لذلك فإن قانون القاضي هو قانون البلد الذي تقام فيه الدعوى. عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 133.

² لقد شكل القانون الإنجليزي رابطة بين الدائن البحري و السفينة ذاتها، شكلها على شكل نسق النظام الأنجلوسكسوني كله، بما يتسم به من طابع تشخيص الأشياء، و بتطوره البطيء الذي يصنعه القضاء الإنجليزي بعيداً عن النظريات العامة، ثم أضاف امتياز المضرور من التصادم البحري لخطأ ملاحٍ صادر من السفينة، لأول مرة سنة 1851، وذلك لأن القانون الإنجليزي يهتم اهتماماً خاصاً بالمسئولية عن الأضرار الناجمة عن الأشياء، فلما تكررت حوادث التصادم الناشئة عن الأخطاء الملاحية بعد استعمال المحركات الآلية في السفن، كان من الطبيعي أن يضيف القضاء الإنجليزي هذا الامتياز في شكل رابطة جديدة تربط المضرور بالسفينة التي ارتكبت خطأ ملاحياً بسلامة السفن الأخرى. Alli M. El Baroudi, op.cit, p 340.

في حين ذلك قد رأى الأستاذ "Wibault" أن هذه القضية تمثل خاصية بالنسبة لقضية Milford لأن الضمان الاجتماعي الإيطالي هم منبثق عن الدولة، فلا يكون للقضاء الإنجليزي حق المراقبة على القانون العام الأجنبي¹.

لكن تطبيق قانون القاضي بالنسبة للامتيازات البحرية لا يجب أن يستند على فكرة النظام العام، فالبرهنة على هذا الاختصاص في القانون الإنجليزي يبقى محتفظا بخاصيته (الرابطة البحرية) وهي خاصية أساسية في القانون الإنجليزي.

القرار الثاني: وهو قرار "Targus" والذي استبعد القانون الأمريكي، أي قانون علم السفينة، الذي يجعل امتياز الربان قاصرا على حقوقه الناشئة عن الرحلة الأخيرة، وطبق القانون الإنجليزي الذي لا يقيد امتياز الربان برحلة معينة².

ومن خلال ما تقدم يتضح أن الاتجاه القوي والفعال، في القانون الإنجليزي وهو اتجاه تطبيق قانون القاضي على وجود الامتياز، و بالتالي هو القانون الذي يطبق بالدرجة الأولى في المسائل المتعلقة بمحل و رتبة الامتياز.

الفرع الثاني: نتائج أعمال المؤتمرات الدولية وصور المشروعات المتعلقة باتفاقية 10 أبريل 1926م

لقد كان لإختلاف النظريات الثلاث التي تم ذكرهما في تحديد الحقوق التي تحظى بامتياز وترتيبها فيما بينها، ومرتبها بالنظر إلى سائر التأمينات، كل الفضل في عرض المسألة على طاولة النقاش الدولي بغية الوصول إلى أحكام دولية موحدة تبعت الطمأنينة والأمان بين المتعاملين في البيئة البحرية، ولا يمكن الوصول إلى تحقيق هذا الاتفاق إلا بتنازل كل طرف ولو بنسبة قليلة بمفاهيم يظنها الأنجع والأصلح لحكم الإمتياز البحري.

¹Alli M. El Baroudi, op.cit, p 96.

²Willaim Tetley, Q.C, The general maritime Law-The Lex maritime, s.J.I.L.C, Vol 20,1994, op.cit, p 214.

فمن هذا المنطلق فإن اللجنة البحرية والدولية قد اتبعت طريقة الاتفاقيات بين الدول للوصول إلى توحيد مواد الرهن والإمتياز، فالمشاكل المطروحة بهذا الشأن قد بحثت أولاً من طرف الجمعيات الوطنية للقانون البحري، ثم بعد ذلك من طرف المؤتمرات الدولية التي ضمت أخصائيين في القانون البحري من مختلف البلدان، في محاولة للتوفيق بين مختلف الأطروحات المقدمة، وأخيراً فمن الأمر قد ترك للحكومات قصد إبرام الإتفاقية.

الفقرة الأولى: عرض لأعمال المؤتمرات التي سبقت إبرام اتفاقية بروكسل 10 أبريل 1926م

أولاً: مؤتمر هامبورج لسنة 1902م

إن أول مؤتمر تضمن جدولته مسألة توحيد الرهون والامتيازات البحرية هو مؤتمر هامبورج لسنة 1902م، إلا أنه لم يتناول هذا الموضوع بالبحث والمناقشة لعدم وجود وقت كافي لذلك¹ وفيه قد تم التعرض لطرح النقاش حول نقاط متعلقة بالتصادم والإسعاف البحري ومسائل الاختصاص في مجال التصادم البحري، زيادة على اقتراح الإختيار بين قانون العلم أو القانون الموحد كأداة لحل التنازع بالنسبة لحقوق الامتياز، وإن وقع الإختيار على الثاني، إلا أن المسألة بقيت دون اتفاق نهائي².

ثانياً: مؤتمر أمستردام لسنة 1904م

عندما انعقد مؤتمر أمستردام سنة 1904م نوقش أيضاً مشكل الاعتراف أو عدم الاعتراف بامتياز التعويضات الناشئة عن التصادم البحري زيادة على تحديد مرتبته³، وكذا

¹ALI M. El BAROUDI, op.cit, p 257

² Fromagest (H), étude des conflits de lois relatifs aux droit réels sur les navires, R.I.D.M 1904,1905, T17, p 518

وكذلك راجع في هذا الشأن، حمزة جقبوي، المرجع السابق، ص 47

³ ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 228.

موضوع المساعدة البحري باعتبارهما موضوعان كان جديران بالاهتمام في ذلك الوقت، ومنه كان على المؤتمر الاختيار بين طريقة التوحيد الدولية للتشريعات أو طريقة قانون العلم وفقا لتنازع القوانين في القانون الدولي الخاص¹ غير أن هذه الطريقة الأخيرة لا تكون لكفاية لحل كل النزاعات التي قد تطرح بهذا الشأن، مما يتعين معه الأخذ بالطريقة المعلقة بالتوحيد الدولي للتشريعات مع الاحتفاظ بتطبيق قانون العلم في بعض الحالات بهدف معالجة الصعوبات المتمثلة في المصلحة الوطنية².

فمن المتفق عليه أن تنظيم ملكية السفن، كما هو الشأن بالنسبة لإنشاء أو إنقضاء أو شهر آثار الرهون والمورتيج البحري تنظم تبعا لقانون العلم، وعليه فإن استحالة التوحيد الشامل للقانون، في هذه الأنظمة هو الذي حتم علينا الإبقاء عليهما كما هو في مختلف التشريعات مع جعلهما صحيحين عن طريق الإتفاقية.

وبعد أن ناقش المؤتمر مسألة امتياز التصادم³ بإسهاب ومسألة توحيد الامتيازات وتوحيد رتبته توصل إلى تقرير ما يلي:

1. أنه يكمن الحل عن طريق وضع قانون موحد، لتنازع القوانين في مادة الحقوق العينية والامتيازات البحرية، مع حفظ الحق في حالة وجود صعوبات تمثل مصلحة وطنية.
2. يجب منح امتياز للديون الناشئة عن التصادم.

¹ حسان سعاد، دوافع إزالة الحطام البحري في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 5، 2017، مخبر القانون البحري والنقل جامعة تلمسان، ص 275.

² ملك شقالب، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، الإسكندرية، 2018، ص 256.

³ لم يكن هذا الامتياز معروفا في القانون الفرنسي وفي عدة بلدان في تلك الحقبة، ولكن وجوده قد اعتبر من طرف الوفد الانجليزي كشرط للمساهمة في أشغال التوحيد.

3. يتعين إسناد النظر في مسألة معرفة ما إذا كان نفس الامتياز يجب تطبيقه على حوادث الملاحة الأخرى المسببة في إضرار للغير، إلى اللجنة التي عينها المكتب الدائم قصد تهيئة تقرير في الموضوع للمؤتمر اللاحق.

4. لا يجب إعطاء الامتياز الناشئ عن التصادم نفس الرتبة التي يتمتع بها هذا الامتياز في القوانين الانجليزية والأمريكية، ومع ذلك فقد ترك للجنة حرية إبداء الرأي في تحديد الرتبة الملائمة، وهي إضافة امتيازات أخرى للمشروع المقدم للمؤتمر قصد تلاوته مرة أخرى.

ثالثاً: مؤتمر ليفربول لسنة 1905م

كان مؤتمر أمستردام قد قرر بأن يقوم المكتب الدائم بتعيين لجنة لدراسة المشروع الابتدائي للمعاهدة¹، وفعلاً فإن هذا المشروع كان محل الملاحظات المبدئية التالية من طرف اللجنة².

وقد ترك إطار المعاهدة كلما يتعلق بإنشاء الرهن وطرق إشهاره مما جعل اللجنة تلاحظ بهذا الصدد ضرورة أن يكون للدولة المتعاقدة طريقة خاصة للإشهار، فكل طريقة أخرى تضيف للجنة، ستؤدي إلى إنشاء نظام رهني دولي أكثر تعقيداً وأقل فائدة، وقد ذهبت اللجنة إلى حد اقتراح أن تتدخل المعاهدة لعرض التأثير على الرهون في عقد الجنسية³.

أما بخصوص المادة الثانية من المشروع والتي تم الموافقة عليها من طرف اللجنة دون إبداء أي ملاحظة، أما المادة الثالثة، والمتعلقة بتحديد الرتب الخمسة للامتيازات

¹Veaux (D), Privilèges spéciaux sur les meubles, Généralités, Caractères, Fondement classement, JC Civ, art 2102 notarial répertoire, Dr Français, privilèges, Fasc. 38,5, 1989, p 15.

² بهذا تكون أول مرة يتم تقديم مسألة توحيد قانون الامتياز والرهن البحرية أمام مؤتمر في شكل مشروع للمعاهدة.
³ ذلك أنه لا يثار أي إشكال عندما تنتقل السفينة داخل مياه الإقليم الذي تحمل جنسيته، ذلك أن قانون هذا الإقليم هو الذي يحكم كل التصرفات والرهن التي تترتب عليها، ولكن الأمر يختلف عندما تكون السفينة في أعالي البحار أو في مياه أجنبية، وهنا تلعب الجنسية دوراً مهماً في تحديد النظام القانوني الذي يحكمها.

درجتهم، فقد خضعت لبعض الملاحظات من طرف اللجنة حيث انتقدت الامتياز الممنوح لدين القطر، وهو يأتي في الرتبة الثانية وطالبت فيما يتعلق بأجر الريان والطاقم المنصوص عليه في الرتبة الثالثة، أن يحدد هذا الامتياز في الاستخدام الأخير، ولحد أعلاه اثني عشرة شهرا، حتى يمكن تجنب تراكم متأخري الأجور، أما الديون الناشئة من الأضرار المتسببة بخطأ الغير وحدث بأن هذه الرتبة الممنوحة غير مبررة¹.

في حين ذلك قدمت اللجنة البحرية والدولية انتقادها على الامتيازات الممنوحة للديون الناشئة عن الإصلاحات والتوريدات والمؤن والخدمات وهي في الرتبة الخامسة وقد طالبت بأنه في حالة الاحتفاظ بهذه الامتيازات أن تلزم على الأقل الدائنين بالاهتمام باسترجاع ديونهم قبل سفر وانطلاق السفينة في رحلتها².

أما المادة الرابعة فقد نصت على أن الدين يكون صحيحا متى وقع الرهن عليه، سواء خضع إلى قانون العلم أو خضع لقانون المحل، أما بالنسبة لمسائل الشكل والإثبات فقد ارتأت اللجنة البحرية الدولية أن يترك ذلك لإختصاص القوانين الوطنية³.

1/ أهم النقاط المعروضة للنقاش

حيث وبعرض هذا المشروع على مؤتمر ليفربول لسنة 1905م، انكب أساسا على مناقشة المسائل الآتية:

- أ- تحدي رتبة امتيازات الديون العامة والديون الناشئة عن التصادم خاصة.
- ب- قاعدة الترتيب العكسي.

¹ فالدائن كما تقول المذكرة الإيضاحية الذي تعاقد بإرادته الحرة مع الريان لا يمكنه أن يسبق ذلك الذي أصبح ضحية لشبه جريمة.

² Ali M. EL BAROUDI, op.cit. p 663

³ أما المادة الخامسة منه لم تخضع لأي ملاحظة وكذلك المادة السادسة التي تنص على أحكامها على آثار نقل ملكية السفينة فيما يتعلق الرهون والامتيازات تخضع للقاعدة المنصوص عليها في القوانين الوطنية.

ت- تعديل بعض المصطلحات الخاصة.

وقد انتهى هذا المؤتمر بتقديم تقريره جراء هذه المناقشة، إلى أنه هناك احتمال للوصول إلى توافق بين الآراء المختلفة المتبقية، ويعتبر شكل ونص المشروع الإبتدائي كما هو عليه حالياً من المستحسن مراجعته، وبهذا الصدد يلتمس من المكتب الدائم بأن يعين لجنة تسند لها هذه المهمة.

رابعاً: مؤتمر البندقية لسنة 1907م ومشروع لجنة باريس لسنة 1906م

إن مؤتمر البندقية قد تعرض أساساً إلى دراسة مشروع الاتفاقية المعد من طرف لجنة باريس لسنة 1906م¹ وقد جرت مناقشة حادة في هذا المؤتمر على إثر تقابل أطروحتين²:

1/ الأطروحتين المعروضتين للنقاش.

أولاً: وهي الأطروحة الأوربية الداعية إلى الاحتفاظ بأقل عدد من الامتيازات كما ينص على ذلك المشروع الخاضع للدراسة..

ثانياً: الأطروحة الأمريكية التي وإن كانت لا تعارض الأطروحة السابقة صراحة، إلا أنها تتمسك بأكبر عدد من الامتيازات وهكذا فقد افتتحت الجلسة من طرف المندوب الإنجليزي (M. Simpson) والذي لاحظ الصعوبات التي يخضع لها الدائنون المرتهنون أمام العدد الكبير من الديون الممتازة على السفينة والخطر المحدق بهم نتيجة اختلاف القوانين

¹Myriam Benlolo – Carabot Uias Candas et Eglantine CUJO, Union Européenne et droit international, En L'honneur de Patrick Daller, ED A PEDONE, paris, 172.

²Discussion générale, Bulletins N° 13 à 19 et G. Barbie Les droit 5 réelle maritimes et le compte-rendu de la disco- sion de Venise 1907 revue autans, XXIII p 721.

الوطنية¹ وقد طالب نتيجة لذلك بإلغاء الامتيازات على الديون التي لا تقدم فائدة حيوية، وبالانقضاء السريع للامتيازات الأخرى² وبفعالية الرهن البحري اتجاه كل القوانين المحلية.

وبعد هذا قد تقدمت الجمعية الفرنسية للقانون البحري بقرار من المؤتمر الأول حيث حرر من طرف (M. Lefexre) والثاني من طرف (M. Lureau) و(M. lefevre)³ وقد أبديا تقريرهما حول التفكك الذي يسود مجال القانون الدولي البحري وذلك بسبب اختلاف المرتهنون للسفينة، ثم أوضح الهدف العام من الاتفاق الدولي، والذي يتمثل في تقوية الائتمان البحري وذلك عن طريق إرساء ضمان الدائنين المرتهنين على أسس متينة⁴.

أما الأستاذ(M.Lureau)⁵ فقد أظهر في تقريره عدم استقرار وضعية الدائنين المرتهنين على السفينة، وطالب بتحديد عدد الامتيازات وإلغاء امتياز الديون الناشئة عن التصادم حيث تمثلت الحجة الوحيدة على هذا الامتياز هو وجوده في القانون الأنجلوسكسوني وفي الواقع فإن المناقشات التي جرت في مؤتمر البندقية قد بينت الاهتمام الذي حضي به الرهن البحري من طرف المؤتمرين كأفضل أداة للائتمان فقد أوضح أغلبية المتدخلين في المناقشة قلة الأهمية العملية للامتياز بالمقارنة مع الرهن البحري ووافقوا على ضمان إشهار كافي للرهن مع الاعتراف به، فبمجرد ما ينشأ صحيحا في بلده الأصلي، وكما يجب أن

¹ ونتيجة لهذا التدخل فقد أكد M. GOVY ممثل الشاحنين الانجليز المحافظة على امتيازات الديون الناشئة عن الإصلاحات والتوريد والتي بدونها لا يمكن للسفينة أن تتابع رحلتها لعدم وجود ائتمان، إلا أن الانجليز انتقد هذه المقترحات، ولاحظ أن مثل هذه الامتيازات لا يمكن البرهنة عليها في وقت تتوافر فيه وسائل الاتصال التلغرافي، فالتنظيم العصري لشركات التأمين وطرق الائتمان الحديثة تسمح للربان بإيجاد المساعدات التي يحتاجها بسهولة أثناء الرحلة.
² سنتين على الأكثر ابتداء من تاريخ ميلادها.

³Bulletins n° 13 à 19 et G. Barbie les droit 5 réels maritimes et le compte-rendu de la discussion de Venise 1907, Revue Autan, XXIII, p 721

⁴Bulletin C.M, N 15, p 82

⁵Nous Avon secret M. Lureau, ne pas comprendre comment aux privilèges pleutres estiment concédé a des créanciers qui ne servent en rien a préserver la gage commun, comment un créance née d'un quasi de liposuçait primer les créance hypothécaires et même des créance ordinaire.

يحظى باعتراف عام من طرف كل الدول المتعاقدة كما لا حظوا ضرورة التقليل أو الإنقاص من عدد الامتيازات بهدف إعطاء فعالية قوية للرهن البحري.

وفعلا فإن مشروع البنديقية كان أول مشروع وصل إلى تحديد وتقليل عدد الامتيازات، حيث لم يقبل إلا أربعة.

ومنه كخلاصة لما تقدم فإن السمات الأساسية لأعمال مشروع البنديقية تكمن في الآتي:

1. تنظيم إشهار خاص بالرهن ويكون شامل يخضع للقانون الوطني.
2. تقليل عدد الامتيازات وتحديدها في أربعة وهذا ما نصت عليه المادة 3 من المؤتمر.

3. الانقضاء السريع للامتيازات (بسنة واحدة ابتداء من أجل الدين وهذا وفق المادة 5 منه)

4. تحديد وعاء الامتيازات بدقة، فالامتياز على غرار السفينة يمتد ليشمل ملحقاتها وإلى أجر الرحلة التي نشأ أثناءها الدين الممتاز طالما أن هذا الدين لم يقبضه المجهز، وهكذا فإن عمل القانونيين يظهر أنه قد تم فعلا حيث لم يبقى سوى عرض هذا المشروع على مؤتمر دبلوماسي لتوقيع عليه من طرف الدول المتعاقدة.

الفرع الثالث: انعقاد مؤتمرات بروكسل الدبلوماسية من سنة 1909م إلى سنة 1910م

إن مشروع البنديقية الذي اعتبر كذروة في عملية التوحيد، كان محل نقد حاد من طرف مندوبي ألمانيا وأمريكا، فقد نجح هذا المشروع في مادته الأولى اعتبار نظام الرهن البحري المبرم صحيحا طبقا لقانون العلم واجب الاحترام أمام محاكم كل الدول المتعاقدة كما نجح في ضمان فعالية للانتمان الرهني بتقليل عدد الامتيازات إلى أربعة، ولكن رغم ذلك فإن هذا المشروع قد تعرض للنقد، وهذا فإن الوفد الألماني قد تقدم باقتراح جديد لدورة بروكسل 1909م يهدف إلى امتياز يطل الدائنين في مواجهة مالك السفينة ذي المسؤولية

المحدودة¹ كما طالب الوفد بامتياز للديون الناشئة عن الالتزامات التي يتحملها الربان بمقتضى سلطاته القانونية من أجل متابعة الرحلة².

وعلى إثر هذه الاقتراحات نجد مشروع اتفاقية بروكسل لدورة 1909م، قد تضمن عدد أكبر من الامتيازات في مادته الثالثة، فقد أضاف في المرتبة الثالثة امتياز المشاركة في الخسارات العمومية إلى جانب امتياز المساعدة و الإنقاذ، وقد أنشأ امتياز لصالح الديون المتولدة خارج ميناء قيد السفينة من أجل الحاجات الفعلية للمحافظة عليها أو متابعة رحلتها وذلك في المرتبة الرابعة، أما امتياز التصادم الذي كان في المرتبة الرابعة وفقا لمشروع البنديقية، فقد جعله في مرتبة خامسة لمشروع بروكسل³.

ولكن رغم ذلك فإن مشروع بروكسل لسنة 1909م، لم يرض كل حكومات البلدان المشاركة في أعمال التوحيد⁴، وهكذا فإن عدد كبير من الحكومات تقدمت في دورة بروكسل 1910م بملاحظات تهدف إلى تعديل مشروع 1909م.

ووفقا لهذه الملاحظات حدد المؤتمر أسس المشروع الجديد الذي يجب عرضه على الحكومات المعنية قصد الدراسة، وقد أضيف في الرتبة الخامسة امتيازاً لصالح الركاب الموجودين على ظهر السفينة المصطدم.

¹ قد رهن الوفد الألماني على ذلك بأن العدالة تقضي بأن يكون للدائنين الذين لا يمكنهم الحجز إلا على جزء من ذمة مدينهم تأمين في استخلاص ديونهم بالأولوية على باقي الدائنين

² وقد بني هذا الامتياز على حالة الاستعجال التي تقتضي قطر السفينة أو إصلاحها بأسرع ما يمكن.

³ عمار الخالدي، المرجع السابق، ص 125.

⁴ حيث اعترضت انكلترا عليه بحجة أنه لم يقرر امتيازاً للديون الإصلاح والتوريد في أثناء السفر وهي ديون يهتم امتيازها الدائنون الإنكليز نظراً لتخصيصهم في إصلاح السفن كما اعتذرت الولايات المتحدة الأمريكية عن الأخذ بالاتفاقية في قوانينها الداخلية، للتفصيل أكثر راجع فضلا علي يونس، المرجع السابق، ص 265.

الفقرة الأولى: مؤتمر بروكسل لسنة 1913م واجتماع اللجنة الفرعية

لم يقدم مشروع بروكسل لسنة 1913م أي تعديلات مهمة بالمقارنة مع مشروع 1910م فقد عرضت على اللجنة الفرعية مسألتين¹:

المسألة الأولى: تمسك بها على الخصوص، مندوبي ألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية وتهدف إلى منح امتياز في كل وقت يوجد فيه الدائن أمام مسؤولية محدودة للمجهز

المسألة الثانية: وقد صوتت اللجنة الفرعية في أغلبيتها لصالح الطريقة المقررة في مشروع 1990م أي استبعاد الأطروحة الألمانية.

وقد اتبعن هذه الطريقة من أجل تقوية الائتمان في مادة الرهن البحري، وذلك بإعطاء هذا الرهن قيمة حتى لا يصبح وهمياً بسبب عدد الديون الممتازة التي قد يغطي مبلغها القيمة الإجمالية للسفينة.

أولاً: مؤتمر أنقرس لسنة 1921م

إن مشروع الإتفاقية المقرر من طرف مؤتمر البندقية الذي وقع تعديله من طرف مؤتمر بروكسل الدبلوماسي في دورتيه المتتاليتين 1909م، 1910م لم يقبل من طرف أنقرس² فهذا المؤتمر ناقش مسألتين على الخصوص مسألة شهر الامتيازات³ ومسألة قيام امتياز على مصاريف الربان خارج ميناء قيد السفينة للمحافظة عليها أو متابعة الرحلة.

¹ Legendre (C), La Conférence diplomatique du Bruxelles, DMF,1967, p 154.

² Ripert (G), La Conférence d'Anvers du comité maritimes international 28-30 juillet 1921, Revue, autran XXXIII pp 304 305

³ ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص 265.

وبعد الحجج المؤيدة والحجج المعارضة، لم يأخذ المؤتمر بأي قرار حاسم، فقد علقت أعمال هذا المؤتمر الدبلوماسي لعدم خروجه بأي قرار باستثناء ما يتعلق بإجماع المؤتمر به على اعتبار أن المؤتمر الدبلوماسي يوافق على القانون كما هو عليه.

ثانيا: مؤتمر بروكسل الدبلوماسي والمشروع النهائي لسنة 1922م

فقد وضع المندوب الأمريكي (M. juge Hough) في هذا المؤتمر أن الولايات المتحدة الأمريكية، يوجد لها قانون خاص منذ سنة 1920م يعرف بقانون (Jones) وهذا القانون ينص على إنشاء رهون جديدة هي:

الرهون الممتازة Preferred Mortgages وبعد هذا اقترح المندوب الأمريكي كنتيجة لذلك أن تأخذ الاتفاقية بالامتيازات المنصوص عليها في القوانين الوطنية، ولكن عند وجود تزامم بينها وبين الرهون الممتازة، فإن هذه الأخيرة لا يسبقها إلا عدد قليل من الامتيازات يجب تحديدها بصفة خاصة¹، ومنه كانت هذه الفكرة عاملا في التوفيق بين كل المقترحات الصادرة في المؤتمرات السابقة، وذلك بفضل السماح للقوانين الوطنية بإنشاء امتيازات من الدرجة الثانية تأتي بعد الرهون المفضلة أما امتيازات الدرجة الأولى التي تسبق هذه الرهون فقد حددت في أربعة:

- 1- مصاريف ورسوم الميناء.
- 2- أجور الربان والطاقم.
- 3- تعويضات الإنقاذ والمساعدة.

¹Mourad Bessaid, Hypothèque maritime en droit Algérien, revue des sciences administratives et politiques, université Abou bekr belkaid Tlemcen, N° 8, 2009, p8.

4- الأضرار المتسببة بواسطة خطأ بحري، اصطدام، حادثة، الأضرار الحاصلة للشحنة المنقولة على السفينة والأضرار التي تلحق بالمنشآت الغنية في الموانئ والأحواض وطرق الملاحة.

وبهذا فإن السمة الأساسية إذن للمشروع النهائي لسنة 1922م¹ هو تنبيه لطريقة فئتين من الامتيازات، الفئة الأولى تسبق الرهون إذ تعد فئة دولية وموحدة جادة غير قابلة للتغيير من قبل الدول المتعاقدة أو المصادقة على المشروع، أما الفئة الثانية فتكون مسبقة بالرهون، وهي امتيازات تحدد وتنظم من طرف التشريعات الوطنية².

والملاحظ أن المادة الثالثة من المشروع قد أخذت في رقمها الخامس بامتياز الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء قيد السفينة بمقتضى سلطاته القانونية من أجل الحاجات الفعلية للمحافظة على السفينة أو متابعة الرحلة، أما في رقمها السادس أخذت بالديون الناشئة عن وثيقة الشحن ولكن هذين الامتيازين الأخيرين (5 و 6) لا يأخذان الرتبة قبل الرهن إلا إذا أنشأ قبل الرهن، وجرى قيدهما في السجل المنصوص عليه بالمادة الأولى طبقاً لأجل لا يتعدى ثلاثة أشهر ابتداء من نشوء الدين (الفقرة الأخيرة من المادة 3).

وحتى يتسنى للدائنين الممتازين في الرقم الخامس والسادس من المادة الثالثة التعرف على الحالة الرهنية للسفينة، فقد قرر المؤتمر في المادة 12 من المشروع أن يقع التأشير بهذه الرهون على وثائق السفينة³.

¹ لقد جرت مناقشات عدة بشأن هذا الامتياز في المؤتمرات التي سبقت عقد الاتفاقيات الدولية بشأن الامتيازات البحرية ومنها على وجه الخصوص المؤتمر الدولي المعقود عام 1922، إذ لم تؤيد تلك المناقشات تقرير امتياز من هذا النوع باعتبار أن المومنين بإمكانهم الحصول على ضمان اتفاقي إلا أن اعتراضات عدة أثرت أمام هذا الحكم من جانب المومنين ومجهزي السفن وكان رأيهم أنه إذا لم يكن باستطاعة الربان القيام بالتصليحات أو التجهيزات فمن سيقوم بها
Ali M,El Baroudi,op.cit,p 339.

²Schadee (H), quelques notes marginales à la convention sur les privilèges et hypothèque maritimes, DMF, 1959, p 251.

³يكفي أن يتوجه الدائن المرتهن إلى السلطة المختصة تبعاً للشكل المنصوص عليه من قبل القانون ويطلبها بأعمال التأشير.

والجدير بالإشارة هنا أن أغلبية أحكام مشروع 1922م موجودة في النص النهائي لمؤتمر 1926م¹ وهو ما سنتعرض له في الآتي:

الفقرة الثانية: مؤتمر بروكسل الدبلوماسي والمشروع الجديد المعد من طرف اللجنة الفرعية دورة 6-9 أكتوبر لسنة 1923م

إن نص المشروع الذي صادق عليه المؤتمر في دورته 17 - 26 أكتوبر 1922م قد وجهت له بعض الملاحظات هذه المرة، من طرف النرويج والبلاد فقد أوضح مندوب البلاد المنخفضة (M.Loder) « كم هو خطير جدا أن يرى الدائنون المرتهنون أنفسهم مسبوقين بالامتيازات في السجلات المنصوص عليها، لكي تأخذ رتبته قبل الرهن، متى تولد الدين قبل قيد هذه الأخيرة، ستفتح الباب لا محالة للاختلاس والغش وللتزاحمات في السجل»².

وقد لوحظ أيضا الخطر الذي سيتعرض له الدائن المرتهن بمنح ثلاثة أشهر كأجل للتأشير بالامتيازات المنصوص عليها في الرقم 5-6 من المادة الثالثة، بعد مناقشات حادة، انتهى الاتفاق بمنح شهر واحد كأجل للتأشير بالامتيازات المذكورة³.

¹ فبعد المؤتمر المنعقد سنة 1922 تقرر بعدها في اتفاقية بروكسل لسنة 1926 امتياز يتعلق بديون عقود استقراض الربان، فنصت عليه في المادة 2 الفقرة 5 « الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكا للسفينة أم غير مالك وسواء أكان الدين مستحقا له أم لمتعهد التوريد أم للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أم المقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين» أما بخصوص اتفاقية بروكسل لسنة 1967 فلم تنص على هذا الامتياز والأمر نفسه بالنسبة لاتفاقية جنيف المتعلقة أيضا ب الامتيازات والرهن البحرية لسنة 1993. Rodière (R), Droit maritimes, op.cit, p 133.

²Convention de Bruxelles (6 – 10 octobre 1923) Dor, 1923/3, p 64

³ALLI.M. EL BAROUDI, op.cit, p 282

أولاً: مؤتمر جنوة لسنة 1925م

لم يبق إذن إلا التصديق على المشروع النهائي للاتفاقية الصادرة عن مؤتمر 1922، غير أن اعتراضات جديدة قد استجدت فيما بعد من طرف الولايات المتحدة الأمريكية¹ وبريطانيا، ومن طرف لجنة البنوك الإيرلاندية للإئتمان البحري². فقد أثار الوفد الأمريكي اعتراضات تتعلق بالنظام الدستوري مبيّنا أن البرلمان الأمريكي سيستحيل عليه التصديق على الاتفاقية نظراً لأن الإختصاص في المادة البحرية والأميرالية، هو تبعاً للدستور الأمريكي، من اختصاص المحاكم الفيدرالية بالمقابل لمحاكم الدول³.

ومنه قد قررت المحكمة العليا بأن مسألة الاختصاص في المادة البحرية الإمبرالية هي مسألة قانون داخلي له أن يمدد أو يقلص هذا الاختصاص القضائي كما هو محدد من طرف السلطة القضائية.

إلا أن المحكمة العليا قد قررت منذ زمن طويل، أن الرهن على السفينة لا يقع تحت اختصاص القضاء البحري والإيمرالي.

وبعد الوفد الأمريكي تدخل الوفد البريطاني الذي طالب بالأخذ بامتياز البند 5 من المادة الثانية المتعلقة بالديون المتولدة من العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء قيد السفينة من أجل الحاجات الحقيقية للمحافظة على السفينة أو متابعة الرحلة متمسكا بأن يكون هذا

¹ مع أن الولايات المتحدة الأمريكية تعد من دول السوابق القضائية عامة إلا أنها تقترب من دول القانون المدني أيضاً ذلك أن الممارسة الأمريكية بشأن الامتيازات البحرية الأجنبية تتميز بأنها ذات " إرث مدني" في القانون البحري الأمريكي فهي قد شرعت أو دونت قانونها للامتيازات البحرية كما هو حال دول القانون المدني. William Tetley Q.C. Maritime Liens in the Conflict of Laws, op.cit, p 19.

² ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 65.

³ ظهرت نظرية التنازع الأمريكية في السنوات الخمسين الأخيرة موضحة ومؤثرة لفكرة ونظريات القانون الدولي الخاص في العالم إذ كان لها أثراً دولياً مهماً، نتيجة لدور الولايات المتحدة الأمريكية وعن طريق فقهاءها في إنشاء نظريات جديدة في ميدان تنازع القوانين.

الامتياز له رتبة أعلى دائما من الرهون، وأن يخضع للتأشير مثله مثل الرهن في سجل السفينة¹.

وبعد ذلك تدخل الوفد الممثل للبنوك نيرلاند للإئتمان البحري، الذي تقدم بأطروحة قديمة تهدف إلى التقليل من عدد الامتيازات من أجل تقوية الائتمان الرهني² ومن خلال هذه الاقتراحات والمناقشات يتبين لنا أن مؤتمر "جنوة" كان يسوده جو مشحون بالصعوبات، وبخيبة الأمل، فالملاحظات والإعتراضات التي طرحت قد أخذت وضعية خاطئة وسط دائرة مفرغة، بحيث لو بقيت على هذا السؤال، لا يمكنها أن تستمر سنوات عديدة دون الوصول إلى نتيجة مرضية وقد ذكر الفقيه Ripert المؤتمرين بهذه الوضعية الخاطئة³، كما نقل لنا

(Sir Lesti Scout) هذا الجو المشحون الذي ساد مؤتمر "جنوة".

وتبعاً لكل الملاحظات والإقتراحات التي صيغت في مؤتمر "جنوة" قدم مؤتمر بروكسل الدبلوماسي تعديلات مهمة على الإتفاقية للوصول إلى نص إتفاقية 1926م وهي الإتفاقية التي سنتعرض لها بنوع من التفصيل.

الفرع الرابع: إتفاقية بروكسل ل 10 أبريل 1926م

لقد واجهت المؤتمرات السابقة الخاصة بالتوحيد بدءاً من مؤتمر أمستردام 1904 كما سبق وتعرضنا له بالتفصيل صعوبات وعراقيل جمة، إلا أن هذه الصعوبات هي التي

¹ عمار الخالدي، المرجع السابق، ص 139.

² L'inscription des privilèges sur le variserait excellent moyen de 3 changes, C.M.I, 74 V. Alli.M El BAROUDI, p 280.

³ Ripert (G), droit maritime, T2,4^{-ème} éd, Rousseau, paris, 1950, p 214.

كان على مؤتمر بروكسل تخطيها، فقد حل هذا الاتفاق الكثير من المشاكل والممهلات التي تقف كحاجز لتطور الائتمان البحري وتوسعته سواء من الناحية الدولية أو الوطنية¹ وبما أن الائتمان البحري في الأصل مؤسس على إئتمانات و ضمانات عينية، سواء أكانت إتفاقية كالرهون البحرية أو قانونية كالإمتيازات البحرية، فعليه يتعين أن يكون هناك توازن بين هذه الإئتمانات العينية الإتفاقية.

فكان من الضروري إذن السعي نحو التقليل من عدد الإئتمانات القانونية(الامتيازات)، ذلك حتى لا تصبح الإئتمانات الإتفاقية (الرهون) خيالية يصعب تحقيقها وإستفاء أصحاب الحق في الإمتياز حقوقهم².

أولاً: النتائج المتوصل إليها من قبل إتفاقية بروكسل 1926

فقد توصلت هذه الإتفاقية فعلا إلى تحقيق هذه النتيجة التي تمثلت في الآتي:

1. فقد حدد عدد الإمتيازات التي يجب الإعتراف بها دوليا، ولو كان القانون الوضعي للقاضي المعروض عليه النزاع لا يعترف بهذه الإمتيازات على السفن الوطنية.
2. حل بعض مشاكل تنازع القوانين المتعلقة بتحديد الامتيازات وترتيبها وبالأموال الضامنة لها .
3. المساهمة في دعم الائتمان البحري عن طريق التقليل من عدد الامتيازات البحرية من جهة وإقرار انقضائها بتقادم قصير من جهة أخرى.

¹Legendre (C), La Conférence diplomatique de Bruxelles, DMF, 1967.p 09.

² الحقيقة أن فكرة التقليل من عدد الإئتمانات القانونية (الامتيازات البحرية) قد حظيت بقبول من طرف مؤتمر البندقية لسنة 1907، إلا أن هذه الفكرة قد تعرضت للفشل فيما بعد، إذ أوجبت المؤتمرات المعقودة ما بين 1907، 1926 إلى زيادة والرفع من عدد الامتيازات الشيء الذي جعل هذا التقليل شكليا، وللاستزادة في هذا الشأن راجع فضلا، ملك شقلمب، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 270 و ص 271.

4. وأخيرا فقد كان لأصحاب الديون المضمونة برهن تأميني على السفينة، نصيبا من الثروة البحرية ينالون منه حقوقهم بالأفضلية على سائر أصحاب الديون الممتازة الأخرى التي لم يرد ذكرها في الاتفاق، أي الامتيازات الداخلية، وإعطائهم حق استيفاء ديونهم قبل هذه الديون الممتازة.

وهذه الإهتمامات العملية أدت إلى حل التنازع القائم بين حقوق الدائنين المرتهنين، أما بالنسبة لتنازع القوانين نفسها، فإن حله بقي دائما صعبا، خصوصا وأن الموافقة على تشريع موحد يستدعي تعديل القوانين الوطنية على نسق التشريع الموحد، وهذا أمر يستحيل الوصول إليه كما رأينا، لذلك اكتفت الإتفاقية بالأخذ بالرهون والمورتيج¹ كما هي في التشريعات الوطنية، وجعلها صحيحة أما محاكم كل الدول المتعاقدة بمقتضى الفصل الأول من الاتفاقية².

في حين ذلك يجب أن تكون هذه الإلتمانات الإتفاقية الموضوعة من طرف قوانين دول متعاقدة، قد اشتهرت بصفة كافية وصحيحة حتى يتمكن الغير من الاطلاع والعلو بها. العينية الاتفاقية الأخرى كما هي منصوص عليها بالمادة الأولى من الاتفاقية.

في حين ذلك فهذا النوع من الإشهار قد أخذت به بعض التقنيات، وفيه يفيد ذوي المصلحة في معرفة مركز السفينة، حيث الإلتزامات المثقلة بها، في أي وقت ولكن أثناء مناقشة هذا النص وقع الإعتراض عليه بحجة أنه، لو أعطينا لكل شخص إمكانية الإطلاع

¹Jan Asser, Maritime Liens and Mortgages in the Conflict of Laws, Goteborg, akademiforlaget-Gumperts, 1963, p 5.

²Mourad Bessaid, Hypothèque maritime en droit Algérien, art. précité. p 11.

على وثائق السفينة لمعرفة وضعية المجهز، فإن الأمر سيصبح غير مكتوم تماما، كما وقع الإعتراض على القيد المزدوج لأن ذلك سيجعل من إنشاء الرهن أثناء السفر مستحيلا¹. ومع ذلك فقد نصت المادة 12 في الفقرة الأخيرة على أن الدائن الذي حصل على التأشير وفقا للشكليات المنصوص عليها، لا يمكنه أن يكون مسئولاً عن الإغفالات والأخطاء والتأخيرات بالقيود على الوثائق بحيث أن الإلتزام بالتأشير عليه ليس له هذه الحالات أي أثر قانوني فيما يتعلق بالمحافظة على الحق والتأشير بالرهن على وثائق السفينة في الحقيقة يرجع في الأصل إلى مؤتمر بروكسل لسنة 1922م فقد كان هذا المؤتمر ينص على إمتياز الديون.

ثانيا: الإمتيازات البحرية التي تضمنتها الإتفاقية

إن الإتفاقية قد ألزمت الدول المتعاقدة أو المصادقة عليها بأن تعترف إلزاما بالإمتيازات الخمسة المقررة من قبلها، حيث هذه الامتيازات تأتي في المرتبة قبل الرهون والحقوق الأخرى، وهذه الإمتيازات قد وردت كالاتي²:

1. المصاريف القضائية المستحقة للدولة والمصاريف المنصرفة للفائدة العامة للدائنين لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها، وكذلك رسوم الحمولة وغيرها من الرسوم والضرائب العامة في نفس النوع ورسوم الإرشاد، ومصاريف الحراسة والصيانة من وقت دخول السفينة آخر ميناء.

2. الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والطاقم وباقي الأشخاص المستخدمين في السفينة.

3. المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ ومساهمة السفينة في الخسائر العامة.

¹ فرغم أن الأستاذ علي البارودي مع اعترافه بأفضلية الشهر المخول للانتماء البحري، إلا أنه في حين ذلك لا يؤيد الرهن كنظام بحري يضمن تحقيق الانتماء الضروري لمتابعة واضطراب الرحلات البحرية.

²Legendre (C), La Conférence diplomatique de Bruxelles, DMF,1967, p 08.

4. التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة الأخرى، وكذلك التعويضات عن الأضرار التي تلحق المنشآت الفنية في الموانئ والأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

5. الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان أو العمليات التي يباشرها خارج الميناء الأصلي للسفينة في حدود سلطاته القانونية بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر بغض النظر عما إذا كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك، وما إذا كان الدين مستحقا له، أو لمتعاقدين آخرين¹.

وبالرجوع إلى المادة الثالثة من الإتفاقية نجدها بعد أن أقرت بأن الرهون على السفن البحرية أو التأمينات الأخرى المشابهة المنصوص عليها بالمادة الأولى تأخذ مرتبتها بعد الديون الممتازة المنصوص عليها بالمادة الثانية، فنصت على أن القوانين الوطنية يمكنها أن تمنح إمتياز لديون أخرى ولكن هذه الامتيازات تأخذ درجتها بعد الرهون².

وكإشارة مهمة فإن كل الإمتيازات ذات الأهمية قد صنفتها الاتفاقية في الدرجة الأولى ولم يبق سوى ديون ليست لها أهمية قصوى، وهي التي يمكن أن تأتي بعد الرهون مثل دين باني أو بائع السفينة لما تبقى له من الثمن أو الأقساط المستحقة للتأمينات الإجتماعية، أو أقساط التأمين على السفينة.

ومنه فعدد الإمتيازات التي تأتي في الدرجة الثانية بعد الرهون غير محددة، وعلى وجه الإفتراض إن وجدت مثل هذه الامتيازات فإن مشكلة تنازع القوانين ستثار من جديد جراء الصعوبات التي تطرقنا إليها سابقا، وتبقى تكتنف الامتيازات بالذات في ذلك يقول

¹ ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص 276.

² وللتذكير فقط فإن إحداث امتيازات تأخذ رتبته بعد الرهون مباشرة هي فكرة مستوحاة من قانون Jones للسنة 1920م والذي تعرضنا له في السابق بنوع من التفصيل، وهذا القانون قد تعلق بالرهون والامتيازات.

الأستاذ (Paunesco) أنه: «لقد رأينا مع ذلك العيوب التي تمثلها امتيازات الدرجة الثانية من ناحية تنازع القوانين، فيكون من الأفضل إذن أن تعدل كل الدول نصوصها وفقا للإتفاقية لأن هذا الرأي هو المقبول عموما».

الفرع الثالث: البحث عن الحلول

لقد دفع تباين الحلول التي أخذ بها القضاء إلى تفكير بعض الدول في الوصول إلى حل موحد في هذا الشأن، وأخذ بالتنفيذ العملي لذلك صورتين:

الصورة الأولى: وهي عقد مؤتمرات دولية كمؤتمر بروكسل لسنة 1888 م الذي أوصى بتطبيق قانون العلم كقاعدة إسناد موحدة لفض النزاع الذي يقوم بين قوانين دول مختلفة

الصورة الثانية: إبرام معاهدة بروكسل لسنة 1926 م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية¹.

غير أن هذه الوسيلة الأخيرة لم تكن لتقضي دائما على أسباب النزاع فمن ناحية هناك دول لم توقع على المعاهدة مثل مصر ولم تتضمن إليها فهي بذلك لا تلزم بأحكامها، ومن ناحية أخرى فإنها تحمل في طياتها قيام أسباب النزاع نظرا لما نصت عليه من تحفظات مختلفة للتشريعات الوطنية في كل دولة من الدول المتعاقدة الحرية في تنظيمها بحيث أمكن حصول التساؤل عن القانون الواجب التطبيق بصددها، وأخيرا يجب أن نضع في حسابنا اختلاف وجهات النظر حول تفسير أحكامها.

لذلك بقيت المشكلة قائمة وإن أمكن القضاء عليها في بعض الحالات التي يمكن فيها تطبيق المعاهدة بحيث يتعين بحث:

¹Cael (P), Droit Maritime, éd A. PEDONE 2017, p 510.

أولاً: مدى تطبيق المعاهدة كوسيلة لفض النزاع بين القوانين.

ثانياً: القانون الواجب التطبيق إذا لم تسعف المعاهدة.

الفقرة الأولى: مدى تطبيق معاهدة بروكسل 1926م

نصت المادة 14 من معاهدة بروكسل 1926 إلى أنها تطبق في كل دولة متعاقدة متى كانت السفينة محل الإمتياز تابعة لإحدى الدول المتعاقدة، على أنه يجوز للتشريعات الوطنية أن تنص على تطبيق المعاهدة على سفن تابعة لدول غير متعاقدة، فالعبرة إذن في تطبيق أحكام المعاهدة هو أن تكون كل من الدولة المعروض عليها النزاع والدولة تحمل السفينة علمها من الدول التي وقعت المعاهدة أو انضمت إليها حتى إن تخلفت إحدى الدولتين المذكورتين عن ذلك لم يكن هناك مجال لتطبيقها¹، ولا تلقى هذه القاعدة استثناء إلا إذا وجد في تشريع الدولة المعروض عليها النزاع نص يفرض تطبيق المعاهدة حتى بالنسبة للسفن التابعة لدول غير موقعة عليها أو منضمة إليها².

ومن هذا المنطلق نرى أن جنسية الدائن لا اعتبار لها في هذا الشأن لأن ذلك لا يكون عنصراً ثابتاً على خلاف الحال بالنسبة للسفينة، كما أنه يكون أداة للتلاعب لا مكان لحصول التنازل عن الحق لأي شخص آخر تلعب جنسيته دوراً مهماً في الموضوع، غير أنه إذا اجتمعت جنسية الدائن وجنسية السفينة محل الإمتياز، فالأجدر هنا تطبيق قانونها الوطني المشترك فهو أولى القوانين بحسم النزاع لتعلق المسألة بعناصر وطنية، بحيث يصبح تطبيق المعاهدة قاصراً على الحالة التي يكون فيها كل من الدائن والسفينة تابعاً لدولة مختلفة.

¹Auchter (G), La Convention International sur Les privilèges et hypothèques maritimes, DMF, 1993, p 19.

²Mare A. Bourgeois, Maire –Claude Desrosiers, le droit maritime, volume 23, Bruyant Bruxelles, éd Yvon Blais, p 77.

فعلى غرار الجزائر التي وقعت على هذه الإتفاقية، فإنه بخلاف ذلك نجد أن مصر لم توقع على معاهدة بروكسل كما لم تنظم إليها ولكنها نقلت أحكامها في القانون رقم 35 لسنة 1951م¹ ولذلك يثار التساؤل عما إذا كان القاضي المصري يمتنع عليه أن يطبق المعاهدة إذا كانت السفينة محل الامتياز تابعة لأحدى الدول المتعاقدة، في هذه الحالة يرى الأستاذ علي يونس² أنه يجب عليه أن يطبق المعاهدة ذلك أن مصر لم تبدي أي إلتزام لأحد بعدم تطبيقها، فضلا عن أنه يمكن القول أنه قد نقل المشرع المصري أحكامها إلى تشريعه، ومن خصائص القاضي الكشف عن ذلك والاهتداء به في أحكامه وله في سبيل هذا حرية واسعة، وأخير فإن هذا الرأي لا يهدر مصلحة لصاحب حق إذا اعتبرنا أن السفينة محل الامتياز تابعة لدولة متعاقدة بحيث أن تطبيق المعاهدة يجب أن يدخل في حسابان الدائن منذ نشوء حقه³.

1/حكم إذا لم يمكن تطبيق المعاهدة

أما بخصوص إذا لم يمكن تطبيق أحكام المعاهدة أو أمكن ذلك واختلفت التشريعات في شأن ما تركته لها المعاهدة من تحفظات، فيمكن أن يثور التنازع في هذه الحالة بين قوانين عدة كقانون علم السفينة وقانون القاضي المعروض عليه النزاع وهو قانون محل الحجز والبيع وقانون الجهة التي نشأ فيها الحق⁴ وقانون جنسية الدائن.

إلا أنه وكبداية يمكن أن نستبعد من ميدان التزاحم هذين القانونين الأخيرين نظرا لأن الحقوق الممتازة قد تنشأ في موانئ دول شتى أو لأشخاص كثيرين تابعين لدول مختلفة

¹ علي يونس، المرجع السابق، ص 220.

² علي يونس، المرجع نفسه، ص 223.

³ الفصايلي الطيب، المرجع السابق، ص 115.

⁴ ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص

مما يترتب عليه احتمال قيام تنازع آخر بين قوانين كثيرة، كلها على قدم المساواة لعدم إمكان تطبيقها جميعاً، لذلك انحصر النزاع بين قانون العلم وقانون القاضي.

ومنه يثور التنازع في حال كنا أمام مسألتين مختلفتين:

الأولى: وتتعلق ببيان الإمتيازات أو نشأتها وترتيبها وأسباب إنقضائها.

الثانية: وتتعلق بإثبات الإمتياز.

الفقرة الثانية: نشوء النزاع جراء إنشاء الإمتياز وترتيبه وإنقضائه.

يأخذ قضاء معظم الدول بتطبيق قانون القاضي في بلد الحجز والبيع سواء فيما

يتعلق بالإعتراف للدين بصفة الإمتياز، أو بترتيب الديون الممتازة.¹

ويؤيد هذا القضاء جمع من الشراح² حيث يستندون في ذلك إلى إعتبارين أساسيين:

الأول: إعتبار السفينة مال منقول ولذلك فهي تخضع بحسب الفكر السائد في فقه

القانون الدولي الخاص لقانون موطن المال.

الثاني: القواعد المتعلقة بإضفاء وصف الإمتياز على حق وترتيب الإمتيازات والأثر

المرتتب عليها ومداهما تعتبر من النظام العام لأنها من قبيل قواعد الجزاء، التي يترك أمر

تطبيقها لقانون القاضي المعروض عليه النزاع، ذلك أن أحكام الإمتيازات وآثارها ليست مما

يخضع لتنظيمات الأفراد بل هي من عمل المشرع متى توفرت للحق ظروف معينة.

¹ حيث يرفض تطبيق القانون الانجليزي الذي يقضي بامتداد الامتياز المترتب على القرض البحري ليشمل مبلغ الأجرة بحجة أن هذه القاعدة غير معمول بها في بلجيكا وفي إنجلترا، حيث قضى باستبعاد القانون الأمريكي وهو قانون علم السفينة فيما جاء به من قصر الامتياز للربان على حقوقه الناشئة عن الرحلة الأخيرة وتطبيق القانون الانجليزي الذي لا يربط امتياز الربان برحلة معينة

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125. ومصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 65.

إلا أن هذه الحجج لم تظفر بتأييد كثير من الفقهاء الذين كانوا قد ذهبوا إلى إخضاع حقوق الامتياز للقواعد المعمول بها في قانون علم السفينة وهذا الرأي حسب الأستاذ علي يونس¹ هو الأجدر بالإتباع ويضيف كذلك أنه يكتفي في تأييده بإبداء الملاحظات الآتية:

أولاً: أن السفينة وإن كانت من المنقولات إلا أن القواعد التي تخضع لها تجعلها منقولا متميز لا يطبق في حقه قانون الموطن، ذلك أن تطبيق هذا القانون إنما يرجع إلى تماثل المنقولات وصعوبة التمييز بينها من ناحية وإلى أنه لا يوجد من الوسائل ما يكفل شهر نسبتها إلى مالكةا من ناحية أخرى، وكل ذلك غير متوفر في السفن حيث لها من ثبوت اسم خاص وحمولة معينة ووصف ما يجعلها متميزة عن غيرها خصوصا وأن السفن ليست شيئا درجا كسائر أنواع المنقولات الأخرى، يضاف إلى ذلك أن لكل سفينة علما تحمله في مكان ظاهر منها يشير إلى جنسيتها، ومتى كانت الدولة التي تتبعها معلومة أي حالة لعلم دولتها وجب القول بتطبيق قانونها².

ثانياً: إن القواعد التي تحكم الإمتياز هي مما يعني الدائنين وحدهم ولا شأن لها بالنظام العام في الدولة التي يمارسون فيها الحجز على السفينة وبيعها، والدائنون يعلمون مقدما جنسية السفينة لذلك كان عليهم أن يأخذوا بقانون الجنسية وهذا في سبيل معرفة مدى حقوقهم، هذا إلى أنه مامن شك في أن قانون القاضي يزدادفي عدم الإهتمام بالأمر كلما نشأ الإمتياز في خارج إقليمه.

ثالثاً: إن تطبيق قانون العلم يساعد على تقوية الائتمان البحري لما يترتب عليه من استقرار في المعاملات وإطمئنان إلى القاعدة التي تحكم النزاع، ذلك أن تطبيق قانون

1 علي يونس، المرجع السابق، ص 271.

2Carrus Suzy, privilèges sur le navire pour fournitures et réparations (étude de droit comparé), Thèse pour le doctorat, université de paris, op.cit, p 41.

القاضي يسبب للدائن كثيرا من الحرج لما يترتب عليه من تعرضه لتطبيق تشريعات مختلفة لا قبل له بمعرفتها وقت نشوء حقه تبعا للموانئ المختلفة التي يحصل فيها الحجز على السفينة وبيعها وهذا الرأي هو ما أوصى بإتباعه مؤتمر بروكسل الذي عقد سنة 1888م لذلك استجابت بعض الأحكام لتطبيق قانون العلم سواء في شتى الدول التي إنضمت إلى هذا المؤتمر وأخذت به حتى مصر.

الفقرة الثالثة: النزاع الناشئ جراء إثبات الإمتياز

تشترب بعض القوانين، حتى يستطيع الدائن أن يمارس إمتياز هبأن يثبت الحق المضمون بالإمتياز بالطريقة التي حددتها أو أن يخضع في نشأته لإجراءات معينة، في حين لا ترتب قوانين أخرى مثل هذا القيد ولذلك أمكن قيام التنازع بينها لمعرفة القانون الواجب التطبيق¹.

في حين ذلك يذهب الرأيالراجح في الفقه² إلى رفض تطبيق قانون القاضي لأن الدائن يجهل وقت نشوء حقه الجهة التي سوف يحجز فيها على السفينة، ولهذا كان تكليفا بغير المستطاع القول بوجوب أن يخضع لقانون قاضي محل الحجز والبيع فيما يتعلق بوسائل إثباته حقه.

¹Alexandre Pons, La Question de Cuba, au point de vue du droit international, Thèse de droit international public, Université de Montpellier, faculté de droit, Imprimerie générale du midi Avenue de Toulouse, 1907, p 159.

² فالإمتياز في الواقع مرتبط بصفة الدين الناتج عنه فلكي يوجد لا بد من وجود الدين ذاته، وأن يبرهن على وجوده التأكيد، ونظرا لأن الإمتياز قد ينشأ غالبا أثناء رحلة السفينة تحت الاحتياجات الضرورية الملحة، وبعيدا عن مكان قيد السفينة حيث تشترب بعض التشريعات إجراءات معينة لإثبات الحق المضمون بالإمتياز، وعليه يبقى الحل مطروح بين قانون العلم الذي هو القانون الوطني للسفينة، وبين قانون المحل الذي نشأ فيه الدائن أثناء الرحلة على اعتبار أنه القانون الذي يحكم شكل التصرفات، والذي يعول عليه هو التفرقة بين أوجه الثبوت فحسب، وبين الإجراءات التي تلزم لوجود الحق، فإذا تعلق الأمر بأوجه الثبوت فالأجدر أن يترك للدائن الخيرة في إتباع قانون محل إنشاء الحق أو قانون علم السفينة تباعا على ما هو متبع بصدد القواعد التي تحكم شكل التصرف، فهي تجعل لصاحب الشأن اختيار تطبيق قانون أو آخر، الفصايلي الطيب، المرجع السابق، ص 118.

ولكن حصل التردد بين تطبيق قانون الجهة التي نشأ فيها الحق وهذا باعتباره القانون الذي يحكم شكل التصرفات تطبيقاً لقاعدة وقانون علم السفينة باعتباره القانون الذي يجب أن يحكم نشأة الامتياز فيحكم إثباته.

والأجدر بهذا فتجب هنا التفرقة بين أوجه الثبوت فحسب وبين الإجراءات التي قد تلزم لنشأة الحق، فإذا تعلق الأمر بأوجه الثبوت فمن الأحسن أن يترك للدائن حرية الخيار بين إتباع قانون محل نشأة الحق أو قانون علم السفينة جرياً على ما هو متبع في القواعد التي تحكم شكل التصرف من ترك فرصة للاختيار، أما إذا تعلق الأمر بمدى سلطة الربان كأن يكون المقصود من اتخاذ إجراءات معينة الحد من سلطاته أو تقييد حرّيته حتى لا يسئ استعمالها فإنه يلزم تطبيق قانون العلم لأن من المسلم به أن هذا القانون هو الذي ينظر إليه في بيان حقوق الربان ومداهما.

غير أن القضاء قد اضطربت أحكامه في شتى الدول اضطراباً شديداً فتميل الكثير منها إلى تطبيق قانون القاضي في حين يذهب بعضها إلى رفض تطبيق هذا القانون¹ أو إلى تطبيق قانون علم السفينة أو إلى تطبيق قانون البلد الذي وقع فيه التصرف² أو إلى ترك

¹ على الرغم من تبني القانون الدولي الخاص لقاعدة خضوع الإجراءات لقانون القاضي وخضوع الموضوع لقوانين أخرى متعددة تختلف وفقاً لطبيعة المسألة المعروضة، إلا أن ذلك يختلف بشأن تسوية أو بيان الأساس القانوني لقاعدة خضوع الإجراءات لقانون القاضي، وقد حاول الفقه الفرنسي في جانب منه أن يجعل أساس قاعدة خضوع الإجراءات لقانون القاضي مجرد تطبيق لقاعدة الإسناد التي تخضع شكل التصرفات لقانون بلد الإبرام إذ أن اعتبار العدالة والملائمة والضرورة العملية التي هي من مسوغات تطبيق قاعدة خضوع الشكل لقانون محل الإبرام، يمكن الإستناد إليها لتسوية تطبيق قانون القاضي على مسائل الإجراءات.

² يؤكد أصحاب الاتجاه الفرنسي متمثلاً في الفقيه آرمجون Armin Jon أن فكرة الشكل هي واحدة سواء للتصرف القانوني أو للإجراءات، فالشكل هو المظهر الخارجي الذي يوجب القانون اتخاذه من خلال مراعاة أوضاع معينة وتتطلب أيضاً تدخل موظف عام هو الموثق فيما يتصل بالتصرف القانوني، والقضاة ومساعدتهم فيما يتصل بالإجراءات. عمار الخالدي، المرجع السابق، ص 170.

الخيار بدون تمييز بين قانون العلم والقانون المحلي أو إلى استبعاد تطبيق القانون المحلي صراحة¹.

الفرع الرابع: حالة تغيير جنسية السفينة

ترتبط السفينة بالدولة برابطة متينة أساسها الدور الإقتصادي الهام الذي تلعبه في حياة الدولة من ناحية تطورها الإقتصادي وعلاقتها الإقتصادية مع بقية الدول، إضافة إلى تمثيلها لهيئة الدولة ومركزها في المجتمع الدولي ولقيام رابطة الجنسية² سببان، أولهما أن السفينة مخصصة للتنقل خارج الحدود التي تمارس الدولة حقوق سيادتها ضمنها، الأمر الذي يستوجب استمرار ارتباطها بتلك الدولة دون انقطاع أينما وجدت³ والجنسية هي واسطة الإرتباط بين السفينة والدولة وثانيهما لدولة ما، هذه الدولة هي دولة جنسية السفينة⁴ ومن ثم فإن السفينة طالما وجدت في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة، وجب إلحاق كل سفينة بدولتها، لبسط حمايتها لها، وحتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطلق على ما يحدث فيها من وقائع وتصرفات⁵.

¹ وبخصوص قانون المحل للتصرف القانوني هو قانون البلد الذي يبرم فيه، بينما هو قانون البلد الكائنة فيه المحكمة التي تتخذ الإجراء فيما يخص مسائل الإجراءات، ومن هنا يأتي التقريب والتشبه بين القاعدتين فضلا عن أن اعتبارات الحالة الاجتماعية والاقتصادية عند الأفراد داخل الدولة وأدابها وعاداتها ودرجة التعليم وحالة المواصلات عندهم هي مما يستوجب مراعاتها، حين اتخاذ الإجراءات وهي تعكس دواعي العدالة والملائمة والضرورة التي تقوم بها قاعدة المحل تحكم الشكل، عمار الخالدي، المرجع السابق، ص 171.

² وفقا لنص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار 1982 فقد نصت على أنه: «لكل دولة ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها، ويجب على هذه السفن أن تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وأن تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحبة العلم، وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية»

³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68.

⁴ Batiffol (H), Traité de droit international privé, paris, L.G.D.J, 4 ED, 1967, NO. 59.p 40.

⁵ Ripert (G), droit maritime, T 1, libraire Dalloz, paris, 1950, N 309, p 320.

وباعتبار السفينة دائمة التنقل والإبحار بين موانئ عديدة، هذا الوصف الذي يجعلها تترتب عليها التزامات وتصرفات أحيانا تؤدي إلى نشوء نزاع وهذا ما لا يفترض أن تكون عديمة الجنسية لأنها في هذه الحالة تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون إذ يجوز ضبطها ومصادرتها، وكما لا يجوز أن تتمتع السفينة بأكثر من جنسية، وهذا ما أكدته المادة 2 ومن خلال الفقرة 2 من اتفاقية البحار لسنة 1982م فنصت على أنه « السفينة التي تبحر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملهما وفقا لمشيئتها لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما، وتعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية»¹

وبحكم أن السفينة تحتاج لأموال ضخمة لتلبية رحلتها وتأمين مصاريف إبحارها، فحتما ستكون عرضة لعرض ضمانتها سواء عن الطريق الرهن أو الإمتياز، فإذا كانت حاملة لجنسيتها² فلا يثار أي إشكال وهذا أصلا يعتبر العامل الأساسي الذي يبث الثقة بين أصحاب الحقوق والدائنين.

في حين ذلك يثور السؤال لمعرفة القانون الواجب التطبيق على حقوق الامتياز في حالة تغيير جنسية السفينة، والأمر لا يشكل صعوبة في ظل الرأي الذي يذهب إلى تطبيق قانون القاضي كما ذكرنا سابقا، فهذا القانون هو الذي يحكم كافة الإمتيازات التي تنقل السفينة وقت الحجز عليها وبيعها، ولكننا قدمنا أن هذا الرأي ينازعه فقه آخر يذهب إلى تطبيق قانون العلمومن مقتضاه القول بإحترام الحقوق التي اكتسبت صحيحة في ظل قانون علم السفينة الأول، كما أن حقوقا أخرى قد تتقرر عليها وفقا لأحكام قانون العلم الجديد وهي

¹ بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع4، 2016، ص 37.

² ذلك أن المسألة تتعد أكثر عندما تنشأ امتيازات أخرى على السفينة وفقا لقانون الجنسية الجديد، وتكون أحكام هذا الأخير مختلفة عن أحكام قانون الجنسية الأول، ولحل هذا التنازع لا بد من تقرير تصفية شاملة للإمتيازات التي نشأت في ظل قانون جنسية السفينة الأول.

واجبة الإحترام كذلك، ولكن تصبح المسألة عسيرة الحل إذا اختلفت أحكام القانون المذكور أعلاه أو تباينت قواعد ترتيب الإمتيازات فيهما بشكل يستحيل معه قيام التنسيق بينهما، ويرى البعض أنه يمكن التخلص من هذه الصعوبة إذا عملت التشريعات على تنظيم تصفية للإمتيازات التي نشأت وفقا لأحكام قانون علم السفينة الأول¹.

ولكن ما يقلل من الخطر في هذا النزاع أن الإمتيازات سريعة الإنقضاء، وعليه فإنه غالبا ما يترتب على تغيير الجنسية تغيير المالك، ومنه فهذا التغيير متى كان مصدره البيع فإنه يخول للمشتري الحق في إتخاذ إجراءات تطهير السفينة².

المبحث الثاني: تعداد الحقوق الممتازة على سبيل الحصر

إن إبرام المعاهدات والإتفاقيات الدولية لا يقوم دون صعوبات فيكفي أن نشير إلى مسألة توحيد الرهون والإمتيازات البحرية التي كانت دائما محل عراقيل وصعوبات بدءا من مؤتمر هامبورغ 1902، إلى أن أبرمت اتفاقية بروكسل الخاصة بهذا التوحيد سنة 1926³. وبالرغم من ذلك، فإن هذه الإتفاقية لم تلق إقبالا وترحيبا من طرف جميع الدول الموقعة عليها، وهي النقطة السوداء التي تعترض الطريق للوصول إلى تحقيق الهدف في إبرام إتفاقيات دولية خاصة بالتوحيد¹.

¹Tassel (Y), privilèges maritimes, JC Com. Fasc., 1090,1, 1986, p 02

² علي يونس، المرجع السابق، ص 56

³ حيث أن جهود التوحيد طالت المساومات فيها حتى بلغت 25 سنة منذ أن بدأت في مؤتمر هامبورج سنة 1902 حتى قطعت ولا نقول انتهت سنة 1926، وقد وصل المؤتمر من الوصول إلى أي حل، فأحالوا آخر مشروع قدم إليهم، إلى المؤتمر الدبلوماسي يفعل فيه ما يشاء، ولما كان أعضاء هذا المؤتمر الأخير، هم من الممثلين السياسيين للدول، الذين لا خبرة لهم بالقانون البحري ولا بغيره من القوانين، فقد صدقوا بقلوب مطمئنة على هذا المشروع الأخير، فصدرت به معاهدة بروكسل في 10 أبريل سنة 1926.

وهته العراقيل قد لخصها أو بينها لنا الأستاذان دوموك Demogue وبونسكو (Paunesco) في أن هذه الصعوبات تتشكل أساسا في نقاط يجب معالجتها، إذ تكمن في صعوبات ذات الطابع النفسي وفي التقليد، ثم في صعوبات ذات الطابع السياسي والإقتصادي وأخيرا الصعوبات ذات الطابع القانوني².

و الجدير بالذكر أنه قد كان لمحطات الإعداد التي سبقت إتفاقية بروكسل لسنة 1926م، والمتمثلة أساسا في مؤتمر هامبورج لسنة 1902م وبعده مؤتمر أمستردام لسنة 1904م الدور الكبير³ الذي أدى بها إلى إنعقاد الإتفاقية التي كانت الفاصل النهائي في تقرير الحقوق الممتازة والتي أدرجتها في فئتين، الفئة الأولى جامدة غير قابلة للتعديل أما الثانية تركت للتشريع الداخلي ويمكن التغيير فيها⁴.

ولكن بعد الخطأ الذي وقعت فيه الاتفاقية في أولها وهي محاولة الأخذ بعدد كبير من الامتيازات البحرية في حين ذلك لم تُعي اهتمام كبير لحقوق الدائنين المرتهنين على السفينة إلا أنه بعد ذلك تداركت الخطأ ثم تنازلت عن إمتيازات كانت قد أقرتها، وهو السبب الرئيسي

¹ ولم تتضمن مصر لمعاهدة بروكسل لسنة 1926، وقد أدخلت أحكامها في تشريعاتها الداخلية بالقانون رقم 35 لسنة 1951 الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية.

إلا أنه قد نقل قانون التجارة البحرية في المواد من 29 إلى 40 منه أحكام حقوق الامتياز البحرية عن معاهدة بروكسل لسنة 1926 المتعلقة بهذا الشأن، وأضاف إليها الأحكام الملائمة في المواضع التي تركتها المعاهدة للقوانين الوطنية، ومن ثم تكون قد ألغيت ضمنا أحكام القانون رقم 35 لسنة 1951 التي تخالف ما ورد بقانون التجارة البحرية من أحكام.

²V.A. Paunesco, op.cit. p 91.

³ والجدير بالذكر أن مشروع البنديقية لسنة 1907 قد قلص من عدد الامتيازات إلى حد أدنى لم يصل إليه أي اتفاق سواء قبل ذلك الوقت أو بعده.

⁴ ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص

في السعي وراء تقليص حقوق الامتياز التي تسبق الرهون البحرية المسجلة قانونا، وهذا حماية للدائنين المرتتهين¹.

والجدير بالإشارة أنه بعد ما تم الإنتهاء من تعداد أو حصر هذه الحقوق، سواء منها ما ثمل في الامتيازات الدولية أو الوطنية والتي حقيقة أخذت وقت كبير جدا بعد نزاع دام سنين طويلة، لنصل بعدها إلى مسألة تحديد وعاء أو محل حق الامتياز، والذي حقيقة لم يأخذ الكثير من الوقت فقد جعلت نفس الاتفاقية (بروكسل 1926) من السفينة والأجرة وكذا ملحقاتها محلا للامتياز، وهو حقيقة ما لا نلمسه في التقنين البحري الجزائري فرغم مصادقة الجزائر على الاتفاقية إلا أنه جعل من السفينة وحدها محلا دون الأجرة وملحقاتها أموالا يمتد إليها امتياز الدائنين ، وهو ما يثير نوعا من الغرابة في الأمر فربما نعتقد أن المشرع تفادى التكرار أراد منا اللجوء إلى الإتفاقية.

إلا أنه حيال هذا فلقد سوى الدستور الجزائري وتكفل بتسوية هذه المسألة، إذ خول للاتفاقيات الدولية ومنحها قوة التشريع إذا استوفت الشروط المنصوص عليها فيه، وعليه سنتعرض لنوع من التفصيل حسب المطالب الآتية إلى تعداد الحقوق الممتازة وإلى تحديد وعائها.

المطلب الأول: حقوق الإمتيازات الدولية (الامتيازات المقدمة على الرهن).

لقد بدل المشرع الدولي² جهدا كبيرا في محاولة التوفيق بين وجهات النظر في التشريعات المختلفة ولذلك أوجبت المعاهدة 1926 على كل دولة تنضم إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الإمتياز التي تقع على السفينة وتسمى إمتيازات المرتبة

¹ حيث أن الغاية من اجتماع القانونيين في المؤتمرات الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية تحدد في سببين: الأول اضطراب هذه القوانين بسبب تنازع قوانين الملاحة الدولية للسفن والسبب الثاني في وفرة عدد الامتيازات البحرية التي قد تجعل من الضمان الرهني ضمنا وهما.

² ممثلا في المؤتمرات السابق ذكرها بالتفصيل في سبيل توحيد الامتيازات والرهون البحرية.

الأولى وحصرتها المعاهدة في خمس إمتيازات ولا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها.

وحقيقة الأمر أن الجزائر لم تواكب التعداد الوارد في معاهدة 1926م، كما أنها إستمدت بعض هذه الإمتيازات من المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإمتيازات والرهون البحرية بروكسل 1967/05/27 والتي لم تدخل حيز التنفيذ¹.

هذا ونجد المادة 73 من ب ج قد عدت الامتيازات المقدمة على الرهن أو إمتيازات الفئة الأولى وهي تلك المنصوص عليها في الفقرات أ، ب، ج، د، ه، و.

الفرع الأول: حقوق الامتياز من الدرجة الأولى

إن معاهدة بروكسل 1926م قد ألغت عددا من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية، كالتشريع الفرنسي²، تنص عليها وأبرزها إمتياز بائع السفينة، وذلك لأن كثرتها قد تضر بأصحاب السفن³، كما أنها قررت لضحايا التصادم البحري إمتيازاً لم يكن مقرراً من قبل، وتسمى الثانية إمتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالإمتيازات الداخلية، وقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي بمرتبة لاحقة للرهن البحري، وقد حاولت هذه المعاهدة التوفيق بين التشريعات الأنجلوسكسونية واللاتينية والجرمانية، وأضافت الرهون البحرية في المعاهدة.

¹ علي شراد، الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، مذكرة الخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الخامسة عشر، 2004-2007، ص 22.

² فالمشروع الفرنسي قد أورد أحكام حقوق الامتياز على السفينة في المواد من 31 إلى 42 من القانون الصادر في 1967/1/3 وكذا في المواد من 10 إلى 12 من المرسوم الصادر في 1967/10/27.

Bonassies (P), « La Convention internationale de le 1993 sur les privilèges et hypothèque maritimes. » Annales IMTM, 1996, Dossier Vingt ans de Conventions internationales maritimes en droit privé: 1976- 1996, p 151.

³ حيث كان للتشريع الفرنسي الفضل في المساهمة للتقليل من الامتيازات البحرية، إذ منذ إنشاء الرهن على السفينة نسب أغلبية الفقهاء الفرنسيين فشله نظرا للعدد الضخم للامتيازات المنصوص عليها بالمادة 191 من قانون التجارة الفرنسي القديم.

إلا أنه ورغم التقدم الذي أحرزته معاهدة بروكسل 1926م مقارنة بالوضع قبل ذلك، إلا أنها واجهت العديد من الإنتقادات، فمن جهة لم تستطع المعاهدة أن تقلل من العدد الكبير من الديون الممتازة التي تنقل كاهل السفينة، ومن جهة أخرى ظهرت الحاجة إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الرحلة البحرية للسفينة بل وأيضاً أثناء بناء هذه الأخيرة لاسيما وأن العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة وعملاقة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده¹.

وبسبب هذه الانتقادات فقد انعقد مؤتمر نيويورك سنة 1965م، وقدم مشروعاً لمعاهدة جديدة أعدته اللجنة البحرية الدولية ثم عرض المشروع على المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل وناقشه أعضاء الوفود الممثلة فيه، وانتهى الأمر إلى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل في 1967/05/27، وقد عينت هذه المعاهدة بتقليل عدد الامتيازات البحرية كما اهتمت بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري، ولكن المعاهدة لم تحظ إلا بتصديق عدد قليل جداً من الدول²، وهو الأمر الذي لم تدخل معه حيز التنفيذ، وقد تم إبرام معاهدة جديدة في جنيف 1993/5/7 بشأن الامتيازات والرهن البحرية حلت محل المعاهدتين السابقتين.

وبهذا قد أدخلت معظم الدول أحكام معاهدة 1926 في تشريعاتها وكذلك فعل المشرع الجزائري من خلال نصه في القانون البحري على أحكام هذه المعاهدة في القسم الثالث من الفقرة الثالثة في المواد من 72 إلى 91 وعليه سنقوم بدراسة حقوق الامتياز البحرية وفقاً للقانون البحري الجزائري من خلال الفقرات الموالية.

¹ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 126

² تمثلت في أربعة دول فقط.

الفقرة الأولى: حقوق الإمتياز ذات الأصل التعاقدى

ويكمن مصدر هذه الديون في العقد أي وجدان أصلهما في العقد ، كأن يكتسب ربان السفينة حقوق مقابل الخدمة التي يؤديها أو يكون مصدرها العمل الغير مشروع كالديون التي تنشأ في ذمة مالك السفينة أو المستأجر، بسبب التصادم، وغير ذلك من الأسباب¹ وبطبيعة الحال هذه الديون وردت في المادة 73 من القانون البحري الجزائري وضمن الفقرة (أ) والمتضمن الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء للربان والطاقم، ومن ثم نجد الفقرة (و) قد تضمنت ديون الدرجة الثانية والمتعلقة أساسا حقوق منشئ ومصالح السفينة وعليه تتمثل هذه الامتيازات فيما يلي:

أولاً: الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة²

لقد انقسمت مواقف الدول في مؤتمر بروكسل 1926 إلى اتجاهين³، إذ تجلّى الموقف الأول والمتمثل في الإتجاه اللاتيني، حيث رأى أن يقتصر الإمتياز على بعض الإلتزامات التعاقدية، في حين ذلك قد ذهب الإتجاه الثاني والمتمثل في الإتجاه الإنكليزي إلى أن يقتصر على الإلتزامات التي لا تنشأ من العقد (الالتزامات التقصيرية) ذلك أن الالتزامات التعاقدية تمنح أصحابها فرصة أو حرية إحاطتها بامتيازات غير متوافرة في الالتزامات التقصيرية⁴.

¹ فقد تضمنت اتفاقيات الامتيازات والرهن البحرية وكذلك القوانين البحرية للدول المختلفة نوعين من الامتيازات البحرية التي ترد إلى أصل تعاقدى هما الديون الناشئة عن عقود العمل البحرية للربان وباقي الطاقم والديون الناشئة عن عقود استقراض الربان.

² فائز دنون، الامتيازات والرهن على السفينة، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، العراق، عدد 01/17، 2015، ص 313.

³ وعلى الرغم من ذلك فقد حصل التوفيق بين وجهات النظر المختلفة وتم إبرام اتفاقية بشأن الامتيازات والرهن البحرية بتاريخ 10 أبريل 1926.

⁴ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 56.

وحقيقة الأمر يرجع كل الفضل لإتفاقية بروكسل لسنة 1926، إذ تعد هذه الاتفاقية حلا وسطا، وقد نصت على إمتياز عقود العمل البحرية في المادة 2 الفقرة 2 بنصها على: «الديون الناشئة عن عقود عمل الربان والطاقم والأشخاص الآخرين الذين يستخدمون على السفينة».

ورغم كل هذا التقدم الذي أحرزته إتفاقية بروكسل 1926 إلا أنها واجهت العديد من الإنتقادات فهي لم تستطع أن تقلل من العدد الكبير للديون الممتازة التي تنقل كاهل السفينة. وإزاء هذه الانتقادات تم تقديم مشروع جديد لاتفاقية جديدة أثناء عقد مؤتمر نيويورك سنة 1965 ليعرض على المؤتمر الدبلوماسي في بروكسل، والذي أدى إلى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل، عرفت بالاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بالامتيازات والرهن البحرية في بروكسل بتاريخ 27 ماي 1967¹ والتي قد نصت على هذا الامتياز أيضا في المادة 4 الفقرة 1 منها: «الأجور والمبالغ الأخرى التي تعود إلى الربان وأفراد الطاقم والأعضاء الآخرين للمجموعة الكاملة للسفينة عن استخدامهم على السفينة...»².

وقد أبرمت اتفاقية جديدة ثالثة بشأن الامتيازات والرهن البحرية وهي الاتفاقية الدولية بشأن الامتيازات والرهن البحرية لسنة 1993 في جنيف ضمن أعمال المؤتمر

¹ وقد صادقت عليها ثلاث دول فقط هي كل من الدنمارك والسويد والنرويج ثم انضمت إليها بعدئذ دولتان هما سوريا والمغرب ولم تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

² وكان اهتمام هذه الاتفاقية بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري، غير أنها لم تحظ بالدعم اللازم ويرجع ذلك إلى الاختلافات الجوهرية بين الدول لاسيما ما يتعلق منها بتحديد الديون التي يمكن أن تحظى بامتياز بحري وبتقرير الأولوية التي تعطي لكل دين، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 117.

الدبلوماسي الذي عقد فيها لفترة من 19 أبريل إلى 6 ماي 1993، وهذا تحت إشراف الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية لتحل محل الاتفاقيتين السابقتين¹.

وقد نصت الإتفاقية على هذا الامتياز بموجب المادة 4 الفقرة 1، أ بنصها: «يترتب امتياز بحري على السفينة في مواجهة مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مدير أم متعهد السفينة ضمانا للمطالبات الآتية:

أ- المطالبات المتعلقة بالأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم فيها بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المدفوعة لصالحهم...»².

والجدير بالذكر إلى أن هذا الامتياز لا يثير إشكالا للفئة المتمتعة به فهو يشمل كل المستخدمين لخدمة السفينة على متنها عدا المتواجدين في الموانئ إذ أن الامتياز هنا مقرر للأشخاص المستخدمين كلهم على متن السفينة وهذا يتضح من استخدام عبارة «سائر العاملين عليها بما يتعلق بعملهم فيها» بدلا من عبارة «طاقم السفينة»، ذلك أنه قد يعمل على متن السفينة أفراد لا يشكلون جزءا من الطاقم كأصحاب المتاجر أو منظمي الرحلات السياحية أو عمال المطاعم المتواجدين على متن السفينة الأمر الذي يعني أن استخدام المصطلح الأول جاء مؤكدا شمول هؤلاء الأفراد بالامتياز المقرر في هذه الفقرة.

¹ ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 5 جوان 2004 وهذا طبقا للمادة 19 منها والتي تشرط مرور سنة أشهر بعد قبول الدولة العاشرة عليها لدخولها حيز النفاذ إذ انضمت إليها دول عدة هي تونس وموناكو وسانت فنست وجزر غرينادين وسوريا ونيجيريا والإكوادور والبرازيل والصين والدنمارك وإستونيا والمغرب وغينيا وألمانيا وفنلندا والنرويج وروسيا وأوكرانيا وإسبانيا والسويد وباراغواي وبيرو وفانواتو. www.cmi.org

² ويتضح من الفقرة (أ) من النص أن الاتفاقية الجديدة منحت هذا الامتياز المرتبة الأولى.

كما أنه قد نصت القوانين المختلفة على هذا الإمتياز ونخص بالذكر كل من فرنسا من خلال مرسوم 1967 في المادة 31 الفقرة 3 «الديون الناشئة عن عقد عمل السفينة والطاقم وجميع الأشخاص العاملين على متن السفينة»¹.

ونجد أيضا قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 الذي نصت عليه المادة 29 الفقرة 3 منه «الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة»².

أما التشريع الجزائري فقد نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة (أ) على أنه «تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها»³.

ومنه الديون الممتازة في هذه الفقرة رغم أن مصدرها تعاقدية إلا أنها اعتبرت ديونا ممتازة لإعتبارات إنسانية رافة بهؤلاء الأشخاص الذين يعتمد عليهم المجهز في تسيير السفينة وإدارتها، وتجد هذه الديون مصدرها في عقد العمل البحري فهي تشمل ليس فقط أجور الربان بل يمتد ليشمل الديون الناشئة عن عقد الاستخدام فيضمن كل ما يستحقه الملاح نظير عمله من أجر والملحقات التي لها صفة الأجر كعلاوة غلاء المعيشة ومصروفات العلاج والترحيل والتعويضات المستحقة للملاح في حالة إلغاء السفر والعزل والوفاة وهو في خدمة السفينة وغيرها من الديون الناشئة عن العقد وجميع المبالغ والتعويضات المستحقة لهم

¹Rodière (R), Droit Maritime, op.cit, p 125.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 124.

³ ففي اتفاقية بروكسل ل 1926 نجد هذا الامتياز يحتل المرتبة الثانية، واحتل بعدها في اتفاقية بروكسل لسنة 1967 المرتبة الأولى، وفي اتفاقية جنيف لسنة 1993 قد احتل المرتبة الأولى.

بسبب فصلهم على نحو تعسفي، وقد اعتبر القضاء الفرنسي أن قسط التأمينات الاجتماعية تعد إحدى ملحقات الأجر ومن ثم تسري عليها ذات الامتياز الذي يستفيد منه.

ومن ثم فهو لا يقتصر على تأمين الربان وغيره من الملاحين الذين يكونون رجال الطاقم بل يتعدى ذلك إلى غيرهم من الأشخاص الذين حصل استخدامهم على ظهر السفينة (des autres personnes engagées à bord) للقيام بخدمات عارضة ولكن لا يدخل في عدادهم الرجال أو العمال المستخدمون في الموانئ المختلفة لخدمة السفينة أو شحنها وتفريغها¹

ثانياً: الديون الناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة

لقد جرت مناقشات عدة بشأن هذا الامتياز في المؤتمرات التي سبقت عقد الاتفاقيات الدولية بشأن الإمتيازات البحرية ومنها على وجه الخصوص المؤتمر الدولي المعقود عام 1922²، إذ لم يتفق على تقرير امتياز من هذا النوع باعتبار أن الممونين بإمكانهم الحصول على ضمان إتفاقي إلا أن اعتراضات عدة أثرت أمام هذا الحكم من جانب الممونين ومجهزي السفن وكان رأيهم أنه إذا لم يكن باستطاعة الربان القيام بالتصلحات أو التجهيزات فمن سيقوم بها عندئذ؟ لأن السفينة ستكون في ميناء بعيد ليتم بيعها الأمر الذي تقع معه خسارة ومضرة للدائنين كلهم³.

وبعد كل هذه النقاشات تم تقرير امتياز لهذا الدين وهذا بموجب اتفاقية بروكسل سنة 1926، إذ نصت عليه في المادة 2 الفقرة 5 بنصها: «الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته

¹ Ripert (G), droit maritime; op.cit.p 2

² مؤتمر بروكسل الدبلوماسي والمشروع النهائي لسنة 1922.

³ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 64.

القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكا للسفينة أم غير مالك وسواء أكان الدين مستحقا له أم متعهد التوريد أم للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أم المقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين».

أما بخصوص اتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد قواعد معينة للامتيازات والرهنون البحرية لسنة 1967 فقد تشر لهذا الامتياز، وهو نفس الأمر بالنسبة لاتفاقية سنة 1993¹.

لقد نصت المادة 73 من القانون البحري على «ديون منشئ أو مصلىح السفينة، والناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة»

فضلا عن الأسباب العامة لاكتساب ملكية السفينة كالإرث والوصية نجد أسباب أخرى لاكتساب الملكية كالاتيلاء والمصادرة والترك، بيع وبناء السفينة، وعلى غرار ما قرره المشرع الجزائري بخصوص رهن السفينة ولو كانت في طور البناء، فإنه قرر ضمان قانوني يتمثل في ممارسة حق الامتياز للمنشئ دون عمال ورشة البناء، وهذا بموجب ما وضحته الفقرة (و) من المادة 73 من نفس القانون، والتي بطبيعة الحال منحت حق الحبس مستندا في ذلك إلى نص المادة 200 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على أنه « لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يقيم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرز، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوف ما هو مستحق له، إلا أن يكون للالتزام بالرد ناشئا عن عمل غير مشروع»².

¹ Rodière(R), droit maritimes, op.cit, p 133.

² وهو ما نصت عليه أيضا المادة 792 من القانون البحري والتي لا يوجد ما يقابلها في القانون التجاري بخصوص النقل البري للبضائع إذ نصت على ما يلي «يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا لذلك».

أو حق الامتياز للمنشئ أو المصلح، الذي تكمن الغاية من وراءه لأجل حماية المنشئ أو المصلح، لاسيما وأن الجزائر لا تملك أحواض معتبرة لبناء السفن، وهو الأمر الذي يستدعي تدخل المشرع لحماية مصالح المنشأين المصلحين¹ الذين يتمثلون عادة في الربان بناء على العقود التي يبرمها جراء الصلاحيات القانونية المخولة لهم، وهذا لحاجات واقعية تتطلبها صيانة السفينة أو إكمال السفر، أسس ضرورة إبرام العقد أو إجراء العملية والفائدة التي تعود من وراءها على مجهز السفينة من وراء عدم تعطل الرحلة البحرية، سواء كان مالك السفينة أو كان الدين خاص به أو للممون أو المرمم أو المقرض أو غيرهم من المتعاقدين، وكذلك التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة² وهو الذي حسب الفقيه Antoine Vialard «أن وكيل السفينة هو الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ»³ بمعنى أنه بصرف النظر عما إذا كان الحق مقررا للربان أو الأشخاص الذين تعاقدوا معه، وهو ما أكده المشرع المصري في ظل المشاكل التي قررتها اتفاقية بروكسل لعام 1926 باستثناء الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها

¹ بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 7، 2018، ص187.
² بالرجوع إلى التشريع الجزائري فنجد المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري، فقد حدد مهام ومسؤوليات وكيل السفينة من المادة 609 إلى 630 منه وقد عرفه بموجب المادة 609 ومن ثم ورد تعريفه على أنه «يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء»

³Vialard (A), droit maritimes, presse universitaire de France, paris, 1997, p 213 « le consignataire de navire représente l'armateur ou le capitaine de navire pour toutes les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même, ainsi, il procède à la réception de la marchandise ou port de départ et à délivrance aux destinataires au port de déchargement »

شخص غير الربان كالفضولي التي لا تعتبر من الديون الممتازة، فضلا عن الحالة التي يخالف فيها الربان حدود سلطاته القانونية التي لا يتقرر لها الامتياز¹.

وكما يمكن أن يمارس الامتياز البحري المذكور في الفقرة "و" من المادة 73 والضامن لديون منشئ السفينة أو القائم بإصلاحها ما دامت السفينة تحت حيازته وفقا لأحكام المادة 78 من ق ب ج² وهذا على خلاف القانون الفرنسي الذي أعطى حق الامتياز للمومنين للمواد الأولية وعمال ورشة البناء، ويكمن الهدف من وراء منح هذا الامتياز وهو من أجل تقوية الربان أثناء الرحلة البحرية، إذ قد يجلب الدائن المقيم خارج موطن السفينة، نتيجة صعوبة حصوله على ضمان اتقائي لدينه، عن إقراض الربان³.

واستنادا لما تقدم يخضع منح الإمتياز للديون التي تنشأ عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها إلى طائفتين من الديون.

1/ يشمل هذا الامتياز طائفتين من الديون

الطائفة الأولى: الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة أو لمتابعة السفر أو العمليات التي يجريها لهذا الغرض.

ومنه لتتحقق هذه الامتيازات يتعين توافر ثلاثة شروط في هذه العقود أو تلك

العمليات حتى تتمتع الديون الناشئة عنها بالامتياز، وهذه الشروط تمثلت فيمايلي:

¹ هاني دويدار، القانون البحري، المرجع السابق، ص 554.

² فقد نصت المادة 78 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «يمكن أن يمارس الامتياز البحري المذكور في الفقرة (و) من المادة 73 والضامن لديون منشئ السفينة أو القائم بإصلاحها، مادامت السفينة تحت حيازته» في حين ذلك يقابل هذا الامتياز، امتياز المادة 922 من التقنين المدني، والتي تقضي بامتياز المبالغ التي صرفت لحفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم

³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 188.

أ- أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الربان أو قام بها خارج ميناء تسجيل السفينة، حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالي للمجهز، أما لو كانت هذه الحقوق قد نشأت في ميناء التسجيل لكان من السهل على الدائن إنشاء رهن لضمان حقوقه ويقيده في سجل السفينة¹.

وحقيقة الأمر فإن مرد تقرير هذا الشرط يكمن في أنه في ميناء التسجيل يمكن للمتعاقد مع الربان التحقق من المركز المالي للمجهز، وبوسعه إن شاء الحصول على تأمين اتفاقي كرهن بحري، أما خارج ميناء التسجيل فليس في مكنة صاحب الحق الاتصال بمالك السفينة من أجل ترتيب رهن لضمان حقه.

ب- إذا كان الربان غير مالك للسفينة فيجب أن تكون العقود التي أبرمها أو العمليات التي أجراها في حدود سلطاته القانونية أثناء الرحلة وإلا عدم منح هذه الديون صفة الامتياز².

ومن ثم لا يترتب الإمتياز على الديون الناشئة عما يبرمه الربان من عقود أو يباشره من عمليات في حدود سلطاته الاتفاقية التي يجريها بتفويض خاص من المجهز.

وإذا جاوز الربان سلطاته القانونية فإن تصرفاته، وهي لا تلزم المجهز، تؤدي إلى أن ينحسر عن الدين وصف الامتياز، واشتراط أن تكون العقود أو الأعمال في حدود سلطات الربان القانونية يبين معه بجلاء اتجاه المشرع إلى التقليل ما أمكن من الامتيازات الاتفاقية، ذلك أن القول بغير ذلك يسمح للمجهز أن يقرر على السفينة امتيازات بإرادته في حالات لم

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 50.

² حقوبوي حمزة، المرجع السابق، ص 238.

ينص عليها القانون، كما يمكن الربان من الوصول إلى نفس النتيجة بأنه يجري عملا خارجا عن سلطته القانونية ثم يقره المجهز فيكون للدائن عندئذ بسببه امتياز بحري¹.

ج- أن تكون الديون قد نشأت بسبب الحاجات الحقيقية أو الفعلية التي تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة الرحلة البحرية كما لو كان إصلاح السفينة أو الحصول على الوقود اللازم لتسييرها، ومن ثم لا يشمل الامتياز مصاريف تحسين السفينة، بمعنى أنه إذا كانت هذه الديون قد أنفقها الربان لتحسين السفينة كسواء ما يلزم لسيرها ولا يفرض القانون وجوده عليها فلا تعد متمتعة بالامتياز².

وثمة قرينة على أن ما يقوم به الربان خلال الرحلة تم بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو لمتابعة السفر، وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس³.

وبالرجوع إلى الأعمال التحضيرية لإتفاقية بروكسل 1926 يقصد بعبارة " الحاجة الفعلية للسفينة " التي وردت فيها والتي انتقلت إلى قوانين الدول المختلفة، أن المؤتمرين أرادوا من خلالها قصر الامتياز على ضمان الحقوق الناشئة من العقود التي يبرمها الربان والتي لم تكن بالحسبان أي الحوادث غير المتوقعة التي تصادف الرحلة البحرية ولم تدخل في تقرير المجهز أو الربان عند الإبحار غير أن البعض يذهب إلى القول بأن الأصل أن ما يقوم به الربان هو سبب الحاجة الفعلية، إلا إذا تبين أن الأعمال تجاوزت ذلك الحد إلى

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 50.

² حيث يجب أن تكون هذه التصرفات قد بوشرت أو أبرمت بدافع الحاجة الفعلية لإصلاح السفينة أو ترميمها أو صيانتها أو شراء الوقود الذي يعد ضروريا لتمكين السفينة من متابعة سيرها، ولا تكون هذه الديون مضمونة بالامتياز إذا نتجت عن مصاريف أنفقها الربان لتطوير السفينة وتحسينها، محمد فريد العريني، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 161.

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2009، ص 48.

التحسين أو أن الاحتياجات اللازمة لمتابعة السفر تعدت حدود الرحلة وحينئذ لا يقوم الامتياز على القدر الذي حصل فيه التجاوز في كلا الحالتين لنزول الحكمة التي دعت إليه¹ ويبقى بعد ذلك أنه متى توافرت هذه الشروط ترتب الإمتياز دون نظر إذا كان الربان هو مالك السفينة أو غير مالك لها، وسواء كان الدين مستحقاً له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو الأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو غيرهم من المتعاقدين، وإذا ما سدد الربان ما هو مستحق للمذكورين فإنه يحل محلهم ويكون له ذات امتيازهم.

الطائفة الثانية: وهي الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها

وكيل السفينة.

إن وكيل السفينة في تأدية مهامه، يمكن أن يقبل جميع المهام التي تتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة، وهذا ما أكدته المادة 611 من القانون البحري الجزائري بنصها على أنه «يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة»².

ومنه تبرز مهام وكيل السفينة من خلال تلبية الإحتياجات اللازمة للسفينة، بحكم إقامته في البلد الذي ترسو فيه على دراية كاملة بقوانين والأنظمة المحلية التي تنظم الملاحة البحرية والتغيرات الطارئة عليها، لذا فإن أغلب المجهزون يتركون الحرية الكاملة لوكيل السفينة في التعامل مع جميع الأطراف سواء قبل وصول السفينة للميناء أو بعد رسو السفينة بالميناء.

وتكمن الحكمة من إضفاء الإمتياز على هذه الديون أن وكيل السفينة وكيل عن المجهز، وأن المهام التي يقوم بها والتي أشارت إليها المادة 611 أعلاه، هي في الأصل من إختصاص

¹ علي يونس، المرجع السابق، ص 280.

² ومنه قد يجد وكيل السفينة نفسه من أجل إتمام مهام وكالته اكتساب عدة صفات لشركاء آخرين يتدخلون في عقد النقل البحري منهم وكيل الحمولة أو مقاول المناولة أو سمسار البحري.

الربان الذي يقوم بها بنفسه أو يعهد بها وكيل السفينة، والوضع الأخير هو الغالب في العمل وذلك لكثرة حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي تقتضيها فيه، الأمر الذي يوجب إعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة عند الوصول¹.

2/ إمتياز حقوق مصحح السفينة

ففيه يتقرر حق الإمتياز لحقوق مصحح السفينة سواء كان هو الذي تولى بناءها وفي هذه الحالة فإنه يتمتع بإمتياز مزدوج، الأول ينشأ جراء بناء السفينة والثاني إثر تقديم أشغال الترميم ويتم ذلك بشرط عدم قيام السفينة برحلات بحرية بين البناء والترميم، أما إذا قامت برحلة بحرية انقضى الامتياز المقرر لبناء السفينة، وهذا وفق ما ورد في نص المادة 84 من ق ب ج من خلال الفقرة الثانية²، وعليه يشترط في الرحلة أن تكون حقيقية، ولا يتقرر للمنشئ امتياز على مبالغ الترميم في الحالة التي يقوم فيها بهذه الأشغال تنفيذا لالتزامه بضمان العيوب الخفية باعتباره التزاما تابعا لالتزامه بتسليم السفينة خالية من كل العيوب، فيلتزم الباني بضمان العيوب الخفية³.

والجدير بالذكر أيضا في هذا المقام أنه وكما يتكلف الباني وبطريق البناء المباشر أشغال الإصلاح أو الترميم، فإنه قد يتولاها مقاول آخر غير الذي قام ببنائها، ومن ثم يتقرر حق امتياز على المبالغ التي أنفقت في عملية الترميم، لكن شريطة عدم خروج السفينة من حيازته وإلا فقد ذلك الامتياز، وفي الفترة التي تقضيها السفينة في حوض التصليح يبقى

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 131.

² فقد نصت المادة 84 من القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة الثانية على أنه: «... وينفضي مع ذلك الامتياز

البحري المذكور في الفقرة "و" من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصحح، تبعا للحالة»

³ وهذا ما نجده في القواعد العامة إذ طبقا لما ورد في نص المادة 379 من ق م ج، فمتى ظهرت عيوب كانت خفية لحظة التسليم وقام الباني بإصلاحها لم يكن له الاستفادة من امتياز المبالغ المستحقة عن أشغال الترميم والإصلاح المقرر بموجب الفقرة "و" من نص المادة 73 ق ب ج.

المالك محتفظا بملكيته ويتحمل تبعية هلاكها¹ وكما يبقى الامتياز قائما سواء تمت عملية الترميم داخل التراب الوطني أو خارجه مادام أن النص لم يحدد مكان حصول الترميمات، كمل يتقرر الامتياز للمصلح بغض النظر عن جسامه الجهود التي بذلت في عملية الترميم، ما دامت تحتل وصف التصليحات.

وقد تعددت التشريعات التي منحت الامتياز لمثل هذا الحق، ونذكر منها القانون الأمريكي الذي أدرجه في فئة الحقوق التي قد منحت السفينة دعما ماديا مهما كان نوعه ضمانا لحسن سير الرحلة البحرية، وعليه يدخل في هذه الفئة كل من حقوق القطر والإرشاد والتموين والصيانة، وهي فئة من الحقوق نجد أن القانون الإنجليزي لم يعترف بها ولم يمنحها.

وفي نفس السياق فقد سبق وأن نص القانون التجاري الفرنسي القديم على مثل هذا الامتياز ضمن الفقرة الخامسة من المادة 191 منه، وإن اقتصر على أشغال الإصلاح للرحلة الأخيرة، وقد أبدى شروط أو شكليات حتى يقوم هذا الحق، إلا أن المشرع الفرنسي وبموجب القانون 05-67 نجد أنه سار على نهج اتفاقية بروكسل لسنة 1926، حيث منح امتياز للمصلح إذ أدرجه ضمن العقود المبرمة والعمليات المنفذة من قبل الربان (المادة 31-5) من نفس القانون².

وفي هذا الشأن فقد ذهبت المحكمة التجارية بمرسيليا في حكمها بتاريخ 17 ديسمبر 1954 في قضية السفينة (ISABELLAO) أن ألزمت المجهز الإيطالي بدفع المبالغ

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 91.

² نصت المادة 31 من الفقرة 5 من مرسوم 1967 الفرنسي على: «الديون المترتبة على العقود المبرمة أو العمليات التي قام بها ربان السفينة خارج ميناء التسجيل بموجب سلطاته القانونية ومن أجل حاجة فعلية للمحافظة على السفينة واستمرارية الرحلة سواء كان ربان السفينة مالكا للسفينة أم لا أو سواء كان الدين له أو للمجهزين أو للممونين أو المقرضين أو لأي طرف آخر متعاقد».

المستحقة لمصلح السفينة الفرنسي الذي يتمتع بامتياز طبقا لنص المادة 191 تجاري ما دام أن الربان وهو خارج ميناء التسجيل تولى مثل هذه الترميمات وهو طلب يدخل ضمن صلاحياته القانونية¹

وهو ما أكدته في نفس القضية المحكمة التجارية بالسين (SEINE) بتاريخ 24 جوان 1959 في قضية السفينة (LOUIS-DESIRE)²

الفقرة الثانية: حقوق الامتياز ذات الطابع التقصيري

وتعتبر هذه الديون غير تعاقدية والتي تنشأ من مصدر غير اتفاقي كالفعل الضار، خشية من المشرع بأن لا يتمكن أصحابها من الحصول على ضمان اتفاقي، الأمر الذي دفع إلى الإقرار لها بحق الامتياز، وهذا فضلا عن خدمات يستفيد منها جميع الدائنين، مع الإشارة إلى أنه عندما قررت إتفاقية بروكسل لسنة 1926 امتياز الديون الناشئة عن الفعل الضار "تعويضات المسؤولية" فإنه يمثل قاعدة جديدة في النظرية اللاتينية³ ذلك أن هذه الاتفاقية أخذت بآراء النظرية الأنجلوسكسونية وعلى وجه التحديد من القانون الإنكليزي الذي يقرر للمضرور امتيازاً على الشيء مصدر الضرر⁴.

وبالرجوع إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1926م فقد أقرت بامتياز الناجم عن الأضرار المادية والجسدية، فقد نصت على هذا الامتياز في المادة 2 الفقرة 4 على: «التعويضات المستحقة عن التصادم وغيرها من حوادث الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافق

¹Trip Com de Marseille, 17/12/1954, navire « Isabell o », DMF, 1955, p 671-672.

²Trip Com de Seine, 24/06/1959, navire, « Louis Désire », DMF, 1960, p 610.

³ حيث أنه وفق النظرية اللاتينية لا يكون للمتضرر امتياز على الشيء مصدر الضرر لأن الامتياز صفة في الدين ذاته وهو ضمان قانوني للدائن الذي لم يحصل على ضمان اتفاقي تيسيرا للإئتمان أما الدين التقصيري فلا يتمتع بامتياز لأن فكرة الإئتمان غريبة عن تعويض الضرر، مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 83.

⁴ علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 314.

والأحواض وطرق الملاحة والتعويض عن جرح الركاب والطاقم والتعويض عن هلاك الحمولة والحوادث أو تعييبها». ومنه يتضح من هذا النص وهو أنه قد عدد ديون التعويضات التي تشترك في هذا الامتياز وهي:

1- التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة الأخرى.

2- التعويضات عن إصابات الركاب والطاقم في حادث ينسب إلى السفينة.

3- التعويضات التي تستحق عن الأضرار التي تلحق بالمنشآت في الموانئ

والأحواض وطرق الملاحة.

4- التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة بسبب السفينة أيضا¹.

ولقد أخذت القوانين البحرية للدول المختلفة بما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وأدرجته كامتياز بحري منها مرسوم 1967 الفرنسي من خلال المادة 31 الفقرة 5².

وكما نصت القوانين البحرية الإنكليزية على امتياز ضرر التصادم من ضمن الامتيازات البحرية التقليدية ووضعت في المرتبة الثانية في حين نص القانون البحري الأمريكي على امتياز المسؤولية التقصيرية البحرية مثل التصادم ويضمنها أيضا الوفاة والإصابة الشخصية والأضرار التي تلحق البضاعة في المرتبة الثالثة من ضمن الامتيازات البحرية التفضيلية³.

¹ علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية سنة 1977 ص 265.

² نصت المادة 31 الفقرة 5 من مرسوم 1967 على: «التعويضات المستحقة عن التصادم وغيرها من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانئ أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والربان والبحارة والتعويضات عن فقدان أو تلف البضاعة والأمتعة».

Grassin (p), du crédit maritime et de son organisation en France, thèse paris, 1921, p 38.

³William Tetley Q.C, maritime Liens in the Conflict of Laws ..., op.cit. p 11.

والأمر لم يتوقف فقط عند اتفاقية بروكسل لسنة 1926، إذ حتى اتفاقية بروكسل لسنة 1967 والمتعلقة ب تحديد قواعد معينة بشأن الامتيازات والرهنون البحرية نصت في المادة 4 الفقرة 3 على «الديون المفروضة على المالك فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة البدنية الواقعة سواء أكانت على اليابسة أو في المياه وأن تكون ذات صلة مباشرة بنشاط السفينة»¹.

وحتى الاتفاقية التي أبرمت بعدها اتفاقية جنيف 1993، فقد نصت في المادة 4 الفقرة (ب) على «المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو في البحر ويتصل اتصالا مباشرا بتشغيل السفينة».

ومنه يتضح من اتفاقية 1993 وعلى غرار سابقتها اتفاقية بروكسل لتحديد قواعد معينة بشأن الامتيازات والرهنون البحرية لسنة 1967، فقد أفردت الامتياز عن التعويضات الناشئة عن الإصابات البدنية أو الوفاة التي تلحق الأشخاص سواء أكانوا من المسافرين أم العاميين وكذلك الموجودين على ظهرها الذين لحقهم الضرر من جراء أو بفعل نشاط السفينة واستغلالها وهذا يختلف عن الاتفاقية الأولى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي تأثرت بها القوانين المختلفة للدول فنصت على ما تضمنته من امتيازات².

ويظهر من هذه الفقرة أن الأمر يتعلق بمسؤولية المجهز في مواجهة الغير، بالنسبة للتعويضات عن التصادم أو التلوث أو حوادث الملاحة البحرية، سواء أدى ذلك إلى أضرار مادية أو بدنية، كذلك التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة وتكون هذه الأضرار ناتجة عن السفينة أثناء دخولها أو خروجها أو رسوها في الميناء أو الحوض.

¹Rodière (R) et du Pontavice, droit maritime, Précis Dalloz, 12^{ème}, édition, 1997, p 142.

²عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 81.

وعليه تشمل سواء ما تعلق ب التعويضات التي تتعلق بمسؤولية مالك السفينة التعاقدية عن الإصابات التي تلحق الركاب أو البحارة، وكذلك التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة¹.

بالرجوع إلى التشريع الجزائري فهو ما نصت عليه المادة 73 من القانون البحري الجزائري، وضمن حقوق الدرجة الأولى دائما، فقد أقرت حقوق هذه الامتياز ضمن الفقرة (ج) والمتعلقة أساسا بالأضرار الناتجة عن الموت والإصابات الجسمانية، وبعدها الامتياز الثاني والمدرج في الفقرة (د) والمتعلق بالحقوق الناجمة عن فقدان أو الأضرار التي تلحق بالأموال.

ولعل السبب الرئيسي الذي دفع المشرع إلى إدراجهما في نقطة واحدة وهو اشتراكهما ولو بصفة نسبية في طابعهما التقصيري، ضف إلى ذلك خضوعهما لأحكام تحديد المسؤولية، وانقضاء الامتياز المقرر لهما في الحالة التي تنتج فيها الأضرار عن مواد أو آثار إشعاعية².

وبخصوص المشرع الجزائري ومن خلال الفقرتين (ج) و(د) يكون قد جمع اتفاقيتي بروكسل، فأخذ عن الأولى لسنة 1926 مفهومها، وأخذ عن الثانية لسنة 1967 صياغتها، وبهذا كانت محاولته ناجحة جدا ليتخلص من الخلاف القائم حول النقص الذي قال البعض بأنه يشوب اتفاقية بروكسل الأولى³

¹ العربي نبييل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة تلمسان، 2009-2010، ص 235.

² ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، 154.

³ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 96.

أولاً: الحقوق الممتازة المدرجة في الفقرة "ج"

لقد نصت المادة 73 من ق ب ج ومن خلال الفقرة "ج" على «الديون المستحقة على مالك السفينة جراء الموت أو الإصابة الجسمانية الحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة» ومنه تتضمن هذه الامتيازات كل التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تصيب الأشخاص دون المال سواء لحقت برا أو بحرا من جراء الحوادث التي تتعلق باستغلال السفينة المتولدة فقط عن المسؤولية التقصيرية دون العقدية¹.

في حين ذلك نجد أن المشرع الفرنسي هو أيضا قد قرر هذا الامتياز ضمن الفقرة "5" من المادة 31 من القانون 05-67 إذ حصره في الإصابات الجسمانية التي تلحق المسافرين وطاقم السفينة²، ولعل الأمر هنا يبدو غريبا نوعا ما ذلك أن المشرع في ظل هذا النظام قد أخذ بالديون التعاقدية دون التقصيرية إلا أنه هنا قد أقر بهذا الامتياز الذي يدخل في الطابع التقصيري، ومن هنا يتضح أن قبول المشرع الفرنسي لمثل هذا الامتياز يمثل بوضوح امتثاله لأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي سبق له وأن انظم إليها وإن خالفت مفهومها من المفاهيم التي كان يظن أنها صائبة³.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري في هذا المقام، فلقد منح لهذا الامتياز الرتبة الثالثة في حين أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 جعلته في المرتبة الرابعة مقتفيا في ذلك إثر اتفاقية بروكسل لسنة 1967 من حيث الصياغة والمرتبة.

¹ وهذا الامتياز لم يكن منصوصا عليه في القانون البحري وقد أخذ به التشريع الجديد نقلا عن معاهدة بروكسل التي تأثرت في ذلك بالنظرية الانجليزية التي تمنح امتيازاً للمضروب على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظرا للرابطة بين الشيء والدين.

²Loi n 67-05 du 03 Janvier 1967, Portant statut des navires et autres bâtiments de mer, J C P, 1967, 32616,1967.

³Auchter (G), Art. précité, p 12.

ومرد تقرير أو منح هذا الامتياز أن التعويضات المذكورة تجبر الضرر وترضي المضرور¹ والامتياز مقرر للتعويضات المستحقة عن أي حادث ملاحى وليس فقط حيث يتعلق الأمر بتصادم أو تلوث، وما يلاحظ أن التصادم يدخل في عداد حوادث الملاحة المشار إليها، غير أن النص خصه من بينها بالذكر لأهميته وخطورة النتائج التي تترتب عليه عادة. وحوادث الملاحة هي التي تنشأ عن الأخطاء الملاحية fautes nautiques²، وهي الأخطاء التي تقع في إدارة السفينة وقيادتها كالقيام بمناورة معيبة أدت إلى تصادم أو عدم التحقق من غلق الصابورة³، بعد شحن البضاعة مما ترتب عليه دخول مياه وإتلاف البضاعة.

والامتياز في هذا الصدد قد أخذ به التشريع الجديد نقلا عن معاهدة بروكسل 1926 التي تأثرت في ذلك بالنظرية الانجليزية⁴ التي تجعل الدين التقصيري يتمتع بامتياز وتجعل للمضرور بالتالي امتيازاً على الشيء الذي نشأ عنه الضرر نظراً للرابطة بين الشيء والدين.

وباعتبار الميناء بأنه منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة، أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع، أو شحنها أو إنزال الركاب

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 128

² ويدخل التصادم في عداد حوادث الملاحة عامة غير أن النص عليه منه تخصيصه بالذكر لأهميته وخطورة النتائج التي تترتب عليه عادة، وقد نصت المادة 1 من اتفاقية بروكسل لمنع الإصطدامات البحرية لسنة 1910 على أنه: «في حالة حصول تصادم بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية وسفن ملاحية داخلية تستوي التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والأشياء والأشخاص الذين يكونون على متنها طبقاً لنصوص الآتية بصرف النظر عن المياه التي حصل بها التصادم». علي يونس، المرجع السابق، ص 276.

³ فاللتصادم البحري يقع بين سفينتين في حين لا يدخل وقوع تصادم سفينة بإحدى المعدات الثابتة بمعنى التصادم البحري ولا يؤدي إلى نشوء دعوى التصادم البحري الأمر الذي يجب مراعاته لتحديد وقوع التصادم البحري بين سفينة وأخرى.

⁴ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 13

وحملهم¹ وهو بطبيعة الحال ما نجده في نص المادة 888 من ق ب ج إذ اعتبر الميناء من طرف المشرع الجزائري بأنه نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن، وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة².

ومنه فالحوض هو المسطح المائي الملحق بالميناء الذي تلجأ إليه السفينة لتعميرها وإصلاح ما أصابها من عطب أو للتزود بالمواد التموينية اللازمة لها، أما الطريق المائي أو الملاحي فهو الطريق الواقع في المياه الإقليمية والخاضع لإشراف الدولة وعنايتها والذي يتعين على السفن إتباعه.

وفيما يتعلق بالتعويضات المستحقة على المجهز عن الأضرار المادية والإصابات البدنية التي تلحق الركاب أو الطاقم أو الشاحنين أو الغير³ فإنه لا يهتم في هذا الشأن بسبب الضرر فقد يكون بحريا أو غير ذلك⁴ ويشمل الامتياز أيضا التعويضات المستحقة لورثة هؤلاء في حالة ما إذا أدت إلى الوفاة⁵.

ويبقى هذا الامتياز مقرر عن التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع دون التعويضات عن تأخير تسليمها، والمقصود بالأمتعة ما يكون بصحبة المسافرين من أشياء، حقائب أو طرود مسجلة أو غير مسجلة أو سيارات أو غيرها من المركبات أو أشياء أودعوها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة.

¹ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 26

² فقد عرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بأن الموانئ هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية، وللإستزادة في هذا الموضوع راجع حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2014-2015، ص 78.

³ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 14.

⁴ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 129.

⁵ جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 102.

وكما لا يدخل ضمن الحقوق الممتازة التعويضات المستحقة للمتضرر جسمانياً والناجمة عن مسؤولية المالك باعتباره شخصاً عادياً لا مجهزاً، كأن يقع الضرر بسبب حادث مرده إلى القاطرات التي تنقل البضاعة من الرصيف إلى المخازن العمومية، وهذا لانفصال العلاقة بين الحادث واستغلال السفينة، والأصل أن الحقوق الناشئة عن الموت التي تلحق الربان والطاقم تدخل ضمن حق الامتياز المقرر في هذه الفقرة غير أن صياغة الفقرة "أ" كقيلة هي الأخرى باحتواء هذه الحقوق فمن الأولى أن تدرج حقوقهم ضمن مراتب أولى من المرتبة التي تحتلها الحقوق الواردة ضمن الفقرة "ج" ¹

ثانياً: التعويضات الممتازة ضمن الفقرة "د"

فقد نصت الفقرة "د" من المادة 73 من القانون البحري الجزائري على «الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير المثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به براً أو بحراً وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة» ومنه فقد صيغت هذه الفقرة بالتطابق مع نص الفقرة 1 من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1967م، وعليه فينتقرر للناقل البحري امتياز على البضائع ² وهذا ضماناً لديون أجرة الحمولة أو المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري ومصاريف التفريغ وكذلك التعويض من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليه وكذا مصاريف إيداعها في المستودعات ³، ويقع هذا

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 98.

² المشرع لم ينص على الإيداع والبيع بعد موافقة السلطات القضائية وإنما يستشف ذلك قياساً على حالة عدم تقدم المرسل

إليه للاستلام أو امتناعه أو رفضه الاستلام وهو ما يظهر من خلال نص المادة 793 من القانون البحري الجزائري

³ حيث أنه بالرجوع إلى القواعد العامة، خاصة ما نصت عليه المادة 201 من القانون المدني فإنه إذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف، فللابس أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه وفقاً لأحكام المادة 971 وينتقل الحق في

الحبس من الشيء إلى ثمنه

الامتياز في الدرجة الرابعة¹، وهذه المرتبة قد احتلها في كل من النصيين السابقين، وحتى في اتفاقية بروكسل لسنة 1926م وضمن الفقرة الرابعة من المادة الثانية ولو أنها جاءت بصيغة أخرى² وتسبق هذا الامتياز، امتيازات أخرى مثل المصاريف القضائية ومصاريف الإسعاف والإنقاذ البحري والمبالغ المستحقة عن الخسائر البحرية المشتركة، وكما أن حق الامتياز هذا يبطل إذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال 15 يوم من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بين يد الغير شرعاً³.

وقد اعتبر المشرع الشاحن مسئولاً عن دين الأجرة حتى وإن كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريف إيداعها وبيعها، وبهذا يكون الشاحن دائماً مدين أصلي بالأجرة حتى وإن كانت واجبة الدفع من طرف المرسل إليه عند التفريغ⁴.

ومما تقدم فإن هذا الامتياز يشمل التعويضات المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع دون التعويضات عن تأخير تسليمها، والمقصود بالأمتعة ما يكون بصحبة المسافرين من أشياء، حقائب أو طرود مسجلة أو غير مسجلة أو سيارات أو غيرها من المركبات أو أشياء أودعوها عند الریان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة⁵.

ومنه تبقى المسؤولية المتولدة عن المالك تقصيرية غير عقدية، تنشأ بمجرد حصول الأضرار أو فقدان الذي يلحق الأموال، وهذا ما أكدته الفقرة "د" من المادة 73 من ق ب ج

¹ مراد بسعيد، رسالة الدكتوراه، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 201

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 99

³ مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 201.

⁴ حيث يمكن للناقل بيع البضائع قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء الشهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها، ومن جهة أخرى فإن الدعوى المتعلقة بأجرة الحمولات تتقدم بمرور سنتين من اليوم الذي كان يجب أن تستلم فيه البضائع، وهذا التقدم يسري على سائر الدعاوى المتعلقة بالأجرة كدفعها أو تحديدها أو مقدارها والدعاوى المتعلقة بملحقاتها، وللتفصيل أكثر رجوع مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 201.

⁵ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 129.

إذ أشارت بصريح العبارة على أنه « الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد... » وهذا ما لا نجده في الفقرة "ج" التي سبقتها والتي بموجبها تغطي التعويضات الناشئة عن المسؤولية التعاقدية والتقصيرية على السواء، بكل ما تعلق بالموت أو الإصابات الجسمانية، وتختلف صياغة الفقرة 4 من المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1926م التي تغطي الحقوق التعاقدية¹ الناشئة عن الضرر أو الفقد الذي يلحق الحمولة أو البضاعة في حين أم ديون الفقرة "د" تغطي التعويضات الناشئة عن المسؤولية التقصيرية .

في حين ذلك قد رد البعض، سبب إقصاء الحقوق الناشئة عن مسؤولية المالك التعاقدية عن الضرر أو الفقد الذي يلحق الأموال، إلى إمكانية أصحاب هذه الأموال اكتتاب عقد التأمين بشأنها ويمثل هذا السبب الرئيسي في عدم انضمام الولايات المتحدة الأمريكية إلى معاهدة بروكسل المنعقدة ببروكسل 1967، وكان رفضها في سبيل حماية الشاحنين باعتبارها بلد شحن البضائع².

ثالثاً: تحديد وجه التشابه الذي يجمع الفقرتين معا "ج" و"د"

ذلك أنه توجد بعض النقاط يشترك فيها حق الامتياز الوارد في الفقرة "ج" والامتياز الوارد في الفقرة "د"، فزيادة على أنهما ذات طابع تقصيري، يكمن في خضوعهما لبعض الأحكام المتعلقة بتحديد المسؤولية وعدم وجود امتياز في الحالة التي تكون فيها الأضرار التي تلحق الأشخاص والأموال نتيجة مواد مشعة.

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 99.

² DU Pontavice (E), Affrètements maritimes et transports, 1^{ère} éd, Delmas 1970, p 153.

1/ نظام تحديد المسؤولية

يعتبر نظام تحديد مسؤولية المالك من بين الأسباب التي قد تؤدي إلى انقضاء حق الامتياز ووجه من أوجه عدم فعالية حق الامتياز¹، ذلك أن المالك يخصص جزءا من ذمته بحسب حمولة السفينة لفائدة الدائنين الذين تخضع حقوقهم للتحديد طبقا لنص المادة 93 من ق ب ج، ومن الأسباب التي تعطي المالك إمكانية تحديد المسؤولية:

- الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

- الموت أو الإصابة الجسمانية لأي شخص آخر في البر أو البحر أو الفقدان والأضرار بالأموال الأخرى.

ومنه فقد يكون الحق الممتاز الوارد ضمن الفقرة "ج" و"د" محلا للتحديد، زيادة على بعض الحقوق الأخرى.

إلا أنه يوجد ما يبعد حدة الخطر التي قد تواجه الدائنين الممتازين الذين تخضع حقوقهم للتحديد، ذلك أن أغلب هذه الحقوق تستفيد من عقد التأمين عبر التعويض الذي قد يتلقاه هؤلاء في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده².

2/ الاستثناء الوارد ضمن المادة 74 من القانون البحري الجزائري

هذا ويستثنى من الامتيازات البحرية على السفينة المقررة لضمان الديون المدرجة في الفقرتين "ج" و"د" وهي الديون الناشئة عن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال بسبب المواد أو الآثار الإشعاعية أو الناتجة عن الخاصية الإشعاعية أو تركيب خاصيات

¹Alexis Lemarié, Les nouvelles limites de responsabilité en matière de créances maritimes de la Convention de 1976/1996 sont-elles déjà applicables en France ? Le droit Maritime Français, DMF, N° 800, 1 er mars 2018, p 3.

²منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 101.

إشعاعية مع خاصيات سامة أو متفجرة أو غيرها من الخاصيات المخطرة للمحروقات النووية¹، وهو الاستثناء المقرر بالمادة 74 من القانون البحري الجزائري².

وهذا الاستثناء ناتج من أن مستحقي التعويضات عن هذه الأضرار لهم تعويض مالي يلتزم به كل مستغل لسفينة نووية بأن يقدمه للدولة المرخصة لتغطية الأضرار التي يمكن أن يحدثها للأشخاص والممتلكات أثناء استغلاله لمثل هذه السفن النووية وذلك طبقا لمعاهدة بروكسل المنعقدة بتاريخ 1962/05/25 والخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية والبروتوكول الإضافي³ وكما تم في هذا الشأن التوقيع على اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية بتاريخ 17 ديسمبر 1971⁴ وتهدف لحماية المتضررين من الإشعاعات النووية لأنه حسب الأستاذ ملزي عبد الرحمان⁵ في قوله أنه « من المحتمل جدا أن دخول سفينة نووية إلى البحر يحدث أضرارا تفوق ثمن السفينة ومنه فلو جعلنا المتضررين من الإشعاعات من أصحاب حق الامتياز فسوف يزاحمون أصحاب الامتياز الآخرين ولا يبقى لهم شيء من ثمن السفينة » .

الفرع الثاني: حقوق الإمتياز قوامها العمل النافع

وهذه الحقوق نشأت جراء تحقيق منفعة وفائدة كبيرة من ورائها، ويمكن تقسيمها إلى طائفتين حيث الأولى تتمثل في التعويضات الواجب دفعها لبعض الهيئات العامة (الفقرة

¹ علي شراد، المرجع السابق، ص 23.

² ويطلق هذا النص، نص الفقرة 2 من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل سنة 1967 كما تولت اتفاقية جنيف لسنة 1993 النص عليه وإن أضافت حكما إضافيا يتعلق بالأضرار التي تسببها ناقلات المحروقات أو المواد الخطيرة.

³ لم تدخل بعد حيز النفاذ، صادقت عليها سبعة 07 دول فقط نذكر منها، لبنان، مدغشقر، البرتغال، سوريا، الزائير، هولندا، والسورنام، راجع في هذا الشأن منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 102.

⁴ دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 15 جويلية 1975 وانضمت إليها كل من، الأرجنتين، بلجيكا، الدومينيكان، فنلندا، فرنسا، الغابون، ألمانيا، إيطاليا، لاتفيا، ليبيريا، النرويج، إسبانيا، السويد، واليمن، عن موقع: www.cmi.org.

⁵ ملزي عبد الرحمان، محاضرات ملقاة على طلبة كلية الحقوق بجامعة بن عكنون في القانون البحري، ص 12.

الأولى)، أما الثانية فهي تعويضات يتم دفعها إلى أشخاص خواص قدموا خدمات للسفينة من أجل الدخول إلى الميناء (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: المبالغ المستحقة لبعض الهيئات العامة

ورد في نص المادة 73 من القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة "ب" منه، امتياز رسوم الميناء والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام، بالإضافة إلى رسوم الحمولة والموانئ (أولاً)، وكما نجد أيضاً حقوق قد امتاز بها جهاز القضاء وهذا الحق تقرر بموجب ما تقدمه هذه الجهات من خدمات حينما يتعلق الأمر بمباشرة الدعاوى ضد السفينة ولذلك تدخل المشرع وقرر منح امتياز للمصاريف القضائية بموجب الفقرة "هـ" من المادة 73 من ق ب ج بعد تعديلها (ثانياً).

أولاً: رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد

إن تخطيط الموانئ وصيانتها، يعد موضوعاً له أهمية كبيرة على الإقتصاد الوطني، حيث أن الهدف الرئيسي من تخطيط الموانئ يكمن في زيادة إمكانياتها، ورفع كفاءتها لمواجهة مطالب التجارة والملاحة البحرية¹.

وهو بطبيعة الحال ما واكبته العديد من الدول حيث جعلها تعيد النظر في حالة موانئها والذهاب في رحلة البحث عن الحلول من أجل تنميتها ومحاولة تخطي كل المعوقات والحواجز التي حالت دون تطويرها وعرقلة ازدهارها، وهذا ما ينعكس سلباً على تجارتها الخارجية² وتعتبر عمليات الصيانة سواء الدورية أو الدائمة ضرورية كي تؤدي الموانئ دورها على أكمل وجه، وبذلك ترتقي بخدماتها إلى أرقى مستوى، سواء تعلق الأمر بعمليات التوسيع أو التحديث، أو الإنشاء عند الضرورة، إذ يجب أن تخضع الموانئ لعمليات صيانة

¹ علي الشرقاوي، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ص 109.

² بن عيسى حياة، أطروحة الدكتوراه، المرجع السابق، ص 77.

دورية خاصة أو يومية، وهذا في سبيل تحسن خدماتها تماشياً مع تطورات العصر، وبهذا فالمشرع الجزائري لم يغفل هذه المسألة لاعتبار الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسية للتجارة الخارجية، فهي البوابات الرئيسية على العالم الخارجي، والعمود الفقري في صناعة النقل البحري والحلقة الفعالة في سلسلة النقل المتعدد الوسائط، لذلك ارتأى تنظيم مسألة الصيانة وحفظها فأشار من خلال المادة 910 من ق ب ج على أن الدولة تتكفل بأشغال صيانة وإنشاء وتوسيع وتحديث وتجديد منشآت البنية الأساسية الفوقية والتحتية في المادة 895 أعلاه، وكذا التنظيف والجرف¹.

ومن خلال ما تقدم تظهر الأهمية البالغة للموانئ والقناة وطرق الملاحة باعتبار العنصر الحيوي في انطلاق السفن ووصولها والتي بدونها حتما ستتوقف الملاحة البحرية لذلك المشرع الدولي وحتى الوطني أقرها ومنحوا حق امتياز لهذه السلطة نظير ما تقوم به. وعليه قد نلمس ذلك من خلال ما نص عليه المشرع الجزائري في الفقرة "ب" من المادة 73 من ق ب ج وتتمثل هذه المبالغ في رسوم المنارة والمرفأ والتعويضات التي تستحق للسلطة المينائية كسلطة مستغلة تسيطر على تسيير الخدمة العامة المينائية² أي يتم دفع هذه المبالغ للخزينة العامة للدولة عن الأضرار التي تلحق السفينة بمنشآت الميناء حين دخولها أو خروجها منه، لأجل خدمة وصيانة المنشآت المينائية، ومن ثم المحافظة على السفينة كضمان للدائنين³.

¹ إذن ومن خلال نص هذه المادة نرى أن المشرع الجزائري قد أشار إلى وجوب صيانة الموانئ وتحديثها وتوسيعها، كما أنه قد أشار إلى وجوب الحفاظ على البيئة المحيطة بالميناء وأولى هذه المهمة إلى السلطة المينائية وهو ما تبين من خلال الفقرة الثانية، حيث أشار إلى دورها الفاعل في مجال المحافظة على الأملاك المينائية، ووضع المرسوم التنفيذي 199/99 مؤرخ في 06 جمادي الأول عام 1420هـ الموافق ل 18 غشت سنة 1999، وكذا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر، المؤرخة في 22 أوت 1999 ع 57، ص 06.

² Robert Rezenthel, droit maritimes (droit portuaire), éd juris service, paris, p 181.

³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 189.

ويحتل هذا الامتياز المرتبة الأولى في معاهدة بروكسل لسنة 1926م، أما في القانون البحري الجزائري فيحتل المرتبة الثانية حسب المادة 77 من ق ب ج « إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله، بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة في الخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة، تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تنقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات ».

ومنه يقدم هذا الامتياز لصالح الخزينة نظير مكوث السفينة في الميناء وباعتباره موقفاً آمناً لها صمم خصيصاً لاحتوائها وتقديم خدمات لها وتلبية حاجياتها التي تتعلق بإبحارها، ومن ثم تعرضت اتفاقية بروكسل لسنة 1926م إلى امتياز الحقوق الناشئة عن الأضرار التي تصيب المنشآت المينائية، وقد تبعتها في ذلك بعض الدول بتشريعاتها¹ ومن بينها الجزائر².

والتي حصرتها في ميناء الحجز وعلى هذا كانت الرسوم المضمونة بالامتياز هي رسوم آخر ميناء تم فيه الحجز كما أكد هذا القضاء الفرنسي وهو ما يبدو واضحاً من خلال ما ذهب إليه محكمة النقض بتاريخ 22 جانفي 2002 وفي قضية السفينة (PARTNER) بأن الامتياز لا يشمل إلا حقوق آخر ميناء دون الحقوق المستحقة للموانئ السابقة التي رست فيها السفينة³.

¹ نذكر منها فرنسا، فقد أقرت ذلك بموجب التشريع الفرنسي ومن خلال المادة 03/31

² وهو ما نجده في نص المادة 73 من القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة "ب"

³ Bonassies (P), le droit positif française en 2002, DMF ; 2003, pp, 45,46.

أما بخصوص التشريع الجزائري ومن خلال نص الفقرة "ب" ف جاء عاما أي يشمل رسوم ميناء آخر ميناء والرسوم المستحقة للموانئ السابقة ما لم تتقدم تلك الحقوق¹ وكما يدخل في رسوم الميناء، رسوم المكوث والذي يتم تقديره على أساس حمولة السفينة ويدفع للخبزينة مقابل استغلال مختلف المرافق المينائية وزيادة على ذلك أيضا توجد رسوم أخرى وهي ما تعرف برسوم الدخول والتي تحصل عند الدخول فقط والتي تقدر ب 10 دج/طن يوميا ويتم دفع هذه الحقوق كل شهر لفائدة المؤسسات المينائية².

إلا أن هذه الرسوم لا تشمل كل السفن التي تدخل وإنما يستثنى بعض السفن من دفع الإتاوة المينائية ويرتبط الأمر ب كل من:

✓ السفن الغير مخصصة لنقل البضائع والمسافرين.

✓ السفن التي تتوقف حصرا في موانئ الجزائر.

✓ مراكب النزهة .

✓ بنايات الملاحة والتي يطبق عليها أحكام خاصة.

وتقع هذه الرسوم على عاتق المجهز، ولو تم الاتفاق بينه وبين المؤجر إذا كنا في حالة استئجار، فحينها يلتزم المؤجر في عقد إيجار السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها، بينما يقتصر التزام الناقل في عقد النقل البحري على تقديم خدمة محددة للشاحن وهي نقل البضائع المشحونة بحرا من ميناء إلى آخر³ وبالتالي فعقد الإيجار يتعلق أساسا بالسفينة في حين عقد النقل يتعلق بالتغيير المكاني لبضاعة ما⁴ ومنه فإن هذا

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 104.

² منهوج عبد القادر، نفس المرجع، ص 105.

³DU Pontavice (E), Observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, 1987, p35

⁴ مراد بسعيد، رسالة الدكتوراه، المرجع السابق، ص 29.

الاتفاق لا يصلح إلا لتنظيم العلاقة بين المجهز والمؤجر، ولكن متى تقرر الامتياز للخزينة العمومية حق في الضرائب والرسوم في ذمة المجهز كان هذا الحق مضموناً بالامتياز وبالتالي هو من يتولى الدفع¹.

أما بخصوص رسوم عبور القنوات وطرق الملاحة، إذ وكما هو معلوم فإن القناة هي عبارة عن ممر مائي صناعي محفور في أرض الدولة وتتشكل في نوعين:
✓ يوجد قنوات تربط ما بين أنهار.

✓ ويوجد قنوات تربط ما بين جزئين من البحار، لتشكل قناة ملاحية بينهما.

إلا أن حقيقة الأمر أنه لم يتم تقرير هذا الامتياز² في اتفاقية بروكسل لسنة 1926م وهذا بخلاف اتفاقية بروكسل لسنة 1967 واتفاقية جنيف 1993، وكان المشرع الجزائري قد أشار لهذا الامتياز وورد في الفقرة "ب" مصطلح «رسوم الميناء والقناة...» على اعتبار أنها رسوم تقدم للسلطات المينائية الجزائرية، إلا أن هذا النص ورد دون جدوى ذلك أنه لا يوجد مثل هذه القنوات في الجزائر، وبهذا يبقى امتياز تستفيد منه السلطات المينائية صاحبة الشأن إذا تم الحجز على السفينة أمام السلطات القضائية الجزائرية، إذ ما دام النص على إطلاقه ولم يميز ما إذا كانت قناة وطنية أو قناة أجنبية، فحسب الأستاذ منهوج عبد القادر فإنه يتيح مثلاً للسلطات المينائية المصرية الاستفادة من هذا الامتياز أمام الهيئات القضائية الجزائرية في الحالة التي لم تتول فيها السفينة محل الحجز تسديد رسوم عبور قناة السويس³.
في حين ذلك تبقى طرق الملاحة والتي ذكرها المشرع الجزائري في الفقرة "ب" من المادة 73 ق ب ج، يتقرر لها حق الامتياز إذ أن طرق الملاحة هي مسالك مائية تدخل في

¹ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 8.

² امتياز رسوم عبور القنوات أو طرق الملاحة البحرية.

³ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 107.

المياه الإقليمية للدولة، والتي بدورها تقوم هذه الدولة بتقديم خدمة لها سواء ما تعلق الأمر ب العناية والإشراف عليها، والتي تحدد بطرية اصطناعية في بعض الحالات لدواعي الأمن وحماية البيئة البحرية من التلوث، وعليه فإن هذا الامتياز يتقرر لهذه الرسوم بحسب حمولة السفينة.

ثانيا: رسوم الإرشاد

تعتبر عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية، حيث كان المرشد قديما يتولى قيادة السفينة من الوجة الملاحية، في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية، وكان يعرف بمرشد أعالي البحار، أما في التعريف الحديث فيختلف الأمر¹، إذ يعتبر الشخص الذي يساعد ويوجه الربان عند اقترابه من الساحل والدخول إلى الميناء أو الخروج منه، حيث أصبح دوره يكمن في توجيه السفينة² وتقديم النصح للربان وإرشاده إلى خط السير الواجب إتباعه لسلامة السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء³. وقد صار الإرشاد البحري اليوم عملية ضرورية لا يمكن الإستغناء عنها في الملاحة البحرية، وتتجلى أهميته في أن جل التشريعات قد نظمتها ضمن أحكامها البحرية، ومن بينها القانون البحري الجزائري ففي المادة 171 منه نصت على أن: «الإرشاد هو

¹ درويش مريم، مدى مسؤولية مجهزة السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل مخبر القانون البحري والنقل، ع6، جامعة تلمسان، 2017، ص 168.

² هذا ما حدده المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09 يناير 2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج ر عدد 02 لسنة 2006.

³ بن عيسى حياة، أطروحة الدكتوراه، المرجع السابق، ص 102.

المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها»¹.

وعليه قد أكد المشرع الجزائري على ضرورة وإجبارية الإرشاد وهو ما يظهر من خلال المادة 172 من ق ب ج² و المادة 4 من المرسوم التنفيذي 06-08³ إذ ورد فيها أن الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، ويقومون به مرشدون يتمتعون بكفاءة ويمتازون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم، وقد عدل هذا المرسوم التنفيذي بالمرسوم الرئاسي 15-08 ومن بين المواد التي مسها التعديل المادة 11 والمادة 13، كما أنه استبدل عبارة الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، وقد حظيت هذه العملية بتنظيم محكم من خلال تزويد كل ميناء بمحطات للإرشاد مجهزة بكل الوسائل والإمكانيات البشرية والمادية، وتخضع لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية للتأكد من حسن سيرها ونوعية الخدمات المقدمة للسفن.

فمن خلال ما تقدم فرسوم الإرشاد هي المبالغ التي تدفع إلى الخزينة العمومية مقابل الخدمة التي يقوم بها المرشد من قيادة السفينة إلى مكان أمين عند دخولها إلى الميناء أو

¹ وكما عرفته أيضا المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422هـ الموافق ل 06 يناير 2002 تحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 01، المؤرخة في 60 يناير 2002، ص 3 على أنه «يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء»

² فقد نصت المادة 172 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية، باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء»

³ المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420هـ الموافق ل 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهيأة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02، المؤرخة في 15 يناير 2006، ص 17، المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 الموافق ل 14 يناير 2015 ج ر ع 03، المؤرخة في 27 يناير 2015.

خروجها منه¹ وقد نصت المادة 180 من القانون البحري الجزائري على أنه: «يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188» وبالرجوع إلى هذه المادة نجد أن هذه العقوبة في حالة مخالفة أحكام المادة 180 هي غرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دج ، وهذا لأجل خدمة وصيانة المنشآت المينائية، ومن ثم المحافظة على السفينة كضمان للدائنين، فضلا عن رسوم الإرشاد البحري التي نصت عليها الفقرة "ب" من المادة 73 من ق ب ج والتي اصطلح عليها ب مصاريف الإرشاد، والتي يلتزم مجهزة السفينة بدفعها مقابل تلقيه خدمات الإرشاد وهو ما نصت عليه المادة 181 من ق ب ج²، والتي تحدد على أساس حمولة السفينة، بغض النظر عن استعانتها بخدمات المرشدين، أي يلتزم المجهز بأداء مقابل الإرشاد سواء استعان بالمرشد أو لم يستعن به، وكما قد يمتد هذا الامتياز للرسم الإضافي الذي تدفعه السفينة إلى جانب رسم الإرشاد المقرر حين عدم استعانتها بخدمات المرشد كجزء يوقع على المجهز أو الربان حين إخلاله بأداء التزامه وذلك لا يتقرر لمصلحة السفينة فقط بل لصالح الملاحة بوجه عام والمنشآت المينائية بشكل خاص، وكإشارة فإنه ينطبق على مقابل الإرشاد في هذه الحالة الأخيرة ب "الرسم" على أساس أنه واجب الدفع سواء استعان الربان بالمرشد أم لا، وبمفهوم المخالفة فإذا اعتبرناه أجرا فإن ذلك يقتصر فقط على الإرشاد الإجباري دون الإختياري³.

ومنه تعتبر كل دولة حرة في فرض الإرشاد الإجباري شريطة أن تخضع رسوم الإرشاد لمبدأ المساواة، وعليه فإن حصيلة مقابل الإرشاد تعتبر من الضرائب العامة التي

¹ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 8

² نصت المادة 181 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «يعتبر أمين السفينة أو ربانها مسؤولاً شخصياً عن دفع الرسوم عند الدخول بالنسبة إلى منطقة الإرشاد والخروج بها منها».

³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 189.

تدخل إلى خزينة الدولة، وهكذا يتمتع المرشد بصفة الموظف العام الذي يقبض راتبه من الدولة مقابل تأديته لخدمة الإرشاد¹.

والمشرع الجزائري قد استثنى بعض السفن من إجبارية الإرشاد، وهذا ما نص عليه من في المادة 178 من التقنين البحري، وخص الأمر كل من:

✓ السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن

✓ السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن

✓ السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ

ومداخلها، كالقطارات والناقلات والجارفات والصنادل البحرية

✓ سفن المنارات والعلامات

وعليه يظل الإرشاد بالنسبة لهذه النوع من السفن اختياريا، لكن متى قرر الربان

الاستفادة من خدمات المرشد، كان لزاما عليه حينها دفع الرسوم، والتي تستفيد

هي الأخرى من امتياز الفقرة "ب".

والجدير بالذكر أيضا أنه لا يضمن هذا الامتياز التعويضات المستحقة للمرشد عما

أصابه شخصا من أضرار أو عما لحق سفينة الإرشاد من تلف، حيث قد تم إقرار هذا

الامتياز في الفقرة "هـ" من المادة 73 ق ب ج والمتع، سنة لق بامتياز التعويضات المستحقة

عنا لتصادم وحوادث الملاحة الأخرى.

ثالثا: امتياز المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها

وتتمثل في المصاريف القضائية التي أنفقت من أحد الدائنين من أجل بيع السفينة

وتوزيع الثمن الناتج عن البيع بين الدائنين، ومبنى هذا الامتياز أن هذه المصاريف أنفقت من

¹ بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، ع 2، سنة 2014، ص 3.

أجل المصلحة العمومية الدائنين¹ وعلى ذلك لا تعتبر ممتازة المصاريف القضائية التي ينفقها الدائن من أجل حماية مصالحه الخاصة كما لو أنفق من أجل إثبات حقه أو التنفيذ به، فإن هذه المبالغ تلحق بأصل الدين وتأخذ مرتبته إذا كان ممتازا².

وقد أقر المشرع الجزائري من خلال الفقرة "ه" من المادة 73 من ق ب ج، امتياز لهذه المصاريف والتي لا تخرج عن كونها مصروفات أو خدمات نشأت في آخر ميناء ويستفيد منها جميع الدائنين، فهي في مجموعها حقوق للدول، ونجدها تتمتع بالمرتبة الأولى ليسفي التشريع الجزائري وإنما في سائر التشريعات³.

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926م، فكانت السبابة لمنح هذا الامتياز الذي منحه المرتبة الأولى وهو ما يظهر في مادتها الثانية ومن خلال الفقرة الأولى⁴.

ومنه يندرج ضمن المصاريف القضائية، المصاريف الخاصة بالدعوى والحجز والبيع بما في ذلك ما يلزم من مصاريف النشر والإعلان عن البيع ومصاريف الخفير الذي يعينه المحضر بعد الحجز.

ضف عن المصاريف القضائية المقررة فإن الفقرة "ه" قد منحت أيضا امتياز جراء مصاريف الحراسة تلك التي يقتضيها من يقوم بخفر السفينة بعد رسوها في الميناء وتسريح بحارتها⁵ وعليه يبقى وجه التفرقة بين المصاريف القضائية ومصاريف المحافظة على السفينة وحراستها في التقنين البحري الجزائري ليست ذات أهمية كبيرة، إلا من حيث تحديد ما يعد مشمولاً بامتياز وما لا يعتبر كذلك مادام لهما نفس المرتبة، إلا أنه في ظل التشريع

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125

² علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 7

³ فائز دنون جاسم، الامتيازات والرهون على السفينة، مجلة القانونية ليبيا، عدد4، سنة2011، ص 5.

⁴ وهو ما سار عليه المشرع الفرنسي أيضا، وانتهج نهج الاتفاقية، حيث أدرج هذا الامتياز ضمن المرتبة الأولى (المادة

(1/31

⁵ كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 126.

الفرنسي فيعد الحال غير ذلك، إذ أن مصاريف المحافظة على السفينة وحراستها تأتي ضمن المرتبة الثانية، في حين ذلك تبقى المصاريف القضائية محافظة دائما على مرتبتها الأولى نص المادة 31 من القانون 05-67، وجراء هذا التباين بينهما، فقد كان للفقهاء والقضاء حول المرتبة التي تحتلها مصاريف الحراسة القضائية، فاتجه القضاء إلى إدراجها ضمن حقوق امتياز المرتبة الأولى وهذا ما يظهر في قضية السفينة "Liberté" السالف الإشارة إليها¹ في حين ذلك وجد فقهاء آخر انتقد هذا الرأي، وسعى إلى إدخال مصاريف الحراسة القضائية ضمن حقوق الامتياز الواردة في المرتبة الثانية².

وهو ما أثار الإشكال نفسه، ذلك ما طرح بصدد تحديد مرتبة أقساط التأمين التي تولي القائم على التسوية القضائية دفعها بهدف الحفاظ على السفينة أثناء توقفها بالرصيف، فقضت محكمة أكس AIX في هذا الشأن وبتاريخ 30 يناير 1960 بإدخال مثل هذه المصاريف ضمن حقوق الامتياز الواردة ضمن المرتبة الأولى وتبعتها في ذلك جانب من الفقهاء³ إلا أنه حيال ذلك فقد أنكرت محكمة النقض الصفة الممتازة لأقساط التأمين التي تولي الحارس القضائي دفعها ذلك أن مثل هذه الأقساط لا تمنح سوى حق احتمالي في التعويض⁴.

الفقرة الثانية: المبالغ المستحقة للخوارج

فحسب الفقرة "هـ" من المادة 73 ق ب ج فهي عبارة عن الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة في المخاطر المشتركة وكذا المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها، ويدخل هذا الامتياز في المرتبة الخامسة وهذا طبقا لنص المادة 73 ق ب ج، إلا أن

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 113.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125.

³DU Pontavice (E), le statut des navires, op.cit, p 146

⁴ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 113

الأمر بالنسبة لاتفاقية بروكسل 1926 يختلف حيث نجد أن المصاريف القضائية ومصاريف الحراسة وردت ضمن حقوق الفقرة الأولى كما ذكرنا سالفاً، في حين ذلك تبقى تعويضات الإسعاف والإنقاذ وحصة السفينة في الخسارة العمومية، تندرج ضمن حقوق الفقرة الثالثة دون الإشارة إلى رفع حطام السفن، والتي يبدو أن المشرع الجزائري قد أخذها من اتفاقية بروكسل لسنة 1967 وهو ما يظهر من خلال صياغتها في الفقرة 5 من المادة الرابعة التي جاءت مطابقة تماماً لنص الفقرة "هـ" من المادة 73 تقنين بحري في شقها الأول.

وعليه سنتناول من خلال هذه الفقرة دراسة كل امتياز ورد في الفقرة "هـ" بنوع من

التفصيل فيما يلي:

أولاً: المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ

لما كانت عملية الإسعاف البحري تتطلب بذل مجهودات كبيرة، وإنفاق أموال باهظة، لولاها لهلكت السفينة فإنه من الطبيعي أن تكون ثمة أفضلية لهذه الديون، وهذا ما تضمنته أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926، حيث اعتبرت مكافأة الإسعاف البحري ديناً ممتازاً.

فبين السفن تعتبر عملية المساعدة والإنقاذ عمل تطوعي من طرف المنفذ وهذا حال ما إذا لم ينتج عن إنقاذه أي ضرر يلحقه ، ولكن مخاطر البحر تفرض نوعاً من التكافل بين من يتعرضون لها فالأضرار التي يمكن أن تتجم عنها سواء للأرواح أو الأموال جسيمة¹ ، وفرص المساعدة والإنقاذ قد تكون عرضية أو ضئيلة ، ومن ثم فقد كان التزام الربابنة بالإنقاذ هو التزام أدبي يترك لضمير الربابنة ومبادرتهم إلى التكافل المهني أمام مخاطر البحر² ، إلا أنه نظراً لتقاعس الربابنة منهم في تقديم المساعدة تحول هذا الالتزام الأدبي إلى

¹ محمد حسين، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، 1997، ص 101.

² درويش مريم، المرجع السابق، ص 167 و ص 168.

التزام قانوني منظم ، فأدخلته التشريعات المختلفة¹ ونذكر القانون الفرنسي الصادر في 10 مارس 1891 م غير أن الواقع العملي والحاجة الملحة إلى مد المساعدة البحرية لغير حالة التصادم جعل التشريعات تدخل نصوصا قانونية تلزم الربابنة بتقديم المساعدة لكل سفينة معرضة للهلاك في البحر، وهو ما نتج عنه بالفعل إبرام اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة 1910م² ، والتي تعتبر من أول الاتفاقيات التي فرضت الالتزام بالإنقاذ على رجال البحر في حالة التصادم.

ثم تلتها بعدها اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ لعام 1989م³، والتي دخلت حيز التنفيذ في 14/7/1996 تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة عام 1910م.

فالاتفاقية الأولى تقرر واجب الإنقاذ في حالة تصادم السفن فقط حيث نصت المادة 8 منها على أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر الإمكان ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها للخطر أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها)، أما الاتفاقية الثانية فأوجبت القيام بالمساعدة في سبيل إنقاذ الأرواح البشرية، إذ نصت في مادتها 11(يجب على ربان كل سفينة بقدر استطاعته ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت

¹ فقد صدر قانون 10 مارس 1891م الفرنسي الذي فرض على ربان كل سفينة تصطم بغيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى وسأيرت التشريعات الأخرى المشرع الفرنسي المتمثل في قصر الالتزام بالمساعدة على حالة التصادم

² انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ (بروكسل في 23 سبتمبر 1910) بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج ر ع 29 المؤرخة في 07/04/1964، (باللغة الفرنسية) Décret n° 64-70 du 02 Mars 1964, Portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, JO N° 29 du 07 Avril 1964, Page 429

³ مرسوم رئاسي رقم 385-11 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989 الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 27/11/2011.

خطر الهلاك ولو كان من الأعداء) ومن خلال هذا النص فإن الاتفاقية والقوانين التي أخذت بها قد جعلت الالتزام بالمساعدة التزاما قانونيا يجب على ربان كل سفينة سمع نداء الاستغاثة (SOS) ¹ أن يلبي هذا النداء أن يبادر إلى إنقاذ ومساعدة السفينة المستغيثة .

ومن هذا المنطلق فإن إطلاق السفينة المنكوبة لنداء الإستغاثة، توجب على من يسمعه أن يقدم المساعدة سواء وجد في خط سيرها أو إذا لم يكن في خط سيرها توجب على الربان الإنحراف عن خط سيره، والمبادرة للإنقاذ، وهو ما أكدته المادة 4/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 وكذا المادة 6/5 من قواعد هامبورج لسنة 1978²، والمادة 17 الفقرة 13 و14 من قواعد روتردام 2008³.

وعليه يتقرر حق الامتياز بالنسبة للمجهز ويتم تحديده حسب حالات الإنقاذ سواء كانت موجهة لإنقاذ الأرواح (الأشخاص) أو كانت موجهة للأموال (السفينة) وهو ما يعرف بوعاء الامتياز ويوجب فقط لفئة معينة حددتهم الاتفاقيات الدولية والوطنية.

1/ محل الامتياز يتعلق بإنقاذ الأرواح (الأشخاص)

لقد ترسخ ثابت لدى ربان السفن بتقديم يد العون والمساعدة لكل سفينة منكوبة في عرض البحر، وكان هذا الالتزام الأخلاقي نابع من تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر، وبعدها تحول إلى التزام قانوني وقد نتج عنه تقديم مكافأة للمنقذ، إلا أنه في الحقيقة شكل نوعا من الخوف خشية أن يؤدي هذا الالتزام (القانوني) إلى العزوف عن إنقاذ

¹ تطلق هذه الإشارة عن طريق جهاز التلغراف والمتعارف عليها لدى جميع الربانة وتعني هذه الإشارة (أنقذوا أرواحنا) وهي اختصار للجملة الإنكليزية (SAVE OUR SALS) وقد وضعت هذه العبارة من قبل معاهدة لندن 1914 الخاصة بالإشارات اللاسلكية وكذلك من قبل معاهدة واشنطن 1927

² نصت المادة 6/5 من قواعد هامبورج لسنة 1978 على أنه (فيما عدا العوارية العامة (الخسائر المشتركة)، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر

³ نصت أيضا المادة 17 الفقرة 13 و14 من قواعد روتردام 2008 على أنه (تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها، تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه.

الأرواح البشرية المهدة بالغرق، وسعيهم في إنقاذ الأموال بدلا عنها وهذا طمعا في المكافأة التي يحصل عليها المنقذ لإنقاذه الأموال دون الأرواح ، لهذا قررت الاتفاقيات والتشريعات أن المكافأة التي تمنح للمنقذ أسست على أن السفينة المنقذة حتما ستتكبد خسائر، نتاج انحرافها عن خط السير الواجب إتباعه وهذا تلبية لنداء الاستغاثة التي أطلقتها السفينة المنكوبة للقيام بعملية المساعدة والإنقاذ¹ ومن خلال هذه العملية تحصل السفينة المنقذة على المكافأة سواء كان نتيجة إنقاذ الأرواح مع الأموال أو نتيجة إنقاذ الأرواح فقط ، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ من خلال القانون البحري الجزائري حيث بين حالات استحقاق المكافأة وكذا تقدير المكافأة، وعليه يرتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة لمن قاموا بعملية الإنقاذ ، حين ذلك لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ بدون جدوى ويعبر عن هذا الشرط باللغة الإنجليزية أي بدون إسعاف ليس هناك أجر، ويعني ذلك أن التزام المنقذ التزم (no cure no pay).

بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، كما أن عملية الإنقاذ عملية احتمالية فقد تتجح وقد تتجح وقد تفشل، فإذا نجحت حصلت سفينة الإنقاذ على المكافأة وإذا فشلت فلن تحصل على أي مكافأة² وقد وضحت المادة 343 من القانون البحري الجزائري أن تحديد المكافأة بالاتفاق بين السفينة المنقذة والسفينة طالبة الإنقاذ وإن لم يتم الاتفاق تحدد المكافأة بمعرفة القاضي³ وبعدها تضمن المادة 345 من ق ب ج الأسس التي يقوم عليها تقدير مكافأة الإنقاذ في حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد المكافأة ، ومن خلال تقرير المكافأة من قبل المشرع تستند إلى حكمة معينة وهي أنه لم يكن الأمر للإخراج الانحراف الذي قام به الناقل لأجل

¹ يفرق البعض بين المساعدة والإنقاذ ولكن الفقه الحديث يوصي بتجنب التفرقة بين الأمرين لدقة ذلك أحيانا.

² مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 2، 2014، ص 21.

³ نصت المادة 343 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف، وفي حالة عدم وجودها، من طرف المحكمة.

ويجري مثل ذلك فيما يتعلق بالنسبة التي يتم بمقتضاها توزيع هذه المكافأة بين القائمين بالإنقاذ.

إنقاذ السفينة المنكوبة من نطاق المشروعية وإنما كان الأمر تشجيعا للربابنة حتى لا يتقاعس من يسمع نداء الاستغاثة عن أداء هذا الواجب ولو لاحظنا في نصوص القانون لو جدنا أنه قرر عقوبة جزائية لمن يتوانى عن تقديم المساعدة للأرواح المعرضة لخطر الهلاك وهو ما نصت عليه المادة 485 من ق ب ج وبينت العقوبة بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج لكل ربان كان باستطاعته أن يقدم المساعدة للسفينة المعرضة للخطر وتوشك على الهلاك ولم يفعل ، وهنا نلاحظ أن المشرع اتبع أسلوب الترغيب والذي يتمثل بالمكافأة أسلوب التهيب المتمثل بالعقوبة الجزائية ،والحقيقة أن أغلب التشريعات العربية والعالمية ، اتجهت إلى تقرير عقوبة جزائية تفرض على من يتخلف عن تنفيذ هذا الالتزام وقد كان هذا تأكيد لما نادى به اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة عام 1910م حيث فرضت على الدول المصادقة عليها أن تقر في تشريعاتها عقوبات تفرض على المتخلف عن تقديم العون والمساعدة للسفن المنكوبة خصوصا عندما يكون في استطاعته ذلك

إذن فلا يمكن إخراج الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح البشرية المعرضة لخطر الهلاك في البحر من نطاق الانحراف المشروع وذلك لمساس المسألة بأعلى شيء في الوجود وهي الروح البشرية.

2/ محل الإمتياز يتعلق بإنقاذ الأموال (السفينة)

نصت المادة 352 من القانون البحري الجزائري على أنه: «في إطار مكافأة الإنقاذ وتسديد المصاريف التي استحققت من أجل تقدير وحفظ وبيع الأموال التي يتم إنقاذها، فإن للمنفذين امتيازاً على السفينة وعلى البضاعة وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها» وعليه فإن الامتياز البحري يرد على السفينة، أي هيكلها وملحقاتها اللازمة لاستغلالها والتي تعتبر جزءاً منها، وكما يرد أيضاً على حمولة هذه السفينة، في حالة تقديم خدمات الإسعاف لها كإنقاذ البضائع مثلاً.

وقد ورد ضمن أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1926¹، على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ الدين الممتاز خلالها، وتشمل هذه الأجرة وفق المادة الرابعة ومن خلال الفقرة الثانية، من هذه الاتفاقية أجرة النقل والأجرة المستحقة عن المسافرين، والمقصود بالأجرة هنا هي الأجرة الإجمالية قبل خصم مصروفات الرحلة منها².

إلا أن المشرع الجزائري لم يرد نصه صريح، فيالمادة 352 ق ب ج، على أن هذا الامتياز يرد أيضا على أجرة النقل ولكن وردت عبارة: «... وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها...»، وهي عبارة واسعة بحيث يمكن أن تشمل الأجرة أيضا، وذلك لأن إنقاذ السفينة أو البضاعة مثلا يترتب عليه إنقاذ حق الناقل في الحصول على الأجرة³.

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال المادة الرابعة الفقرة الأولى، فقد ورد وفق أحكامها على مستحقات هذه الأجرة حيث شملت الآتي:

أولاً: التعويض المستحق لصاحب السفينة بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم تعوض أو عن خسارة أجرتها، ففي حالة اصطدامها مع سفينة أخرى مثلا فإن هذه الأخيرة تمنح لها تعويضات عن الأضرار المادية التي أصابتها وكذا عن الأجرة التي خسرتها نتيجة هذا الحادث.

¹ إن معاهدة هامبورج لسنة 1978 هي أيضا شأنها شأن معاهدة بروكسل 1924، فكلاهما أقرتا بجواز الانحراف عن خط السير لأجل إنقاذ الأرواح والأموال معا، وهو ما وضعه لنا نص المادة 6/5 من قواعد هامبورغ ويعتبر الانحراف فيها لأجل إنقاذ الأرواح والأموال حالة من حالات الإعفاء القانوني للمسؤولية، إلا أن الاختلاف بينهما يكمن في التصريح المباشر في اتفاقية بروكسل 1924، والتي أقرت بمشروعية الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح والأموال معا، في حين ذلك أن اتفاقية هامبورج 1978 فقد أقرت بصريح العبارة بمشروعية الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح البشرية، أما بخصوص إنقاذ الأموال فقد علفت مشروعية الانحراف لإنقاذ الأموال على شرط المعقولية.

² عبد المالك عبد الله محمد الورقي، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحرا (دراسة مقارنة)، رسالة تقدم بها إلى مجلس كلية القانون لجامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص، العراق، 2003، ص45 و46.

³ Benamar Mohammed, L'action de la marine nationale algérienne dans le domaine de la navigation, DMF, 1998, N° 583p 123.

ثانياً: التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارة البحرية المشتركة من حيث أنها تكون أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم تعوض أو عن خسارة أجزائها.

ثالثاً: المكافأة المستحقة للمالك من أعمال الإسعاف التي تكون قد تمت في نهاية الرحلة، بعد خصم المبالغ المخصصة للربان وغيره من الأشخاص القائمين بالخدمة في السفينة.

ذلك أنها تمثل عناصر خصمت من ذمة السفينة مما يستوجب إعادتها إليها، في حين ذلك لا يمكن أن يدخل ضمن وعاء الامتياز التعويضات المستحقة لمالك السفينة بمقتضى عقود التأمين، التي يحصل عليها المالك عند هلاك السفينة أو فقدانها، ذلك لأن مبلغ التأمين لا يعد عنصراً في الثروة البحرية، وإنما هو مقابل لأقساط التأمين التي سبق وأن دفعها مالك السفينة للمؤمن، والشأن نفسه يتعلق بالمساعدات والإعانات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لملاك السفن، وهذا ما ورد حسب المادة 4 الفقرة 3 من اتفاقية 1926¹.

يعتبر إنقاذ الأرواح البشرية إلزامياً لأنه يتعلق بروح البشر المعرضة لخطر الهلاك في البحر، أما المبادرة بإنقاذ الأموال يكون اختيارياً ومتى كان كذلك فإنه يخرج عن نطاق الانحراف المشروع، لأن عمله لم يكن عندئذ بدوافع إنسانية إنما كان بقصد الحصول على المكافأة.

وقد وجه لهذا الرأي انتقاد في أنه لا يبدي التفرقة بين إنقاذ الأشخاص وإنقاذ الأموال إذ أنه لا يمكن أن يقوم الربان بمناورات خطيرة وباهظة بقصد إنقاذ المال والتضحية بمال آخر، وهو الذي يجب المحافظة عليه في المقام الأول، في حين ذهب الطرف الآخر في أن الانحراف لأجل إنقاذ الأموال في البحر لا يعد انحرافاً مشروعاً إذا كان إنقاذ الأموال مرتبطاً

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 112.

بإنقاذ الأرواح كما لو تم إنقاذ الأرواح من خلال سحب السفينة ، ولكن إذا تم إنقاذ أفراد طاقم السفينة التي في محنة، ونقلو إلى السفينة المنقذة واستمرت هذه الأخيرة بحسب السفينة لإنقاذها فإن الانحراف يكون غير مشروع ، في حين أكدت اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم البحري لسنة 1910 وحسب نص المادة 8 منها ، أن إنقاذ الأموال لا يكون إلزاميا إلا في حالة التصادم فقط ¹.

ومن هذا المنطلق فإنه يبقى الإنحراف لأجل إنقاذ الأموال اختياريا في الحالات الأخرى وبالتالي لا يعتبر هذا الانحراف بهدف إنقاذ الأموال مشروعاً لأنه لا وجود لأي التزام قانوني على غرار إنقاذ الأرواح الملزم وهو ما بررت به ذلك ، إلا أنه في الواقع العملي فبعد إنقاذ الأرواح عادة ما يتم إنقاذ الأموال ، ضف إلى ذلك فإن إنقاذ الربان والبحارة الموجودين على ظهر سفينة تجارية ناقلة للبضائع سيتبعها إنقاذ البضائع لأن حيال هذا قد أقرت بعض التشريعات ² ومنها نص المادة 342 من القانون البحري الجزائري أنه لا يوجد أي مكافأة جراء إنقاذ الأموال دون إنقاذ الأرواح ، وليس السبب الوحيد الذي يمنع المكافأة بل وحتى السفينة المنقذة إن لم يكن بإمكانها تسديد المكافأة فلا يقع عليها أي جزاء وتبقى سلطة التقدير للقاضي في الإعفاء عن أداء المكافأة ، زيادة على ذلك فإن المكافأة المستحقة للناقل غير متساوية في حالة إنقاذ الأرواح دون الأموال ، وقد تبث اختلاف بين التشريعات في مسألة إنقاذ الأموال دون ذلك.

وقد وجدت قاعدة مفادها أن يتم تحديد المكافأة بالاتفاق بين السفينة المنقذة والسفينة طالبة الإنقاذ ولكن إذا لم يتم هذا الاتفاق يتم تحديد المكافأة بمعرفة القاضي أو عن طريق التحكيم ونظرا للظروف التي تحيط بإبرام اتفاق إذا تبين أن شروطه ليست عادلة وهو ما

¹ عبد الملك عبد الله محمد الورقي، المرجع السابق، ص 45 و46.

² وفي ذلك نجد المادة 356 من قانون التجارة البحرية الأردني، المادة 253 من قانون التجارة البحرية السوري، والمادة 342 من القانون البحري الجزائري، والمادة 308 من القانون البحري المغربي

قضت به المادة 343 من ق ب ج¹، ومنه فقد أحاط المشرع هذه المكافأة بامتياز جعل وعاءه متمثلا في السفينة والبضائع وبقية الأموال التي تم إنقاذها طبقا لنص المادة 352 من ق ب ج، وهذا لضمان تسديد المكافأة وبقية المصاريف التي أنفقت لحفظ وبيع الأموال التي تم إنقاذها.

فمن خلال هذا يعد المشرع الجزائري قد خرج عما هو مقرر ضمن المادة 73 من التقنين البحري حين جعل السفينة وحدها وعاء للامتياز دون سواها، كما خالف اتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي جعلت وعاء الامتياز متمثلا في السفينة والأجرة وملحقاتها، والتي سار المشرع الفرنسي على نهجها، وإن كان حقيقة للعميد Rodière وجهة أخرى حيث نادى بامتداد المسعف إلى الحمولة التي تم إنقاذها²

3/ الأسس المعتمد عليها في تحديد مكافأة الإنقاذ

إن المحكمة في تقديرها لمكافأة الإسعاف البحري تستند على مجموعة من الأسس منصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الثامنة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 والمتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري التي جاء فيها «يحدد الأجر بمعرفة القاضي حسب الظروف مع مراعاة الأسس الآتية³»:

¹ إذ يتضح من هذا النص أن الاتفاق على مكافأة الإنقاذ ليس نهائيا أو باتا، إنما هو قابل للمراجعة، إذ يجوز للطرفين الطلب من المحكمة أو عن طريق التحكيم إبطال أو تعديل هذا الاتفاق إِم لم يكن عادلا، كان يكون هناك تدليس من ربان السفينة المنقذة واقع على ربان السفينة طالبة الإنقاذ أو أن رضا الربان كان معيبا لأنه تحت ضغط فهناك نوع من الإكراه وعليه يبطل الاتفاق أو يجري تعديله في الحالات الآتية:

- إذا ابرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره
- إذا كان رضا أحد الطرفين قد شابه تدليس أو كتمان
- إذا كانت قيمة المكافأة مبالغيا فيها زيادة أو نقصا بحيث لا تتناسب مع الخدمة المؤداة.

² René. Rodière et Emanuel du Pontavice, droit maritime, précis DALLOZ, 12^{ème}, éd 1997, p 462.

³ دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعو أبي بكر بلقايد تلمسان، ع 04 سنة 2216، ص 60.

أ- الفائدة التي حصلت ومجهودات واستحقاق اللذين قدموا مساعدتهم والخطر الذي كان يحيط بالسفينة التي صارت مساعدتها وبركابها وطاقمها وشحنها وبالمنقذين والسفينة المنقذة وبالمدة المستغرقة والمصاريف والأضرار التي نشأت وأخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرض لها المنقذون وقيمة المهام التي استعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصص لها السفينة إذا اقتضى الحال ذلك.

ب-قيمة الأشياء التي أنقذت

وقد قابلتها المادة 345 من القانون البحري الأسس التي يقوم عليها تقدير مكافأة الإنقاذ في حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد المكافأة، وعليه إذا كنا أمام هذه الحالة يراعي القاضي في تحديد المكافأة الأسس التالية¹:

أولاً:

- ✓ النجاح الحاصل.
- ✓ المجهودات التي بذلت من طرف الأشخاص الذين قاموا بالإنجدة.
- ✓ الخطر الذي كان يهدد السفينة التي تم إنقاذها.
- ✓ الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي انجرت وخطر المسؤولية والأخطار. الأخرى التي تعرض لها القائمون بالإنقاذ.
- ✓ المصروفات وأجور الطاقم الإضافية بسبب جهودكم في الإنقاذ.
- ✓ الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة المساعدة والأضرار البدنية التي لحقت بالطاقم.

أخطار المسؤولية التي تعرض لها المنقذون من قبل الغير أو من قبل الشاحنين بسبب عملية الإنقاذ.

¹ مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المقال السابق، ص 24.

ثانياً:

✓ قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة.

✓ نوع الخدمة المخصصة لها السفينة (إذا كانت سفينة تجارية أم سفينة مخصصة للقيام بعمليات الإنقاذ والمساعدة).

ويقابل هذا النص أيضا المادة 13 من معاهدة لندن المتعلقة بالمساعدة لسنة 1989م¹

4/توزيع مكافأة الإنقاذ

إذا تم الاتفاق بين الأطراف على تحديد مقدار المكافأة فلا يثار أي إشكال، أما إذا لم يتم الاتفاق فقد حددت المحكمة مقدار المكافأة، وبنفس الكيفية نسبة توزيعها بين السفن التي اشتركت في عملية الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة وربانها والبحارة².
أ/الأشخاص المعنيون بحق الامتياز

نصت المادة 348 من القانون البحري الجزائري أن يتم توزيع المكافأة التي تعود إلى السفينة إثر عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، وهذا بعد

¹ فقد نصت المادة 13 من اتفاقية لندن لسنة 1989 على أنه: «تحدد مكافأة من أجل تشجيع عمليات المساعدة مع مراعاة المعايير التالية وذلك دون اعتبار للترتيب المذكور آنفا:

- قيمة السفينة وقيمة الأموال الأخرى المنقذة
- مهارة ومجهودات المنقذين من أجل الوقاية أو الحد من الخسائر للبيئة
- النجاح المحقق من طرف مقدم المساعدة
- طبيعة وأهمية الخطر
- مهارة ومجهودات المنقذين من أجل إنقاذ السفينة والأموال الأخرى والأرواح البشرية
- الوقت المستعمل والنفقات المبدولة والخسائر التي تحملها المنقذون
- مخاطر المسؤولية ومخاطر أخرى تحملها المنقذون ومعداتهم
- سرعة الخدمات المقدمة
- توفر السفينة على المعدات المخصصة لعمليات المساعدة
- الظروف التي تمت فيها العملية ومدى فعالية وقيمة المعدات المستخدمة من طرف مقدم المساعدة»

². Rodière (R), Traité général de droit maritime, T.2, Affrètements et transports, contrat de transport des marchandises, Dalloz, 1967, n 651, p 388.

اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ والذي يشمل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات، أي لا يستفيد الطاقم إلا من المكافأة الصافية، ويستفيد أعضاء الطاقم الذين بادروا بكل جهدهم والتزموا بالتفاني خلال عملية الإنقاذ، أما الذين تعرضوا إلى خطر أو إصابات فاستحقوا هم كذلك مكافأة إضافية، وكما يتم منح مكافأة للمرشد إذا ما شارك في عملية الإنقاذ وهذا الحق منح له بموجب نص المادة 348 من ق ب ج 1.

وعليه فإن مكافأة الإسعاف البحري التي تعود على السفينة وقبل توزيعها ينبغي اقتطاعها جميع المصاريف المتعلقة بعملية الإسعاف، كمصاريف المعدات والوسائل المستخدمة لإتمام هذه العملية مثلا أجره إيجارها إذا كانت مؤجرة، أو مبلغ شرائها إذا قامت السفينة بشرائها، وكذا مصاريف جميع الأشخاص المسخرين للقيام بهذه العملية مثلا إذا اقتضت الضرورة استخدام غطاسين أو أشخاص فنيين مؤهلين في ميدان معين.

ومنه فبعد أن يتم خصم جميع هذه المصاريف يتبقى ما يطلق عليه بالمكافأة الصافية، الذي يوزع مناصفة بين المالك الذي يستحق المكافأة حتى لو لم يشارك في عملية الإسعاف 0 ذلك لكون ملكية السفينة القائمة بالإسعاف تعود إليه، وبين الطاقم الذي يتحصل على المكافأة مقابل الجهود التي بذلها.

¹ نصت المادة 348 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري والمعدلة بمقتضى المادة 32 من القانون رقم 05/98 على أنه: «توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات.

ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحلوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين»

ويتبين من هذا النص أن المشرع لم يحدد نسبة ما يحصل عليه كل فرد من أفراد الطاقم، أي الربان باعتباره رئيسا للطاقم، والبحارة، والمرشد الذي يعد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة وفقا لنص (المادة 11 من ق ب ج)، وغيرهم من الأشخاص العاملين على متن السفينة¹.

إلا أن ما ورد في معاهدة بروكسل المتعلقة أساسا بالمساعدة لعام 1910 يثبت لنا عكس ذلك، فمن خلال المادة 6 الفقرة 2، وكذا من خلال معاهدة لندن لسنة 1989 ومن خلال المادة 15 الفقرة 1، فقد ورد اسم المالك والربان فقط ولم تذكر الطاقم بل وردت فيها عبارة «الأشخاص الآخرين في خدمة كل من السفينة التي قامت بعملية الإنقاذ» فقط دون أي تحديد.

ووفقا لما ورد حسب هذه النصوص فيمكن القول حيال هذا الأمر، أنه لا يشترط أن يكون الشخص ضمن أفراد الطاقم حتى يستفيد من المكافأة وإنما يكفي أن يكون في خدمة السفينة التي قامت بالإنقاذ، وبذلك يشمل هذا النص حتى المرشد وبالتالي فلا خلاف بين هذه النصوص.

ومن ثم فحسب المادة (348 من ق ب ج) أعلاه، نلاحظ أن المشرع الجزائري قد اكتفى بالإشارة فقط إلى أن أفراد الطاقم يستحقون النصف، كما أشار إلى أن هذا النصف يتم توزيعه بين أعضاء الطاقم من قبل المالك أو المجهز وذلك طبقا لنص المادة 350 الفقرة 1 من نفس القانون².

¹ لطرش زهية، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، يوسف بن خدة، سنة 2011، 2012، ص 121.

² نصت المادة 350 ومن خلال الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري على أنه: «تطبيقا للمادة 349 أعلاه وبناءا على اقتراح من الربان يتم توزيع المكافأة الصافية بين أعضاء الطاقم من طرف المالك أو المجهز غير المالك للسفينة التي قامت بالإسعاف وبعد موافقة السلطة البحرية المختصة على هذا التوزيع». □

إلا أن حقيقة الأمر أنه لم يشر إلى طريقة معينة يتم توزيع بها هذا الصنف بينهم، فهل يتم توزيعه بالتساوي بينهم أم باعتماد الأسس المنصوص عليها في المادة 345 من القانون البحري؟

يمكن الاستناد في توزيع المكافأة بين أفراد الطاقم على المعايير المذكورة في نص المادة 345(ق ب ج)، ذلك إذا لم يتم الاتفاق على طريقة توزيع هذه المكافأة بمقتضى عقد العمل البحري، لأن نص هذه المادة جاء عام وأن هذه الأسس غير خاصة بحالة معينة فقط، فمثلا يمكن الاعتماد عليها في توزيع المكافأة بين عدة سفن كما يمكن الإعتماد عليها في توزيع المكافأة بين أفراد طاقم السفينة الواحدة.

إلا أنه إذا تعذر تحديد دور كل واحد على هذا النحو فإن المكافأة توزع بينهم بالتساوي، ضف إلى ذلك فإن أعضاء الطاقم الذين تحلوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني، وتعرضوا إلى خطر فإنهم يستفيدون من مكافأة إضافية وفقا لنص المادة (348 ق ب ج).

غير أن توزيع المكافأة بهذه الطريقة لا يطبق على عمليات الإسعاف المقدمة من السفن المخصصة وهذا عملا بالمادة (351 ق ب ج)، التي جاء نصها على أن: «لا تطبق أحكام المادة 348 على المكافأة المستحقة للسفينة المستخدمة للإسعاف المهني للسفن»، ذلك لأن الإسعاف يعد العمل الأساسي ويتم الاتفاق مسبقا على كيفية توزيع المكافأة بموجب عقد العمل البحري¹.

¹ زهية لطرش، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، يوسف بن خدة، 2011-2012، ص 137.

ومنه يتقرر حق الامتياز لكل المستخدمين المعنيين، الذين شاركوا وتدخلوا في سبيل إنقاذ الأرواح البشرية وأموالها وهو ما أكدته المادة 342 من ق ب ج من خلال فقرتها الثانية، إذ متى تقرررت المكافأة لهذا الصنف من المساهمين، فإنه سيتقرر حق الامتياز لهم. وهذا هو النسق الذي أخذت به اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989، إذ جاء من بين أحكامها، نصوص تعلقت بمنح مكافأة الإنقاذ المعززة بأخذ مجهودات المنقذين لمنع أو تقليل الضرر البيئي في الاعتبار¹ فهي تقدم تعويضا خاصا يدفع للمنقذين إذا لم ينجحوا في الحصول على مكافأة الإنقاذ بالطريقة العادية، ويتكون هذا التعويض من نفقات المنقذ مضافا إليها نسبة 30% من تلك التكاليف في حالة خفض الضرر البيئي الذي يلحق بالإنسان والحياة أو المواد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو المناطق المجاورة لها، وذلك بالوصول به إلى الحد الأدنى أو منعه نتيجة مجهودات المنقذ².

والجدير بالذكر في هذا الشأن أنه تستحق مكافأة الإنقاذ للسفن الشقيقة أي حتى ولو كانت السفينة التي تم إنقاذها مملوكة لنفس المالك، مادامت تتوفر على الشروط السالف ذكرها، ومرد ذلك أن السفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بذاتها، ضف لذلك أنه يثبت لبحارة السفينة المنقذة حق في المكافأة³.

أما في حالة ما إذا كان المجهز غير المالك هو المستغل للسفينة، ففي هذه الحالة يتقاسم المالك نصف الحصة الصافية من مكافأة الإسعاف التي تمنح له، مناصفة مع المجهز،

¹ Bonassies (P), Christian Scapel, op.cit, p 341.

² مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المقال السابق، ص 26.

³ Rodière (R) et DU Pontavice (E), droit maritimes, précis DALLOZ, 12^{ème} éd, 1997, p 462.

وهذا يرجع بالضرورة إلى كيفية صياغة عقد الاستئجار، وهذا ما نصت عليه المادة 349 من ق ب ج¹ وعليه فيستفيد كل من تقرر له المكافأة تلقائيا من حق الامتياز.

ب/ الصنف المستثنى للأشخاص منحق الامتياز

فبموجب المادتين 338 و339 من القانون البحري الجزائري فقد عدت أشخاص لا يتقرر في حقهم الاستفادة من مكافأة الإنقاذ وإسعاف.

فوفق ماورد في نص المادة 338 من ق ب ج²، فإنه لا يستفيد كل من طاقم ومسافري السفينة التي تم إنقاذها من الامتياز المقرر للمكافأة، حتى لو ساهموا وشاركوا في عملية الإنقاذ

أما ما أقصته أيضا المادة (339 من ق ب ج)³، فإنه لا تستفيد السفينة القاطرة من هذا الامتياز، إلا إذا قدمت خدمات استثنائية، لا تدخل في التزام ما ينص عليه عقد القطر⁴ ويقابل هذا النص، المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل 1926 حيث نصت على أنه «لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا تعتبر تنفيذا لعقد القطر».

إلا أنه لا بد من توضيح هذه الخدمات الاستثنائية التي تتعبر حدا فاصلا بين ما يدخل ضمن الإسعاف وما يعتبر قطرا.

¹ وهو ما نصت عليه المادة 349 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري «إذا كانت السفينة المسعفة غير مستغلة من قبل مالكها، توزع نصف المكافأة الصافية المحددة في المادة 348 أعلاه والعاودة إلى المالك، بين المالك والمجهز بحصص متساوية، في غياب صيغة توزيع أخرى ينص عليها عقد استئجار السفينة»

² نصت المادة 338 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجحت، الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الخطر الصريح والمعقول للسفينة التي أنجحت».

³ نصت المادة 339 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر»

⁴ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 121.

فبالرجوع إلى نص المادة (393 من ق ب ج)، فإنه تعتبر كخدمات استثنائية تلك الخدمات التي لا تدخل في التنفيذ العادي لعقد القطر البحري كما لا تعتبر متممة له. وعليه حسبها فتعد تلك الخدمات التي لا تدخل أصلاً ضمن الالتزامات المنصوص عليها في عقد القطر والتي تتم في ظروف غير متوقعة تجعل من تنفيذ عقد القطر وبشكل عادي مستحيل أو مرهق جداً¹ لكن القاطرة لا تؤدي مثل هذه الخدمات الاستثنائية دائماً، فقد لا تقوم أصلاً بتنفيذ التزاماتها المترتبة عن عقد القطر البحري الذي أصبح من المستحيل أو من المرهق جداً تنفيذه وبشكل عادي ومع ذلك لا تعتبر مخلة بتنفيذه لأنها ليست ملزمة لتقديم مثل هذه الخدمات.

إلا أنها إذا قامت بها يتحول بذلك عقد القطر البحري إلى إسعاف بحري، حيث تستطيع القاطرة مراجعة العقد وتعديل الثمن، بشرط أن تثبت أن السفينة المقطورة كانت في خطر جدي، وأن هذا الخطر قد ازداد بعدم إبرام العقد حتى أصبح العمل المقدم منها عملاً استثنائياً، وهذا إذا توافرت الشروط الأخرى لاستحقاق مكافأة الإسعاف البحري، لأنها تعتبر وكأنها تصرفت باعتبارها من الغير بحيث تجاوزت الالتزامات الناشئة عن عقد القطر² ومثال الخدمات لإستثنائية التي لا تعد تنفيذا لعقد القطر قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة، أو بتخفيف حمولتها، أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة³ أما إذا قدمت القاطرة خدمات عادية للمقطورة، فلا محل لحصولها على مكافأة الإسعاف حتى ولو ظهر من الظروف أن عملية القطر كانت سبباً في إنقاذ السفينة. وعليه حتى يتقرر حق مكافأة الإسعاف للقاطرة لا بد من توافر شرطين هما:

¹Paul Chauvau, Sauvetage et remorquage devant les tribunaux français, R.T.D CO 1965, p 773.

²كمال حمدي، المرجع السابق، 843.

³زهية لطرش، المرجع السابق، ص 16.

✓ وجود خطر يهدد السفينة المقطورة نتيجة ظروف لم تكن متوقعة أثناء التعاقد
✓ أن يترتب على هذا الخطر قيام السفينة القاطرة بخدمات تخرج عن نطاق ما تم
الاتفاق عليه بحيث تتحمل أعباء أكثر، أو مخاطر أكبر، أو التزامات أخرى غير
متفق عليها.

ثانياً: الإمتياز المقرر لإنقاذ حطام السفن

إنه وعلى اعتبار أن مكافأة الإنقاذ، تعتبر دين يقع على عاتق مالك الحطام وهذا متى
كان المالك معلوم، وتمسك بالمطالبة بحقوقه، فإنه ملزم بتقديم هاته المكافأة، زيادة على ذلك
دفع المصاريف الضرورية لإنقاذ الحطام¹.

فالتعويضات والمكافآت المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين، تعد ديون ممتازة على
السفينة، تخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه، لذلك فقد قررت
اتفاقية بروكسل لسنة 1926م ومن خلال المادة الثانية فقرة ثالثة هذه التعويضات.

ومن ثم نجد أن المشرع الجزائري قد سار وهذه الاتفاقية حين منح هذه التعويضات
لمقدمي الإسعاف ومنقذي حطام السفينة، وهو ما يظهر في المادة (73 من ق ب ج) ومن
خلال الفقرة (هـ) منها حيث وردت على أنه «تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على
السفينة:

✓ الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ، وحسب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر
المشتركة...».

وهو ما أكد عليه أيضاً في المادة 373 من نفس القانون بنصه: «من أجل ضمان
دفع المبالغ المذكورة في المواد 370 و371 و372 أعلاه، فلمنقذي الحطام البحري امتياز

¹ لريبي مكي، الحطام البحري وفقاً للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في
القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2013. ص 33.

بحري بجكم القانون على الأموال التي أنقذوها، وتأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى»¹.

ويلاحظ هنا أن المشرع الجزائري قد جانب الصواب على ما نص عليه في المادة 73 من ق ب ج السالفة الذكر، حيث اعتبر هاته الديون مضمونة بامتياز بحري على السفينة، ولم يذكر الحطام مثلما نص على ذلك المشرع الفرنسي في المادة 21 من مرسوم 1961/12/26 والمتعلق بالحطام البحري على أن «مكافأة إنقاذ الحطام ترتب حق امتياز على حطام المنقذ²، وعليه فنظرا لاختلاف النظام القانوني للسفينة عن النظام القانوني للحطام البحري، فإن المشرع الجزائري تدارك ذلك في نص المادة (373 من ق ب ج)، ونص على أن الامتياز يتقرر على الأموال التي تم إنقاذها وليس على السفينة كما ورد في المادة 73 من نفس القانون..

1/ حقوق منقذ الحطام

أ. محل الامتياز (حطام السفن)

لقد سبق القول على أنه يرد حق الامتياز على رفع حطام السفن، وهذا ما نصت عليه الفقرة (ه) من (المادة 73 من ق ب ج)، في حين ذلك حددت المادة 373 من نفس القانون الوعاء الذي يقع عليه حق الامتياز والمتمثل أساسا في الأموال التي تم إنقاذها، وينطبق ذلك على السفن وعلى الأشياء المشحونة على ظهرها، وهذا حسب نص المادة 358

¹ تنص المادة 171 من القانون البحري الجزائري على أن: «الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرش في المياه الداخلية والخروج منها».

² حيث ورد النص صريح في المادة 21 من المرسوم 1961/12/26 والمتعلق بالحطام البحري:

"La rémunération du sauveteur et assortie d'un privilège sur l'épave sauvée, Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes, ou en cas de litige, la consignation d'une somme suffisant à en assurer le paiement."

من القانون البحري الجزائري¹، يضم السفن بمعنى المادة 13 من ق ب ج²، وكذلك الأشياء المشحونة على ظهر السفن والتي أصبحت حطاما لذلك يدخل في هذا مفهوم الحطام ما يلي:

1- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة:

ونعي به عدم القدرة على الملاحة، أو الترك وعدم القابلية للملاحة، وهما المعيارين اللذان اعتمد عليهما المشرع الجزائري وقبله المشرع الفرنسي في المرسوم المؤرخ في 1961/12/26³، وإذا ما توفر هذان المعيارين في سفينة ما أو منشأة عائمة، فإنها تصبح حطاما بحريا، وتدخل في حطام السفن طبقا لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة 358 من ق ب ج.

2- القوارب

وهي التي تكون إما تابعة للسفينة، كقوارب النجدة، أو تكون مستقلة عنها، وتم التخلي عنها في عرض البحر، يمكن اعتبارها كحطام بحري حتى ولو تركت في حالة يمكن لها، معها القدرة على الملاحة.

3- أشياء مختلفة تابعة للسفينة

وتتمثل في:

✓ الآلات والعتاد، التي تم التخلي عنها في البحر.

✓ آلات الرسو والسلاسل، التي تمت إزالتها من السفن.

¹ ما نشير إليه أن محتوى نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري، فيما يخص تعداد أنواع الحطام البحري، مستمدة إلى حد كبير من نص المادة الأولى من القانون الفرنسي، مرسوم 61-1547 المؤرخ في 1961/12/26 والمحدد لنظام الحطام البحري.

² حيث قد أوردت محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر عن الغرفة المدنية بتاريخ 1844/02/20 تعريف للعمارات البحرية كما يلي: "

il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimension et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propre, accomplissement, un service spécial et suffisent à une industrie particulière "René Rodière, droit maritime, sixième éd p 29.

³Martine Remond-Gouilloud, op.cit. p 225.

✓ عتاد الصيد البحري المهملة، وشظايا السفن والطائرات.

✓ السلع والأشياء التي ألقيت في البحر أو رميت فيه، من أجل تخفيف وزن السفينة والجدير بالذكر هنا أن هاته الأشياء بعدما يتم التخلي عنها، نكون بصدد الحديث عن حطام بحري، مستقل على اعتبار أنه في أغلب الأحيان لا يمكن تحديد تبعية لأية سفينة أو آلية عائمة¹.

ب. حالات خاصة من الحطام

وهذه الحالات قد أشار إليها القانون البحري الجزائري من خلال المادة 358 ق ب ج، وذلك بوضع قواعد تختلف عن تسيير الحطام البحري بصفة عامة، ويستشف ذلك من تحديد دور الإدارة البحرية في التدخل في بعض الأنواع من الحطام، وكذلك في ملكية الحطام المكتشف والإجراءات الخاصة ببعض الأنواع².

1- حطام ذو فائدة تاريخية، أثرية أو فنية أو علمية

ويظهر ذلك فيما نصت عليه المادة 381 من القانون البحري الجزائري، حيث اعتبرت ملكا للدولة الجزائرية، وهي بهذا يطبق عليها القواعد المنصوص عليها في المادة 15 من الأمر 281/67 والمؤرخ في 20 ديسمبر 1967 والمتعلق بالحفريات وحماية الأماكن التاريخية والطبيعية³.

¹Clotilde Mattel, Les épaves maritimes en droit français, Centre de droit maritime et des transport, année 1998/ 1999, p 06.

² لربيبي مكي، الحطام المرجع السابق، ص 35.

³ أمر رقم 67- 281 المؤرخ في 19 رمضان عام 1387 الموافق ل 20 ديسمبر سنة 1967 والمتعلق بالحفريات، وحماية الأماكن والآثار التاريخية والطبيعية (ج ر عدد 07 لتاريخ 23 شوال 1387).

وعليه فقد نصت المادة 14 من هذا الأمر على أنه «تعود إلى الدولة بحكم القانون ملكية الأشياء المنقولة، والتي تم العثور عليها أثناء حفريات أو بطريقة عرضية في المياه الإقليمية الجزائرية».

أما بخصوص مكافئة الاكتشاف فهي تختلف عن المكافأة التي نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري، إذ نصت على ذلك المادة 15 من نفس الأمر والتي نصت على أنه «يمكن دفع جائزة من الوزير المكلف بالفنون إلى كل شخص يتوصل إلى العثور على شيء بطريقة عرضية، ويعلم بذلك السلطات».

2- ممتلكات الدولة

حيث تعد هذه الممتلكات¹ أمولا تابعة للدولة ذلك أنه إذا ما تم التخلي عنها وتركها في عرض البحر، تخضع إلى القواعد المطبقة على الحطام البحري، إلا أنه تبقى خاضعة لقواعد خاصة تميزها عن باقي أنواع الحطام الأخرى، وذلك بتدخل مصالح مختلفة، بعد اكتشافها خاصة في عملية البيع.

في حين ذلك قد أخضعها المشرع الجزائري بقواعد وطرق خاصة في البيع، وهو ما يظهر من خلال (المادة 377 فقرة الثانية من ق ب ج)، بنصها «على أن عمارات الدولة الغارقة، والأشياء الموجودة معها، والتي يجب أن يتم بيعها، لحساب الخزينة، وبمساعي مصالح أملاك الدولة».

¹ حيث نصت المادة 688 من القانون المدني الجزائري على أنه: «تعتبر أموالا للدولة العقارات والمنقولات التي تخصص بالفعل أو بمقتضى نص قانوني لمصلحة عامة، أو لإدارة أو لمؤسسة عمومية، أو لهيئة ذات طابع إداري، أو لمؤسسة اشتراكية، أو لوحدة مسيرة ذاتيا، أو لتعاونية داخلية في نطاق الثورة الزراعية».

2/حق المنقذ في المكافأة

حيث يحق لمنقذي الحطام الحصول على تعويض مناسب، تدخل في حسابه عدة معطيات واعتبارات مختلفة، وهي مشابهة لحساب مكافأة الإسعاف، في حالة إنقاذ حطام بحري، عائماً في البحر ويكون مملوكاً للغير، أو المساهمة والمشاركة في إنقاذه، وهذا الحق يعتمد أساساً على قيمة الحطام المنقذ، وعلى مكان اكتشافه، والذي يسمح في بعض الأحيان بالأخذ بعين الاعتبار المجهودات المبذولة من طرف المنقذ في استرجاع الحطام، وإدخاله إلى الأماكن المحددة.

ويمكن أن تحدد قيمة المكافأة بنسبة لا تتجاوز 30% من قيمة الحطام المنقذ كما ذكرنا سابقاً، يستحقها كل شخص يجد أو يحفظ حطاماً بحرياً، يلقي به البحر على الساحل، ويظهر المشرع فرق بين الحالتين، تبعاً للمكان الذي تم اكتشاف الحطام به، فالمادة 370 ق ب ج أشارت إلى الحطام الذي تم العثور عليه عائماً في البحر، في حين ذلك أشارت المادة 371 من ق ب ج إلى الحطام الذي ألقى به البحر على الساحل، ومنه يدخل في تحديد قيمة المكافأة معرفة هوية المالك من عدمه¹.

1- حالة إذا كان المالك معروف: وذلك ما نصت عليه المادة 370 من القانون البحري الجزائري، ومفادها أن المنقذ يستحق مكافأة تحسب بالشكل مشابه للشكل المنصوص عليه بالنسبة للإسعاف البحري، والتي نص عليها المشرع في المادة 343 من نفس القانون.

2- حالة ما إذا كان مالك الحطام غير معروف: وهو إذا تم العثور على حطام بحري، قد ألقى به البحر الساحل، فإن المكافأة في هذه الحالة لا يمكن أن تتعدى 30% من قيمة هذا الحطام، وذلك ما نصت عليه المادة 371 من ق ب ج.

¹Benfella Hamid, Lekoura Salim, Zibani Rachid, Les épaves maritimes- mémoire de fin d'étude, institut Supérieure Maritime Bou – Ismail, promotion juin 1989, p 09.

لم يتضمن القانون البحري الجزائري، تعريفا دقيقا بالحطام البحري، وقد اكتفى القانون البحري الجزائري بالإشارة إلى أنواع الحطام فقط، فحسب المادة 358 من ق ب ج فقد عدت وفي شكل حصري لأنواع الحطام البحري، دون إعطاء تعريف للحطام.

في حين ذلك قد أوردت المادة 55 من القانون رقم 90-30 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية والتي نصت في شكل تعريف على أنه «يعتبر حطاما كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالکها في أي مكان وكذا التي يكون مالکها مجهولا»¹.

ومنه يعتبر هذا التعريف، تعريفا واسعا، للحطام بصفة عامة، إذ يشمل كل من الحطام البري والبحري، إلا أن حق الامتياز يتقرر على الحطام البحري فقط.

ثالثا: الامتياز المقرر للمشاركة في الخسائر المشتركة

وهو ما قرره الفقرة (ه) من المادة 73 ق ب ج إذ منحت حق الامتياز، وكانت أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1926، قد قررت ورود الامتياز على السفينة وملحقاتها وعلى أجرة النقل وهي الخاصة بالرحلة التي نشأ الدين خلالها فضلا عن وروده على ملحقات أجرة النقل وهي تتكون من العناصر الآتية:

1- التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو بسبب خسارة أجرة النقل.

2- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا تمثلت في أضرار مادية لحقت بالسفينة، ولم يتم إصلاحها أو في خسارة لأجرة النقل.

3- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ، والتي تكون قد تمت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان ولغيره من الأشخاص القائمين

¹ القانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 01 ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية- ج ر ع 52.

بالخدمة في السفينة، ولا يدخل في هذا الضمان التعويضات المستحقة نتيجة لعقد التأمين أو الإعانات التي تحصل عليها السفينة من الدولة.

وبالرجوع إلى نص المادة 337 من قانون التجارة البحرية المصري فقد نص على أنه: «تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديونا ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها، أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على ما عداها من الديون».

أما بخصوص أحكام المادة 281 من قانون التجارة البحرية الأردني، فقد ميزت بين امتيازات مجهز السفينة وأصحاب البضائع حيث نصت على أنه: «الغرامات المتوجبة لمجهز السفينة امتياز على البضائع أو الثمن الحاصل منها لمدة خمسة عشر يوما بعد تسليمها، إذا لم تنتقل إلى يد شخص ثالث، لأصحاب البضائع المهلكة امتياز على السفينة عن مبلغ الغرامات المترتبة عليها لمجهزها وعلى أجرتها المعرضة للخطر»¹.

ومنه وبناء على الحكم المتقدم للمادة 281 يكون لمجهز السفينة امتياز على البضائع المشحونة التي تم إنقاذها ويبقى حقه في هذا الامتياز لمدة حددها المشرع الأردني بخمسة عشر يوما بعد تسلّم البضائع وينتهي هذا الامتياز إذا كانت قد سلمت لشخص ثالث، مع اشتراط أن يكون هذا الشخص الثالث حسن النية».

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المرجع السابق، ص 49.

رابعاً: امتياز مصاريف الحراسة والمحافظة على السفينة

المقصود بمصاريف الحراسة تلك التي يقتضيها من يقوم بخفر السفينة بعد رسوها في الميناء وتسريح بحارتها، وبمفهوم آخر فتعني ما ينفقه أحد الدائنين أو بعضهم في سبيل حراسة السفينة والمحافظة عليها وبيعها وتوزيع ثمنها على جميع الدائنين فهي مصروفات الهدف منها رعاية مصلحة الدائنين ككل وعلى ذلك يجب تقديم فائها على حقوقهم جميعاً¹، في حين ذلك لا تعتبر من مصاريف الحراسة المبالغ التي تستحق للخفير الذي يعينه المحضر بعد توقيع الحجز على السفينة فذلك مما يدخل في باب المصاريف القضائية، ضف إلى ذلك أيضاً أن النفقات التي تستهدف المحافظة على الحقوق الخاصة بأحد الدائنين فهي لا تتمتع بالامتياز².

وهذا الامتياز قد نصت عليه الفقرة (هـ) من المادة 73 من ق ب ج، «... وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها».

ونصت أيضاً على الإمتياز إتفاقية بروكسل لسنة 1926، حين قررت الامتياز لمصاريف الحراسة والمحافظة على السفينة منذ دخول آخر ميناء تم فيه الحجز وليس منذ لحظة توقيع الحجز عليها، وهو نفس اتجاه المشرع الجزائري، في حين ذلك إتفاقية بروكسل لسنة 1967 لم تنص على مثل هذا الامتياز، والشأن نفسه بالنسبة لإتفاقية جنيف 1993.

أما بخصوص مصاريف المحافظة والصيانة التي نصت عليها الفقرة (هـ)، تبقى قاصرة على المبالغ التي أنفقت من وقت دخول السفينة في آخر ميناء وقع فيه الحجز عليها وبيعها، أما ما عدا ذلك من مصاريف الصيانة التي تمت خارج الميناء المذكور فلا تكون

¹Clotilde Mattel, les épaves maritimes en droit français, op.cit. p 11.

² بهجت عبد الله فايت، القانون البحري، ط 1، مكتبة نهضة الشرق جامعة الإسكندرية، 1984، ص 93

ممتازة إلا إذا توفرت لها الشروط المبينة، وعلى هذا جرى القضاء في فرنسا على اعتبار مصاريف المحافظة تلك المصاريف التي لولاها لهلك المال كلياً أو جزئياً¹، أو أصبح غير صالحاً للغرض الذي وجد من أجله، ومنه يظهر من خلال هذا التعرف وجود ضابطين مهمين يجب تحقق أحدهما لاستحقاق هذا الامتياز.

الأول: أن يكون الغرض من هذه المصاريف منع الهلاك الكلي أو الجزئي للمال

الثاني: أن يكون الغرض منها أيضاً منع جعل المال غير صالحاً لأداء الغاية التي أعد

لأجلها².

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن القضاء الفرنسي قد استحدث معياراً موضوعياً، مفاده

أن مصاريف المحافظة تتمثل في المصاريف التي أنفقت لصالح الشيء امتثالاً لنصوص قانونية.

المطلب الثاني: حقوق الامتياز من الدرجة الثانية

وهي تلك المنصوص عليها في الفقرتين (ز) و(ح) من المادة 73 من القانون

البحري الجزائري، وتعتبر هذه الامتيازات تالية في المرتبة للرهن البحري.

الفرع الأول: الإمتياز المقرر ضمن الفقرة (ز)

فيقصد بها الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يباشرها

خارج الميناء الأصلي للسفينة أو متابعة السفر في حدود سلطاته القانونية بسبب الحاجة

الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر بغض النظر عما إذا كان الربان مالكا للسفينة أو غير

¹C A de Rouen, 17/01/1958, DMF 1959, P225, C A de Rouen, 21/01/1960, DMF,1961, Trib de Com de Seine, 24/06/1959, DMF,1960, p 610

²منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 129

مالك وما إذا كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك وما إذا كان الدين مستحقا له أو لمتعهدى التوريد أو الإصلاح أو المقرضين أو لمتعاقدين آخرين.

وهو ما نصت عليه الفقرة (ز) من المادة 73 من ق ب ج، «الديون الناشئة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة»¹.

واعتبارا من هذه الفقرة فإن القانون البحري الجزائري كغيره من القوانين الأخرى²، قد حدد صلاحيات الربان في التعاقد وتمثيل مالك السفينة وذلك طبقا للمادة 583 من نفس القانون، فله أن يمثله خارج ميناء التسجيل في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، كما له أن يبرم باسم المجهز وطبقا لما هو منصوص عليه في المادة 584 من القانون البحري عمليات قرض بشرط أن تكون هذه العمليات ضرورية وحتمية وهذا لسد مصاريف تصليح السفن وإتمام عدد الأفراد أو إتمام التموين أو حماية الحمولة، وبصفة عامة لإتمام الرحلة. ويتضح أيضا بالنسبة للتشريع المصري الجديد، قد اعتمد سياسة الحد من الامتيازات التي تنسب إلى الأصل التعاقدى، والتي يمكن لأرباب الحقوق فيها أن يشترطوا لأنفسهم ضمانا خاصا برهن السفينة، إلا أنه احتفظ بهذا الامتياز نظرا لأن الربان يقوم بإبرام العقود

¹ قد تقرر هذا الامتياز أيضا في الفقرة 5 من المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، ولم تأت على ذكره اتفاقية بروكسل لسنة 1967، وتبعتها اتفاقية جنيف لسنة 1993 في ذلك، إذ أصبح المالك نفسه في اتصال مباشر مع المقرضين والممولين، وإن تركت للدول إمكانية تقرير حق امتياز أو حق الحبس لفائدة مصلحي السفن، ولقد اقترحت بعض الوفود إدراج مادة تتضمن الحقوق الممتازة التي يمكن إدراجها في مرتبة تالية للرهن البحري ويتعلق الأمر بمصاريف رفع الحطام والحقوق الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات من قبل الربان بالإضافة إلى الحقوق الناتجة عن تصنيف السفينة، عن منهوج عبد القادر، المرجع السابق ص 130، أيضا Bonassies (P), le droit positif Français en 1993, op.cit.p 05

² وهو ما نصت عليه الفقرة السابعة من المادة الخامسة الملغاة من قانون التجارة البحري المصري الذي نص على امتياز «المبالغ التي اقترضها الربان للوازم السفينة في مدة سفرها الأخير والمبالغ اللازمة لوفاء قيمة البضائع التي باعها للغرض المذكور» ومن ذلك يتضح أن التشريع الجديد ساير إلى حد كبير التشريع الملغى في تقرير هذا الامتياز.

المشار إليها خلال رحلته مما يتيح للغير ممن يتعامل معه الحصول ممن المالك على رهن السفينة، فضلا عما فيه من تعزيز لائتمان الربان أثناء السفر، زيادة على ذلك يبقى الامتياز يضمن مبالغ أنفقت من أجل صيانة السفينة أو متابعة سفرها وذلك مفيد في حفظ ضمان جميع الدائنين¹.

ومنه يشمل هذا الامتياز الحقوق الناشئة عن:

أولاً: العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة أو متابعة السفر كما لو اقترض من أجل ذلك أو تعاقد على شراء مؤونة أو وقود أو على القيام بإجراء ضروري ليسد احتياجات السفينة ومواصلة الرحلة.

ثانياً: العمليات التي يباشرها الربان لنفس الغرض كما لو قام ببيع جانب من البضائع المشحونة من أجل إصلاح السفينة أو شراء ما هو ضروري لصيانتها أو لمتابعة سفرها، فإن المبالغ المترتبة عليها لأربابها تكون مضمونة بالامتياز.

أولاً: الشروط الواجب توافرها لقيام هذا الامتياز

حيث حتى يتقرر امتياز الفقرة (ز) يبقى مرهون بتوافر ثلاثة شروط هي:
1/ يجب أن ينشأ أصل الحق خارج الميناء الأصلي للسفينة وهو الميناء الذي حصل فيه تسجيلها

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، 133.

يقف هذا الشرط على حكمة مفادها أن هذا الميناء هو في العادة المركز الذي تدور فيه عمليات الاستغلال حيث يوجد المجهز¹ (L'armateur) أو من يمثله وبذلك لا تكون هناك حاجة لتعزيز ائتمان الربان إذ يستطيع الغير ممن يتعامل من أجل السفينة وتفسيرها أن يشترط لنفسه، بمحض إرادته، أن يورد ضمانا خاصا برهن السفينة.

إلا أنه تجب الإشارة إلى ما يذهب إليه القانون من عدم جواز وقوع التصرف في محل إقامة ملاك السفينة أو وكلائهم بدون إذن مخصوص منهم، وحسب الأستاذ "علي أحمد يونس" فإن المشرع قد وفق كثيرا عندما حدد شروط قيام الامتياز عندما حدد شروط نفاذ الالتزام في حق المجهز ذلك أنه من السهل على الغير الذي يتعامل مع الربان أن يعلم الميناء الأصلي للسفينة حيث تجب كتابته على مؤخرها بحروف ظاهرة وبشكل واضح، وكما تجب المحافظة على هذه الكتابة وإلا تعرض مالك السفينة أو ربانها للعقاب الجنائي، في حين أنه قد لا يتوافر للغير معرفة محل إقامة ملاك السفينة أو وكلائهم².

غير أنه بالنسبة لأعمال الصيانة التي حصلت من وقت دخول السفينة في آخر ميناء، بصرف النظر عما إذا كان هو الميناء الأصلي للسفينة أم غيره، ووقع عليها فيه الحجز فإن الحقوق الناشئة عنها لا تدرج تحت هذا الامتياز ولكنها تعتبر ممتازة وفقا للفقرة الأولى كما سبق بيان ذلك³.

¹ فقد ورد تعريفه في كل من المادة 384 والمادة 572 من القانون البحري الجزائري، ووردت التزاماته ومهامه في مواد أخرى منها المادة 428 من ق ب ج، ويمكن تلخيصها بالقول أن المجهز يعتبر « كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة وإعدادها الكافي من حيث المعدات والطاقم من أجل استغلالها البحري، وقد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة، أو مستأجرها بالهيكل أو شخصا آخر مكلفا من قبل المالك» ومن صلاحيات المجهز أنه يبرم عقود النقل والتأمين والإرشاد وسائر عقود الملاحة ويعتبر تاجرا في الاستغلال التجاري للسفينة لأن التجهيز التجاري من الأعمال التجارية.

² علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 135.

³ ملك شقالب، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 290.

2/ أن يبرم الربان العقود أو يباشر العمليات في حدود سلطاته القانونية

حيث يقتضي الأمر الرجوع إلى قانون علم السفينة في تحديد مدى هذه السلطات ومن أمثلة ذلك ماجاء به القانون البحري المصري من خلال المادة 90 من قانون التجارة البحرية الجديد، حيث أوجبت على الربان الذي تعترضه الضرورة أثناء السفر إلى الاستقراض على جسم السفينة وتوابعها أو على المشحونات عند الاقتضاء أو إلى أن يرهن أو يبيع بالمزايدة بعض هذه المشحونات أن يثبت هذه الضرورة بمحضر ممضى منه، وبعد ذلك يطلب الحصول على إذن من المحكمة وإن لم توجد فمن جهة الإدارة وإن كان في بلد من البلاد الأجنبية فمن القنصل المصري وإن لم يوجد فمن حاكم هذا البلد¹.

ويبقى هذا الشرط واقف على ما تقتضي به طبيعة الأشياء، ذلك أن الربان ممثل للمجهز ولذلك يجب أن يمارس نشاطه في حدود ما هو مرسوم له.

ثالثاً: أن يبرم الربان العقود أو يباشر العمليات بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر

بداية لن يتحقق هذا الشرط إلى بوجود حاجة فعلية وسبب مباشر يواجه الربان في إبرام هذه العقود، فكمثال للحاجة الفعلية على أنه إذا احتاجت السفينة لإتمام رحلتها إلى ثلاثين طن من الفحم في حين ذلك اشترى الربان مائة أي فاقت كمية احتياجاتها، ففي هذه الحالة فإن الامتياز لا يضمن ثمن السبعين المضافة أو الباقية.

¹ ومن ذلك يتضح أن التشريع الجديد سائر إلى حد كبير التشريع الملغى، وبالرغم من أن التشريع الجديد درج على سياسة الحد من الامتيازات التي ترد إلى أصل تعاقدية، والتي يمكن لأرباب الحقوق فيها أن يشترطوا لأنفسهم ضماناً خاصاً برهن السفينة، إلا أنه احتفظ بهذا الامتياز نظراً لأن الربان يقوم بإبرام العقود المشار إليها على رهن السفينة، فضلاً عما فيه من تعزيز لإنتمان الربان أثناء السفر، يضاف إلى ذلك أن الامتياز يضمن مبالغ أنفقت من أجل صيانة السفينة أو متابعة سفرها وذلك مفيد في حفظ ضمان جميع الدائنين.

وقياسا على ذلك فكثيرة هي إحتياجات السفينة أثناء إبحارها والشروع في رحلتها، فقد تحتاج إلى الوقود أثناء توقفها بالميناء المحدد أو الغير محدد، أو كأن تحتاج إلى التموين بما يتطلبه الطاقم من حاجيات ضرورية، أو إجراء تصليحات على الهيكل أو المعدات، وغيرها من متطلبات الاستمرار في الرحلة البحرية، ومنه لكي يتقرر حق الامتياز على السفينة جراء هذه العمليات، يجب أن تتم بمبادرة من الربان ويقع على الدائن ممونا كان أو مصلحا أو مقرضا عبئ إثبات تحقق هذا الشرط وبتخلفه لا تقوم للامتياز قائمة¹.

إلا أنه وبالرجوع إلى المؤتمرات التحضيرية التي سبقت اتفاقية بروكسل 1926، فكان سعيهم من خلالها تقصير أو تحديد الامتياز على ضمان الحقوق الناشئة عن العقود التي أبرمت نتيجة للحوادث غير المتوقعة التي تعترض الرحلة بالبحر، والتي لم تدخل في تقدير المجهز أو الربان عند الإبحار².

وما تجدر إليه الإشارة أنه لا يمكن أن يقيد القضاء في حدود ما توصلت إليه الأعمال التحضيرية للاتفاقية، ذلك أن الأصل هو يكمن فيما يقوم به الربان من أجل صيانة السفينة أو متابعة السفر، حصل بسبب الحاجة الفعلية³.

أما إذ ثبت أن أعمال الصيانة مثلا تجاوزت حدود الضرورة والاحتياج، ووصلت إلى حد التحسين⁴ أو أن الاحتياجات اللازمة لمتابعة السفر تعدت حدود الرحلة، فهنا الامتياز لا يترتب على القدر الذي حصل فيه التجاوز في كل من الحالين لعدم توفر الحاجة أو الضرورة التي دعت إلى ذلك⁵.

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 133 وأيضا Tassel (Y), op.cit. p 08

²Auchter (G), Art. précité, op.cit p 42.

³Ali M, El Baroudi, op.cit, p 342.

⁴ ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 266.

⁵Safa (P), droit maritime, p 122.

ثانيا: نتيجة تحقق هذه الشروط

وعليه إذا تحققت هذه الشروط الثلاثة التي تم ذكرها، فحينها تعتبر الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يباشرها ممتازة ولا يهم بعد ذلك ما إذا كان الدين مستحقا لمتعهدي التوريد والإصلاح أو للمقرضين الذين أقرضوا الربان بالأموال اللازمة لذلك أو كان مستحقا للربان الذي قام بتسديد ما هو مطلوب للمتعهدين أو للمقرضين، فالربان في هذه الحالة الأخيرة يبقى شأنه شأن الموردين والمقرضين ويعتبر دائنا ممتازا بالمبالغ التي دفعها أو وفاها.

كذلك نجد الفقرة الخامسة من المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية المصري، فقد ذهب إلى عدم التفرقة بين الربان غير المالك للسفينة والربان المالك، ذلك وحسب الأستاذ علي أحمد يونس¹ لعل التشريع الجديد قد تأثر في ذلك بالنظرية الألمانية التي تذهب إلى الفصل بين الثروة البرية والثروة البحرية، بمعنى أن الربان المالك إذا دفع قيمة احتياجات السفينة أثناء السفر أو وفي وسدد القروض التي عقدها فالمفروض أن هذا قد حصل من ثروته البرية ولذلك يصبح دائنا بالمبالغ المذكورة ويكون دينه مضمونا بالامتياز، غير أن هذه النتيجة ليست موفقة عملا في مصر لأنه ليس ثمة ما يمنع الدائنين من الحجز على هذه المبالغ تحت يد المالك².

ثالثا: اختصاصات ربان السفينة

وتتدرج اختصاصات الربان أثناء إبحار السفينة في إختصاصات عامة و إختصاصات خاصة، ويقتضي منا في هذا الشأن أن نوضح إختصاصاته الخاصة ذلك هي التي يعتمد فيها لأجل تحقيق الشروط التي بها يتقرر حق الامتياز المدرج في الفقرة(ز).

¹ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 286.

²Bonassies (P), Les hypothèques et privilèges maritimes en droit Anglais et en droit Américaine, DMF, 1965, p 59.

1/ الاختصاصات العامة للربان

يتمتع الربان بصلاحيات السلطة العمومية بصفته ممثلاً للدولة في السفينة التي تعتبر امتداداً للإقليم وبمثابة مجتمع مصغر للدولة في عرض البحر، حيث يمارس فيها سلطات التأديب والتحقيق والتوثيق¹.

أ- سلطة التأديب باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم (م 460 ق ب ج) أي تأديب البحارة (468 ق ب ج)، بسبب أي عمل يسيء السير العادي للخدمات المادة (469 ق ب ج)، وذلك بتسليط إحدى العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المواد (471، 472 من ق ب ج).

ب- سلطة الضبط والتحقيق بما له من سلطة الحفاظ على النظام العمومي (452، 458)، وصفة الضبط القضائي التي تخوله اختصاص التحري عن الجرائم المرتكبة على متن السفينة وتحرير المحاضر عنها والقبض على المتهم وحبسه لحين تسليمه إلى السلطات المينائية المادة (562 من ق ب ج) وما يليها².

ت- سلطة التوثيق تخوله بعض اختصاصات الموظف العمومي (المادة 596 ق ب ج) فهو يعتبر ضابطاً للحالة المدنية يسجل المواليد والوفيات ويسجل عقود الزواج ويقوم بتوثيق العقود ويثبت كل ذلك في دفتر يوميات السفينة أثناء إبحار السفينة أو حال وجودها بميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل جزائري.

¹ أربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد 5، سنة 2017، ص 415.

² بطبيعة الحال أن المشرع الجزائري قد عهد بوظيفة الضبط القضائي إلى مجموعة من الأفراد حددهم على سبيل الحصر، وخولهم مجموعة من السلطات بقدر ما يمكنهم من كشف حقيقة الجريمة ومرتكبها بغية حفظ الأمن والسلم بالمجتمع، حيث يعتبر قانون الإجراءات الجزائية هو الشريعة العامة في تحديد هؤلاء الأشخاص.

غير أن مقتضيات الحال تبيح لربان السفينة ممارسة هذه السلطة، بحيث يعتبر هذا الأخير مساعد النائب العام في إجراء وظائف الضبط القضائي، وبالتالي له الوصف أن يقوم بضبط الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة وأن يتولى لتحقيق فيها

2/ الإختصاصات الخاصة للربان:

فهي التي تجعل من الربان نائباً قانونياً عن المجهز، دون الحاجة إلى توكيل صريح، وهي تنقسم إلى قسمان اختصاصات فنية واختصاصات تجارية.

أ- الإختصاصات الفنية تدخل في تخصصه الأصلي لا يخضع فيها لتعليمات المجهز¹ إلا فيما يتعلق بتحديد ميناء الوصول وخط السير، وتتمثل هذه الاختصاصات في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة، حيث يتخذ قرار الإبحار بنفسه بعد الحصول على رخصة الملاحة من السلطة الإدارية البحرية، ويقوم بالكشف على السفينة قبل انطلاقها والتأكد من حالتها الجيدة المادة (589 إلى 591 من ق ب ج)، ويقوم برص وتنظيم البضائع بالطريقة التي تحفظ توازن السفينة، ويشرف على تشكيل طاقم السفينة، ومن صلاحياته تحرير تقارير عن الحوادث الطارئة أثناء الرحلة كالتصادم البحري والإنقاذ مثلاً، ويلتزم بحمل جميع الوثائق والمستندات الخاصة بالسفينة، كوثائق ذاتية السفينة ودفتر البحارة وسندات الشحن والإبحار، وقائمة البضاعة والوثائق الجمركية، ودفتر يوميات السفينة².

ب- الإختصاصات التجارية هي التي بها تتحقق الشروط الثلاث السابق ذكرها لتقرير حق الامتياز، حيث تتجلى في تنفيذ تعليمات المجهز وهذا ما أكدت عليه المادة 586 من ق ب ج: «يتعين على الربان خلال الرحلة أن يعمل على حماية

¹ يعتبر الربان بموجب هذه الوظيفة هو قائد السفينة الفني طول الرحلة، ويتميز في عمله الفني أنه لا يتلقى بشأنه أي تعليمات من المالك وإنما يستمدّها من القانون الذي يحدده له.

² إيمان الجميل، الربان (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات والسلطات)، ط 1، المكتب الجامعي للنشر، مصر، سنة 2014، ص 34.

مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات
المجهز».

فيتضح من خلال هذه المادة أنها وضحت فيما يدخل في صلاحيات المخولة
للربان من استلام البضاعة من الشاحن في ميناء القيام أو الشحن، وبعد ذلك
بقائها في عهده ما يجعله يلتزم بتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، مع
إثبات ذلك بالوثائق، ويجوز له بموجب حدود صلاحياته بأن يقترض الأموال
بضمان الحمولة أو السفينة من أجل تمويل المصاريف اللازمة للرحلة البحرية،
ويسهر على حماية مصالح ذوي الحق على الحمولة¹.

الفرع الثاني: حقوق الإمتياز المقررة ضمن الفقرة (ح)

حيث نصت الفقرة (ح) من المادة 73 ق ب ج «الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان
أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب»، وعليه يقع هذا الامتياز على كل التعويضات
الناشئة عن مسؤولية مالك السفينة باعتباره ناقلا اتجاها المتعاقدين معه بموجب عقد نقل
البضائع والأمتعة، وقد حددت المادة 822 من القانون البحري الأشياء التي تعد أمتعة، وعليه
تبقى هذه الحقوق تتعلق بمسؤولية مالك السفينة أو تجهزها اتجاها الغير والركاب والشاحنين
للبضائع.

وقد ورد هذا الامتياز في اتفاقية بروكسل لسنة 1926م ضمن الفقرة الخامسة، ولم
تدرجه كلتا الإتفاقيتين بعدها، اتفاقية بروكسل لسنة 1967م، واتفاقية جنيف لسنة 1993²
وهذا كان السبب الرئيسي في عدم توقيع الولايات المتحدة الأمريكية على إتفاقية بروكسل

¹ محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 114.

²Bonassies (P), Le droit positif Française en 1993, op.cit, p 05

الثانية باعتبارها بلدا للشحن، وهو ما جعل بعض الأصوات تتعالى إلى تعديل اتفاقية بروكسل الأولى¹

ويشمل هذا الإمتياز الحقوق ذات الأصل التعاقدى والناشئة عن عقد نقل البضائع والأشخاص فقط، ولا يغطي هذا الامتياز الحقوق ذات الأصل التقصيري والتي تجد مصدرها في الفقرة (د) السابق ذكرها، وعليه يقتضي لبيان هذا الامتياز دراسة الأموال التي يغطيها الإمتياز (الفقرة الأولى) وكذا أسباب قيام هذا الحق (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: الأموال التي يقع عليها حق الإمتياز

ويدخل ضمن الأموال التي يغطيها حق الإمتياز بالنسبة للفقرة (ح)، كل ما يصيب الحقائب، والحمولة، من ضرر أو هلاك.

أولاً: الحقائب

وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في الفقرة (ح) من المادة 73 في الشطر الأخير حين استعمل المصطلح الضيق الحقائب، وهو بذلك يكون قد خالف المشرع الفرنسي الذي استعمل مصطلح الأمتعة، وهي الترجمة الصحيحة لكلمة bagages كما وردت في النص الفرنسي، وحتى المشرع المصري استعمل مصطلح أمتعة ضمن الفقرة الحادية عشرة من المادة الخامسة من (ق ت ب م)، وعليه فالامتياز يتقرر عن التعويضات المستحقة جراء هلاك أو تلف الأمتعة، والمقصود بالأمتعة ما يكون بصحبة المسافرين من أشياء، حقائب أو طرود مسجلة أو غير مسجلة أو سيارات أو غيرها من المركبات أو أشياء أودعوها عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع في السفينة²، وعليه فالحقائب هي جزء من

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 141

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 129.

الأمّعة التي يحملها المسافر معه، وباعتبار أن الناقل ملزم بنقل الركاب أو المسافرين فإنّه ملزم أيضا بنقل أمّعتهم، والأمّعة تنقسم إلى نوعين وهي:

1/ الأمّعة اليدوية

وهي الأمّعة التي يحتفظ بها الراكب ويبقيها معه مدة الرحلة وهي عبارة عن أشياء صغيرة تبقى في حراسة الراكب أو المسافر، وأحيانا يحدد الناقل ما تشتمل عليه الأمّعة الشخصية كآلات التصوير والحقائب اليدوية ولوازم الأطفال، كما لا يجوز أن تحتوي هذه الأمّعة على أسلحة محظورات أو مخدرات¹ والمسافر هو الذي يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحقها أمّعة بالغير وتتنفي هذه المسؤولية عن الناقل لأن هذه الأمّعة لا تدخل ضمن العقد²

2/ الأمّعة المسجلة

وهي الأمّعة التي يسلمها الراكب إلى الناقل وتكون عندئذ في حراسته أثناء السفر وهذا النوع من الأمّعة يسلم إلى الناقل في المحطة، ولا يدفع المسافر عنها أجره إضافية إذا كان وزنها لا يتجاوز الوزن المسموح به³.

وإذا تجاوزت الأمّعة الوزن المسموح به فإنها تكون موضوعا لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين، وحينها يجب على المسافر أم يدفع الأجره الإضافية عن تلك الأمّعة.

¹ العريباوي نبيل صالح، المرجع السابق، 95.

² René Roblet Traité de Droit Commercial. Tome 2, 15^{ème} éd par Philippe Delebeque et m. Germain, p 819.

³ فبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل المسافرين والأشياء، والشروط العامة لإتحاد النقل الجوي الدولي I.A.T.A، نجد أن المقصود بالأمّعة المسجلة هي تلك الأشياء الخاصة المخصصة للاستعمال الشخصي للراكب والإشباع حاجاته كالحقائب التي يحتوي على ملابسه وحاجياته كالآلات الموسيقية والأدوات المهنية.

أما الأمتعة اليدوية فلا تكون موضوع عقد جديد يضاف إلى عقد نقل المسافرين، وحينها لا يسأل الناقل عنها على أساس المسؤولية العقدية إذا فقدت أو أصابها تلف أو عيب أثناء النقل إلا إذا كان الناقل قد ارتكب خطأ سبب الضرر.

3/ الأمتعة التي تستفيد من حق الامتياز

ويقع حق الامتياز على الأمتعة الواردة ضمن المادة 822 من القانون البحري الجزائري وهي كالاتي:

أ- الأمتعة التي يحملها المسافر عادة معه أو الأمتعة التي يأخذها إلى حجرته أو تكون تحت حراسته، هذه الأمتعة باسم أمتعة الحجرة، وحقيقة الأمر هنا نجد بعض النصوص¹ أسندت مسؤولية الحفاظ وحراسة الأمتعة التي يحتفظ بها الراكب إليه وليس الناقل، وللمسافر الحق في حمل أمتعته معه في حدود الوزن المقرر، وقد يحتفظ بحراستها أو قد يتخلى عنها للناقل وقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام في المادة 67 من ق ت ج على أنه «ليس على الناقل أن يحرس الطرود المحمولة باليد التي يحافظ عليها المسافر».

ويجب أن تكون الأمتعة مطابقة لشروط النقل، ويجوز للناقل قبل مباشرته للنقل أو أثناء الرحلة أن يفحصها، وبحضور المسافر للتحقق من ذلك.

فإذا وقع ضرر بسبب تلك الأمتعة للناقل أو تابعيه أو الغير فيكون المسافر هو المسئول عما لحق من ضرر، دون أن يمنع ذلك الغير من مطالبة الناقل بالتعويض عما

¹ وقد تناولت القوانين العربية هذا الالتزام، فنجد مثلا قانون التجارة المصري في المادة 269 نص على أن «على الراكب حراسة الأمتعة والحيوانات التي يرخص له في نقلها معه ولا يسأل الناقل عن ضياعها أو عما يلحقها من أضرار إلا إذا أثبت الراكب صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه»، أما قانون التجارة الأردني فقد نص في المادة 78 على أنه «إن الأمتعة التي جرى قيدها تكون موضوعا لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل المسافرين أما الأمتعة اليدوية فلا تدخل في العقود ولا يكون الناقل مسئولا عنها إلا إذا أقام المتضرر البينة على ارتكاب خطأ معيناً»

أصابه، ولهذا الأخير -الناقل- حق الرجوع على المسافر لاستعادة ما دفعه من تعويض.

ومما تقدم فإذا كان واجب حراسة الأمتعة يقع على عاتق المسافر، ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن الناقل غير مسئول عن الأضرار والخسائر التي تلحق الأمتعة، ولا تقوم مسؤوليته إلا إذا كان السبب راجع إلى فعل البحارة¹.

إلا أن مثل هذا الرأي تثبت المادة 851 ق ب ج غيره حيث جعلت من إمكانية تعويض الأضرار الظاهرة اللاحقة بحقائب الحجرة متى وقع التبليغ عن هذه الأضرار قبل أو عند إنزالها، كما نصت الفقرة (ج) من نفس النص على ميعاد التصريح بالأضرار الخفية. ب- الحقائب المحتوية على الأمتعة الشخصية للمسافر والمسجلة والمنقولة في عنبر السفينة، وتسمى هذه الأمتعة بأمتعة العنبر.

ج- السيارات السياحية بما في ذلك الأمتعة الموجودة بداخلها والتي ترافق المسافر ويستخدمها لاستعمالاته الشخصية.

ثانياً: الحمولة

يتمثل موضوع النقل في البضائع، فقد حددتها المادة الأولى من خلال الفقرة (ج) من معاهدة بروكسل 1924²، على أنها تشمل الأموال والأشياء والبضائع، والمواد من أي نوع كانت، والتي يتم نقلها بموجب عقد نقل البضائع الذي عرفته المادة (738 من ق ب ج)، والذي ورد فيها أنه «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة».

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 142.

² معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.

وقد أوضحت المادة 739 من ق ب ج على أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. وعليه فالتعريف الذي أتى به المشرع الجزائري هو تعريف جامع، وحسنا ما فعل عندما نص على ضرورة أن يكون كل ميناء الشحن والتفريغ بحريين وهو ما أغفلته أغلب التعريفات الفقهية، غير أن هذا التعريف لم يورد تحديد المقصود من البضائع، وبذلك هل يمكن أن يمتد مفهوم البضائع إلى الحاويات وهل البضائع في المفهوم التشريعي هي كل المنقولات مادية كانت أو حية.¹

وعليه فحق الامتياز يتقرر على الحمولة المشروعة قانونا، ولا يمكن أن يرد على حمولة غير مشروعة كالمخدرات، أو حمولة أسلحة ثم نقلها خارج الأطر القانونية، وهذا لا يعدو إلا أن يكون تطبيقا للقواعد العامة، ومنه ينطبق نفس الحكم على نقل بضائع وإن كانت مشروعة في ذاتها غير أنه يشترط لنقلها الحصول على رخصة من الجهات المعنية، أو كانت ممنوعة من النقل إلى الخارج، ففي مثل هذه الحالة أو تلك، لا يمكن أن يتقرر أي امتياز على السفينة، هذا بإضافة العقوبات التي قد يتعرض لها نتيجة مخالفة القوانين في المنع على نقل البضائع المحظورة، ومنه يتقرر حق الامتياز للشاحن أو المسافر، بوجود أحد العنصرين سواء ما تعلق بالفقد أو الخسارة.

المطلب الثالث: امتيازات القانون العام

إن الامتيازات المنصوص عليها في القانون المدني تكمل تلك المنصوص عليها في القانون البحري، سواء بالنسبة للحقوق الممتازة بحسب القانون المدني والتي لا مقابل

¹ تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 64.

لامتيازها في القانون البحري¹، إلا أن هذا كان محل خلاف في البداية، ولا يمكن تطبيق الامتيازات المنصوص عليها في القانون المدني، إذ تعذر إعمال مقابلهما في القانون البحري. ويعد هذا الرأي السائد في فرنسا و ما استقر عليه الفقه والقضاء، ففي ظل المادة 191 ق ت وقبل إلغائها بقانون 19 فبراير سنة 1949².

ومنه خلص رأي الفقه القضاء في أن الامتيازات المدنية تأتي تالية في المرتبة للامتيازات المنصوص عليها في القانون البحري³ وكانت بعض الأحكام قد ذهبت إلى تقرير استثناء لهذه القاعدة بصدد الامتيازات المدنية التي لها مقابل في القانون البحري فجعلت لها، في حالة تطبيقها نفس المرتبة التي يقررها القانون البحري، غير أن محكمة النقض الفرنسية لن تؤيد هذا الحكم⁴.

في حين ذلك وبالرجوع إلى التشريع الجزائري فنجد أنه أقر بامتيازات القانون العام من خلال نص المادة 76 من القانون البحري الجزائري إذ نص بصريح العبارة على أنه « يجوز للدائنين أيضا التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية » وهو في ذلك سار نفس مسار المشرع الفرنسي كما أسلفنا الذكر، ولكن من خلال النص بين لنا المشرع أن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات

¹ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 23

²Cassation Française, 25 avril 1924, Dor sup 12-297, 11 mars 1941, Décrit, 102-1942

³Roune, D.6/2/1940

⁴ مضمون ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في 11 مارس 1941، اعتبرت أن كلا من امتيازات القانون البحري أو القانون المدني مبني على اعتبارات خاصة تحدد شروط استعماله ومرتبته بحيث أنه إذا امتنع تطبيق امتيازات القانون البحري وأمكن تطبيق امتيازات القانون المدني المماثل فإنه يتمتع كذلك أن يأخذ امتياز القانون المدني المرتبة المقررة لمثله في القانون البحري حتى لا يفوت الغرض الذي استبعد من أجله تطبيق الامتياز وفقا لأحكام القانون البحري ولأن كلا من تحديد شروط استعمال الامتياز وتحديد مرتبته لا يمكن الفصل بينهما بل هما يكونان مجموعا واحدا يجب توفره لتمكين تطبيق الامتياز.

والرهون البحرية، ومنه يظهر لنا أيضا أن المشرع لم يكتفي بحقوق الامتياز من الدرجة الثانية، والتي هي عبارة عن حقوق من الدرجة الأولى في ظل اتفاقية بروكسل لسنة 1926¹، وبعد ذلك ليؤكد على إمكانية التمسك بحقوق الامتياز التابعة للقانون العام، وهذا بخلاف ما نجده في التشريع الفرنسي الذي صنف حقوق الامتياز العام في الدرجة الثانية وتأتي بعد الرهون البحرية وحقوق الامتياز من الدرجة الأولى وهذا طبقا لنص المادة 33 من القانون رقم 67-05².

وعليه تبقى حقوق الامتياز الواردة ضمن القانون المدني قد يكون وعائها المنقول (الفرع الأول)، وقد يشمل المنقول والعقار معا (الفرع الثاني)، وستجنب الحديث عن حقوق الامتياز التي ترد على العقار وهذا ما دام المشرع قد فصل في الطبيعة القانونية للسفينة بموجب نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول: حقوق الإمتياز الخاصة الواقعة على المنقول

من دون أدنى شك أن السفينة مال منقول، ينطبق عليها معيار المال كونها قابلة للإنتقال من مكان لآخر دون تلف كما نصت عليها المادة 683 من القانون المدني الجزائري، في حين ذلك يرى بعض الفقهاء أن السفينة ما هي إلا مالا منقولا استنادا إلى تعريف المنقول على أنه مال غير مستقر في حركة وغير ثابت ويمكن نقله من مكان إلى آخر دون أن يصيبه تلف³، وتعرض هذا الموقف إلى جملة من الإنتقادات كون أن هذا التكييف ليس صحيحا على إطلاقه ذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولا لا تخضع كقاعدة

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 146

²Loi n 67-05 du 03 Janvier 1967, Portant statut des navires et autres bâtiments de mer, J C P,1967.

³ بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2012/2011، ص 32.

عامة لأحكام المنقولات إذ أنها لا تخضع لقاعدة هامة وهي الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية¹ كما يجوز رهن السفينة رهنا رسميا، وهو رهن لا يقع إلى عقار، بالإضافة إلى وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات عن طريق شهرها في سجل خاص، وتقرير حقوق امتياز على السفينة يترتب بموجبها للدائن صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة. ولهذا سمها الفقيه Bonassies بعقار البحر، وسمها الفقيه Ripert بالشخص الطبيعي، ومن ثم انتهى بها المطاف إلى اعتبارها منشأة ذات طبيعة خاصة وهو موضع وسيط بين المنقول والعقار² ونظرا لأهمية السفن فقد أجمع الفقهاء على أنها منقول بطبيعته يختلف عن بقية المنقولات بطبيعتها، إذ أن السفن خاضعة للقيد وهو إجراء يشكل فرقا جوهريا في التفرقة بين المنقول والعقار مما يجعل السفن منقولات ذات طبيعة خاصة.

أما في التشريع البحري الجزائري ومن خلال نص المادة 56 والمعدلة بالمادة 11 من القانون رقم 98-05 الذي كان صريح جدا إذ نصت على أنه:

«تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة...».

وهو بهذا يكون قد أخذ نفس الموقف في قانون 76-80، وهو ما أيدته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها رقم 171793 والمؤرخ في 08/12/1998م³.

الفقرة الأولى: حقوق امتياز تتعلق بحفظ أموال المدين

حيث أورد التشريع المدني الجزائري، جملة من حقوق الامتياز والتي يوجد لها مقابل في القانون البحري، فنجد المواد 990، 991 و992 من التقنين المدني قد أوردتها فيما بينها بحسب درجة امتيازها وهذه الامتيازات هي:

1 العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، الجزائر، ص 48.

2 العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 50.

3 المنشور بالمجلة القضائية ع 02 سنة 1999م.

أولاً: امتياز المصاريف القضائية

نصت المادة 990 من ق م ج على: «المصاريف القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها، لها امتياز على ثمن هذه الأموال»¹ ويقابل هذا النص حكم ما ورد في الفقرة (هـ) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري. فامتياز المصروفات القضائية تعد من حقوق الامتياز العامة في القانون الفرنسي²، أما بالنسبة للقانون المصري فقد وضعه في طائفة حقوق الامتياز العامة وحقوق الامتياز الخاصة على منقول دوم تحديد نوعه على وجه الدقة³.

وتستوفى هذه المصاريف قبل أي حق آخر ولو كان ممتازاً أو مضموناً ببرهن رسمي بما في ذلك حقوق الدائنين الذين أنفقت المصاريف في مصلحتهم، وتتقدم المصاريف التي أنفقت في بيع الأموال على تلك التي أنفقت في إجراءات التوزيع⁴.

1/ شروط ثبوت هذا الامتياز

ويسري على هذا الامتياز في إمكانية قيامه وتقديره، ما يسري على حق الامتياز الوارد في التقنين البحري ومنه لتحقيقه يجب أن يتوافر شرطان لقيام هذا الامتياز:

الأول: فيجب أن تكون هذه المصروفات القضائية قد أنفقت في التحفظ على أموال المدين أو بيعها أو توزيع ثمنها وفقاً للقانون.

ويقصد بهذا الشرط أن تكون المصروفات القضائية قد أنفقت في إجراءات يتطلبها القانون لحفظ أموال المدين وبيعها، وفي توزيع الثمن الناتج عنها على الدائنين، وبمعنى آخر

¹ يقابل هذا النص المادة 1138 من القانون المدني المصري.

² كالتشريع الفرنسي الصادر في 19 فبراير سنة 1949 والذي يأخذ بالتحفظ المنصوص عليه في بروتوكول توقيع معاهدة بروكسل ومقتضاه أن يترك للدول المتعاقدة الحرية في تمييز المصاريف القضائية عن غيرها من الحقوق الممتازة التي أوردتها المعاهدة معها في فقرة واحدة وذلك بالنص عليها في فقرة خاصة.

³ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 269.

⁴ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 314.

أ تكون قد أنفقت في إجراءات تمت أمام القضاء، أو أعوان القضاء أو محضرين، وكتاب وحراس قضائيين، ونفقات حفظ الأموال، تلك التي تم صرفها في الإجراءات اللازمة لحفظها قانوناً، لمنع تبديدها أو هلاكها، أو لمنع نفاذ التصرف فيها¹، وعليه فلا يتقرر حق الامتياز للمصاريف التي أنفقت تصفية موجودات المدين خارج مؤسسة القضاء².

وكذلك يقصد بحفظ أموال المدين هو الحفظ القانوني وليس المادي، لأن مصروفات هذا الأخير يضمنها امتياز حفظ المنقول وصيانته، ومقتضى هذا أن تكون الإجراءات رسمية منتظمة، فإذا تمت إجراءات تصفية أموال المدين بطريقة ودية، لأي دون تكبد أي مصاريف من جميع أصحاب الشأن، فحينها لا يقوم حق هذا الامتياز وبالتالي لا تكون مصروفات هذه التصفية ممتازة³.

ومنه يشمل مبالغ المصروفات القضائية كل من مصروفات وضع الأختام على أموال المدين وجردها، والحجز التحفظي والتنفيذي، ومصروفات البيع بالمزاد ومصروفات الأموال الخاضعة للحراسة، ومصروفات توزيع الثمن الناتج من أموال المدين على دائنيه الممتازين والمقيدين لحقوقهم، ثم على الدائنين العاديين، وما قد يصحب من منازعات.

ثانياً: أن تكون المصروفات قد أنفقت لمصلحة جميع الدائنين..

فيكمن الغرض في تقرير هذا الامتياز، وهي وجوب أن تتفق هذه المصروفات في مصلحة جميع الدائنين، ومنه فيه ما يعود بالنفع على جميع الدائنين، فلو لم يقر الدائن بإنفاقها، لاضطر باقي الدائنين للقيام بها، لذا كان من العدل أن يتحمل جميع الدائنين عبء هذه المصروفات، فتحصل أولاً قبل أي دين آخر، من ثمن الأموال التي أنفقت تلك

¹ محمد صبري السعدي، المرجع نفسه، ص 315.

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 148.

³ سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 325.

المصرفات لحفظها أو بيعها أو تقسيمها¹، ويستوفي الدائن هذه المصرفات بنفس الطريقة التي يستوفي به حقه المحكوم له به وفي نفس درجته².

وعلى ذلك فإذا تعلق الأمر بمصرفات أنفقت لصالح الفرد الذي أنفقها وحده، فلا محل لقيام هذا الامتياز، كما لو رفع دعوى لتأكيد حقه، وكذلك الحال إذا كانت المصرفات لصالح

بعض الدائنين دون البعض الآخر فإن الامتياز يقوم في مواجهة من كانت المصرفات لصالحهم دون غيرهم³.

وتبقى السلطة التقديرية للقاضي فيما إذا كانت هذه المصرفات القضائية قد أنفقت لحفظ أموال المدين وبيعها، وفيه مصلحة مشتركة للدائنين.

2/ محل الامتياز

ذلك أنه يقع امتياز المصرفات القضائية على ثمن بيع أموال المدين بالمزاد من أجل حفظها أو بيعها أو تقسيم ثمنها، فالامتياز يقع على ثمن هذه الأموال وليس على الأموال نفسها، لذا يختلف امتياز المصرفات القضائية عن غيره من الامتيازات الأخرى التي تقع على نفس الأموال.

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 315.

² سمير عبد السيد تناغو، المرجع نفسه، ص 325.

³ إلا أن هذا الشرط لا يعني أن هذه المصرفات ينبغي أن تكون قد أنفقت في مصلحة جميع الدائنين دون استثناء، وإنما يعي أنه إذا وجد دائن أو دائنون لا يستفيدون من هذه المصرفات، فلا يحتج بها في مواجهتهم، من هذا مصرفات دعوى الإفلاس فلا يحتج بها في مواجهة الدائن المرتهن الذي يخرج عن جماعة الدائنين ويتقدم عليهم، وهذا ما ذكرناه من قبل من نسبة هذا الامتياز إزاء بعض الدائنين، فيكون معنى هذا الشرط إذن، أن الامتياز لا يتقرر لمصرفات أنفقت لمصلحة دائن بمفردهن ولا يحتج به في مواجهة دائن آخر لم تتفق هذه المصرفات لمصلحته.

ويترتب على ذلك أن هذا الامتياز يقع على منقول إذ لا يقع إلا على ثمن الأموال بعد بيعها، وقبل أن تقع المصروفات على جميع أموال المدين، فإن وقعت كان الامتياز عاما، لأن ثمن جميع أموال المدين هو كل ما يملك المدين¹.

ثانيا: المبالغ المستحقة للخرينة العامة

تنص المادة 991 من القانون المدني الجزائري على أنه: «المبالغ المستحقة للخرينة العامة من ضرائب ورسوم وحقوق أخرى من أي نوع كان، لها امتياز ضمن الشروط المقررة في القوانين والمراسيم الواردة في هذا الشأن»² ويقابل هذا الامتياز، امتياز ما تقرر في الفقرة (ب) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري.

وتستوفى هذه المبالغ من ثمن الأموال المثقلة بهذا الإمتياز في أي يد كانت وقبل أي حق آخر، ولو كان ممتازا أو مضمونا برهن رسمي، ما عدا المصاريف القضائية. وتكمن الحكمة من تقرير هذا الإمتياز، في تمكين الدولة وباعتبارها صاحبة الولاية العامة وممثلة الصالح العام من تحصيل ما تستحقه من ضرائب ونحوها للنهوض بعبء النفقات العامة³، ومنه فكثيرا ما تتعرض السفينة حين دخولها وخروجها من الموانئ وعبورها القنوات والطرق الملاحية أو استفادتها أو عدم استفادتها من خدمات الإرشاد، إلى دفع رسوم تقدم لفائدة الخزينة العمومية، فتكون هذه الحقوق ممتازة وإن تولت تحصيلها جهات أوكلت لها مثل هذه المهام⁴.

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 947.

² يقابل هذا النص، نص المادة 1139 من القانون المدني المصري.

³ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 317

⁴ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 149

ثالثا: مصروفات حفظ وترميم المنقول

تنص المادة 992 من القانون المدني الجزائري على امتياز: «المبالغ التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم، ويكون لها امتياز عليه كله» ويقابل هذا الحكم امتياز ما نصت عليه الفقرة (هـ) من المادة 73 من ق ب ج، وكذلك حقوق امتياز الواردة في كل من الفقرات (و)، (ز)، (ح)، (هـ) من نفس المادة، وهذا باعتبارها تؤدي نفس المهمة في تقديم الحماية والحفظ للمنقول وصيانته جراء تعرضه للهلاك أو الضرر.

ويعد هذا الامتياز مقرر لضمان الوفاء بقيمة المبالغ التي أنفقها الدائن في حفظ المنقول وصيانته، إذ لولا هذه المصروفات لهلك المنقول، أو تلف أو زال من ذمة المدين، أو بالأقل هبطت قيمته هبوطا كبيرا.

ولا يدخل في مضمون هذه المصروفات، المصروفات النافعة أو الكمالية، ومثال ذلك كان يقوم المجهز بتغيير مقاعد أكثر راحة أو أن يقوم بتغليفها وهذا بغية توفير راحة أكبر للركاب، لذلك هنا لا يفيد من الإمتياز لضمان ما أنفق لذلك، ولذا يفقد الإستفادة من هذا الإمتياز، إذ أنه في هذه الحالة تبقى المصروفات لا يترتب عليها إلا مجرد زيادة منفعة المنقول والزيادة في قيمته فهنا لا يضمنها هذا الامتياز دون أن يترتب عليها حفظه من الهلاك أو التلف.

ويتجلى معيار التفرقة بين مصروفات الحفظ ومصروفات التحسين أن الأولى كان يهلك المنقول (السفينة) بدون إنفاقها، وعلى عكس هذا فإن إمتياز المهندس والمقاول بالنسبة للصيانة والترميم يمتد إلى مصروفات التحسين أيضا.

وحقيقة الأمر يعد الإمتياز المقرر في المادة 992 ق م ج، بمثابة الفرصة التي يمكن أن يستفيد منها الدائنين وتعتبر متنفس حقيقي لهم، باعتبار أنه من لم يستفد من أي امتياز، يبقى له الحل الوحيد وهو التمسك بهذا الإمتياز، ويدعي بأن المبالغ المستحقة له صرفت

لحفظ المنقول وصيانته، ولعل أكبر دليل على هذه الحقيقة، وهو كثرة ما طرح أمام القضاء الفرنسي من قضايا تتعلق بحقوق مموني السفن بأجهزة المواصلات والإستكشاف التي تنصب على منتها، وإنقسم القضاء تبعا لذلك ما بين مؤيد لإمتياز هذه المبالغ امتيازاً مدنياً قررته المادة 2102 في فقرتها الثالثة، ونذكر منها مجلس استئناف "Pau" في قراره الصادر بتاريخ 28 جوان 1983 أين أيد الطابع الممتاز لحقوق الممون باعتبار أن مثل تلك التجهيزات لازمة للحصول على رخصة الملاحة، وأيدت محكمة النقض هذه الوجهة، واعتبرت تأسيس المجلس كافياً ومبرراً¹.

وبمقابل هذا القرار فقد رفض مجلس استئناف "DUAI" في قراره الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 1960 تقرير حق امتياز لمثل تلك المبالغ لانعدام العلاقة بينها وبين المحافظة على السفينة، وأن جعل استغلال السفينة أكثر أماناً غير كاف لتقريره، وكان مجلس استئناف باريس قد سبق وأن قرر مثل هذا الحكم في قراره الصادر بتاريخ 17 أبريل 1960، إذ اعتبر أن مثل هذه التجهيزات لا يقتضيها نص القانون².

ضف إلى ذلك لا فلا يشترط في ثبوت هذا الامتياز أن تكون المصروفات قد أنفقت بقصد حفظ الشيء، بل يكفي أن يكون قد ترتب عليه حفظه وترميمه فعلاً لأن المعول عليه في ذلك النتيجة التي أدى إليها إنفاق هذه المصروفات.

وكذلك وفي نفس السياق فلا يشترط أن تكون هذه المصروفات مستحقة لمن رمم المنقول أو قام بالعمل الذي أدى إلى حفظه، بل يثبت الامتياز لمن أنفق هذه المصروفات بنفسه أو لمن قدمها لينفقها غيره في هذا الغرض سواء كان الغير مالك المنقول نفسه أو شخص آخر بشرط أن يثبت الدائن المرتهن بهذا الامتياز أن النقود التي قدمها قد صرفت

¹منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص150.

²Tassel (Y), privilèges maritimes, J.C. Com.Fasc,1090,1,1986, p 10.

فعلا فيما أدى إلى حفظ المنقول، ويكون لقاضي الموضوع سلطة التقدير المطلقة فيما يتعلق بتوافر رابطة السببية بين إنفاق هذه المصروفات وبين حفظ الشيء.

الفقرة الثانية: حقوق امتياز تتعلق بإثراء ذمة المدين

وهذه الحقوق قد وردت في التقنين المدني الجزائري، فنجد الأول ما نصت عليه المادة 997 والثاني ما نصت عليه المادة 998 منه.

أولاً: امتياز بائع المنقول

ويعتبر هذا الامتياز مقرر لبائع المنقول، وتبرير امتيازه على الشيء المبيع أنه نقل حق الملكية إلى المشتري دون أن يقتضي الثمن، فإذا لم يتقرر له الإمتياز على الشيء المبيع، فإن المشتري يثري على حساب البائع دون سبب، وفي تقرر هذا الحق للبائع وهو تمكنه من التقدم على سائر دائني المشتري في استيفاء حقه من ثمن الشيء الذي أدخله هو في ذمة المشتري¹.

وفي ذلك فقد نصت المادة 997 من القانون المدني الجزائري على امتياز²: «ما يستحق لبائع المنقول من الثمن وملحقاته، يكون له امتياز على الشيء المبيع، ويبقى الامتياز قائماً ما دام المبيع محتفظاً بذاتيته وهذا دون إخلال بالحقوق التي كسبها الغير بحسن النية، مع مراعاة الأحكام الخاصة بالمسائل التجارية»

ويعد الحق الممتاز هو ثمن المنقول المبيع، وعلى ذلك فلا بد أن يكون هناك عقد بيع صحيح لمال منقول، أو عقد مقايضة ضماناً لما يدفع من ثمن لاختلاف قيمة الشئيين المقايضين فيهما لأن أحكام البيع تسري على الثمن في هذه الحالة.

¹Sauvage (C), Privilèges, Principes de classement des privilèges et des droits réels mobiliers et immobiliers, JC Civ, art, 2092-2113, notarial répertoire, privilèges, fasc.05.1966, p 13.

²وهته المادة تطابق نص المادة 1145 من القانون المدني المصري.

ومنه فقد كان القضاء الفرنسي يقرر مثل هذا الإمتياز للدائنين الذين فقدوا امتيازهم البحري وهذا جراء قيام السفينة برحلة جديدة والتي كانت تؤدي إلى إنقضاء حقوق الإمتياز للرحلة السابقة¹، ويغطي هذا الإمتياز ثمن المنقول كله أو جزء منه إن دفع الجزء الآخر، وملحقات هذا الثمن من مصروفات والتعويض عن التأخير في الوفاء به (المادة 186 ق م ج)، ولا يشمل هذا الامتياز ما قد يترتب على عقد البيع من حقوق أخرى كالتعويض أو الشرط الجزائي².

ثانيا: امتياز المتقاسم في المنقول

حيث نصت المادة 998 من القانون المدني الجزائري على أنه: «للشركاء الذين اقتسموا منقولا، حق امتياز عليه تأميننا لحق كل منهم في الرجوع على الآخرين بسبب القسمة، وفي استيفاء ما تقرر لهم فيها من معدل».

وعليه يكون لإمتياز المتقاسم نفس المرتبة التي تكون لإمتياز البائع فإذا تزامن الحقان قدم من سبق في التاريخ، ومن ثم فيثبت هذا الامتياز نتيجة قسمة مال شائع بغض النظر عن مصدر الشيوخ وبغض النظر عن طريقة القسمة أكانت قضائية أو ودية، كلية أو جزئية.

1. **معدل القسمة:** وهو الفرق الذي يدفعه أحد الشركاء للحصول على جزء أكبر من حصته.
2. **ثمن التصفية:** حيث يكون ذلك إذا بيع المنقول لتعذر القسمة ورسا البيع على أحد الشركاء في الشيوخ، فحينها فإن الثمن يعتبر حقا ناشئا عن القسمة، ويصبح من رسا عليه المزداد لدينا لشركائه الآخرين بالثمن الذي رسا به المزداد عليه بعد خصم قيمة نصيبه،

¹Du Pontavice (E), Le nouveau statut des navires et autres bâtiments de mer, op.cit, p 13.

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 345.

ويصبح كل من الشركاء الآخرين دائنا لمن رسا عليه المزداد بقدر نصيبه في المنقول المبيع، ويكون له امتياز المتقاسم على ذلك المنقول يضمن له نصيبه من الثمن.

أما إذا تم بيع المنقول الذي لم تتمكن قسمته إلى شخص أجنبي، فإن ذلك لا يعتبر قسمة بل بيعا، ويكون الثمن المستحق للشركاء مضمونا بامتياز البائع لا بامتياز المتقاسم.

3. **التعويض:** وهو الذي يثبت الحق فيه للمتقاسم الذي استحققت حصته للغير بسبب سابق على القسمة قبل المتقاسمين معه الذين بقيت لهم حصصهم وذلك وفقا لما قضت به المادة 731 الفقرة 1.

في حين ذلك فإن هذا التقسيم والترتيب بالنسبة لهذا الامتياز، لم يورد المشرع أي أحكام في القانون البحري، ويقوم هذا الامتياز على تحقيق المساواة بين الشركاء الذين ساهموا في إضافة الجديد إلى ذمة المدين¹.

وتجدر الإشارة إلى أن ما شهدته صناعة السفن وما طرأ عليها من تطورات وبالتالي ما أدى إلى ارتفاع تكاليفها، فكان السبب الرئيسي في عجز الذمة الواحدة عن تغطية كل الأعباء، وهذا ما جعل الشيوخ البحري أكثر يستحوذ على الأهمية البالغة، غير أن مقتضيات أخرى غير الشراء قد تجعل من الشيوخ حالة قائمة كالاتفاق والإرث والهبة وغيرها².

الفرع الثاني: حقوق الإمتياز العامة

نصت المادة 984 من ق م ج على أنه: «ترد حقوق الامتياز العامة على جميع أموال المدين من منقول وعقار، أما حقوق الامتياز الخاصة فتكون مقصورة على منقول أو عقار معين». وعليه وحسب نص هذه المادة فإنه ترد على السفينة عدة حقوق ممتازة عامة، وهي تلك التي ترد على جميع أموال المدين من منقول وعقار، وباعتبار أن الفقه خلص إلى

¹ محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 100.

²Schadee (H), navire ou bateau ? DMF,1975, p 05.

اعتبار السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة، وهذا غرار ما رأى جانب من الفقه أن السفينة مال منقول في حين ذهب رأي آخر إلى اعتبار السفينة مال عقار، فإنه يمنح للدائن الممتاز في هذه الحالة محل مزدوج يمكنه أن يمارس عليه سلطة التقدم دون التتبع، وهذا وفقا لما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة 986 من ق م ج¹.

غير أن الإمتياز الوحيد من الحقوق الممتازة العامة الذي يمكن للدائنين الممتازين البحريين التمسك به هو إمتياز الكتبة والعمال وكل أجير آخر من أجرهم ورواتبهم من أي نوع كان²، ويندرج في عداد يضمنه هذا الامتياز الأخير أجر ورواتب ربان السفينة ورجال الطاقم ولكنه يختلف عن الامتياز الذي قرره المشرع البحري من حيث المال الذي يضمنه فهو ينصب على جميع أموال المدين من منقول وعقار، ولذلك أمكن القول بقيام الامتياز الأول على ثروة المدين البحرية وقوامها السفينة والأجرة وبتسليط الامتياز الثاني لنفس المبالغ على سائر منقولات وعقارات المدين الأخرى، ويترتب على ذلك أنه طالما أن أصل الحق لم يسقط لأي سبب من الأسباب فإن كل إمتياز من الإمتيازات المذكورين يعمل في الدائرة المرسومة له.

ومنه يتقرر الإمتياز لكل من يؤجر خدماته للغير، وهذا سواء كان أجيرا، عاملا، أو خادما أو غير ذلك، وبغض النظر عن طريقة تقدير أجرته سواء كانت يوميا، أسبوعيا، شهريا أو سنويا أو غير ذلك³.

¹ بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 32.

² يمكن القول بأن المنصوص عليها في القانون المدني تكمل تلك المنصوص عليها في القانون البحري سواء بالنسبة للحقوق الممتازة بحسب القانون المدني والتي لا مقابل لامتيازها في القانون البحري، ولو أن هذا كان محل خلاف في البداية، بالنسبة لتطبيق الامتيازات المنصوص عليها في القانون المدني إذا تعذر إعمال مقابله في القانون البحري، وهذا الرأي قد استقر عليه الفقه والقضاء في فرنسا في ظل المادة 191 تجاري قبل إلغائها بقانون 19 فبراير سنة 1949.

³ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 153

وسواء أيضا اقتصر على خدمة المدين وحده أو على خدمة المدين أو شخص سواه، ويتقرر الامتياز أيضا على كل علاقة عمل بغض النظر عن التكيف الممنوح لها من قبل الأطراف.

المطلب الرابع: وعاء حقوق الإمتياز

يقع الإمتياز البحري على الثروة البحرية للمجهز سواء أكان المجهز مالكا للسفينة أو غير مالك كأن يكون مستأجرا لها إذ أن الإمتياز رابطة عينية لا تتعلق بشخص المدين إنما بالثروة البحرية نفسها¹ وهذا المبدأ يعد خلافا للقاعدة العامة إذ لا يرد الامتياز للدائن إلا على المال المملوك لمدينه.

ومنه لا يمكن أن يتمسك بالإمتياز إذا تعامل مع مجهز غير مالك للسفينة أي أن حيازة المالك للسفينة قد زالت بفعل غير مشروع إذا ثبت أن الدائن سيء النية أي أنه كان يعلم وقت نشأة حقه أنه يتعامل مع غاصب للسفينة².

ولا تعتبر السفينة وحدها محلا يقع عليه الامتياز فقط، بل يمتد ليورد أيضا على الأجرة والملحقات سواء أكانت ملحقات السفينة أو ملحقات الأجرة، ويراد من الأجرة أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين.

وقد قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين³، وهو ما يطلق عليها بحقوق الامتياز البحرية، les privilèges maritimes إذ أن هذه الحقوق تخول للدائن حق تتبع السفينة في أي يد تكون كما هو الحال في حقوق الامتياز على العقار، إلا أنه تبقى إتفاقية

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 137.

² Paul Chauveau, Traite de Droit Maritime, Librairies Techniques, paris, 1958, p 137.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 132.

بروكسل لعام 1926 هي القانون المعمول به والمطبق في مسائل الامتيازات والرهون البحرية.¹

وقد بذل المشرع الدولي جهدا كبيرا لمحاولة التوفيق بين وجهات النظر في التشريعات المختلفة، ولذلك أوجبت المعاهدة على كل دولة تنظم إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الامتياز التي تقع على السفينة²، وعليه نجد امتيازات المرتبة الأولى أو الإمتيازات الدولية والتي تم حصرها في خمس امتيازات حيث لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها فهي امتيازات جامدة.³

ثم أقرت امتيازات المرتبة الثانية أو ما يطلق عليها بالامتيازات الداخلية، بحيث أعطت حرية للتشريعات الوطنية في تحديدها فقط بشرط أن تأتي بمرتبة لاحقة للرهن البحري، وهنا يتبين أنها حاولت التوفيق بين التشريعات الأنجلوسكسونية واللاتينية والجرمانية، ولكن رغم التقدم الذي أحرزته معاهدة 1926 مقارنة بالوضع قبل ذلك، إلا أنها تكالها العديد من الانتقادات، وذلك يظهر في أنها لم تستطع أن تقلص من العدد الكبير للديون الممتازة التي تنقل كاهل السفينة، أما من الناحية الأخرى ظهرت الحاجة إلى الحصول على

¹ إلا أن بعض الدول، كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وكندا، لم تنضم إلى اتفاقية بروكسل 1926، حيث أوجدت قوانين داخلية خاصة في هذا الشأن، أنظر أكثر تفصيلا. راجع بومعزة عودة المرجع السابق، ص 110.

² محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، الجزء الثاني، مصطفى بابي الحلبي وأولاده، القاهرة، 1945، ص 687.

³ قد ألغت معاهدة بروكسل 1926 عددا من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية، كالتشريع الفرنسي، تنص عليها وأبرزها امتياز بائع السفينة، وذلك لأن كثرتها قد تضر بأصحاب السفن، كما أنها قررت لضحايا التصادم البحري امتيازاً لم يكن مقرراً من قبل، وتسمى امتيازات المرتبة الثانية أو بالامتيازات الداخلية فقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها... للتفصيل أكثر أنظر: محمد السيد الفقر، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007 ص 136.

الائتمان ليس فقط خلال الرحلة البحرية للسفينة بل وأيضاً أثناء بناء هذه الأخيرة لا سيما وأن العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده.

فمسألة تحديد وعاء الامتياز هي مسألة قد خالف فيها المشرع الجزائري ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1926، حيث اعتبرت كل من السفينة والأجرة (موضوع بحثنا) وملحقاتها أمولا ينصب عليها امتياز الدائنين.¹ في حين لم ينص المشرع الجزائري على الأجر من خلال المادة 73 ق ب ج، وعليه فما مدى اعتبار المشرع الجزائري للأجرة كمحل للامتياز البحري؟ وما هي شروط استحقاقها؟ والمبالغ التي تدخل في حق الامتياز والمبالغ المستثناة؟

الفرع الأول: وعاء الامتياز السفينة

إن الإمتيازات البحرية أو الإمتيازات على السفن كما يسميها العميد (R. Rodière)²، انصبت في فئتين امتيازات الدرجة الأولى، وامتيازات الدرجة الثانية، وفق ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1926³، إلا أنه في قضية (Sold Buccleugh) لعام 1851، فقد تعرض (Sin John JERVIS) لإعطاء تعريف واضح للإمتياز البحري بأنه حق أو امتياز على شيء لترتيب آثار قانونية بشأنه ولكن في الحقيقة هي إجراءات متعلقة بحق عيني، وأن هذا الحق أو الإمتياز ينتقل مع الشيء (السفينة) في أي يد كانت، في حين ذلك يبقى الأستاذ

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 199.

² BENAMAR (M), Les suretés martines en droit algérien op.cit. p.609.

³ Jean –Claude Dakouri, Droit des transports maritimes op.cit. p 46 et 47.

(BURCHELL) أعطى تعريفاً أكثر دقة للإمتياز البحري باعتباره كحق إمتياز يترتب على السفينة والأجرة، وفي بعض الحالات على البضائع مقابل خدمة السفينة أو الضرر الناتج عنها¹، وهو ما جاءت به اتفاقية بروكسل 1926 إذ جعلت كل من السفينة والأجرة وملحقاتها أموالاً يقع عليها امتياز الدائنين على غرار المشرع الجزائري الذي جعل السفينة وحدها ضامنة للوفاء بحقوق الدائنين وهذا ما نص عليه من خلال المادة 73 ق بـج².

الفقرة الأولى: السفينة

إن الإمتيازات البحرية هي في الأصل ترتبط بالثروة البحرية ذاتها والتي محورها السفينة كما سبق الذكر³، إذ لا بد للدائن الممتاز من مال يمارس عليه حقه في سلطتي التتبع والتقدم، فمن المنطقي جداً أن تكون السفينة وبالدرجة الأولى هي من يمارس عليها هذا الحق ذلك راجع إلى كل الجهود التي بذلت والمصاريف التي أنفقت على السفينة لتجعلها ضامنة للدائنين للوفاء بحقوقهم⁴. ففكرة تخصيص السفينة لضمان الديون الناتجة عن استغلالها أساسه أن الإمتياز ارتبط بالسفينة ذاتها لا بذمة المدين⁵. إلا أن المشرع المصري من خلال نصه في المادة 30 من القانون البحري المصري، فقد أورد قيوداً لغرض حماية مالك السفينة، حيث حرم الدائن من امتيازها أي متى كانت حيازة المالك لسفينته قد زالت لسبب غير مشروع

¹ بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 109.

² لقد نصت المادة 73 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة...".

³ جلال وفاء محمد بن، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 116.

⁴ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 199 و200.

⁵ بالرجوع للقواعد العامة نجد أن حقوق الإمتياز لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.

كاغتصاب السفينة وكان الدائن سيء النية، أي يعلم أنه يتعامل مع مغتصب السفينة وقت تعاقدته.¹

كما أن الإمتياز يبقى يسري على السفينة حتى ولو تحولت إلى حطام إذ أن المادة 73 من ق ب ج في الفقرة "هـ" رتبت حق الحبس على حطام السفينة إذا ما تعرض لحادث في الموانئ أو المياه التي وقع فيها الإنقاذ سواء كانت مياه داخلية أو إقليمية وبادرت الجهة البحرية المختصة إلى إزالة الحطام وانتشاله أو رفعه² ومن ثم لا يقتصر الأمر على حق الحبس فقط وإلا اعتبر ضمانا ضعيفا، وإنما أجاز النص للجهة البحرية بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على الدائنين الآخرين، ومن هنا تظهر لنا حكمة إعطاء هذا الإمتياز في حث الجهات البحرية إلى الإسراع في عملية تطهير الموانئ وكذا الممرات، بغرض تنظيم الملاحة البحرية الجزائرية³، وما يلاحظ أنه لولا النص الذي أعطى حق الامتياز على حطام السفينة للجهات البحرية، لكانت ضاعت ولم تستوفي حقها وسط زحمة الديون الممتازة.

أ) مرتبة امتياز المبالغ المستحقة عن رفع حطام السفينة:

ذلك أنه إذا تحطمت السفينة التي تعتبر محل للامتيازات البحرية، انتقل الإمتياز إلى ثمن ذلك الحطام⁴، حيث في هذا الشأن أعطى الأستاذ "كالفو Calvo" تعريفا للحطام بأنه:

¹ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 129.

² نصت المادة 73 من ق ب ج في الفقرة هـ على ما يلي: "الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة..."

³ جلال وفاء محمد بن، المرجع السابق، ص 117.

⁴ حيث لا يحمل الحطام وصف السفينة، فقد أكد ذلك الحكم الصادر عن محكمة النقض المصرية بتاريخ 24 أيار 1982 ومما جاء فيه: «... مما يقتضي أن تكون المنشأة العائمة صالحة للقيام بهذه الملاحة فإذا فقدت هذه الصلاحية أو صارت حطاما زال عنها وصف السفينة...». عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 90.

«البقايا التي تركها طاقمها يتقاذفها البحر بتياراته عائمة في عرض البحر أو مرمية على السواحل»¹.

وقد خولت نصوص قوانين بعض الدول المختلفة لهيئة الميناء وهي الإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة لضمان مصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه وبيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالأفضلية على الدائنين الآخرين وإيداع باقي الثمن في خزانة المحكمة المختصة².

والدين الممتاز هنا هو مصاريف الإزالة وما يترتب عن هذه العملية، كما لا يقتصر الأمر على حق الحبس، إذ أجازت تلك النصوص للإدارة البحرية المختصة بيع الحطام واستعادة دينها بالأفضلية على غيرها من الدائنين وكل ذلك ابتغاء الإسراع إلى تطهير الموانئ والممرات لتأمين الملاحة البحرية، فلا يتقرر الامتياز على السفينة بل على الحطام طبقاً لتلك النصوص التي من دونها يكون الدين عادياً³، الذي من السهل تعرضه للضياع في زحمة الديون إذ أن هذه المصاريف في أساسها أمر مغاير للتعويضات عن الأضرار التي تصيب منشآت الموانئ وطرق الملاحة المندرجة ضمن الحقوق الممتازة.

بالرجوع إلى القواعد العامة، فطبقاً لما قررته فإن حقوق الامتياز في حال هلاك المال المتقلبها تبقى تحافظ على مرتبتها المنصوص عليها قانوناً، إلا أن المشرع البحري خالف هذه القاعدة وخرج عنها حينما قرر انتقال حقوق الامتياز إلى ثمن الحطام لكن مع أولوية المبالغ المستحقة لمن تولى رفع الحطام على سائر الدائنين الآخرين، ممتازين كانوا أو مرتهنيين⁴.

¹Gilbert Gidel, op.cit, p 72.

² عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 90.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125.

⁴ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 210.

إلا أنه باستقراء نص المادة 373 من ق ب ج فقد أقر المشرع الجزائري إمتياز بحري لمن قام بعملية إنقاذ وانتشال حطام السفينة، فقد ورد نصها كالتالي: "من أجل ضمان دفع المبالغ المذكورة في المواد 370 و371 و372 أعلاه فلمنقذي الحطام البحري إمتياز بحري بحكم القانون على الأموال التي أنقذوها وتأتي الديون المتولدة عن عملية الإنقاذ في الدرجة الأولى"¹.

وهو ما أقرته إتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال ترك حرية للدول إمكانية تقرير مثل هذا التفاضل وذلك ضمن بروتوكول التوقيع إذ في الأخير يبقى المستفيد الأول منه وهو السلطات المينائية في حين ذلك فقد بين المشرع الجزائري أنه يمنح هذا الامتياز لكل من تولى رفع الحطام.²

ب) الأحكام المتعلقة بشخص المدين:

حيث أن السفينة تعد محلا للإمتياز بصرف النظر عن تجهزها سواء أكان مالكا أو مستأجرا لها ذلك لأن حق الدائنين الذين تكون حقوقهم ممتازة يستقل عن صفة تجهزها فالسفينة تكون ضمانا لحقوق دائنيها من خلال استغلالها البحري، أي أن حق الدائنين الممتازين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة تجاريا فلا يهم ما إذا كان مالكا للسفينة أو غير مالك وهذا الحكم نتيجة منطقية للصفة العينية لحقوق الامتياز³ ولفكرة

¹ وهو ما قضى به المشرع المصري حين قرر ضمن المادة 39 من القانون رقم 08 لسنة 1990 مثل هذه الأولوية للإدارة البحرية ضمانا لمصاريف إزالة الحطام أو رفعه، ويكون لهذه الهيئة حق بيعه واستعادة حقوقها بالأولوية، وكل ذلك بغية الإسراع إلى تطهير الموانئ والممرات لتنظيم الملاحة المصرية.

² المشرع الجزائري وبخلاف المشرع المصري لم يحدد المياه التي وقع فيها الإنقاذ فيستوي أن تكون المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، ما دام أن كل حطام ومهما كان موقعه قد يشكل خطرا على سلامة الملاحة البحرية.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 50.

تخصيص السفينة لضمان الدائنين بسبب استغلالها وليس الأمر كذلك فيما يتعلق بحقوق الامتياز طبقا للقواعد العامة التي لا ترد إلا على الأموال المملوكة للمدين.

وإنه إتباعا لما ورد في نص المادة 91 من القانون المدني فإن أحكام هذا الفصل تطبق على السفن المستغلة، سواء من قبل المالك وإما من قبل المجهز غير المالك، وإما من قبل المستأجر¹ وهو ما ذهبت إليه اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بنصها على مثل هذا الحكم من خلال الفقرة الأولى، وكما قررته أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1967، والشأن نفسه بالنسبة لاتفاقية جنيف لسنة 1993.

إلا أن الأصل يتمثل في الدين الذي نشأ بسبب السفينة إذ يلتزم به مالك السفينة، غير أن هذا الأخير يلتزم بالدين ولو كان المتسبب فيه شخص آخر أي غير المالك، كأن يكون مجهزا غير مالك أو مستأجرا.

(ج) أحوال انتفاء مسؤولية المالك:

ذلك أن حق الامتياز يتعطل إذا زالت حيازة المالك للسفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية².

وعليه فإن المالك في الأصل هو من يتحمل تبعة إستغلال السفينة حتى ولو لم يكن هو من يتولى استغلالها، غير أن المادة 13 من إتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة 2 تضمنت حكما لم يأت به المشرع الجزائري، ويتعلق الأمر بحالة فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية³ فمن هنا إذا لا تسري الأحكام الواردة في

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 211.

² أي عالما وقت نشأة حقه أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأن من تعامل مع غاصب للسفينة، والامتياز لا يقع إلا على السفينة التي نشأ الدين بسببها من دون غيرها من السفن التي تكون تابعة للمجهز نفسه، محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 137.

³ وهو الحكم الذي نص عليه كل من المشرع الفرنسي والمصري.

الفقرة السابقة من جراء فقد المالك حيازة السفينة إثر فعل غير مشروع وهذا يطبق متى كان الدائن الذي يدعي حق الامتياز سيء النية وكان عالما وقت نشوء الامتياز أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأنه يتعامل مع غاصب للسفينة.¹

الفرع الثاني: الأجرة

تترتب حقوق الإمتياز على الثروة البحرية للمجهز² إذ أن أهم عناصره هي السفينة ذاتها، إلا أنها ليست العنصر الوحيد للإمتياز بل هناك عناصر أخرى كأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة والجدير بالذكر أن رهون البحرية تترتب على السفينة وملحقاتها دون أجرة النقل³ وعليه سنتعرض إلى التعريف القانوني للأجرة الذي به ستمكن من معرفة شروط إعتبار الأجرة وعاء للإمتياز.

أولاً: التعريف القانوني للأجرة

يطلق لفظ الأجرة على ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أيا كانت صورة العقد، ويعبر عنها باللغة الفرنسية بـ (NOLIS) أو (Fret) وبالإنجليزية freight، ويبقى لفظ "تولون" مستعملاً حتى الآن في مصروفي العراق وفي بعض التشريعات⁴. أما في القانون العام للتجارة ونقل البضائع، فنجد مصطلح أجرة الحمولة فهو متعدد المعاني، فقد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع عن طريق (الجو، البر، البحر) أو تكلفة لإستئجار سفينة⁵ على خلاف النولونالذي هو كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة لقاء نقل البضائع من ميناء القيام

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120 و121.

² بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 112.

³ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 146.

⁴ أحمد حسني، المرجع السابق، ص 54.

⁵ في القانون البحري أجرة الحمولة هو الثمن المدفوع لإستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدماً، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس تسليم البضائع.

إلى ميناء الوصول إذا ما هو حقق النتيجة المرجوة من هاته العملية وهي وصول البضاعة في أمان وسليمة، وكذلك هو أيضا يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع، أو إذا ما كانت مواد أولية¹.

أما في دراسة حقوق الإمتياز البحرية فنجد في بعض الأحيان لفظ أجره النقل بدلا من أجره الحمولة² وإذا كنا بصدد تحديد المسؤولية فإن محل هذه الأخيرة هي أجره النقل حيث يجب على المالك أن يدفع، فضلا عن قيمة السفينة أجره النقل، ذلك أن أجره النقل تكون مع السفينة الذمة البحرية وهي وحدة قانونية لا يسأل المالك إلا في حدودها³.

ثانيا: اعتبار الأجره محلا للإمتياز

إن التقنين البحري الجزائري لم يتضمن أي إشارة إلى الأجره باعتبارها محلا للإمتياز وإنما حدد محلا واحدا والمتمثل في السفينة⁴ وهو ما يتبين لنا أنه تماشى مع اتفاقية بروكسل لسنة 1967، وكذلك القانون التجاري الفرنسي الذي لا يجعل من الأجره محلا للإمتياز، لأنه قانون لم يتعرض للإمتياز على الديون⁵. فقط أن المشرع الجزائري فقد استعمل لفظ أجره الحمولة خلافا مع باقي النصوص الأخرى، التي تستعمل إما أجره السفينة أو أجره النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن، وكذلك في الباب الثالث المتعلق بنقل البضائع، من خلال المواد 695 و738 من ق ب.ج.

¹ تظهر أهمية تكلفة النولون في مدى تخفيضه لثمن البضائع ذلك بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى، إذ أن حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ أدت إلى انخفاض في التكاليف.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 134.

³ تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 12.

⁴ انظر المادة 73، قانون البحري الجزائري.

⁵ جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 216.

ويبقى الأمر المثير في ذلك أن المشرع الفرنسي تراجع عن موقفه هذا بموجب القانون 05-67 حين جعل من الأجرة محلا للامتياز بموجب نص المادة 31 منه، على غرار المشرع الجزائري الذي يبقى موقفه لا يخلو من القسوة نوعا ما، ويتمثل في حرمان الدائنين الممتازين من كل ما يحل محل السفينة خاصة في حالة هلاكها وبالرغم من أنه نص على حقوق الامتياز في حالة ما إذا ما تحولت السفينة إلى حطام فهل ستوفي كل الديون المترتبة عنها، ضف إلى ذلك أنه حرمهم من أجرة السفينة¹، في حين ذلك أن معظم التشريعات نصت على الأجرة كوعاء للامتياز والشأن نفسه بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1926² والتي اعتبرت كل من السفينة والأجرة مالا قابلا لأن يكون محالا للامتياز وذلك من خلال الفقرة الأولى من المادة الثانية.

ولكن فقط نريد أن نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى محل الإمتياز البحري بالتفصيل من خلال القانون البحري الجزائري، ذلك يرجع إلى أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لعام 1926، حيث أن هذه الاتفاقية تضمنت محل الامتياز بالتفصيل، هذا ما يؤكد لنا أن المشرع الجزائري رأى عدم جدوى تكرار مضامين الاتفاقية واكتفى

¹ جقبوي حمزة، المرجع نفسه، ص 212

² لقد نصت المادة الثانية ومن خلال الفقرة الأولى على أنه: «تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز، وعلى ملحقات الرحلة كل من...»

بترتيب الامتيازات البحرية من خلال المادة 73¹ على خلاف المشرع المصري الذي تعرض إليها بالتفصيل ذلك لكون مصر لم تنظم إلى الاتفاقية فخشي من وقوع فراغ في هذا الشأن². ولتوضيح ذلك فإنه تعتبر في حكم أجره النقل كل من أجره نقل البضاعة أو أجره نقل الركاب حسب الأحوال³، وهو ما نص عليه المشرع الوطني من خلال المادة 738 ق بجفيمما يتعلق بدفع أجره الحمولة من طرف الشاحن⁴ ثم تولت المادة 821 من نفس القانون بإدراجها للأجره كأحد الالتزامات الملقاة على عاتق المسافرين⁵ وعند الإقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالكي السفن⁶، والمقصود بالأجره هنا باعتبارها محل للإمتياز هي الأجره الإجمالية المستحقة للمجهز دون أن يخصم منها مصروفات الملاحة سواء أكانت أجره نقل بضائع أو أجره نقل ركاب⁷ وليس الأجره الصافية⁸ التي تمثل ربح المجهز والتي تستبعد من الأجره الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، وتحدد الأجره الصافية جزافيا بستين في المائة (60%) من الأجره القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد

¹ بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 114.

² للاستزادة في هذا الشأن راجع، مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 69 وص 70.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 129.

⁴ تنص المادة 738 ق ب ج على ما يلي: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجره الحمولة»

⁵ تنص المادة 821 ق.ب.ج على ما يلي: "يلتزم المجهز بموجب عقد نقل المسافرين بنقل المسافرين وأمتعتهم إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافرين أجره السفر".

⁶ جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 217.

⁷ إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 190.

⁸ الأجره الصافية: هي مجموع فرغات السفينة المستعملة في أغراض تجارية بقصد الربح (أي الحمولة الكلية بعد استبعاد الفراغات المستعملة كغرف الطاقم والماكينات وأماكن تخزين الوقود والمياه).

على مبلغ معين¹ هذا وتترتب أيضا حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تنشأ خلال الدين فإذا وقع تصادم بخطأ من السفينة أثناء الرحلة فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجهزة النقل عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم والأجرة هنا تتمثل في الأجرة الإجمالية².

ثالثا: حالات اعتبار الأجرة محلا للامتياز

إن ما يجعل الأجرة وعاء للامتياز يندرج في شروط، فتبعاً لما قضت به إتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال نص المادة الثانية والمادة العاشرة فإنه يشترط لاستفادة الدائنين البحريين الممتازين من الأجرة مراعاة أمرين:

الأمر الأول: يجب أن تكون الأجرة مستحقة الدفع³.

الأمر الثاني: يجب أن يتعلق الامتياز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين⁴.

1- شرط استحقاق الأجرة:

يبقى حق الإمتياز قائماً على أجرة النقل ما دامت الأجرة مستحقة الدفع⁵ بمعنى لم يتم دفعها بعد من طرف الشاحن نظراً لإمكانية دفعها بعد الوصول وهذا استناداً لنص المادة 791 من ق ب ج إذ يقع لزاماً على المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا تم الاتفاق عليها بدفعها عند الوصول ونجد هذه الحالة خاصة إذا كان المرسل ليس المرسل إليه أي شخص آخر فيصبح

¹ تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 22.

² بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 112.

³ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 218.

⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120.

⁵ نصت المادة العاشرة من إتفاقية بروكسل 1926 عل أنه: «يبقى الامتياز على الأجرة قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع، أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك، وكذلك الحال بالنسبة إلى الامتياز على ملحقاتها».

العقد ثلاثي الأطراف¹ وإن كان ما يلاحظ على أجرة السفر في حالة نقل الأشخاص فإنها عادة تدفع مقدما، أي قبل بدء الرحلة البحرية ويصعب معه معرفة ما إذا كان المالك قد قبضها أم لا زالت تحت يد ممثليه².

ومن هنا يتجلى لنا أن ممارسة حق الامتياز على أجرة النقل يكون ممكنا إلا إذا كانت لا تزال مستحقة في ذمة الشاحن، أو كانت ما زالت تحت يد الربان أو وكيل المجهز على حد سواء وبمفهوم آخر لم يقبضها المجهز بعد، ما يمكن في هذه الحالة لصاحب الحق الممتاز إيقاع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها في حين ذلك إذا تسلمها المجهز فإن الأجرة تفقد ذاتيتها³.

فإذا أريد تحقق الإمتياز على الأجرة، وجب توقيع حجز ما للمدين لدى الغير عليها وهي تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك، أما إذا استوفيت الأجرة ودخلت في ذمة المالك فحق الامتياز عليها (الأجرة) ينتفي أو يسقط، وحينها لا يستطيع الدائن الممتاز أن ينعى على المدين بالأجرة أنه قد وفى بدينه متجاهلا حقه ما دام هذا الحق مستترا.

¹ نصت المادة 791 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: «يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى».

² إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 191.

³ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 209.

2- ممارسة الحق الممتاز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين

بيان محل الإمتياز على كل من السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين أو حقه¹، وهذا ما أقرته اتفاقية بروكسل 1926 لكن بشرط أن ينصب هذا الإمتياز على الثروة البحرية للمجهز، سواء أكان يتمثل في المجهز نفسه باعتباره مالكا للسفينة أو في شخص الغير مالك كالمستأجر وعليه الامتياز لا يرتبط بشخص المدين وإنما بالثروة البحرية ذاتها.

فوفقا لما تقرر في نص المادة الثانية من خلال الفقرة الأولى من إتفاقية بروكسل 1926 والمعمول بها، فإنه "تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز"، فمن خلال استقراء النص يتبين أن الرحلة البحرية تعبر معيارا لتحديد المستفيد من الأجرة² إذ أن لكل رحلة أجرة نقل مخصصة للوفاء بالحقوق الممتازة التي نشأ خلالها الدين وليس التي نشأت خلال رحلة سابقة أو لاحقة، ومفاد ذلك أن كثرة الامتياز والتراكمات الطارئة على الأجرة لا تسمح لها بإستفاء امتيازات وارده على عدة رحلات، فإن حالة تصادم collision السفينة جراء خطئها، أثناء الرحلة فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجهزة النقل المستحقة عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم.

ولكن كاستثناء خاص فإن إتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد خرجت عن الأصل السابق، فمن خلال المادة 4 وفي الفقرة السابعة يبقى الإمتياز المقرر للأشخاص القائمين على خدمة

¹ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 1993، ص 129.

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 220، 221.

السفينة وارد على أجرة كل الرحلات التي تمت بموجب عقد استخدام واحد وقد تبعها في ذلك التقنين البحري الجزائري من خلال المادة 73 فقرة أ "الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها" أي على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد، فلو تمعنا في هذا النص جاء لحماية هاته الفئة ذلك لما يبذلونه من جهد، زيادة على دورهم في تكوين ثروة المدين.¹

الفرع الثالث: تفرعات السفينة وأجرة النقل

ويرد الإمتياز أيضا على تفرعات السفينة² وأجرة النقل، بحيث هي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها، وإن كنا نلاحظ أن ملحقات السفينة تشكلت في نوعان، منها الملحقات المادية التي تتبع السفينة ولا تتفصل عنها في كل أوضاعها، ما دامت هي عنصر ضروري لا يمكن للسفينة بالقيام بالملاحة بدونها وهذا ما يجعلها تعتبر محلا للإمتياز أيضا، في حين ذلك يتشكل النوع الثاني في الملحقات القانونية والتي حددتها إتفاقية بروكسل 1926 ضمن الفقرات 1 و2 و3 وما يلاحظ أيضا أن هذه الحقوق المنصوص عليها وردت على سبيل الحصر، فلا يمكن إضافة إليها عنصر آخر لم

¹ رغم أن مصر لم تصادق على إتفاقية بروكسل 1926 إلا أنها تبعت الإتفاقية في المادة الرابعة من خلال نص المادة 31 فقرة 2 من القانون رقم 08 لسنة 1990 ثم وهو نفس ما قرره المشرع الفرنسي ضمن المادة 32 من القانون رقم 77-05، إذ بسطت هذه الفقرة الإمتياز على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

² لقد نصت المادة 10 من معاهدة بروكسل 1926 أن مراكب الملاحة الداخلية تخضع لحقوق الإمتياز العامة والخاصة على المنقول المنصوص عليها في القانون المدني، ولا عبرة بما إذا كانت السفينة محل الإمتياز من السفن التجارية أو غير التجارية. لكنه يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة للدولة وللتفصيل أكثر راجع محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 123.

تأت المادة على ذكره¹ وإذا كانت الملحقات المادية تتمثل في هيكل السفينة وكذا توابع السفينة سواء أكانت ملحقات لازمة لإلقاء السفينة في البحر لأول مرة كالألات التي تزود لتأدية وظائف مختلفة كآلات الإنارة وتسخين الماء وإما يمكن إضافته عند تجهيز السفينة لتحقيق هدف معين كقوارب النجاة للسفن الخاصة لنقل الأشخاص، وشباك الصيد فيما يخص سفن الصيد، إذ حين ذلك لا يهم إن كانت هذه التوابع متصلة لا يمكن التخلي عنها أو كانت من التوابع المنفصلة².

في حين ذلك تبقى الملحقات القانونية هي حقوق تستحق لمجهز السفينة بمناسبة استغلالها، والتي هي في الحقيقة تمنح في ذمة المدين كأحد العناصر الإيجابية له. وكل ما تجدر إليه الإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري لم يتطرق من خلال التقنين البحري لأي من الملحقات القانونية على غرار اتفاقية بروكسل 1926 التي تضمنتها وحددتها، وإنما المشرع الجزائري نص عليها بأن جعلها كأحد الأموال التي يستأثر بها الدائنين المرتهنين في حال هلاك أو تضرر السفينة، وهنا يثار المشكل أو التساؤل حول قيمة حق الامتياز في حال هلك السفينة، وما يظهر لنا هنا أن المشرع لم يعتبر الأجرة كمحل لحقوق الامتياز باعتباره لم ينص عليها، ثم تلتها الملحقات القانونية إذ هو بذلك يحرم الدائنين

¹La convention de 1926 (art 4et 1et 2) et la loi de 1967 (art 34) prévoient que le privilège s'exercera sur les indemnités dues au propriétaire par le responsable du sinistre, comme sur la contribution pour avaries communes due par le chargeur ou l'affrèteur. En revanche, règle extrêmement importante, le privilège ne porte pas sur l'indemnité d'assurance due par l'assureur corps du navire. – وللاستزادة في هذا الشأن راجع:

Bonassies (P)– Christian (S), Droit Maritime, LGDJ 2006 op.cit, p 380.

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 223.

الممتازين في كل ما يحل محل السفينة¹ ضف إلى ذلك أن الإختلاف بين نصوص المعاهدة والتقنين البحري، ينجر عنه اللامساواة بين من يمكنه التمسك بأحكام المعاهدة، وبين من لا يمكنه في حال عدم توفر شروط تطبيقها، وتجنباً، للوقوف أمام هذه الأوضاع الشاذة، كان بالإمكان الاكتفاء، بحرمان الدائنين الممتازين من ممارسة حقوقهم على مبالغ التأمين وفتح المجال أمامهم بالنسبة لبقية التفرعات².

وعلى إعتبار أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وبما أنها تطرقت وبينت الحقوق التي تعد من التفرعات القانونية وكذا الحقوق التي لا تعد كذلك فلا بأس من توضيحها حسب ما جاء في هذه المعاهدة.

أولاً: التعويضاتالمعتبرة

أ- التعويضاتالمستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة الأجرة:

وذلك يظهر في جوازية إستعمال حق الإمتياز على مبالغ التعويض المستحقة لمالك السفينة عما لحقها من أضرار بشرط قبل إصلاحها³، أما إذا تم إصلاحها فإن الامتياز يرد على السفينة دون هذه المبالغ وإلا كان الامتياز ينصب في محلين السفينة بعد إصلاحها ومبلغ التعويض وبالطبع فهذا غير جائز.

¹ على غرار المشرع المصري وبما أنه لم يصادق على اتفاقية بروكسل 1926 فقد حدد ملحقات السفينة وأجرة النقل من خلال المادة 32 فقرة الأولى من القانون البحري المصري.

² جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 225.

³ Bonassies (P)- Christian(S), droit maritime, op.cit p 380 et p381.

في حين ذلك فهي تعتبر من ملحقات أجرة النقل التعويضات المستحقة للناقل عن
خسارة أجرة النقل، كما لو فقدنا الناقل بخطأ من الشاحن أو من غيره فاستحق تعويضات
عنها¹.

ت- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية
لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل، ففي هذه الحالة إذا لحق
السفينة ضرر ذلك نتيجة قيام الربان من إنقاذ الأرواح البشرية وما عليها من بضائع
فلمالك السفينة حق التعويض عن هذه الأضرار وأن يوزعها على كل من قام بعملية
الإنقاذ، بشرط أن يتم إصلاح هذه الأضرار².

كما أن ملحقات أجرة النقل تتمثل في التعويضات المستحقة بسبب خسارة أجرة النقل
نتيجة الخسارة البحرية المشتركة، كما لو جبر على التضحية ببعض البضائع التي من
المفروض استحق أجرة نقلها عند الوصول³.

ب- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ والإسعاف

ومنه ووفق ما ورد في الفقرة 2 من المادة 4 من الاتفاقية فإن المكافآت المستحقة
للمالك عن أعمال الإسعاف والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة، بعد خصم المبالغ
المستحقة للربان وبقية الأشخاص الذين في خدمة السفينة¹.

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 122.

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 131.

³ عاطف محمد الفقي، المرجع نفسه، ص 123.

أي أن ووعاء هذا الامتياز يقع على مكافأة ما تقوم به السفينة خلال رحلتها من مساعدة وإنقاذ لسفن أخرى، إذ أنه لا يرد إلا على صافي هذه المكافأة بعد خصم المبالغ المستحقة للريان وأفراد الطاقم الموجودين على السفينة والغرض من إقرار هذه الامتياز وهو مبلغ يدفع نظير المساعدة والجهد المبذول من طرف هاته الفئة.

1- المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز:

إذ لا تعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل، كل من التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين، وكذلك الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، ومن ثم فهي لا تدخل في محل الامتياز ويظهر ذلك في كل ما استنتته اتفاقية بروكسل 1926 بموجب الفقرة السادسة من المادة الرابعة².

ج- التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين:

وعلى هذا فإنه لا يدخل ضمن محل الإمتياز التعويض الذي يستحق للمالك بموجب عقد التأمين، فبالرغم من أن القانون المدني الذي يقرر أنه إذا كان الشيء المؤمن عليه متقلا بإمتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين³، في حين تظهر حكمة استبعاد مبلغ التأمين من محل الامتياز، وهي أن المشرع أراد الاحتفاظ به للدائن المرتهن إذا اتفق على ذلك صراحة في عقد الرهن وهو ما قرره المشرع الجزائري من خلال المادة 62 من التقنين البحري التي جعلت تعويضات التأمين على هيكل السفينة حقا

¹ وهذا ما أقرته المادة 348 من ق ب ج على أن توزيع مكافأة الإسعاف والإنقاذ يتم بالتساوي بين المالك وطاقم السفينة بعد اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ.

² نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة السادسة المادة الرابعة على أنه "لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة، التعويضات المسحقة للمالك بمقتضى عقد التأمين، أو المنح والمساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة".

³ محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 133.

خالصا للدائنين المرتهنين، إذا ما هلكت السفينة المرهونة¹، وهو ما ورد في الفقرة د والأخيرة من هذه المادة كما لاحظ الأستاذ بن عمار محمد أن هاته التعويضات تجعل الدائن المرتهن مغطى أو مشمول بالتأمين²، وهذا من شأنه أن يجنب منافسة الدائنين الآخرين للمجهز في هذا الشأن، وإن كان حقيقة أن هذا التعويض لا يندرج ضمن عناصر الثروة البحرية للمجهز.

الفرع الثاني: الإعانات والمساعدات

وبالتالي وحسب نص الفقرة السادسة من المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، فإن المبالغ التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية، كسبيل للمساعدة والإعانة للأسطول البحري الخاص بها، فهي بطبيعة الحال مستبعدة من نطاق الإمتياز³، وذلك تدعيما لأسطولها البحري تقوية وتشجيعا له في منافسة الأساطيل البحرية الأجنبية⁴، ولا يستفيد منها أي دائن مهما كان سند أفضليته لأنها ممنوحة لإعتبارات بعيدة عن الإئتمان البحري، فلا يصل إليها الضمان.

كما تحدد علة إستبعاد هذه الإعانات من محل الإمتياز سواء الأجرة وحتى الرهن على السفينة، إذ أن المالك حينما يرهن سفينة يبقى حيازتها لديه وهذه الإعانات يستفيد منها المالك أثناء الاستغلال وهو ما يتبين لنا أن في شأن الاستبعاد فيه تحقيقا للمصلحة العامة وتفضيلها على حقوق الدائنين المرتهنين والدائنين الممتازين التي هي مصلحة خاصة⁵.

¹ تخصص هذه التعويضات لتشجيع الائتمان البحري من خلال تقديمها كضمان لفائدة الدائنين المرتهنين يستأثرون بها عن غيرهم من الدائنين ولو كانوا ممتازين.

² BENAMAR (M), Les suretés maritimes en droit algérien, op.cit p 611.

³ Bonassies(P)-Christian (S) l.op.cit. p 380.

⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق ص 125.

⁵ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 230.

ويبقى الهدف الرئيسي للدولة وهو النهوض وتحسين قطاع النقل البحري وتنميته إذ في كل الأحوال، سيسد حاجات الدولة في زمن السلم ومنه يعزز أسطولها الحربي أثناء الحرب.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن الامتياز البحري وأسباب انقضائه

إن الإمتياز البحري يختلف عن الامتياز في القانون المدني، فهو يخول ميزتي التقدم والتتبع وهذا يماثل حق الامتياز على العقار¹ إذ أن السفينة باعتبارها محل للإمتيازات البحرية غالبا في التصرفات الواقعة عليها تعامل كالعقار في بعض الجوانب، فهي تتجرد عن واقع الحيازة ولا تستند إليه في تقرير الحقوق العينية سواء أكانت أصلية أو تبعية.

وعليه فلا يؤدي إستيفاء الحيازة لسائر شروطها واقتربت بالسبب الصحيح وحسن النية إلى كسب ملكية السفينة إنما لا بد من سبب قانوني من أسباب كسب الملكية كالشراء بسند رسمي من المالك أو البناء أو التقادم في بعض الحالات.

كما يشبه الرهن الذي تخضع له السفينة الرهن التأميني على العقار إذ يتم شهره بقيده في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة وتبقى السفينة في أثناء ذلك تحت حيازة المدين الراهن من دون أن يؤثر ذلك على حق الدائن المرتهن ولا من حيث سرريانه على الغير ولصاحب الإمتياز على السفينة أيضا حق التتبع لا يعرقله انتقال حيازتها من يد إلى أخرى².

ومنه تنقضي الإمتيازات البحرية المقررة على السفينة بأسباب خاصة للانقضاء تبعا للطبيعة الخاصة للإمتيازات البحرية كالبيع القضائي للسفينة والبيع الاختياري لها والتقادم.

¹Paul Chauveau, op.cit. p 139.

²René Rodière, Droit Maritimes, op.cit. p 304.

ولبحث هذه الموضوع سنتعرض من خلال هذا الفصل إلى آثار الامتياز (مبحث أول) وبعده إلى طرق انقضاء الامتياز البحري (مبحث ثان).

المبحث الأول: آثار الامتياز البحري

يمنح الإمتياز البحري صاحبه حقي التقدم أو الأولوية والتتبع شأنه في ذلك شأن حق الإمتياز بصورة عامة إلا أن لهذا الحق خصوصيته¹، إلا أنه في حالات قد يكون الحق ممتازا أو حتى عاديا، مضمونا بكل ثروة مالك السفينة، في حين ذلك يوجد دائنون آخرون أدنى مرتبة أو عاديون يمكن التمسك في مواجهتهم بالمسؤولية المحدودة، وفي هذه الحالة يتعرض هؤلاء لخطر محقق قد يذهب بكل مالهم من ضمان متى فضل الدائنون الأولون التنفيذ على السفينة طالما أن المشرع لم يتدخل بما يكفل رعاية مصالح الدائنين الذين حصل الترك لهم.

ولم تولى معاهدة بروكسل لسنة 1926 اهتماما بهذا الأمر بل اقتصر على النص في المادة السابعة منها على كيفية التوزيع بين الدائنين العاديين والممتازين وكان من الطبيعي أن يبني حكمها في هذا الصدد مع مراعاة تحديد مسؤولية مالك السفينة على الأساس الوارد في معاهدة بروكسل لسنة 1926 فجعلت للدائنين الممتازين الحق، عند توزيع الثمن في التقدم بكامل حقوقهم على غيرهم من الدائنين بشرط ألا تزيد أنصبتهم عن القدر المحدد وهذا لدرء مسؤولية مالك السفينة، ونص المادة السابعة لم يكن ضروريا لأنه يقرر الوضع الطبيعي الذي يتعين إتباعه².

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 89.

² فالمشرع المصري لم يورده في القانون رقم 35 لسنة 1951 لاختلاف قواعد تحديد المسؤولية في القانون الوضعي الحالي عنها في معاهدة سنة 1926 فهي في مصر لا زالت قائمة على فكرة التحديد العيني بترك السفينة والأجرة.

ولما كانت الإمتيازات البحرية من قبيل الإمتيازات الخاصة التي ترد على مال منقول لذلك كان منطقيا أن يقتصر الدائن على ممارسة الأفضلية في الحصول على حقه الممتاز من الشيء محل الامتياز، فالإمتياز أولوية يقرها القانون لحق معين، وما دامت الإمتيازات على المنقولات لا يجب فيها الشهر فإنه لا يحتج بها على من حاز المنقول بحسن نية، إلا أن القانون البحري عرف منذ نشأته خروجاً على تلك القواعد العامة التي يقرها القانون المدني، واعترف للدائن بحق تتبع على السفينة لا يضمن الحق الممتاز فحسب بل يمتد أثره ليشمل حق الدائن العادي، وهو ما أكدته المادة الثامنة من معاهدة بروكسل 1926، على أن « الديون الممتازة تتبع السفينة في أية يد كانت»¹.

وبإقرار التشريع على تحميل السفينة بحق التتبع لصالح أصحاب الحقوق الممتازة يتضمن خطراً شديداً لمن تنتقل إليه ملكية السفينة دون أن يحيط بما يتقنها من حقوق ما دام لم يكن في مقدوره الوقوف عليها مقدماً لعدم خضوعها لنظام الشهر، لذلك لم يفسحوا أمامها مجال البقاء بل أخضعوها لوسائل انقضاء سريعة.

المطلب الأول: حق التقدم أو الأفضلية

يخول الإمتياز الدائن الذي يتمتع به حق الأفضلية على غيره من الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة²، ومنه يكون لأصحاب الحقوق الممتازة الأولوية عن سائر الدائنين العاديين في استيفاء حقوقهم الممتازة³، وكذا الدائنين الذين يأتون بعده في المرتبة وهذا تطبيقاً للقواعد العامة، ويمارس حق الأفضلية في إطار البيع الجبري، وهذا ما نصت عليه المادة 75 من القانون البحري الجزائري على أنه: «تكون للإمتيازات البحرية المذكورة في

¹ علي يونس، المرجع السابق، ص 303.

² وهذا على خلاف الرهن البحري كتأمين اتفاقي.

³ إدوار عيد، التأمينات العينية، ط2، مطبعة المتني، لبنان 1995، ص 69.

الفقرات أ-ب-ج-د-ه-و من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا. غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز-و-ح، من المادة المذكورة».

ومنه يتضح حسب المادة أنه تتقدم حقوق الإمتياز المذكورة في الفقرات من (أ) حتى ومن المادة 73 من ق ب ج، والتي تعرضنا لها بنوع من التفصيل في السابق، على حقوق الدائنين المرتهنين أي أصحاب التأمين على السفينة، أما حقوق الامتياز الواردة في الفقرات ز-و-ح من المادة 73 فتأتي مرتبتها بعد مرتبة التأمين البحري.

هذا وقد نصت أيضا المادة 76 من ق ب ج على أنه: يجوز للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية» وبهذا يكون النص ورد صريح جدا.

ومن كل هذا فيمكننا القول بخصوص أفضلية الديون الإمتيافية فيما بينها، أنه تحتل هذه الديون الأخيرة لكل رحلة بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات وهو ما نصت عليه المادة 80 من ق ب ج¹، وبمعنى آخر فقد أخذ المشرع الجزائري بالرحلة البحرية كوحدة لتقرير حقوق الامتياز، وقد أخذ أيضا في الاعتبار أن حقوق الامتياز البحرية قد تنشأ عن رحلات بحرية متعددة.

¹ يطابق هذا النص المادة 50 من قانون التجارة المصري

الفرع الأول: ترتيب وفاء حقوق الامتياز

هذا وقد تترتب في ذمة مجهز السفينة حقوق امتياز في رحلة واحدة أو في عدة رحلات، ويختلف ترتيب وفاء حقوق الامتياز إذا كانت متعلقة برحلة واحدة أو عدة رحلات، وفيما يأتي توضيح كيفية وفاء حقوق الامتياز في هاتين الحالتين.

الفقرة الأولى: الرحلة البحرية كوحدة ترتيب الحقوق البحرية الممتازة

القاعدة العامة هي ترتيب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة، أي في ترتيبها ترتيباً داخلياً ويقصد به ترتيب الامتيازات المتعلقة برحلة واحدة وقد بينت ذلك المادة الخامسة من القانون رقم 35 لسنة 1951 المصري بنصها على أنه «تكون الديون المتعلقة برحلة واحدة ممتازة بحسب ترتيب فقرات المادة الأولى»¹.

ومنه فإذا تعددت الحقوق الممتازة في فقرة واحدة كما هو الشأن مثلاً في التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة الأخرى والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تصيب الركاب والطاقم والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة فإنها، تعتبر في مرتبة واحدة وتشارك في التوزيع بنسبة كل دين².

هذا وبالرجوع إلى نص المادة 77 من القانون البحري الجزائري اعتبرت أن «الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله...» وعليه تتقدم في الوفاء الديون الممتازة المذكورة في الفقرة (1) من المادة 73 على بقية الديون الأخرى، حيث تكون في الدرجة الأولى ثم يليها في الوفاء الديون الواردة في الفقرة (2) فتكون في الدرجة الثانية، وهكذا يتم الوفاء ببقية الديون الأخرى الواردة في الفقرات (3) و(4) و(5) و(6) من نفس المادة، ولا يمكن أن يتقدم في الوفاء دين من درجة أدنى على

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 129.

² عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البري العماني رقم (1981/35)، المرجع السابق، ص 53.

دين سبقه، وبالتالي ديون الدرجة الواحدة المتعلقة بنفس الرحلة تكون من درجة أو من مرتبة واحدة وتشارك في التوزيع بنسبة مقدار كل منها، وقد نصت على الأحكام المتقدمة المادة 73 إذ وردت على سبيل الحصر وقد عدت الحقوق الممتازة على امتياز بحري، مع ذكر مرتبة كل حق ممتاز، والتي وردت كالآتي:

المرتبة الأولى: وتخص الأجر والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها، ويدخل ضمنها كل الأجر والمبالغ الأخرى المستحقة عن كل الرحلات التي تمت بناء على عقد استخدام واحد وهذا وفقا لما ورد في نص المادة 80 من ق ب ج¹.

المرتبة الثانية: رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.

المرتبة الثالثة: الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

المرتبة الرابعة: الديون الجنية أو شبه الجنية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

المرتبة الخامسة: الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة

والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

المرتبة السادسة: ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة.

¹ نصت المادة 80 من القانون البحري الجزائري على: « إن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة، بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات.

غير أن المشرع استثنى من ذلك الديون المنصوص عليها في المادة 77 من التقنين البحري الجزائري إذ نصت هذه المادة على: «إن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تأخذ مرتبتها حسب الترتيب الذي تحتله، بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات».

ومن خلال هذا النص يتضح أنه لم يجعل ديون كل فقرة من الفقرات المذكورتين المادة 73 في مرتبة واحدة بل قضى بأنه بالنسبة إلى كل منهما ترتب الديون سواء تغايرت أو تعددت مع اتحاد طبيعتها طبقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئها، ويعني ذلك أن تتقدم الديون اللاحقة في نشأتها الديون السابقة عليها من نفس النوع، فلو أن الربان أبرم عقوداً متتالية لصيانة السفينة تكون مرتبة الديون الناشئة عن العقود اللاحقة أولى من الديون الناشئة عن العقود السابقة.

أما إذا كانت الديون ناشئة عن حادث واحد فتعتبر قد نشأت جميعاً في تاريخ واحد فلا تمييز في المرتبة بين مختلف هذه الديون، لكن إذا تعلقت الديون بأكثر من حادث خلال الرحلة البحرية الواحدة، وهو ما يصعب تحققه في الواقع العملي¹، فإن الأولوية تكون للديون اللاحقة في نشأتها على الديون السابقة.

ومنه فيبقى الأصل وهو أن يحتل كل امتياز مرتبته التي حددتها المادة 73 من التقنين البحري السابق ذكرها، إلا أن المشرع الجزائري قد خرج عن هذا الحكم، ذلك حين

¹ محمد فريد العريبي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 559.

جعل حق الامتياز الوارد ضمن الفقرة "ه" من المادة 73 الأفضلية على الحقوق الممتازة التي نشأت قبله، ولو أنه امتياز يحتل المرتبة الخامسة وهذا وفق ما نصت عليه المادة 73¹.

الفقرة الثانية: ترتيب حقوق الامتياز الناشئة عن عدة رحلات بحرية

إذا تعددت الرحلات البحرية فإنه وفقا لحكم المادة 75 من التقنين البحري الجزائري قد أوردت سند الأفضلية فنصت على أنه: « تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات، أ-ب-ج-د-ه-و، من المادة 73 الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا، غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات المذكورة في الفقرتين ز-و-ح، من المادة المذكورة»، وكما تنص أيضا المادة 76 من نفي القانون والسابق ذكرها على: « يجوز أيضا للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام، ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية».

وكما نجد نص المشرع المصري الذي ورد أكثر وضوحا من خلال الفقرة الأولى من المادة 35 من قانون التجارة البحرية على: «فإن الديون الممتازة بمختلف أنواعها الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة».

ومنه يتضح من خلال هذه النصوص أن كتلة الديون المتعلقة بالرحلة الأخيرة أي الحديث تاريخا تأتي في الترتيب الأول، ثم تليها كتلة ديون الرحلة السابقة عليها في التاريخ، ثم كتلة ديون الرحلة الأسبق تاريخا وهكذا² وتجسيدا لذلك تكون الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء التسجيل خلال الرحلة الأخيرة أعلى مرتبة من رسوم

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 191.

² والرحلة الأخيرة التي تؤدي هذا الأثر يتعين أن تكون رحلة حقيقية، أي رحلة جدية لا يقصد بها مجرد العبث بحقوق الدائنين وأن تكون رحلة استغلالية، وهي لا تكون كذلك إذا ما كانت السفينة قد أبحرت من ميناء بقصد إصلاحها إذ مثل هذه الرحلة لا تؤدي على تأخر مراتب الامتيازات الناشئة في رحلة سابقة بل تتزاحم امتيازات الرحلة السابقة مع امتيازات الرحلة الجديدة.

الإرشاد مثلا المستحقة عن رحلة سابقة بالرغم من كون الديون الأولى من ديون المرتبة السادسة والثانية من ديون المرتبة الثانية¹.

ويتأسس مبنى هذا الحكم على أن ها الترتيب العكسي له دور هام في تجديد ائتمان السفينة وتشجيع الدائنين الجدد على مساعدة السفينة خلال الرحلة البحرية رغم تعدد الإمتيازات السابقة، إذ يطمئنون إلى أنهم يتقدمون بامتيازاتهم الحديثة على الممتازين الذين لديهم الأقدمية عليهم.

وهذا ما نصت عليه المادة 80 من القانون البحري الجزائري على: « إن الديون الإمتيافية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة » وهو ما أقرته أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال الفقرة الأولى من المادة السادسة².

وعليه هنا تكون العلاقة عكسية بين الرحلات المتعددة من حيث الأفضلية، أي أن حقوق إمتياز الرحلة الأخيرة تتقدم على حقوق امتياز الرحلة التي سبقتها، والأخرى تتقدم على سابقتها، وتبقى هكذا حتى تأتي حقوق الإمتياز التي نشأت خلال الرحلة الأولى، والتي تأخذ المرتبة الأخيرة، إذ تتأخر في ترتيب الرحلة الأسبق في التاريخ.

إلا أن المشرع الجزائري أورد بالفقرة "أ" من المادة 73 ، والتي تتعلق بالأجور الواجبة الأداء لربان ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها، ومنه فرض استثناء مقتضاه أن الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتي كلها في المرتبة مع ديون الرحلة الأخيرة، فحيث يستغرق تنفيذ عقد العمل البحري الواحد عدة رحلات فإن الديون الناشئة عنه تعتبر كما لو كانت قد نشأت بمناسبة الرحلة الأخيرة وتعامل على هذا الأساس، ولعل الإستثناء كان له غاية من طرف المشرع في إيرادها وهو رعاية

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 139

²Legendre (C), La conférence diplomatique de Bruxelles, DMF,1967, p 212.

أصحاب هذه الديون الذين يعتمدون في معاشهم على أجورهم وما يستحقونه من مبالغ أخرى، فمن الإنصاف تمكينهم من الحصول عليها.

الفرع الثاني: نظام ترتيب حقوق الإمتياز البحرية بالنظر إلى سائر التأمينات

ويتعلق بموضع الإمتيازات البحرية من سائر التأمينات العينية الأخرى، وقد توجه المشرع المصري من خلال القانون رقم 35 لسنة 1951، إلى تبيان القواعد التي تتبع في هذا الشأن، فنجد نص المادة 19 من هذا القانون قد نصت على أن ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة يقع بعد الديون الممتازة مباشرة¹.

في حين نجد أن المشرع الجزائري لم يغفل هذا الوضع حيث حدد مرتبة ومدى أسبقية الرهون البحرية² على بعض الإمتيازات البحرية فمنها من أدرجها في المرتبة الأولى ومنها من أدرجت في المرتبة الثانية، وهو الأمر الذي يستدعي دراسة مرتبة هذه التأمينات من حقوق الإمتيازات البحرية.

الفقرة الأولى: مرتبة حقوق الإمتياز البحرية بالنسبة للرهن البحرية

تنقسم حقوق الإمتيازات البحرية إلى طائفتين، الأولى وتتمثل في أصحاب حقوق الإمتياز من الدرجة الأولى، والتي تشمل كل من الفقرات، " أ-ب-ج-د-ه-و " الواردة في المادة 73 من القانون البحري الجزائري، في حين ذلك تتمثل الطائفة الثانية في الفقرات " ز-و-ح " من نفس المادة، وهذا التقسيم هو الذي أقام الاختلاف في تحديد مرتبة حقوق الامتياز البحرية من الدرجة الأولى بالنسبة إلى الرهن البحرية مقارنة بحقوق الإمتياز من الدرجة الثانية، إلا أنه في حالات خاصة يمكن أن تتقدم الرهن البحرية حتى على امتيازات الدرجة الأولى.

¹ علي يونس، المرجع السابق، ص 305.

² وهي التي تولى المشرع الجزائري تنظيمها من المادة 55 إلى المادة 71 من التقنين البحري.

أولاً: مرتبة الرهون البحرية بين التراجع والأفضلية بالنسبة للامتيازات البحرية

وفيه قد تكون للإمتيازات البحرية التي تدخل في الدرجة الأولى أسبقية على الرهون البحرية، في حين ذلك تكون أفضلية للرهون البحرية على حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية¹.

1/ أفضلية حقوق الإمتياز البحري من الدرجة الأولى على الرهون البحرية

نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، على حقوق الإمتيازات البحرية الخمسة الواردة في هذه الفقرة والتي لها أسبقية على الرهون البحرية والمسجلة بصفة قانونية.

في حين ذلك سار المشرع الجزائري على نهج الإتفاقية من خلال المادة 75 من التقنين البحري فنص على أنه: «تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ،ب،ج،د،ه،و من المادة الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانوناً...».

وهنا قد ورد نص المشرع صريح جداً ذلك أنه لا يمكن حصول الدائنين المرتهنين على ديونهم إلى بعد استيفاء الدائنين الممتازين من الدرجة الأولى على كامل حقوقهم وأصحاب الحقوق هنا الذين أوردتهم المادة 75 أعلاه، ولا اختلاف فيما بينهم من حيث الترتيب، أي سواء نشأت ديونهم بموجب الرحلة الأولى أو نشأت حقوقهم بموجب الرحلة الأخيرة، ضف إلى ذلك بغض النظر عن تاريخ نشأتها وعن تاريخ قيد الرهون البحرية، وهذا الحكم قد أقرته معظم التشريعات²، ومنه تكمن الحكمة في تقرير هذه الأسبقية وهو

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري رقم (1981/35)، المرجع السابق، ص 54.

² نذكر منها المادتان 34 و35 من قانون التجارة البحرية المصري، وكذا المواد 156 و161 و162 من القانون البحري الأردني، بالإضافة إلى المادة 50 من القانون البحري الليبي.

إرادة المشرع في تشجيع الدائنين على التعاون مع الرهان وتقديم المساعدة له خاصة أن جل احتياجاته تتعلق بالرحلة البحرية في سبيل تحقيق النتيجة، لذلك أبعد الدائنين المرتهنين لتجنب تعطيل أولوية الحقوق الممتازة، وبذلك بعث الثقة وتجنب أيضا مفاجأة الدائن الممتاز برهن متقدم عليه¹.

2/ أفضلية الرهون البحرية على حقوق الإمتياز البحري من الدرجة الثانية

تجب هنا الملاحظة منذ البداية أن الأمر لا يتعلق بمبدأ مؤسس على بحث جدي للمسألة ولكن بفكرة سائدة فقط من أصل فرنسي وفي الواقع، أنه منذ إنشاء الرهن على السفينة نسب أغلبية الفقهاء الفرنسيين فشله ذلك للعدد الضخم للإمتيازات البحرية المنصوص عليها بالمادة 191 من قانون التجارة الفرنسي القديم².

ومنه فلا يخفا علينا أن خطر مثل هذه الأفكار السائدة تتجلى في انتشارها بسهولة و بالإعتقاد فيها مهما كانت هشة دون إخضاعها للحجة والبرهان ولذلك فإنه أثناء هذه المؤتمرات لم تجد هذه الفكرة أي معارضة تقريبا فأفضلية الرهن على الامتياز تحولت إلى قاعدة جوهرية والعدد الضخم للامتيازات أصبح هو المسئول الوحيد على فشل الرهن³.

وبعد هذا رأينا فيما سبق كيفية محاولة التقليل من عدد الامتيازات بعد أن تم الأخذ بعدد كبير منها خاصة في ضل اتفاقية بروكسل لسنة 1926، وبعدها جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1967 والتي كان سعيها وراء تقليل عدد الحقوق الممتازة التي تسبق الرهون البحرية، في حين ذلك تركت المجال للدول المصادقة إمكانية إضافة حقوق ممتازة تأتي

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 197.

² ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 12.

³ توجد عدة أسباب تحول دون بلوغ الرهن البحري مرتبة النجاح بالنظر إلى الرهن العقاري.

مرتبتها بعد الرهون البحرية وهو ما نصت عليه في مادتها السادسة، وهو نفس الحكم الذي سبق وأن أقرته اتفاقية بروكسل لسنة 1926 في فقرتها الثانية من المادة الثالثة¹.

ومن خلال هذا فالمشرع الجزائري وباعتباره صادق على الإتفاقية 1926، فهو أيضا سار ونهجها، وهو ما يظهر من خلال حكم المادة 73 إذ أخذ بحقين ممتازين تأتي مرتبتهما بعد الرهون البحرية المسجلة قانونا، ويشمل كل من الديون المدرجة في الفقرة "ز" والمتعلقة بامتياز الحقوق الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنقذة من قبل الربان، خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحيته الشرعية لأجل الإحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الإستمرار في الرحلة، ويشمل الحق الثاني، بالديون المدرجة ضمن الفقرة "ح" والتي تتضمن امتياز المبالغ الناشئة عن الفقد أو الضرر الذي يلحق الحمولة أو الحوائب والتي تعرضنا لها بنوع من التفصيل فيما سبق.

وعليه يكون لهذين الحقين أفضلية تقدم الرهون البحرية عليهما، هذا نهيك عن تاريخ قيدهما، سواء كان لاحقا أو سابقا على نشأة امتياز الفقرتين "ز" و"ح".

هذا وتجدر الإشارة أيضا إلى أن امتياز الفقرتين "ز" و"ح" يعتبر من حقوق الإمتياز الدولية التي تسبق الرهون البحرية طبقا لأحكام الإتفاقية، وهو ما يثير التساؤل حول تقدم الرهون البحرية على الحقوق الممتازة الواردة ضمن الفقرتين "ز" و"ح" من المادة 73 من التقنين البحري؟

وهو ما أجاب عليه الأستاذ جقبوبي حمزة، « إن الإجابة على هذا السؤال قد تكون بالإيجاب وفقا لما قضت به المادة 75 من التقنين البحري، غير أن الإجابة على نفس السؤال قد تكون بالسلب بالنظر إلى الإتفاقية الدولية، الأمر الذي قد يؤدي إلى عدم وجود عدالة، ذلك أنه من يمكنه التمسك بأحكام الإتفاقية قد يصبح أفضل حالا ممن لا يستطيع ذلك، ولو كان

¹Auchter(C), Art. précité, op.cit ; p 35.

امتيازهما واحداً، ذلك أن الأول يندرج امتيازه ضمن الدرجة الأولى التي تسبق الرهون البحرية، بينما يندرج الامتياز الثاني ضمن الدرجة الثانية التي تلي الرهون البحرية، ولا يخفى على أحد مدى تأثير ذلك التراجع على حقوق الدائن الممتاز¹.

ثانياً: حالات خاصة لتقدم الرهون البحرية

تنص المادة 62 من التقنين البحري الجزائري ومن خلال الفقرة "د" أنه يحل محل السفينة في حال هلاكها، تعويضات التأمين على هيكل السفينة، وبذلك يمكن للدائنين المرتهنين استيفاء حقهم، وهو ما نصت عليه أيضاً اتفاقية بروكسل لسنة 1926 في المادة الرابعة الفقرة السادسة إذ وردت على أنه: «لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة، التعويضات المستحقة للمالك بموجب عقد التأمين...»².

فمن خلال هذين النصين يتضح لنا أن المشرع أراد تفعيل الحماية القصوى للدائنين المرتهنين، بمعنى حفاظ حقوقهم حتى في حالة هلاك المحل الكلي والمتمثل أساساً في السفينة، فحينها يقرر للمالك حق المطالبة بالتعويضات المستحقة عن عقد التأمين، وبهذا تمنح الأولوية في الاستيفاء للدائنين المرتهنين على غرار الدائنين الممتازين، وعليه في هذه الحالة سيختل الترتيب في منح التقدم إلى الدائن المرتهن³.

وحقيقة الأمر أنه في هذه الحالة تكون حقوق الدائنين الممتازين مهددة بعدم استيفاء حقهم، خاصة إذا كانت التعويضات المقررة بموجب عقد التأمين هي كل ما بقي كمحل

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 200.

² عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 86.

³Dekhili (M), Les suretés sur le navire: privilèges et hypothèques, Le phare (Journal Maghrébin des Transport et des Echanges Internationaux), n 10/02/2000.p 06.

للسفينة في الاستيفاء دون بقاء حطام، أما إذا بقي الحطام فسيقتلص الخطر ذلك لانتقال أصحاب الحق في الامتياز إلى هذا الحطام وبهذا تتشكل لهم فرصة أخرى في الاستيفاء¹. ومن خلال ما تقدم طبقا لهذه الحالة فإن الصورة الوحيدة التي تتقدم فيها الرهون البحرية على حقوق الامتياز بالرغم من تصنيفها في الدرجة الأولى، وهي حالة تعرض السفينة للهلاك، ويبقى هذا الإستثناء الوارد بموجب هذه الحالة يبين حجم التناغم الحاصل بين مختلف أنظمة الإئتمان البحرية، واستبعاد فكرة الأولوية والأفضلية المطلقة لحقوق الإمتياز، الواردة ضمن القواعد العامة، واستبدالها بنظام التناوب على الريادة بين حقوق الامتياز في أغلب الأحوال، وبين الرهون البحرية في أحوال خاصة واستثنائية².

الفقرة الثانية: مكانة حقوق الإمتياز البحري من الترتيب بالنسبة لحقوق امتياز القانون العام

فعلى غرار باقي الإمتيازات الواردة في المادة 73 من التقنين البحري والتي أخذت مرتبتها مشكلة في فئتين، تأتي بعدها حقوق امتياز القانون العام والتي أقرها المشرع بموجب المادة 76 من نفس القانون، وهي أيضا لها مكانتها لذلك تطلب الأمر وفق هذه الفقرة ضرورة تحديد مرتبتها بالنسبة إلى سائر التأمينات التي تثقل السفينة.

أولا: تراجع مرتبة حقوق الإمتياز التابعة للقانون العام

لقد أقر المشرع الجزائري حقوق امتياز القانون العام بموجب المادة 76 من التقنين البحري السابق ذكرها، لذلك فهي منظمة قانونا وتقع كحق امتياز مقرر قانونا، وحيال هذا

¹علي شراد، المرجع السابق، ص 13.

²جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 201

نجد أن معظم التشريعات منحت لهذه الفئة حق امتياز لصالحهم، ونذكر منها ما تضمنه
المشرع الفرنسي من خلال المادة 33 من القانون 67-105¹.

أما بخصوص المشرع المصري ففي ظل القانون رقم 35 لسنة 1951، فإنه لم يعد
هناك محل لقيام امتيازات القانون المدني إلى جانب الإمتيازات التي أوردها المشرع البحري
في المادة الأولى من القانون رقم 35 لسنة 1951، وصياغة المادة الأولى التي جاء بها وقد
كانت وجها من أوجه الإستدلال هي نفسها صياغة المادة 29 من القانون رقم 08 لسنة
1990 والمتضمن قانون التجارة البحرية، كما كان الشأن قبل صدور هذا القانون وذلك
للاعتبارات، نذكر منها الاختلاف الظاهر في نص المادتين الخامسة والمادة الأولى من
القانون البحري رقم 35 لسنة 1951، فبينما المادة الخامسة تنص على إمتياز مجموعة من
الحقوق فإن المادة الأولى من القانون الجديد تذهب إلى اعتبار الديون التي عدتها وحدها
ممتازة، فالمشرع البحري في القانون الأخير قد ذهب إرادته صراحة إلى قصر صفة
الإمتياز، على طائفة من الديون وحدها في حين ذلك لم تكن المادة الخامسة بحري الملغاة
تتضمن نظيرا لهذا القصر فهي تلحق صفة الامتياز ببعض الحقوق دون أن تتعرض لمصير
ما اشتملت عليه القوانين الأخرى من امتيازات فلم يكن حينئذ هناك ما يحول دون قيام
امتيازات القانون العام إلى جانب امتيازات القانون البحري².

ونص المادة الأولى من القانون رقم 35 لسنة 1951 جاء مماثل لنص المادة 23
من القانون البلجيكي رقم 28 لسنة 1928 والرأي مستقر هناك على أنها لا يمكن أن تسمح
بقيام امتيازات القانون العام إلى جانب الامتيازات البحرية، بل أكثر من ذلك فبالرغم من أن
حالة النصوص في فرنسا، بعد التعديل الذي أدخله قانون 19 فبراير لسنة 1949 على المادة

¹ يونس علي، المرجع السابق، ص 284.

² علي يونس، المرجع نفسه، ص 285

191 من القانون التجاري، والذي تسمح ببقاء الوضع السابق على التعديل من حيث إمكان قيام امتيازات القانون العام إلى جانب امتيازات القانون البحري فإن البعض يتردد في التسليم بهذه النتيجة¹.

أما في الإعتبار الثاني فيمكن في أن مصر لم توقع على معاهدة بروكسل لسنة 1926، ولم تنضم إليها فكان المشرع المصري قد اقتبس القانون رقم 35 لسنة 1951 منها باعتبار أن هذا القانون الواجب مراعاته، إذ أن المعاهدة ليست تشريعا وطنيا، والمشرع المصري حين اتخاذها مصدرا لقانونه كان له مطلق الحرية في إهمال بعض أحكامها أو في الخروج عليها إلى غيرها، لذلك ليس مفهومها ما ذهب إليه البعض² من اعتبار أحكام المعاهدة مكملة للقانون رقم 35 لسنة 1951، ما دام أن المشرع لم يصرح بقصده، والقول تبعا لذلك بأن امتيازات القانون المدني هي التي قصدت إليها المعاهدة عندما تركت للتشريعات الوطنية الحق في تقرير امتيازات أخرى غير الواردة بها أطلقت عليها امتيازات من الدرجة الثانية تأتي في مرتبة تالية للرهن³.

ضف إلى ذلك أن حكم المعاهدة يتطلب أن ينص التشريع الداخلي على تحديد مراتب امتيازات الدرجة الثانية من امتيازات الدرجة الأولى، وهذا هو ما حدا بالمشرع الفرنسي إلى أن ينص في المادة 191 من القانون التجاري مكرر المعدلة بقانون 19 فبراير سنة 1949⁴، وهذا بعد أن عدد الامتيازات الواردة بالمعاهدة، على أن كل الإمتيازات الأخرى تأتي في المرتبة تالية للرهن، ولو كان هناك ما يدعو إلى تغيير الوضع الذي كان قائما قبل الأخذ بأحكام المعاهدة ومن مقتضاه أن إمتيازات القانون المدني تأتي بعد الإمتيازات البحرية

¹Danjon (D), Manuel du Droit Maritime, LGDJ, paris, 1921, p 33.

²مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 743.

³كمال حمدي، المرجع السابق، ص 133.

⁴Jean-Pierre Beurier, Droit Maritimes 2ème éd 2008, DALLOZ Action, op.cit, 334.

مباشرة وقبل الرهن، وهي نتيجة لا تستقيم مع الإدعاء باعتبار المعاهدة مكملة لأحكام القانون رقم 35 لسنة 1951 لأن المعاهدة المذكورة تنص على أن إمتيازات الدرجة الثانية تأتي في مرتبة تالية للرهن البحري.

ويبقى الإعتبار الثالث والأخير يتمثل في أن قيام امتيازات القانون المدني إلى جانب الامتيازات المنصوص عليها في المادة الأولى من القانون رقم 35 لسنة 1951 يترتب عليه إفساح المجال أمام عدم إحترام إرادة المشرع كما أفصح عنها في هذا القانون الأخير، ذلك أن مراجعة الإمتيازات الواردة بكل من القانون المدني والمادة الأولى المذكورة تقضي بأمرين:

الأمر الأول: أن أغلب إمتيازات القانون العام التي تطبق على السفن منصوص على مثلها في المادة الأولى من القانون الجديد بحيث لا يتصور بخصوصها قيام الإمتيازات المدنية إلى جانب الإمتيازات البحرية إلا إذا أصبح عمل الأخيرة معطلا لسبب أو لآخر كالتقدم مثلا وفي ذلك تفويت لقصد المشرع البحري الذي عين الإمتيازات وبين حدود تطبيقها.

الأمر الثاني: أنه بالنسبة للحالات القليلة التي يورد فيها القانون المدني إمتيازات مغايرة لما جاء بالمادة الأولى من نفس القانون، والتي تحصل في إمتياز البائع وإمتياز المتقاسم، وهو من ضروب إمتياز البائع¹.

وبالنسبة للتشريع الجزائري فتبقى حقوق الإمتياز التابعة للقانون المدني تأتي بعد الرهون البحرية وبعد امتيازات الدرجة الثانية سواء كان لها مقابل في التقنين البحري أو لم يكن لها مقابل وهذا أكدته المادة 76 من ق ب ج.

¹ علي أحمد يونس، المرجع السابق، ص 25

ثانياً: الترتيب التسلسلي لحقوق الامتياز العامة فيما بينها

على غرار المشرع المصري الذي رتب هذه الحقوق طبقاً لأحكام القانون البحري ووفق المادة 19 من القانون رقم 35 لسنة 1951 السابق الذكر، يبقى المشرع الجزائري يكتفي فقط بترتيبها كما وردت في القانون المدني ولم ينفرد بترتيبها في القانون البحري، ووضح فقط أن امتيازات القانون العام تأتي تالية في المرتبة بعد حقوق الامتيازات البحرية وهو ما أكدته المادة 76 من ق ب ج فقط وعلى هذا يقتضي منا أن نبين مرتبة كل حق كما وردت في القانون المدني الجزائري.

المرتبة الأولى: وتحتل هذه المرتبة كل من مبالغ الامتياز المقررة للخدم والكتابة والعمال وكل أجير آخر، من أجرهم ورواتبهم من أي نوع كان عن الإثنى عشر شهراً الأخيرة¹ إلا أن الأصل في الترتيب وفق المادة 993 في فقرتها الخامسة من القانون المدني الجزائري، فينزل هذا الامتياز إلى المرتبة الرابعة، وتسبقه كل المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخزينة العامة وكذا مصاريف الحفظ والترميم، إلا أن المادة 89 من القانون رقم 90-11 قد منحت الأفضلية للأجر حتى على امتياز الخزينة العامة والضمان الاجتماعي، وهذا ما يجعله أيضاً يتقدم على بقية امتيازات القانون المدني.

المرتبة الثانية: وتشمل امتياز المصاريف القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها، وتستوفي بالأولوية وقبل كل حق آخر طبقاً لنص الفقرة الثانية من المادة 990 من القانون المدني.

¹ أما في القانون المصري ووفق المادة 1141 من القانون المدني فنصت هي أيضاً على:

أ- المبالغ المستحقة للخدم والكتابة والعمال وكل أجير آخر، من أجرهم ورواتبهم من أي نوع كان عن السنة الأشهر الأخيرة.

ب- المبالغ المستحقة عما تم توريده للمدين ومن يعوله من مأكّل وملبس في السنة الأشهر الأخيرة.

ج- النفقة المستحقة في ذمة المدين لأقربائه عن السنة الأشهر الأخيرة.

المرتبة الثالثة: وتأتي في هذه المرتبة المبالغ المستحقة للخبزينة العامة من ضرائب ورسوم وحقوق أخرى من أي نوع كانت، وتؤدي من ثمن الأموال المثقلة بها، وتستوفي بعد المصاريف القضائية وهذا طبقا لما مصت عليه الفقرة الثانية من المادة 991 من التقنين المدني الجزائري.

المرتبة الرابعة: امتياز المبالغ التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم يكون لها امتياز على ذلك المنقول، وتؤدي بعد الامتيازات الثلاثة السابق ذكرها وهذا وفقا لنص الفقرة الثانية من المادة 992 من القانون المدني الجزائري¹.

المرتبة الخامسة: وتخص هذه المرتبة كل من امتياز البائع وامتياز الشريك المتقاسم، وبموجب هذا الحق يكون للشريك المتقاسم نفس مرتبة البائع وإذا تزامن الحقان معا يتقدم فيهما الأسبق في التاريخ وهو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 998 من القانون المدني الجزائري².

¹ نصت المادة 992 من القانون المدني الجزائري على: «المبالغ التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم، يكون لها امتياز عليه كله.

وتستوفي هذه المبالغ من ثمن هذا المنقول المثقل بحق الامتياز بعد المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخبزينة العامة مباشرة أما فيما بينهما فيقدم بعضها على بعض بحسب الترتيب العكسي لتواريخ صرفها».

² نصت المادة 998 من القانون المدني الجزائري على أنه: «للشركاء الذين اقتسموا منقولا، حق امتياز عليه تأميننا لحق كل منهم في الرجوع على الآخرين بسبب القسمة، وفي استيفاء ما تقرر لهم فيها من معدل.

وتكون لامتياز المتقاسم نفس المرتبة التي تكون لامتياز البائع، فإذا تزامن الحقان قدم من سبق في التاريخ».

المطلب الثاني: حق التتبع

إن حق التتبع droit de suite يعني تتبع صاحب حق الامتياز البحري¹ على السفينة فله أن يتتبع الشيء الضامن لوفاء الدين في أية يد ينتقل إليها، ومنه كان لا بد من إعطاء للدائنين الممتازين هذا الحق وإلا يبقى حق هش إن لم يوجد حق عيني مزود بحق التتبع². وإذا كان حق التتبع يصطدم بقاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " والتي تقررها المادة 985 من القانون المدني الجزائري³ وباعتبار السفينة مال منقول، فنجد المشرع المصري وعلى غرار المشرع الجزائري، قد استبعد سريان هذه القاعدة بالنسبة للسفينة، ومع ذلك فقد حرص المشرع في المادة 32 من قانون التجارة البحرية على تأكيد حق التتبع في مجال الامتياز لبيان أن السفينة تخرج في هذا المجال عن طبيعتها الأصلية كمنقول لتعامل بذلك معاملة العقار، وعليه فقد قررت هذه المادة أن الديون الممتازة تتبع السفينة في أي يد كانت.

الفرع الأول: عدم خضوع حق الإمتياز لنظام الشهر

ما دام ترتيب الإمتياز في حد ذاته لا يشكل قيودا على حق المالك في التصرف، فإنه قد يحدث وأن يتولى التصرف في وعاء الإمتياز تصرفا ناقلا للملكية إعمالا لسلطته على الشيء لتكون حينها أمام طرف ثالث انتقلت إليه ملكية السفينة، ما يجعله جاهلا بما يتقلها من

¹ يخول الامتياز أصحابه أيضا حق تتبع السفينة في أي يد تكون والتنفيذ عليها، ومثل هذا الحق لا يتقرر كأصل إلا على الأموال غير المنقولة، إلا أن المشرع قرر هذا الحق لأصحاب حقوق الامتياز وذلك في المادة 163 من القانون الأردني حيث نصت على ذلك: « تتبع الديون الممتازة على السفينة في أي يد تكون ».

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 140.

³ والتي توافق المادة 1133 من القانون المدني المصري.

أعباء عينية نظرا لغياب وسائل وقنوات تمكنه من الإحاطة والاطلاع عليها مسبقا، وهو ما سينتج في ظل غياب نظام للشهر على غرار الرهون البحرية التي يتم شهرها¹. وبالتالي فلا يكون للمالكين الجدد علم بوجود الإمتياز، فضلا على أن ديونهم غير ممتازة، وعليه يحق للدائن الممتاز تتبع حقه وتنفيذه على السفينة مع المالك الجديد، إذا انتقلت ملكية السفينة لمالك آخر، ومنه فقد أبدى الفقيه الفرنسي RENE RODIERE في هذا السياق أنه يمنح الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع² ومن ثم يستوفي دينه من ثمن السفينة، هذا دون أن يتمسك الحائز في مواجهته بقاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية³. والجدير بالذكر أيضا أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 هي أيضا لم تتخذ أي إجراءات لنظام الشهر على حقوق الامتياز وهو ما يظهر من خلال المادة 11 وفي فقرتها الأولى إذ نصت على أنه: «باستثناء ما هو منصوص عليه في الاتفاقية، فإن حقوق الامتياز المقررة بموجب الأحكام السابقة، لا تخضع لأي شكلية، ولا لأي شرط خاص بالإثبات».

فيتضح من خلال هذا النص أن حقوق الإمتياز غير مرتبطة بأي حال من الأحوال بشكلية معينة، ومنه ينشأ الامتياز وينقضي بعيدا عن إجراءات لقيده أو شهره⁴.

¹ ما تجدر إليه الإشارة أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة الثانية من المادة قد احتفظت للدول الموقعة بحث النص في تشريعاتها على شكليات خاصة يتوجب على الربان استيفاءها في حالة الافتراض بضمان السفينة، أو في حال بيع البضائع، غير أنه تحفظ يظل مجاله محدود، إذ يقتصر على الحالة التي يتم فيها إبرام عقود قرض من قبل الربان تحت ضمان السفينة، أو إذا تعلق الأمر ببيع البضائع، فما الحل بالنسبة لبقية الحقوق التي قد تنشأ بصدد استغلال السفينة، حيال هذا الأمر تبقى مجهولة بالنسبة للغير الذي قد يصادف ببروزها لحظة استعمال الدائن الممتاز لحقه في التتبع، وبهذا يظل الأصل العام بشأن حقوق الامتياز طابعها الخفي.

²Rene Rodière, Le privilège donne au créancier un droit réel sur le navire, op.cit, p 125.

³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 197.

⁴ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 205.

الفرع الثاني: حق التتبع المقرر للدائن الممتاز في القانون البحري

يخول الإمتياز البحري للدائن ميزة التتبع¹ أي للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أي يد كانت²، وهذه الميزة لا تنقر في الإمتيازات المدنية على المنقول بحسن نية وهو ما قرره المادة 1/985 من التقنين المدني الجزائري.

ويبقى الدائن المستفيد من الإمتياز البحري، شأنه شأن أي دائن آخر، له الحق في الحجز على السفينة محل الامتياز وهذا باعتبارها مال مملوك لمدينه، ولا يسري هذا الحق إذا وجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن الممتاز في حجز السفينة وهذا بشرط ألا تتجاوز هذه المدة ثلاث سنوات من نشأة الدين الممتاز³ أما بخصوص منشئ السفينة أو القائم بإصلاحها أجاز القانون البحري الجزائري، كسائر القوانين البحرية الأخرى، أن يمارس الإمتياز الضامن لديونه ما دامت السفينة تحت حيازته.

وبما أن السفينة تعد مالا يدخل في الذمة المالية لمالك السفينة، فمن الطبيعي جدا أن يقوم دائنوه بالحجز على السفينة لاستيفاء ديونهم، وهذا الحق معطى لجميع الدائنين دون أي تمييز بين أصحاب التأمينات أو الامتيازات أو حتى الدائنين العاديين، وكما لا يجوز اتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة إذا كان الدين قد خصص له مال آخر غير السفينة⁴، هنا يجب

¹ BENAMAR (M), Les suretés maritimes en droit algérien, op.cit. p 615.

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 141.

³ وللاستزادة في موضوع التقادم القصير في التشريع الجزائري راجع فضلا: BENAMAR (M), Les suretés maritimes en droit algérien, op.cit. p 615.

⁴ وإذا كان حجز السفينة حجزا تنفيذيا لاستيفاء الديون المترتبة بذمة مالكة، فإن هذا يقتصر على السفن التجارية الخاصة بالقطاع الخاص، سواء أكان يملكها أفراد أم شركات خاصة أو عامة ما دامت تعد من الأموال الخاصة للدولة، أما السفن التي تعد من المال العام، أي ملكا للدولة ومخصصة لمنفعة عامة، فلا يجوز الحجز عليها، كي لا يؤدي ذلك إلى تعطيلها عن أداء الخدمة العامة، إذ إن عدم قابلية الأملاك العامة للحجز يعد من النظام العام، وإن كل مخالفة لهذا المبدأ يؤول إلى اعتبار الإجراءات التنفيذية باطلة بطلانا مطلقا.

التنفيذ على المال المخصص للوفاء أولاً فإذا لم يكف انتقل حق الدائن إلى باقي أموال المدين وتشارك مع بقية الدائنين في الضمان العام¹.

أما بخصوص المشرع الجزائري فلم يورد هو أيضاً أي إشارة إلى شهر هذه الحقوق ضمن تنظيم حقوق الإمتياز البحري، هذا باستثناء ما نصت عليه المادة 86 من التقنين البحري، حيث بموجب الصلاحيات المقررة للوزير المكلف بالبحرية التجارية الصادرة منه يحدد طبيعة وشكل الوثائق اللازم الحصول عليها من قبل السلطات البحرية، وعلى متن السفينة، والتي يجب أن تدرج فيها الإمتيازات البحرية.

فبموجب هذا النص قد تطرق إلى القيد الذي يكون ضمن وثائق السفينة، إلا أنه في حين ذلك لم يحدد الجزاء الذي يترتب على تخلفه، ومن جهة ثانية، نجد أن القرار الذي أشارت إليه المادة 86 لم ير النور بعد، وحسب الأستاذ جقبوبي فقد فسر هذا المر على أحد الوجهين، ذلك إما أن السلطة الوصية لا تعلم بما يحتويه القانون البحري من مجال مخصص له، وإما أنه إقرار من قبلها بقبول الوضع السائد في تشريعات بعض الدول نذكر منها التشريع الفرنسي أو المصري، والتي تجعل من الامتياز طليق عن أي إجراء أو شكلية خاصة بالإثبات².

المبحث الثاني: طرق انقضاء الامتياز البحري

تعد طرق انقضاء الإمتياز البحري من المسائل التي لم يستطع المؤتمرون في بروكسل لسنة 1926 الوصول إلى اتفاق حاسم في شأنها، لذلك فقد اكتفت المعاهدة بالنص

¹ أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة بموجب أحكام قانون رقم 46 لعام 2006، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، م 24، ع2، 2008، ص177.

² جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 206.

على تقرير تقادم سنوي أو نصف سنوي محتفظة للتشريعات الوطنية للدول الموقعة عليها بأن تقرر أسبابا أخرى لانقضاء حقوق الامتياز¹.

ويبقى حق الإمتياز على السفينة يختلف عن الإمتياز على المنقول العادي، فالإمتياز البحري بالإضافة لكونه يخول الدائن بحقوق الإمتياز الدولية الخمسة المنصوص عليها في المادتين 84 و 87 من التقنين البحري، حق التقدم على حقوق الدائنين المرتهنين للسفينة، فإنه يخول صاحبه حق التتبع كما بينا سابقا، في حين ذلك فإن حق الإمتياز ينقضي كما بينت المادة 84 من القانون البحري الجزائري بأحد الأسباب التالية التي سنتعرض لها في هذا المبحث.

المطلب الأول: انقضاء حق الإمتياز بالطريق التبعية

يترتب على الامتياز البحري أن يكون من حق الدائن التقدم عن غيره من الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة، ويتقدم من باب أولى على كل الدائنين العاديين للمجهز كما يتقدم كما ذكرنا سابقا على الدائنين المرتهنين للسفينة، أي أن الراهن البحري يأتي في مرتبة لاحقة للإمتيازات البحرية، وهذه القاعدة الأخيرة قد أقرتها المادة 75 من ق ب ج السابق ذكرها، هذا من جهة أما من جهة أخرى يخول الامتياز البحري للدائن ميزة التتبع droit de suite² أي للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أي يد كانت.

وإن كانت هذه الميزة قد تقرررت على الإمتيازات البحرية، فهي حين ذلك لا تنقرر في الإمتيازات المدنية الواردة على المنقول، بحيث أنه لا يحتج بحق الإمتياز على من حاز المنقول بحسن نية وهو ما وضحته المادة 1/ 985 من التقنين المدني الجزائري.

¹ يونس علي، المرجع السابق، ص 304.

² Benamar (M), les suretés maritimes en droit algérien, op.cit. p 615.

وأيضا للإستزادة في الموضوع راجع، محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 133.

ذلك أنه لا يتعطل حق الدائن في التتبع المقرر على السفينة بوصفه أثرا من آثار حقوق الإمتياز البحرية بانتقال السفينة إلى حائز حسن النية بسبب الطبيعة الخاصة للسفينة لأنها شيء منقول مخصص للملاحة البحرية يتمتع ببعض الخصائص العقارية، فلا مجال للتمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية¹ في حين ذلك يتعطل حق التتبع على المنقول محل الامتياز وفقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني إذا انتقل إلى حائز حسن النية. وكما أنه لا يمكن تشبيهه تقرير حق التتبع على السفينة أيضا بحق التتبع على العقار إذ يشترط لتقرير حق التتبع على العقار المثقل بحقوق الامتياز أن تشهر تلك الحقوق ومعنى ذلك أن القانون المدني يشترط شهر حقوق الامتياز الواردة على العقار للتمسك بحق التتبع تجاه من انتقلت إليه ملكيتها، في حين أن القاعدة العامة المقررة بشأن حقوق الامتياز البحرية هي أنها لا تخضع لأي إجراء شكلي أو شرط خاص بالإثبات² لذلك فإن في تقرير حق التتبع لصاحب الدين البحري الممتاز خروجاً على تلك القواعد العامة المقررة في القانون المدني. في حين ذلك يبقى نص المشرع الجزائري من خلال المادة 87 من التقنين البحري قد ورد بصريح العبارة على أنه «تنقضي الإمتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لإنقضاء الإلتزامات...»³، وبالرجوع إلى التقنين المدني فيحينا نص المادة 988 على أنه «ينقضي حق الامتياز بنفس الطرق التي ينقضي بها حق الرهن الرسمي وحق رهن الحيازة، ووفقاً لأحكام انقضاء هذين الحقين، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك».

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 167.

² وهو ما أكدته المادة 11 من اتفاقية بروكسل لتحديد قواعد معينة للامتيازات والرهن البحرية لعام 1926، في حين ذلك لم تتعرض له كل من اتفاقيتي بروكسل 1967، واتفاقية جنيف 1993.

³ سننعرض فيما يأتي لهذه الإلتزامات بالتفصيل.

وعليه فإن انقضاء حق الإمتياز ينقضي بنفس طرق الإنقضاء الواردة على الرهن الرسمي والرهن الحيازي، وهو ما أكدته نص المادة 933 من التقنين المدني¹، ومنه فإن حق الامتياز ينقضي بطريقة تبعية سواء ورد على عقار أو منقول، إذا انقضى الحق المضمون به بسبب من أسباب انقضاء الالتزامات.

الفرع الأول: انقضاء حق الامتياز لزوال الحق المضمون

ذلك أنه قد يكون الحق قابل للبطلان، متى نشأ نشأة معيبة، حيث إذا تخلل عيب معين، فسيؤدي ذلك إلى زواله وزوال كل التأمينات التي وجدت لضمانه، غير أن هذا الزوال يرد فقط بالنسبة لحقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية، دون تلك التي تعود إلى الأصل التصريحي، وتتعدد الأسباب في زوال هذا الحق فمنها من تعلق بزوال حق الدائنية لوجوده في عقد باطل، فيبطل العقد ويبطل معه الحق، ويبطل معها حق الامتياز بصفة تبعية، والأسباب في هذه الحالة متعددة، كانهاء التراضي أو عدم وجود سبب للعقد، أو وجد وكان غير مشروعاً، أو كان المحل مخالفاً للنظام العام، أو غياب الشكلية في العقود التي تستلزمها. ومن ذلك نذكر بطلان حق الامتياز المخول لحقوق الفقرة الثانية الواردة ضمن نص المادة 73 من القانون البحري والمتعلقة بامتياز التعويضات الناشئة عن فقدان والخسائر التي تلحق الحمولة والحقائب، حيث إذا كانت الحمولة تشوبها صفقة لغرض نقل محظورات كالأسلحة والمخدرات فحينها يعد العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً ذلك لعدم مشروعية المحل ومخالفته للنظام العام وهذا ما أقرته نص المادة 96 من التقنين المدني الجزائري، وبسقوط العلاقة التعاقدية يسقط الحق في الدائنية².

¹ نصت المادة 933 من القانون المدني على أنه: «ينقضي حق الرهن الرسمي بانقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي انقضى به الدين، دون إخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته».

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 221.

ضف إلى ذلك نجد أيضا من بين أسباب زوال حق الدائنية لوجوده في عقد قابل للإبطال، فيكون لصاحب المصلحة حرية الإختيار في إبطال العقد، فإذا بطل العقد حتما سيبطل معه الحق، ومنه وبزوال الإثنين معا فسيزول ما كان يكفل الثاني من ضمانات ومنها حق الإمتياز، وهو ما يظهر لنا من خلال ما أقره نص المادة 344 من القانون البحري الجزائري على أنه « كل اتفاقية خاصة بالإسعاف، تبرم عند وقوع الحادث تحت تأثير الخطر، يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طلب أحد الأطراف وعندما تقدر المحكمة بأن الشروط المتفق عليها ليست عادلة، نظرا للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية، أو عندما لا تمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي، مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف» .

ومن خلال هذا النص أيضا فإنه إذا أراد صاحب المصلحة إلغاء المكافأة المقررة نظير أعمال الإسعاف إذا كانت لا تتطابق وما تم تقديمه من خدمات، وأثبت ذلك للمحكمة، فإن لهذه الأخيرة أن تقضي له بذلك، وعليه تسقط المكافأة المتفق عليها، وبالتالي يسقط معها ما كان يضمنها من حق الإمتياز¹.

كذلك في هذا الشأن توجد إمكانية زوال الحق إذا نشأ في عقد معلق على شرط فاسخ، فيتحقق الشرط ويزول العقد بأثر رجعي، ومنه يزول الحق بأثر رجعي، وبالتالي بسقوط الحق، سيسقط حق الإمتياز هو الآخر بأثر رجعي، حيث قد عرفت المادة 203 الإلتزام المعلق على شرط بأنه «يكون الإلتزام معلقا إذا كان وجوده أو زواله مترتبا على أمر مستقبلي وممكن وقوعه».

¹ وبالرجوع إلى القواعد العامة نجدها قد أقرت بمبررات القابلية للإبطال، فمنها ما يرجع إلى العيوب التي تشوب رضا المتعاقدين كالغلط (المادة 81 تقنين مدني)، والتدليس (المادة 86 من التقنين المدني)، والغبن (المادة 90 من التقنين المدني) والإكراه (المادة 88 من التقنين المدني)، ومنها ما يعود إلى محل العقد، كبيع ملك الغير، ومنها ما يعود إلى حالة الشخص المتعاقد.

الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الإمتياز

إن من أسباب زوال الدين أنه يوجد في عقد باطل لعدم الرضا أو لعدم الأهلية أو لانعدام المحل، أو لانعدام مشروعية السبب أو الخلل في الشكل، فيبطل العقد ويبطل معه الدين ويبطل معها حق الإمتياز فإذا تم إبرام العقد من قبل ناقص للأهلية أو من شاب رضاه، إكراه فيعمد ناقص الأهلية أو المكره إلى إبطال العقد، ومن ثم فإنه إن أبطل وبطل معه الدين، فبالتالي يبطل معها الدين، وعليه قد تعددت أسباب زوال الدين حسب الحالات التي تعرض لها التقنين المدني وفق ما ورد في الباب الخامس منه و المعنون بانقضاء الإلتزام.

الفقرة الأولى: أسباب انقضاء الدين لإنقضاء الحق بالوفاء

فإذا انقضى هذا الدين بطريق الوفاء العادي، أي وجود نية حسنة من قبل المتعاقد حتى في مرحلة إتمام العقد وتصفية الإلتزامات المتبادلة، وحتى في حالة ما إذا تم تصفية هذا الدين بطريق الحلول أي وفاه شخص حل محل الدائن، سواء كان حلولا قانونيا أو حلولا إتفاقيا، فحينها ينتقل إلى الموفى مع الدين المضمون بالرهن، وما يكفل هذا الدين من تأمينات عينية وشخصية ومنها حق الإمتياز¹ وهو ما نصت عليه المادتين 258 و 267 من التقنين المدني².

والوفاء مع الحلول هو بمثابة وفاء للحق بالنسبة إلى الدائن وانتقال للحق بالنسبة إلى المدين، إذ المدين لم يوف الحق بنفسه بل وفاه عند غيره، فلا ينقضي بالنسبة إلى المدين، بل ينتقل إلى الموفى لأنه هو الذي وفى الحق³، ومنه يعتبر الشيء المستحق للدائن في ذمة

¹ عبد الرزاق أحمد السنهاوري، المرجع السابق، ص 618.

² فقد نصت المادة 285 من التقنين المدني الجزائري على أنه «إذا قبل الدائن في استيفاء حقه مقابلا استعاض به عن الشيء المستحق قام هذا مقام الوفاء».

كذلك نصت المادة 267 من نفس القانون على أنه «يكون الوفاء للدائن، أو لنائبه، ويعتبر ذا صفة في استيفاء الدين من يقدم للمدين مخالصة صادرة من الدائن، إلا إذا كان متفقا على أن الوفاء يكون للدائن شخصيا».

³ عبد الرزاق أحمد السنهاوري، المرجع نفسه، ص 619.

المدين بمثابة محل الوفاء، فلا يجبر الدائن على قبول شيء غيره ولو كان هذا الأخير مساويا لمحل الإلتزام في القيمة أو كانت له قيمة أعلى وهذا ما أكدته المادة 276 من التقنين المدني. أما في حالة ما إذا وفى الوفي جزءا فقط من الدين، فحل محل الدائن في هذا الجزء، حيث حينها إذا تبين أن المدين قد امتاز بحقه في الدين وليس في الدين كله، وليس للمدين أموالا أخرى، فإن الموفى وقد وفى جزءا من الدين، والدائن الأصلي ولا يزال دائنا بالجزء الباقي، لا يجد أمامها سوى هذا العقار فيستوفي كل منهما حصة منه، ويتقدمان معا على سائر الغرماء بما لهما من حق الامتياز، ولكن فيما بينهما كان ينبغي أن يتعادلا، فإن كلا منهما دائن بجزء من دين واحد، فلا محل لتفضيل أحدهما عن الآخر، وهو في ذلك يوضح لنا النية المحتملة للطرفين.

حيث يفترض أن الدائن لم يكن ليرضى بإستيفاء جزء من حقه إلا وهو مشترط على الموفى أن يتقدم عليه في استيفاء الجزء الباقي، وعلى هذا الأساس قد قبل وفاء جزئيا ما كان الموفى يستطيع أن يجيزه عليه ومن ثم يتقدم الدائن الأصلي على الموفى، ويستوفي بعدها أولا الجزء الباقي له من الدين، وما بقي بعد ذلك من ثمن محل الإمتياز، يأخذه الموفى فلا يستوفي به كل حقه، ونرى من ذلك أن الموفى قد حل محل الدائن في جزء من حقه، لم يعامل معاملة الدائن بل فضل الدائن عليه¹.

وتبقى هذه القاعدة فقط مجرد افتراضا لما أراده الدائن والموفى، فهي ليست قاعدة من النظام العام ومن ثم يجوز للدائن والموفى أن يتفقا على غير ذلك، فلهما أن يتفقا على أنهما يتعادلان ويتقاسمان مال المدين قسمة الغرماء، بل ولهما أن يتفقا على أن الموفى هو الذي يتقدم الدائن فيستوفي أولا الجزء من الدين الذي وفاه، وما بقي بعد ذلك يأخذه الدائن،

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 129.

وهذا ما يقع غالباً، فإن الموفى وهو يفى للدائن بجزء من حقه يكون عادة هو الجانب الأقوى الذي يملي شروط الوفاء، فسرعان ما يشترط أن يتقدم الدائن في استيفاء حقه من المدين.

الفقرة الثانية: زوال حق الامتياز لزوال الحق بما يعادل الوفاء

فبالرجوع إلى القواعد العامة ومن خلال التقنين المدني الجزائري فقد تعرض من خلال الفصل الثاني من الباب الخامس إلى طرق يتم الإنقضاء بها بما يعادل الوفاء والتي تتشكل في أربعة، الأمر بالوفاء بمقابل، التجديد والإنابة، المقاصة وأخيراً اتحاد الذمة.

أولاً: الوفاء بمقابل

حيث قد ينقضي الدين، لا بالوفاء وإنما بالوفاء بمقابل، إذ القواعد العامة التي تنطبق على الوفاء بمقابل تنطبق هنا أيضاً، ومتى انقضى الدين انقضى معه حق الامتياز. وإذا رجعنا إلى تكييفه القانوني فالوفاء بمقابل يعتبر عمل مركب، فهو تجديد ووفاء عن طريق نقل الملكية، فالوفاء بمقابل بتغيير محل الدين، ومتى تغير محل الدين عمد المدين إلى الوفاء بالمحل الجديد¹.

ثم فإن الوفاء بمقابل، يقضي الدين الجديد الذي حل محل الدين الأصلي، أما الدين الأصلي فقد انقضى بالتجديد، وهذا ما ورد وفق نص المادة 285 تقنين مدني «إذا قبل الدائن في استيفاء حقه مقابلاً استعاض به عن الشيء المستحق قام هذا مقام الوفاء».

ثانياً: التجديد والإنابة

فبالرجوع إلى القواعد العامة للتجديد، فالتجديد يعتبر عمل مركب فهو بمثابة قضاء دين قديم وإنشاء دين جديد يحل محله، لذلك إذا كان الإلتزام الجديد لا يغيّر الإلتزام القديم في عنصر هام، في الدين أو في الدائن، فلا يمكن أن يكون هذا إقراراً بالإلتزام القديم كما هو

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 622.

دون تغيير، أو حتى قرارا له حتى يسري في حق الغير أو إجازة له حتى يزول البطلان، أو نحو ذلك، لكنه لا يكون على كل حال تجديدا، كذلك إدخال تعديل غير جوهري على الالتزام القديم لا يعد تجديدا، إضافة أجل إلى الالتزام القديم، أو مد أجل قائم أو إلغاء أجل موجود فكل ذلك لا يعتبر تعديلا جوهريا إلى حد أن يكون هناك تجديد¹، كذلك إضافة شرط جزائي أو تقديم تأمين شخصي أو عيني، أو إلغاء هذا التأمين أو تعديل مكان الوفاء، أو حتى تعديل سعر الفائدة سواء بخفضها أو برفعها، أو تغيير مقدار الدين بزيادة أو بنقص، فكل هذا لا يعتبر تعديلا جوهريا يترتب عليه تجديد الإلتزام، ويبقى هذا لتحقيقه مرهون بإرادة الطرفان في الخوض في التجديد، فإذا تم التجديد فحينها تعتبر هذه التعديلات عندئذ تغييرا في محل الدين².

وقد حدد المشرع الجزائري من خلال التقنين المدني في المادة 287 منه ثلاث حالات يمكن للأطراف بتغيير الإلتزام ويشمل الأمر هنا بتغيير الدين بتغيير المدين، وبتغيير الدائن³

أما بخصوص الإنابة فطبقا لما ورد في نص المادة 294 من القانون المدني فإنه إذا حصل المدين على رضا الدائن بشخص أجنبي يلتزم بوفاء الدين مكان المدين دون أن يشترط وجود علاقة دائنيه سابقة بين المدين والغير¹.

¹ سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 153.

² أما تعليق التزام منجز على شرط واقف أو شرط فاسخ، أو إلغاء شرط واقف أو شرط فاسخ كان الإلتزام معلقا عليه فأصبح التزاما منجزا، فإن هذا يعد تعديلا جوهريا في الإلتزام إلى حد أن يكون تجديدا له بتغيير محل الدين.

³ نصت المادة 287 يتجدد الإلتزام:

- بتغيير الدين إذا اتفق الطرفان على استبدال الإلتزام الأصلي بالإلتزام جديد يختلف عنه في محله أو في مصدره.
- بتغيير المدين إذا اتفق الدائن والغير على أن يكون هذا الأخير مدينا مكان المدين الأصلي على أن تبرأ ذمة المدين الأصلي دون حاجة لرضائه، أو إذا حصل المدين على رضا الدائن بشخص أجنبي قبل أن يكون هو المدين الجديد.
- بتغيير الدائن إذا اتفق الدائن والمدين والغير على أن يكون هذا الأخير هو الدائن الجديد.

و الإنابة في الأصل إما أن تكون كاملة أو ناقصة، فالإنابة الكاملة يتفق فيها على أن ينقضي إلتزام المدين وهو المنيب ليحل محله إلتزام شخص آخر هو المناب، في مواجهة الدائن وهو المناب لديه، والإنابة الكاملة هي تجديد للإلتزام بتغيير شخص المدين، ولذلك تسري أحكام التجديد من حيث إنقضاء الدين الأصلي وكذلك الكفالة التي تضمنه إلا إذا رضي الكفيل بضمان الإلتزام الجديد، ولكن الإنابة لا تكون كاملة على هذا النحو إلا إذا اتفق على التجديد، أما إذا لم يتفق على التجديد، فإن الإنابة تكون ناقصة وهذا هو الأصل في الإنابة، ومعنى ذلك أن إلتزام المدين وهو المنيب لا ينقضي بل يظل قائماً إلى جانب إلتزام المدين الجديد وهو المناب، فيصبح للدائن مدينان هما المنيب والمناب، ونظراً لأن إلتزام المدين لا ينقضي في الإنابة الناقصة فإن الكفالة لا تنقضي بالتالي يظل إلتزام الكفيل قائماً²

ثالثاً: المقاصة

تعتبر المقاصة أداة وفاء وأداة ضمان، فإذا اعتبرت أداة وفاء فإنه حينها يستنتج من انقضاء دينين متقابلين توافرت فيهما شروط معينة، وأما إذا اعتبرت المقاصة أداة ضمان فمؤدى ذلك أن الدائن الذي يستوفى حقه من الدين الذي في ذمته لمدينه إنما يختص بهذا الدين الذي في ذمته لمدينه دون غيره من دائني المدين، فحينها يستوفى حقه منه متقدماً عليهم جميعاً، وعليه من ثم تكون المقاصة من شأنها أن تقدم للدائن تأميناً، فهي من هذا الوجه أداة ضمان³.

¹ في حين ذلك فقد نصت المادة 294 على أن « تتم الإنابة إذا حصل المدين على رضاء الدائن بشخص أجنبي يلتزم بوفاء الدين مكان المدين »

² سمير عبد السيد تتاغو، المرجع السابق، ص 110.

³ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 626.

ومن هذا المنطلق تعتبر المقاصة حقا مقررا للمدين طبقا لنص المادة 297 السالفة الذكر، ولا تقع إلا إذا تمسك بها طبقا لنص المادة 300 ق م ج، وهذا إذا لم نكن أمام حالة من الحالات المستثناة التي لا يمكن فيها التمسك بها¹ في حين ذلك يجب على ذي المصلحة في المقاصة أن يتمسك بها، والتمسك بالمقاصة يراد به تأكيد أن المقاصة ليست من النظام العام بل هي مقررة لمصلحة الطرفين، وأن القاضي لا يجوز له أن يقضي بها من تلقاء نفسه حتى لو علم بوقوعها وإنما يجب على ذي المصلحة أن يتمسك بها².

فمتى تحققت الشروط وانعدمت الموانع، وتمسك صاحب المصلحة بالمقاصة، انقضى الدينان إذا تساوى وما كان يضمنهما، أما إذا اختلفا انقضى الدينان بقدر الأقل منهما ويبقى الإمتياز ضامنا لما لم يتم الوفاء به³.

رابعا: اتحاد الذمة

فبالرجوع إلى التقنين المدني الجزائري من خلال المادة 304 نصت على أنه: «إذا اجتمع في شخص واحد صفتا الدائن والمدين بالنسبة إلى دين واحد، انقضى هذا الدين بالقدر الذي اتحدت فيه الذمة».

¹ فنجد المادة 299 من التقنين المدني الجزائري قد أبعدت ثلاث حالات لا تقع فيها المقاصة ويشمل الأمر كل من:

1- إذا كان أحد الدينين شيئا نزع دون حق من يد مالكة وكان مطلوبا رده.

2- إذا كان أحد الدينين شيئا مودع أو معار للاستعمال وكان مطلوبا رده.

3- إذا كان أحد الدينين حقا غير قابل للحجز.

² والتمسك بالمقاصة يصح في أية حالة كانت عليها الدعوى، ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف، بل يصح التمسك بالمقاصة حتى بعد صدور حكم نهائي، وفي أثناء إجراءات التنفيذ، ذلك أن المقاصة تقع بحكم القانون دون حاجة إلى إعلان عن الإرادة، والتمسك بها ليس إلا إعلانا للقاضي أن ذا المصلحة فيها يطلب الحكم بوقوعها، وإغفال التمسك بها قد يؤول على أن ذا المصلحة قد نزل عنها بعد ثبوتها.

³ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 226.

واتحاد الذمة يتحقق أكثر ما يتحقق في الميراث فيتخذ صورتين، الأولى حيث يرث المدين الدائن ويرث المدين حق الدين فتتحد الذمة في الدين، أما الصورة الثانية حيث يرث الدائن المدين فتكون التركة هي المدينة للدائن والدائن هو الوارث، فحينها تجتمع في شخص الوارث الصفتان السالبة والموجبة.

الفقرة الثالثة: زوال الإمتياز لزوال الحق دون الوفاء

لقد تعرض القانون المدني الجزائري إلى ثلاث حالات إذا وجدت إحداها يزول الحق دون أن يتمكن الدائن من استيفاءه، وينتج عنها إنقضاء الحق الممتاز وكل ما كان يضمه، ويشمل الأمر كل من الإبراء من الدين، استحالة الوفاء، التقادم المسقط¹.

أولاً: الإبراء من الدين

فالإبراء هو بمثابة تصرف تبرعي صادر من جانب واحد هو الدائن المبرئ، ومنه ينقضي به الدين فينقضي الامتياز بصفة اختيارية صادر بمحض إرادته وهو ما وضحه نص المادة 305 من ق ب ج «ينقضي الالتزام إذا برء الدائن مدينه اختياريا ويتم الإبراء متى وصل إلى علم المدين ولكن يصبح باطلا إذا رفضه المدين».

ويسري على الإبراء الأحكام الموضوعية التي تسري على كل تبرع وهو ما أكده نص المادة 306 تقنين مدني، ولا يشترط فيه شكل خاص ولو وقع على التزام يشترط لقيامه شكل فرضه القانون أو اتفق عليه المتعاقدان².

¹ محمود جمال زكي، المرجع السابق، ص 96.

² فالإبراء يعد سبب من أسباب انقضاء الالتزام، على أن الإبراء يرتد برد المدين إياه، فإذا وصل الإبراء إلى علم المدين، لم يردده في المجلس الذي علم فيه، لم يستطع أن يردده بعد ذلك، أما إذا رده في المجلس، فإنه يرتد ويزول أثره، ويبقى الدين في ذمة المدين بجميع تأميناته ومنها الامتياز.

ومنه فإذا تحققت الشروط السابقة رتب الإبراء آثاره، وإذ انقضى الدين بالإبراء فبالتالي ينقضي معه ما كان يكفله من تأمينات ويدخل من ضمنها الامتياز.

ثانياً: استحالة الوفاء

ذلك أن استحالة التنفيذ التي تقضي الدين يجب أن تكون استحالة ترجع إلى سبب أجنبي لا يد للمدين فيه، وهو ما قضى به نص المادة 307 من التقنين المدني «ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلاً عليه لسبب أجنبي عن إرادته» فقد تنتج ظروف من شأنها أن تجعل الوفاء بالالتزام مستحيلاً، وهي بهذا تختلف عن الظروف التي تجعل تنفيذ الالتزام مرهقاً¹.

فإذا كانت الإستحالة راجعة إلى خطأ المدين لم ينقض الدين، وإذا كان الدين يبقى كان تنفيذه العيني أصبح مستحيلاً على كل حال، ومن ثم يؤول إلى تعويض في ذمة المدين جزاء خطئه ومنه لا يمكن الإقرار بأن الالتزام الأصلي قد انقضى وحل محله التزام جديد محله التعويض، بل يبقى الالتزام واقف بعينه وعليه تحول محله من التنفيذ العيني إلى التعويض².

ولو جزمنا بأن الإلتزام الأصلي قد انقضى إذا استحال التنفيذ بخطأ المدين، لترتب على ذلك انقضاء الإمتياز البحري وسائر التأمينات التي كانت تكفل الإلتزام الأصلي، مع أن الإمتياز وسائر التأمينات تبقى متى كان خطأ المدين هو السبب في استحالة تنفيذ الإلتزام الأصلي.

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 227.

² وفي هذا تنص المادة 176 من التقنين المدني على أنه «إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه...».

ثالثاً: التقادم المسقط

فالتقادم المسقط¹ هنا يقضي الدين بصفة تبعية لذلك هو غير التقادم الذي يقضي الدين بصفة أصلية والذي سنتعرض له لاحقاً.

لذلك فإذا تم وتمسك المدين بالتقادم في دين تم تقادمه، فإن الدين يسقط وحينها يسقط مع الدين توابع ومنه حق الإمتياز وكذا حق اختصاص وكفالة وما إلى ذلك، فينقضي الدين بالتقادم، لذلك فإن التابع يزول بزوال الأصل، ومنه أيضاً يسقط مع الدين ما استحق من فوائده وملحقاته باعتبارها توابع الدين.

نهيك عن هذا فإن التقادم يسقط الحق والدعوى معاً، فمتى سقط الحق سقطت معه توابعه، ومنها التأمينات التي تكفل الحق ويدخل فيها حق الإمتياز، وعليه فمن غير الممكن أن يبقى الدين واقفاً بدون تحديد للأجال، لهذا قد حددت التشريعات المختلفة آجالاً إذا استوفت سقط الحق والدعوى مباشرة.

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد أخذ بالتقادم الطويل، وهو ما يبدو واضحاً من خلال نص المادة 308 من التقنين المدني، حيث يتقادم الإلتزام بمرور خمسة عشرة سنة، وأورد حالات خاصة في النصوص التي تلي هذا النص على استثناء مدة التقادم الطويل.

المطلب الثاني: انقضاء حق الإمتياز بالطريق الأصلي

يدور موضوع الإمتياز البحري وجوداً وعدمه مع الإلتزام المضمون، ومن ثم فإن الإمتياز البحري ينقضي بانقضاء هذا الإلتزام، ذلك أن حق الإمتياز حق تبعي، وهذا تطبيقاً للقواعد العامة المقررة في القانون المدني²، فضلاً عن ذلك ينقضي الإمتياز البحري بأسباب

¹ فلقد تعرض المشرع الجزائري من خلال التقنين المدني إلى التقادم المسقط والذي خص له القسم الثالث من الفصل الثالث من الباب الخامس والمتعلق بانقضاء الإلتزام، في حين ذلك تعرض إلى النوع الثاني والمتعلق أساساً بالتقادم المكسب في القسم السادس من الفصل الثاني والمعنون بطرق اكتساب الملكية من خلال المواد من 808 إلى 843 من نفس القانون.

² عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 235.

خاصة تؤدي إلى إنقضائه كونه يبقى مستقلا عن الدين الذي يضمنه، إذ تتمثل أهم هذه الأسباب الخاصة لانقضاء الامتيازات البحرية وهي بيع السفينة رضاء وجبرا وبالتقادم¹. ومن خلال إقرار هذه الأسباب وجدت علة تتبعها في أنه توجه الدائنين البحريين الممتازين إلى الإسراع في المطالبة بديونهم منعا من تراكمها، وكذا رعاية لمصالح الدائنين المرتهنين وتجديدا للإئتمان السفينة، وحماية لمصالح الغير أيضا ممن انتقلت إليهم ملكية السفينة.

وقد عدد المشرع الجزائري من خلال المادة 84 و87 من التقنين البحري، أسباب تؤدي لإنقضاء حقوق الإمتيازات البحرية، في حين ذلك تعرضت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 للتقادم (فرع أول) فقط كسبب من أسباب الانقضاء، أما التشريع الجزائري وباقي التشريعات الأخرى أضافت بيع السفينة سواء كان رضائي أم جبري كسبب أيضا من أسباب الانقضاء (فرع ثان).

الفرع الأول: الإنقضاء بالتقادم

لم يعرف القانون البحري في بداياته مددا للتقادم لأجل انقضاء الإمتيازات البحرية، بل أكد على استيفاء دائني الرحلة البحرية الذين شاركوا في إنجاح الرحلة الواحدة فقط والحرص على سلامتها² و رد ديونهم كاملة فلا إمكانية لإبحار السفينة مجددا وفي رحلة جديدة إلا إذا وفيت جميع ديونها وصار لا يعارضها أي امتياز بحري نتج عن رحلتها السابقة، وبهذا تستعيد قدرتها على جذب الإئتمان للدائنين الجدد طبقا لمتطلبات الرحلة

¹Rodière (R), Emmanuel du Pontavice, Droit Maritime, Précis Dalloz, 11^{ème} éd, paris, p 65.

²عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 113.

الجديدة، ليتبين معه انقضاء الإمتيازات البحرية بخروج السفينة وإبحارها في رحلة جديدة، وقد دام العمل بهذه القاعدة قرون عدة¹.

الفقرة الأولى: التقادم الوارد في التشريع الجزائري

لقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 84 من التقنين البحري على أنه « تنقضي الإمتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا².

وينقضي مع ذلك الامتياز البحري المذكور في الفقرة "و" من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة».

يتضح من هذا النص وجود فقرتين، فقد تضمنت الفقرة الأولى التقادم كسبب من أسباب الإنقضاء، ثم في الفقرة الثانية تضمن السبب الثاني والمتعلق أساسا بخروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح.

ومنه فقد حدد المشرع أجال التقادم بمرور سنة واحدة كاملة، وهذا بالنسبة لكل الحقوق الممتازة، وهو بهذا يكون سار نفس مسار اتفاقية بروكسل لسنة 1967، وهو النفس التقادم الذي أقرته أيضا القوانين البحرية المختلفة وجعلته سببا لإنقضاء الإمتيازات البحرية نذكر منها المادة 38 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990 والتي نصت على أنه « تنقضي حقوق الإمتياز على السفينة بمضي سنة واحدة ماعدا حقوق الامتياز

¹ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 131.

² بن عمار محمد، بن حمو فتح الدين، آليات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص

الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29 فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر « وهو نفس الأمر بالنسبة للتقنين الفرنسي في مادته 39 من المرسوم رقم 05/67¹. ويتبين من هذه النصوص التي تم ذكرها أن الإمتيازات البحرية تنقضي كقاعدة عامة بالتقادم السنوي ماعدا الإمتياز الضامن لحقوق الموردين والذي ينقضي بمضي مدة ستة أشهر.

أما المادة 84 من التقنين الجزائري إن كانت وردت صريحة بخصوص انقضاء الإمتيازات البحرية وهذا بمضي سنة واحدة ابتداء من نشوء الحق المضمون، فإن المادة 81 من نفس القانون قد حددت بداية وقت سريان الحقوق الممتازة على الدين وهذا بنصها على أنه:

«يعتبر كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري مايلي:

- أ- الإصابة الجسمية لشخص أو فقدان مال أو ضرره يوم حصوله.
- ب- المساهمة بالخسائر المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر.
- ت- الإسعاف والإنقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات.
- ث- فقدان البضائع أو الحقائب أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب التسليم.
- ج- الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين.»

أما بخصوص مدة الوقف والإنقطاع فهذا قد حدده المشرع الجزائري في نص المادة 85 من نفس القانون على أنه «لا تخضع المدة المذكورة في المادة السابقة لأي وقف أو انقطاع، بيد أنه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة مادام يوجد مانع قانوني يحول دون

¹ وكذلك المادة 57 الفقرة 1 من القانون البحري اللبناني والمادة 55 من القانون البحري الكويتي لعام 1980 والمادة 23 من القانون البحري القطري لعام 1980 والمادة 166 من القانون البحري العماني لسنة 1981، والمادة 63 من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987.

تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة، على ألا تتعدى هذه المدة ثلاثة سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي».

فوق هذا النص يكون المشرع الجزائري قد فصل في طبيعة مدة التقادم حيث اعتبرها مدة سقوط وليست مدة تقادم، حيث لا تخضع لا للوقف ولا للإنقطاع، وهذا بخلاف الفقه المصري الذي يرى غير ذلك إذ اعتبرها مدة تقادم وليست مدة سقوط ولذلك تسري عليها القواعد المتعلقة بالوقف والإنقطاع المقررة في القواعد العامة¹.

وقد أورد المشرع الجزائري إضافي الفقرة الثانية من المادة 84 على سبب آخر يؤدي إلى انقضاء حق الإمتياز البحري وهو خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح حيث نصت على أنه «وينقضي مع ذلك الإمتياز البحري المذكور في الفقرة "و" من المادة 73 عندما تنتهي حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة».

ومثل هذا الإمتياز لم تقره أي اتفاقية من الإتفاقيات الثلاث المتعلقة بالإمتيازات والرهون البحرية، عدا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي تضمنت فقط قصر مدة التقادم بستة أشهر وهذا بالنسبة فقط لعقود وعمليات الربان بما فيها عقود التصليح التي يتم خارج ميناء التسجيل لغرض حفظ السفينة أو مواصلة الرحلة².

الفقرة الثانية: التقادم وفق اتفاقية بروكسل لسنة 1926

فوفق اتفاقية بروكسل لسنة 1926 أقرت هي أيضا بإنقضاء حق الإمتياز البحري بمرور سنة أيضا والتي في حقيقة الأمر أخذته عن القانون الإنجليزي³، إذ يجد تبريره في

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 233.

² Ali M. EL Baroudi, op.cit, p 340.

³ الأصل في هذا الحكم أنه مأخوذ من القانون الانكليزي الذي يأخذ بتشخيص السفينة ويعد بوجه عام دعاوى الدائنين بسبب السفينة دعاوى عينية متعلقة بالسفينة فتكون مطالبة حجز السفينة لمقاضاتها متعلقة بالسفينة نفسها من جراء وجودها في المياه الأجنبية.

رغبة المشرع في ترغيب أصحاب الحقوق الممتازة على الإسراع في المطالبة بحقوقهم لتصفية الإمتيازات المترتبة على السفينة منعا من تراكمها وحرصا على تجديد ائتمان السفينة¹.

وحقيقة الأمر أنه بتطور الرحلات البحرية والذي كان بفعل تطور السفن والذي جعلها متواترة وسريعة الأمر الذي اقتضى معه تقرير مبدأ التقادم ووضع مدة زمنية محددة له، وهو فعلا ما تم تقريره في اتفاقية بروكسل لتحديد قواعد معينة للإمتيازات والرهون البحرية لسنة 1926 والتي قررت مبدأ التقادم وجعلت مدته سنوية أو نصف سنوية بوصفه سببا خاصا من أسباب انقضاء الامتيازات البحرية، وسمحت للقوانين البحرية الداخلية للدول في الوقت نفسه بتقرير أسباب أخرى لانقضاء الامتيازات البحرية².

إلا أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد أضافت من خلال المادة 9 منها³ ومن بعدها نصوص القوانين البحرية للدول المختلفة إستثناء آخر تمثل بامتداد التقادم إلى ثلاثة سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الإقليمية للدولة ولا يفيد من ذلك إلا الأشخاص المتمتعين بجنسية الدولة صاحبة المياه أو الذين لهم موطن فيها أو الأشخاص المنتمين إلى جنسية دولة تعامل رعايا الدولة بالمثل.

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 203.

² وهو ما أكدته المادة 9 من الاتفاقية.

³ إن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وفق هذه المادة وضمن فقرتها الثالثة قد أضافت حكما لن ينص عليه المشرع الجزائري، ورد فيه ما يلي: «إن إمكانية طلب تسبيقات أو على الحساب لا يترتب عليه جعل حقوق العاملين على السفينة المشار إليهما تحت رقم 2 من المادة الثانية مستحقا». حيث يحدث كثيرا في بعض الأحيان أن يتم تقديم بعض المبالغ إلى المرتبطين بعقد عمل على ظهر السفينة، وذلك مقدما أو على الحساب لتأمين معاش ذويهم أثناء غيابهم، وحماية لمصالح هؤلاء العاملين فإن مدة التقادم لا تسري إلا من يوم حلول الأجل المقرر لتلك الديون، وعليه فإن تاريخ استلام هذه الدفعات لا يصلح لأن يكون أساسا لحساب بداية مدة تقادم حقوق الامتياز المقررة لهذه الديون، والتي لا تستحق فعلا إلا بعد نهاية الرحلة، أو بما تم الاتفاق عليه المتعاقدين.»

وكما قد نصت أيضا اتفاقية بروكسل لسنة 1967 في المادة 8 « تنقضي الإمتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة 4 بعد سنة واحدة منذ نشأة المطالبات المضمونة بمقتضاها ما لم يقع قبل انقضاء هذه المدة حجز على السفينة يقضي إلى بيع جبري، لا تخضع مدة السنة الواحدة المشار إليها في الفقرة السابقة للتعليق أو الانقطاع لكن بشرط وقف السريان خلال المدة التي يكون فيها صاحب الامتياز ممنوع قانونا من حجز السفينة»¹.

والجدير بالذكر أن هذه المدة هي مدة تقادم حقيقي وليست مدة سقوط ومن ثم تسري بشأنها أحكام القانون المدني الخاصة بانقطاع التقادم ووقفه² والأصل أن يبدأ سريان مدة التقادم من يوم استحقاق الدين إلا أنه فيما يخص الإمتيازات البحرية فقد كانت القوانين البحرية حريصة على تحديد وقت بدء سريان التقادم في بعض الحالات وعلى النحو الآتي:

- أ- الإمتيازات الضامنة لمكافأة الإنقاذ من يوم انتهاء هذه العمليات.
- ب- الإمتيازات الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر.
- ت- الإمتيازات الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع أو الأمتعة من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.
- ث- الإمتيازات الضامنة لديون الإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار إليها من يوم نشوء الدين.

¹ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 115.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 133.

ج- الأجر التي يستحقها البحارة العاملين على ظهر السفن من اليوم الذي تكون مستحقة الدفع طبقاً لما ينص عليه عقد العمل¹.

في حين ذلك قد نصت المادة 9 من اتفاقية جنيف لسنة 1993 والمتعلقة ب الامتيازات والرهنون البحرية على أنه:

«1. تنقضي الإمتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة 4 بعد سنة واحدة ما لم يقع قبل انقضاء هذه المدة حجز على السفينة أو احتجاز لها يفضي أيهما إلى بيع جبري.

2. تبدأ فترة السنة الواحدة المشار إليها في الفقرة 1:

أ)- فيما يتعلق بالامتياز البحري المنصوص عليه في الفقرة (أ) من الفقرة 1 من المادة 4 من تاريخ إعفاء صاحب المطالبة من العمل بالسفينة.

ب)- فيما يتعلق بالإمتيازات البحرية المنصوص عليها في الفقرات الفرعية من (ب) إلى (هـ) في الفقرة 1 من المادة 4 منذ نشأة المطالبات المضمونة بمقتضاها، ولا تخضع هذه المدة للتعليق أو الانقطاع لكن بشرط وقف السريان خلال المدة التي لا يسمح فيها القانون بالحجز على السفينة أو احتجازها»².

ويلحق التقادم حقوق الإمتياز نفسها من دون الدين المضمون بالامتياز الذي يظل ديناً عادياً ما لم ينقض بسبب خاص به ومن ثم ينقضي حق الامتياز نفسه بمضي مدة تقادم الدين المضمون أو بانقضاء ذلك الدين بسبب آخر من أسباب انقضاء الإلتزام³.

ومن خلال ما سبق ذكره يتبين لنا أن الإمتياز البحري ينقضي بالتقادم ، وهذا جل ما أقرته الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهنون البحرية لسنوات 1926، 1967،

¹ لذلك لا يصلح الترخيص لهم باستلام دفعات مقدمة أو تحت الحساب من حقوقهم إلى عدها مستحقة الدفع ولا يمكن الاستناد إلى تاريخ استلام هذا المبالغ لاحتساب بداية مدة التقادم لها، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، 130.

² عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 117.

³ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 131.

1993، والقوانين البحرية المختلفة للدول والتي جعلت مدة التقادم مختلفة إذ تتراوح بين الستة أشهر والسنة الواحدة، وحتى الثلاث سنوات في حالات معينة ولا امتيازات بحرية محددة¹، كما يكون انقضاء حق الامتياز بالتقادم حتى وإن لم ينقض الدين المضمون بالامتياز نفسه خلافا للقواعد العامة التي تقضي بقاء الإمتياز طالما بقي الدين المضمون قائما، وهو في هذه الحالة لأجل حث الدائنين البحريين المتمتعين بالإمتياز على الإسراع في المطالبة بحقوقهم، إذ يعد حكما جديدا يختلف عما تضمنه القانون المدني الذي يعتبر الإمتياز صفة في الدين لاصقة به يظل قائما ما بقي الدين المضمون بغير وفاء، كما ينقض الإمتياز طبقا للقواعد العامة بوصفه حقا تابعا بإنقضاء الدين المضمون².

الفرع الثاني: حالات أخرى للإقضاء

كانت طرق انقضاء الإمتياز تعتبر من المسائل التي لم تستطع اتفاقية بروكسل لسنة 1926 للوصول إلى اتفاق حاسم في شأنها، لذلك اكتفت المعاهدة بالنص على تقرير تقادم سنوي أو نصف سنوي، تاركة للدول المصادقة عليها³ حرية في أن تقرر أسبابا أخرى لإنقضاء حقوق الإمتيازات البحرية.

وباعتبار الجزائر صادقت على إتفاقية بروكسل لسنة 1926 والتي نصت فقط على حالة البيع الإختياري ضمن الفقرة الرابعة في مادتها التاسعة، يبقى المشرع الجزائري قد أخذ بأسباب أخرى للإقضاء وهو ما عددها في نص المادة 87 من التقنين البحري على أنه: «تنقضي الإمتيازات البحرية بصرف النظر عن القواعد العامة لإنقضاء الإلتزامات:

¹ فائز دنون جاسم، الامتيازات والرهون على السفينة، المرجع السابق، ص 310.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 91.

³ فرغم أن مصر لم تصادق على هذه الاتفاقية، إلا أن المشرع المصري أدخل أحكامها في التشريع الداخلي، وقد استتبع ذلك أن نص إلى جانب التقادم السنوي أو نصف السنوي على سببين آخرين لانقضاء حقوق الامتياز في حالتي بيع السفينة قضائيا أو اختياريا إذا توافرت الشروط التي تطلبها المادة التاسعة من القانون رقم 35 لسنة 1951.

أ- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

ب- بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

ح- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل»¹.

الفقرة الأولى: مصادرة السفينة

يقصد بالمصادرة بأنها نزع ملكية الشيء قهرا من مالكة بدون مقابل وإضافته إلى ملك الدولة، في حين ذلك قد عرفت المادة 15 من قانون العقوبات « المصادرة هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة أموال معينة، أو ما يعادل قيمتها عند الإقتضاء»²، والمصادرة قد تكون عقوبة من العقوبات التكميلية التي يقضي بها القاضي طبقا لنص المادة 09 من قانون العقوبات والتي قد تكون وجوبية يلتزم القاضي بالحكم بها وفي هذه الحالة لا ينظر إليها كعقوبة تقع على شخص الفاعل، وإنما كتدبير وقائي وفقا لما تقتضيه المصلحة العامة وسواء كانت المصادرة وجوبية فلا يستطيع القاضي أن يحكم بوقف تنفيذها³.

فأول من اعتبر أن مصادرة السفينة تعد من بين أسباب انقضاء الإمتياز، وهي اتفاقية بروكسل لسنة 1926، من خلال المادة التاسعة الفقرة الأولى، حيث أوردت تحفظ حيال هذا السبب، وهو كما جاء به المشرع الفرنسي ضمن الفقرة الثانية من المادة 40 من القانون رقم 67-05 والتي جاءت بصياغة أكثر تفصيلا من القانون الجزائري، حيث أشارت

¹ وهو ما يوافق نص المادة 37 من قانون التجارة البحرية المصري إذ نص على أنه: «تتقضي حقوق الإمتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين: (أ) بيع السفينة جبرا، (ب) بيع السفينة اختياريا...».

² أمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 والمتضمن قانون العقوبات ج ر عدد 49، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، ج ر عدد 84.

³ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 240.

إلى مصادرة السفينة جراء مخالفة قوانين الجمارك والشرطة والأمن، في حين ذلك نجد أن القانون المصري لم يتضمن أي إشارة إلى المصادرة كسبب من أسباب إنقضاء حق الإمتياز.

الفقرة الثانية: بيع السفينة جبرا

نهيك عن انقضاء الإمتياز البحري بشكل رضائي، نجده ينقض أيضا جبرا الذي يتم عن طريق بيع السفينة جبرا، والذي يتم عن طريق القضاء وهو ما يرتب عليها تطهيرها من جميع التكاليف والضمانات العينية المثقلة بها ومنها حقوق الإمتياز البحرية وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع، لما تحوطه من ضمانات كافية لحقوق الدائنين¹ في حين ذلك حتى يكون للبيع القضائي قوة التنفيذ، أي نافذ لإنقضاء الإمتيازات البحرية يجب أن يتم من خلال محكمة مختصة تمارس اختصاصا قضائيا عينيا، وهو ما حدث بالفعل في قضية THE GOULANDRIS سنة 1927 حيث تبين أن بيع المفلس بموجب تخويل المحكمة المصرية ليس له أثر في البيع العيني ومن ثم لا تكون الإمتيازات البحرية على السفينة محلا لانقضاء².

وفي حقيقة الأمر فإن انقضاء الامتياز البحري جبرا عن طريق القضاء ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة المقررة في القانون المدني التي وردت في حق انقضاء الإمتياز إذ يترتب على البيع القضائي للسفينة انتقال ملكيتها إلى المشتري خالصة من الحقوق العينية كلها التي كانت مثقلة بها لتنتقل بدورها حقوق الدائنين الممتازين فضلا عن المرتهنين والعاديين إلى الثمن³.

وعليه ما يؤكد ما ورد في هذا الشأن أعلاه وهي وجود الأسباب التالية:

¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 143.

² Jeremy Brown, the Extinction of Maritime liens, L.M.C.L.Q, part 3, 2003,p 366.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن 2007، ص 58.

أ- حيث يقع البيع العيني على الملكية مباشرة مزيلا جميع الضمانات وهذا على خلاف البيع الإعتيادي.

أن عمومية البيع العيني تجعل أصحاب الديون قادرين على التعرف على البيع ومن ثم المطالبة بديونهم أمام السفينة أو الثمن.

ب- من شأن البيع القضائي العيني أن يزيد سعر السفينة ومن ثم الثمن.

ت- يوفر البيع القضائي لسفينة ما الفرصة لأصحاب الديون كلهم تسوية ديونهم العينية مرة واحدة وللجميع¹.

وبالرجوع إلى التقنين البحري الجزائري فمن خلال المادة 87 الفقرة "ب" قد نص بصريح العبارة على أنه «**بالبيع الجبري على إثر دعوى قضائية**»، وهو نفس ما ذهب إليه المشرع المصري من خلال المادة 37 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990²، وكذا المشرع الفرنسي من خلال المادة 40 الفقرة 2 من مرسوم 1967³.

ونجد أنه فيما يتعلق بإنقضاء الإمتياز البحري عن طريق البيع الجبري، فقد نصت مختلف الدول على هذا السبب للإنقضاء⁴ فمثلا نص التقنين البحري العراقي لعام 1863 النافذ حاليا على أن امتيازات الدائنين السابق ذكرهم تفسخ حكما وفقا للشروط التي تبين في الفصل الآتي أو إذا كانت السفينة بيعت رضاءً ولم يحصل نوع من المخالفة أي الاعتراض من أصحاب ديون البائع وسافرت بحرا على اسم مشتريها وربحه وخسارته هذا ماعدا

¹ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 110.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141.

³ DU Pontavice (E) , Le Statu des navires, op.cit. p 175.

⁴ نذكر منها أيضا المادة 60 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972، والمادة 58 من القانون البحريني، وكذا المادة 54 الفقرة 1 من القانون الكويتي لعام 1980، والمادة 22 من القانون البحري القطري لعام 1980 والمادة 164 من القانون البحري العماني لعام 1981.

الأسباب العامة التي توجب فسخ التعهدات المعتادة إلا أنه إذا وقعت مخالفة من أحد أصحاب الحق في الامتياز توقيفا إلى الرسوم، وهو ما يستند إلى القاعدة المقررة قانونا في هذا الخصوص ووفقا للمنوال المحرر، فيفيد من ذلك الشخص المخالف فحسب، كما نص أن كل نوع من السفن البحرية يمكن أن يضبط ويبيع بحكم المحاكم المختصة وبموجب أعلامها ويلغي امتياز أصحاب الديون أيضا بإجراء الأصول والقواعد التي نصت عليها المادتين 7 و10 من التشريع البحري العراقي لسنة 1863¹.

أما بالنسبة لإتفاقية بروكسل لسنة 1967 فمن خلال المادة 11 نصت على توقف كل متابعة للسفينة من قبل الدائنين المرتهنيين والممتازين في حالة بيع السفينة بيعا جبريا في إحدى الدول الموقعة على الإتفاقية، متى كانت السفينة في إحدى هذه الدول، وتم بيعها وفقا

¹ كانت وعليه يتضح من هذين القانونين أن يتم البيع وفقا للإجراءات المنصوص عليها في التشريع البحري العراقي النافذ، وقد أكدت ذلك محكمة تمييز العراق في قرارها رقم 338 والمؤرخ في 31 تشرين الأول 1964 في القضية التي نظرتها إذ تتلخص وقائعها بين شركة كوسولا وأولاندوا الإيطالية وشركة المصالح للتجارة العراقية إذ الشركة الأولى مدينة للثانية بمبلغ قدره 250 و6403 دينار وهذا الدين موثق برهن مصدق وكانت للشركة الإيطالية سفينة تابعة لها قررت رئاسة تنفيذ البصرة بشأنها وضع اليد عليها بناء على طلب الشركة العراقية (الدائنة) تمهيدا لإعلان بيعها فقررت رئاسة المحكمة الإعلان عن بيعها في المزاد العلني واستيفاء الدين من ثمنها لتحليلها بصورة قطعية للمشتري (ع. خ) ببديل قدره 6500 دينار بتاريخ 1964/7/2 وفي أثناء ذلك طلبت مديرية كمرك ومكوس البصرة تسديد الرسم الجمركي المترتب على السفينة الإيطالية البالغ 100 و1057 دينار من بدل البيع ثم تسليم السفينة بعد ذلك إلى المشتري وقد استجابت رئاسة المحكمة لذلك وأرسلت المبلغ المطلوب إلى المديرية المذكورة.

إلا أن الشركة الدائنة لم يرق لها ذلك فطلب وكيلها وقف صرف الصك إلى كمرك ومكوس البصرة وأكد أن المشتري هو الذي يتعين عليه دفع هذا الرسم من قبله فقررت رئاسة التنفيذ رد طلبه مما دعاه إلى طلب تمييز القرار وسجل تمييزه بتاريخ 1964/8/2.

وتبين بعد أن نظرتها الهيئة العامة لمحكمة التمييز أن رئاسة التنفيذ قد أجرت المعاملات التنفيذية وفقا لما يقتضيه قانون التنفيذ رقم 30 لسنة 1957 من أحكام وتبين للمحكمة أيضا أن قانون التجارة البحرية العثماني لا يزال ساري المفعول إذ أوجب في المادة 15 منه أن يتم بيع السفينة من قبل المحكمة المختصة ولما كانت محكمة البداء هي المحكمة ذات الاختصاص في تطبيق قانون التجارة البحرية " قانون خاص " الذي يقيد بأحكامه قانون التنفيذ " قانون عام " يصبح تنفيذ هذا الحكم المميز من اختصاص محكمة البداء وليس من وظائف دوائر التنفيذ ومن ثم تعد الإجراءات التي قامت بها دائرة تنفيذ البصرة باطلة وليس لها أية آثار قانونية، وتم نقض القرار المميز وصدر القرار بالاتفاق. وللتفصيل أكثر راجع، عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 112.

لقوانين هذه الدولة وأحكام المعاهدة، والحكم نفسه جاءت به المادة 12 من اتفاقية جنيف لسنة 1993¹.

الفقرة الثالثة: بيع السفينة رضاءً

كما سبق وبيننا أن للدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي يد تكون، فلا يؤدي البيع الإختياري للسفينة بحد ذاته إلى إنقضاء حقوق الإمتيازات البحرية الواردة عليها² لأن هذه الحقوق لا تخضع لأي إجراء شكلي لنفاذها في مواجهة الغير، وعلى الرغم من ذلك فقد يفاجأ المشتري أن السفينة التي اشتراها مثقلة لحقوق امتياز لا علم له بها من قبل، وهو الأمر الذي ينطوي على خطر لمن تنتقل إليه ملكية السفينة³، ولتفادي مثل هذا الخطر أجاز لمشتري السفينة تطهيرها من تلك الحقوق طبقا لشروط معينة، نصت عليها اتفاقية بروكسل 1926 والقوانين البحرية المقارنة⁴.

وعليه فقد نصت المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 على أنه من بين أسباب الإنقضاء التي يمكن للتشريعات الوطنية النص عليها، البيع الذي لا يرتب هذا الأثر، انقضاء حقوق الإمتياز، إلا إذا كان مصحوبا بإجراءات الشهر المحددة من طرف هذه القوانين، والتي تتضمن إشعارا مسلما وفق الإشكال المنصوص عليها، وضمن الآجال المحددة، للسلطات المكلفة بمسك السجلات المنصوص عليها ضمن المادة الأولى من نص المعاهدة⁵.

¹ جقبوي حمزة المرجع السابق، ص 242.

² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 172.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 132.

⁴ حيث أنه نزولا عند رغبة وطلب الوفد الفرنسي أثناء إقرار اتفاقية بروكسل للإمتيازات والرهون البحرية لعام 1926 أجازت هذه الاتفاقية للقوانين الداخلية النص على انقضاء الامتيازات البحرية وفقا لقواعد أخرى منها البيع الرضائي شرط وجوب إتباع شكليات معينة، لتحقيق قدرا أكبر من الإشهار، وللتفصيل أكثر راجع René Rodière, op.cit. p 134

⁵ Jellaoui Brahim, L'hypothèque Maritime en Algérie, op.cit, p 64.

وباعتبار أن مصر ليست مصادقة على هذه الإتفاقية، نجد أنها قد نصت المادة 37 الفقرة (ب) من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 على أنه «... ببيع السفينة اختياريا، وينقضي الإمتياز في هذه الحالة بمضي ستين يوما من تاريخ شهر عقد البيع في سجل السفن، وتنقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن».

وهو ما نص عليه المشرع الجزائري من خلال الفقرة (ج) من المادة 87 من التقنين البحري على أنه «في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل»، وهو ما أقره أيضا المشرع الفرنسي من خلال المادة 40 الفقرة 2 من مرسوم 1967 والذي اعتبر أن البيع الإختياري للسفينة سببا لإنقضاء الإمتيازات البحرية شرط عدم معارضة الدائنين خلال مدة شهريين من تاريخ شهر عقد البيع¹

في حين ذلك نجد أنه قد اشترطت قوانين بحرية أخرى شروطا خاصة في البيع الإختياري ليكون سببا لإنقضاء الإمتيازات البحرية كما أنها قلصت المدة التي يمكن خلالها الإعتراض على دفع الثمن إلى شهر واحد فحسب، نذكر منها القانون العماني والقانون الكويتي².

هذا فضلا عن ما نص عليه مشروع القانون البحري العراقي سنة 1987 في المادة 62 والتي ورد فيها أنه³: «.. ببيع السفينة رضائيا بالشروط الآتية:

1. تسجيل عقد البيع في سجل السفن.

¹ وهو ما نصت عليه المادة 40 الفقرة 2 من مرسوم 1967 الفرنسي والتي عدت البيع الإختياري للسفينة سببا لانقضاء الإمتيازات البحرية شرط عدم معارضة الدائنين خلال مدة شهريين من تاريخ شهر عقد البيع.

² منها المادة 54 الفقرة 3 من القانون الكويتي لعام 1980 والمادة 22 من القانون القطري لعام 1980 والمادة 164 من القانون العماني لسنة 1981 والمادة 22 من القانون البحريني لسنة 1982.

³ عمار حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 108.

2. نشر بيانات بوقوع البيع ومقدار الثمن واسم المشتري وموطنه في لوحة الإعلانات في مكتب تسجيل السفينة.

3. نشر ملخص للعقد يذكر فيه الثمن واسم المشتري وموطنه ويتم هذا النشر في صفتين يوميتين، ثانيا: تنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن إذا قام الدائون الممتازون خلال ثلاثين يوما من تاريخ آخر نشر في الصحف بتوجيه إنذار رسمي إلى كل من المالك القديم والمالك الجديد يتضمن معارضتهم في دفع الثمن ... ومع ذلك يبقى امتياز الدائنين قائما على الثمن ما لم يكن قد دفع أو وزع».

وبهذا يكون التشريع البحري العراقي لسنة 1963 الساري المفعول حاليا يختلف عن سائر القوانين البحرية للدول المختلفة فقد نص على «امتيازات أصحاب المطالب سابق الذكر تفسخ بيع السفينة ... وإذا كانت السفينة بيعت رضاء ولم يحصل نوع من المخالفة أي الإعتراض من أصحاب ديون البائع وسافرت بحرا على اسم مشتريها وربحه وخسارته...»¹ لينتبه منه وجوب توافر ثلاثة شروط لإنقضاء الإمتيازات البحرية وهي كالآتي:

أ- أن تكون السفينة قد سافرت بحرا وقد حدد التشريع البحري العراقي النافذ المقصود بهذا السفر.²

ب- أن يكون السفر قد حصل باسم المشتري وتحت مسؤوليته مما يلزم المشتري القيام بالإجراءات والالتزامات المختلفة التي تقع عادة على عاتق مالك السفينة كالإجراءات الخاصة بتسجيل السفينة على سبيل المثال.

ت- والشرط الأخير يتمثل بسفر السفينة من دون معارضة دائني البائع.

¹ المادة 7 من التشريع البحري العراقي لسنة 1863 النافذ حاليا.

² حيث حددت المادة 8 منه على أنه «من بعد سفر السفينة بثلاثين يوما وحصول التصديق على سفرها ووصولها إلى مينائين مختلفين كل منهما على انفراد أو مرور مدة تزيد على ستين يوما من حين رجوعها إلى المراسي التي تكون سافرت منها بدون أن تصل إلى أحد الموانئ أو سافرت سفرا بعيدا يتجاوز الستين يوما ولم يقع نوع من الطلب والإدعاء من طرف أصحاب ديون البائع فتعد حينئذ تلك السفينة بأنها سافرت بحرا».

والجدير بالذكر أن هذا التشريع البحري النافذ في العراق يقصر بقاء الإمتياز عند معارضة الدين على الدائن المعارض فحسب من دون غيره من الدائنين الآخرين¹.

¹ حيث نصت المادة 7 منه على أن: «... إلا أنه إذا وقعت مخالفة من أحد أصحاب المطالب توفيقا إلى الرسوم ... فيستفيد من ذلك الشخص المخالف فقط».

الباب الثاني

الأحكام الموضوعية

والشكلية لعقد الرهن

البحري

الباب الثاني: الأحكام الموضوعية والشكلية لعقد الرهن البحري

يعتبر الرهن البحري¹ من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة² والتي هي في الأصل تبقى عبارة عن ضمانات يقررها القانون للدائن على عين معينة بالذات في ذمة المدين، لتمكينه من استيفاء حقه من هذا العين (السفينة)، وذلك بما تتضمنه هذه الحقوق من ميزة الأولوية والتتبع.

في حين ذلك يبقى أصل الضمان الإتفاقي الذي يضعه القانون المدني للدائنين³، إيماناً يتخذ شكل رهن حيازي، وهو الذي يرد على منقول أو عقار ويقتضي حيازة الدائن المرتهن أو شخص يعينه الطرفان للشيء محل الرهن، أو أن يتخذ شكل رهن رسمي أو تأميني ولا يرد هذا الرهن إلا على عقار دون أن يقتضي خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن⁴ ورغم أن السفينة تعتبر قانوناً من المنقولات إلا أن الفقه كان يرى عدم ملائمة أحكام الرهن الحيازي لتطبيقها على السفينة لأن ذلك سيؤدي إلى خروج حيازتها من يد مالكة وانتقالها إلى يد الدائن المرتهن مما يعني تعطيل استغلالها بواسطة المجهز وإضعافاً لإثتمانه⁵ ومن جهة أخرى فإن الرهن الرسمي أو التأميني لا يمكن أن يرد إلا على العقار⁶ حيث أن حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب

¹ يستعمل المشرع الجزائري كذلك مصطلح (التأمين) الذي يقابل مصطلح الرهن الرسمي أو التأميني في القانون المصري، كما يستعمل مصطلح (الرهن) والذي يقابل مصطلح (الرهن الحيازي) في القانون المصري.
² نبيل زقان، محاضرات في القانون البحري، سنة الرابعة، كلية الحقوق، مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2014/2013، ص 25.

³ وقد نظم الأمر رقم 75-58 والمتضمن القانون المدني الجزائري الرهن الحيازي وأفرد للرهن الحيازي السوارد على العقار أحكاماً خاصة في الكتاب الرابع من الباب الأول الفصل الرابع تحت عنوان الرهن العقاري حيث يخضع في أحكامه إلى الأحكام العامة للرهن من جهة وفي بعض أحكامه لأحكام الرهن الرسمي.

⁴ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 262.

⁵ محمد فريد العريبي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 56

⁶ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، 2010، ص 32.

تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ومضمونها أن من حاز منقولا بحسن نية وبسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية¹.

وحماية للغير تتحقق بعلانية حقوق المرتهن على العقار المرهون بالشهر العقاري وهذا حتى يكون نافذا بحق الغير، لأن بإثبات حق الدائن المرتهن في سجل يستطيع الإطلاع عليه كل من يريد أن يتعامل على العقار المحمل بالرهن قبل الإقدام على التعامل، بخلاف المنقولات فبوجه عام لا تخضع لنظام الشهر نظرا لكثرتها وانتقالها من يد إلى اليد، لذا لا يرد عليها إلى الرهن الحيازي² وبمقتضاه تنتقل حيازتها إلى المرتهن³.

أما بالنسبة للسفينة فإن قاعدة الحيازة في المنقول لا تسري عليها كما سبق ورأينا، لذلك فإن الحكمة التي من أجلها منع المشرع ورود الرهن الرسمي على المنقولات تنفي بالنسبة للسفينة، وعليه فإن القانون يوجب تسجيل السفن وشهر ما يرد عليها من رهون في سجل السفن، ومن هنا يتضح أن المشرع البحري نظم أحكام الرهن البحري بقواعد تتماثل مع قواعد الرهن الرسمي المقررة في القانون المدني، ولذا فإن الخصوصية في إجراءات الرهن البحري على السفينة تتجلى في أن السفينة تشبه العقار في هذا الخصوص⁴.

ومنه فمن خلال هذا الباب سنتعرض إلى الأحكام الموضوعية والشكلية التي ينبغي توافرها بتشكيل عقد الرهن البحري، بدأ من تبيان كيف ينشأ الرهن البحري بذكر كل

¹ هذا يفسر أن الرهن لا يؤدي إلى نقل حيازة الشيء المرهون إلى المرتهن، لأن استبقاء الحيازة للراهن لا يمثل خطورة على ضمان الدائن، لأن العقار شيء ثابت بحيزه لا يستطيع الراهن تبديده أو إخفاءه.

² قد عرف المشرع الجزائري الرهن الحيازي العقاري في المادة 948 من القانون المدني الجزائري بنصها «الرهن الحيازي عقد يلتزم به شخص، ضمنا لدين عليه أو على غيره، أن يسلم إلى الدائن أو إلى أجنبي يعينه المتعاقدان، شيئا يرتب عليه للدائن حقا عينيا يخوله حبس الشيء إلى أن يستوفي الدين، وأن يتقدم الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة في أن يتقاضى حقه من ثمن هذا الشيء في أي يد يكون».

³ الحيازة في هذه الحالة هي وسيلة إعلام الغير بحقوق المرتهن على المنقول، ويحول دون تصرف المدين (الراهن) في الشيء وتسليمه إلى الغير إضرارا بحقوق الدائن المرتهن.

⁴ محمود جمال الدين زكي، التأمينات الشخصية والعينية دار الكتاب الحديث، المرجع السابق، ص 146.

الشروط وكذا أطراف المتدخلة في هذه العملية لتعرض إلى نقطة مهمة جدا وهي مشكلة تنازع القوانين في تحديد قوانين موحدة للرهن البحري وتبيان الجهود الدولية في سبيل تحقيق هذا الهدف (فصل أول) ثم بعد ذلك ننتقل إلى بحث الآثار التي يربتها الرهن البحري فيما بين طرفيه وبالنسبة للغير، وكذا التفصيل في طرق الانقضاء وبالتالي زوال الرهن على السفينة (الفصل الثاني).

الفصل الأول: تكوين عقد الرهن البحري وإثباته

لقد بدت أهمية الرهن البحري مع اضمحلال عقد قرض المخاطرة الجسيمة، لذلك إن هذا القرض لم يواكب التطورات التي طرأت على النشاط البحري خاصة في خضم هيمنة القوى الرأسمالية عليه.

إلا أنه في ظل التقنين البحري الملغى لعام 1883 أو التقنين التجاري الفرنسي للرهن البحري¹ حيث كان الفقه يرى عدم ملائمة قواعد الرهن الحيازي لرهن السفينة ذلك أنه ستنتقل حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن وبالتالي ستؤدي إلى تعطيل استغلال مالكيها وبالموازاة مع ذلك كانت حاجة مالكي السفن إلى الحصول على الإئتمان هو الدافع إلى تنظيم هذا الضمان بصياغة أخرى حيث أدى إلى تدخل المشرع لتنظيم عقد الرهن البحري، وكان أول تنظيم قانوني له في فرنسا بموجب القانون الصادر في 10 سبتمبر 1874².

لذلك فمن الضروري جدا دراسة أحكام الرهن البحري من حيث إنشائه (المبحث الأول) ثم بعد ذلك إلى آثار الرهن البحري فيما بين طرفيه وبالنسبة للغير (مبحث ثان).

1 هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 161.

2 فقد عدل بعد ذلك وتسري عليه في الوقت الراهن أحكام القانون رقم 67 05 بتاريخ 3 يناير 1967 الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى وأحكام اللائحة رقم 67 - 976 التي صدرت تنفيذا للقانون المذكور بتاريخ 27 أكتوبر 1967.

المبحث الأول: إنشاء الرهن البحري

لقد أقر المشرع الجزائري الرهن البحري من خلال المادة 55¹ من القانون البحري، بأن الرهن البحري عبارة اتفاق بين أطرافه وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن، بموجبه يخول الدائن حقا عينيا على السفينة والذي سينشأ تأميناً إتفاقياً أي ضماناً غتفاقياً عقدياً والذي بمقتضاه يخول للدائن حق عيني تبقي على السفينة.

وعلى هذا الأساس فإن الرهن البحري له مصدر واحد وهو الإتفاق بخلاف الرهن الرسمي في القانون المدني الذي له ثلاث مصادر وهي العقد الرسمي والحكم القضائي والقانون.

وعليه يبقى الرهن البحري ليس من العقود الرضائية وإنما هو عقد شكلي يجب أن تتوفر في الرسمية والتي هي عبارة عن ركن يجب توافره في جميع الحقوق العينية المترتبة على السفينة ومن هنا إذا كان الرهن البحري يترتب على أساس عقد يربط بين المدين الراهن والدائن المرتهن فلا بد أن تتوافر في هذا العقد الأركان الموضوعية العامة للعقد وهي الرضا الخالي من العيوب والمحل والسبب وملكية المدين الراهن للسفينة ويكون أهلاً للتصرف تسري عليه قواعد القانون المدني².

وابتداء من هذا فإن للرهن البحري خصوصية تميزه عن الرهن العادي، وتكمن في محل الرهن الذي يقع على السفينة دون سواها باعتبارها ذات طبيعة خاصة.

1 حيث ورد في نص المادة 55 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري أنه: «يكون الرهن البحري تأميناً إتفاقياً يخول الدائن حقا عينيا على السفينة».

2 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق ص 206.

المطلب الأول: تعريف الرهن التأميني وخصائصه

هو عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن والراهن هو المدين الأصلي، وقد يكون من الغير (الكفيل العيني) ويرتب العقد للدائن حق عيني تبعي هو الرهن، ويطلق الرهن على العقد الذي بين الراهن والمرتهن، وعلى سائر الدائنين العاديين والمرتهنين التليين له في المرتبة وأيضا تتبع العين المرهونة في يد الغير¹.

وللعقد الرسمي أو التأميني خصائص فهو أولا حق عيني تابع للالتزام²، فلا يقوم على الاستقلال بل مرتبط بالدين الأصلي فيقوم مع قيام الدين ويزول مع زواله بالإقضاء أو البطلان أو الإبطال في حين ذلك يتميز الرهن الرسمي ثانيا بأنه حق عيني عقاري فلا ينشأ ولا ينعقد إلا على عقار وإن ارتبط الدين الأصلي بمنقول، وأخيرا يتميز الرهن الرسمي بأنه حق غير قابل للتجزئة من ناحيتين، من ناحية العقار المرهون ومن ناحية الدين المضمون ويخضعان لقاعدة (كل جزء من العقار ضامن لكل الدين، أي أن الدائن يستطيع أن يستوفي كل الدين من أي جزء من العقار في حالة توزيعه أو اقتسامه، وكل جزء من الدين مضمون بكل العقار³، تعني مثلا في حال توفي الدائن المرتهن فإن الحق الشخصي يوزع على الورثة لذلك لكل وارث الحق في أن يستولي على العقار، وينفذ عليه لاستيفاء حقه فقط حتى لو كانت قيمة العقار أكبر من قيمة الدين، ولا يكون للراهن أن يعارض بإعتبار أنه جزء من الدين، وإذا كان هو الأصل فيجب مراعاة عدم التعسف من الدائن في حقه وإلا كان للقضاء أن يتدخل وسوف نتعرض من خلال هذا المطلب إلى تعريف الرهن التأميني البحري(فرع أول) ثم بعد ذلك إلى خصائص الرهن البحري(فرع ثاني)

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 256.

² علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، 2005، ص 14.

³Bénac-Schmidt (f), privilèges mobiliers, D.T,08,1998, p 54.

الفرع الأول: تعريف الرهن التأميني البحري

يقتضي منا قبل التطرق إلى تبيان مفهوم الرهن وفقا للقانون أن نتعرض في الأول

إلى بيان الرهن البحري وفق القانون الجزائري.

أولاً: تعريف الرهن البحري قانوناً

إن الرهن بشكل عام هو جعل مال محبوس وموقوف مقابل حق يمكن استفاؤه من ذلك المال وكما يقال له مرهون يقال له أيضا رهن، لذلك فهو حق عيني تبغي يقرر لمصلحة دائن (المرتهن)، على مال لشخص آخر (الراهن)، وذلك في ذمة الراهن أو في ذمة غيره¹.

وعليه يعد الرهن من التأمينات العينية التي تجعل للدائن الذي يتمتع بها يتقدم على الدائن العادي بأن يقاضى حقه من هذه التأمينات، متقدما في ذلك على الدائن العادي كما أن الدائن يعتبر ذو التأمينات العينية ليس له فحسب حق التقدم بل له أيضا حق التتبع، فإذا باع مالك التأمين العيني ليس له فحسب حق التقدم بل له أيضا حق التتبع، فإذا باع مالك التأمين العيني المرهونة كان للدائن أن يتتبعه في يد من يشتريه وينفذ عليه بحقه².

وكما نجد أن التأمينات العينية تختلف عن التأمينات الشخصية، وعليه يمكن تقسيم التأمينات العينية إلى نوعين، الأول يقوم على الحيازة والنوع الثاني لا يقوم عليها، أما بخصوص الأول الذي يقوم على الحيازة كان ينقل حيازة التأمين العيني إلى يد الدائن، ويبقى هذا الدائن الحائز مرتها للعين إلى أن يحل الدين، فإما أن يستوفيه من الدين أو أن يبيع التأمين العيني طبقا للإجراءات التي حددها القانون³.

1 صهيب عبد الله بشير الشخانة، الضمانات العينية الرهن ومدى مشروعيتها استثمارها في المصارف الإسلامية، دار النفائس للنشر والتوزيع، ط1، 2011، الأردن، ص 63.

²Jellaoui Brahim, L'hypothèque Maritime en Algérie, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de post graduation spécialisée, option administration Maritime, Institut supérieur maritime de bou-ismail, 2003/2004, Algérie., p 23.

³ محمد حسين، الوجيز في التأمينات الشخصية والعينية في القانون المدني الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائري، 1986، ص 10.

أما بشأن النوع الثاني فهو لا يقوم على الحيابة، ويبقى التأمين العيني في يد المدين إلى أن يحل الدينفستوفي الدائن دينه من المدين، أو يبيع التأمين العيني طبقا للإجراءات القانونية ليستوفي الدين من ثمنه، وهذا النوع من التأمين هو الدارج في الحياة العملية لسهولة تنفيذه ولإبقاء التأمين في يد المدين لإستغلاله وجني ثماره.

الفرع الثاني: خصائص عقد الرهن التأميني

فعقد الرهن البحري كغيره من العقود الإتفاقية، تترتب عليه خصائص معينة تجعله يختلف عن نشوء حق الإمتياز البحري الذي ينشأ بقوة القانون، ومن ثم للرهن البحري خصائص معينة سنعرضها كالآتي:

أولاً: عقد الرهن عقد رضائي

لا يتطلب إبرام عقد الرهن شكلا خاصا يفرغ فيه رضا المتعاقدين، فقد يتم كتابة كما يتم شفويا، حيث لا بد من رضا الطرفين المتبادل الذي يتمثل بتلاقي الإرادتين، الإيجاب مع القبول مع الإيجاب، وعندها يصبح ملزما لطرفه حيث تعتبر الكتابة شرطا لإثباته¹.

ثانياً: عقد الرهن عقد إذعان

غالبا ما تقوم شركة التأمين بتحديد شروط العقد مسبقا على نحو غير قابل للمناقشة، وبعدها تعرضها على الجانب الآخر الذي له الخيار في أن يقبلها بدون نقاش أو أن يمتنع عن قبولها²، وغالبا ما يكون الطرف الآخر في وضع المضطر إلى التعاقد بسبب أو لآخر، مما يجعله " يذعن " أي يستجيب لإرادة ذلك الطرف، ثم يقدم على إبرام العقد دون أن يناقش شروطه³.

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 41.

²Zanetos (I), L'hypothèque maritime en France et aux Etats Unis, Mémoire D.E.S.S, Aix-Marseille, 1999, p 24.

³ سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 46.

وقد اعتبر القانون عقد الرهن التأميني بأنه عقد إذعان وأن تسليم المتعاقد بالشروط المقررة فيها ضربا من ضروب القبول¹، وقد تنتفي صفة الإذعان عن بعض عقود التأمين وذلك كما لو حدد التشريع الشروط العقدية في عقد التأمين².

وقد أسبغ المشرع حماية قانونية على المؤمن له " المذعن " تتمثل في إعطاء القاضي الحق في تعديل شروط عقد الإذعان³ بما يرفع الإجحاف الواقع على الطرف المذعن، أو حتى إعفاء هذا الطرف من تلك الشروط وفقا لما تمليه قواعد العدالة وإبطال كل اتفاق يخالف ذلك، حيث أن الشك يفسر لمصلحة المدين أي لمصلحة الطرف المذعن سواء أكان دائنا أم مدينا.

المطلب الثاني: أركان عقد الرهن البحري

الرهن البحري عقد يبرم بين المدين الراهن (مالك السفينة) وبين الدائن المرتهن، لذلك لا بد من توافر الشروط المطلوبة لكل عقد، والمتمثلة أساسا في الأركان الموضوعية من أهلية مالك السفينة للتصرف فيها والرضا والمحل والسبب (الفرع الأول) والشروط الشكلية (الفرع الثاني)

¹ الأصل أن عقد الرهن البحري هو من العقود الرضائية التي تتم فيه تلاقي الإيجاب والقبول بحيث يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الاقتصادية إلا أن الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة الطرفين أمام قوة الطرف الآخر. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان. سنة 1999، ص 227.

² نبيل ابراهيم سعد، الحقوق العينية الأصلية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 13.

³ يتم التعاقد في عقود الإذعان بناء على إيجاب يصدر من مقدم الخدمة، وللطرف الثاني إما أن يقبل كل شروط العقد أو يرفضها جملة، فقبول الطرف المذعن يتم بالرضوخ للشروط التي وضعها مقدم الخدمة دون مناقشة، وهذا ما تضمنته المادة 70 من القانون المدني بأنه «يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها».

الفرع الأول: الأركان الموضوعية الخاصة

باعتبار الرهن البحري عقد يبرم بين طرفين هما، المدين الراهن (مالك السفينة أو من ينوب عنه نيابة خاصة في رهن السفينة) والدائن المرتهن، وعليه وجب لصحة هذا العقد أن تتوافر فيه الأركان الموضوعية¹ وهذا بحسب ما ورد في القواعد العامة، ضف إلى ذلك أنه يطبق في خصوص عقد الرهن البحري من ناحية الموضوع حكم القانون المدني بالنسبة للجزائر، غير أن خصوصية الرهن تكمن في ركن الرضا، المحل والسبب لذلك يقتضي منا شرح هذه الأركان.

الفقرة الأولى: الرضا

إن الرضا بالرهن يجب أن يصدر من المتعاقدين وهما المدين الراهن والدائن المرتهن، ويشترط أن يكون كل من الدائن المرتهن والمدين الراهن أهلا لمباشرة عقد الرهن الرسمي، ويرجع في ذلك إلى القواعد العامة في نظرية العقد، كما يرجع في ذلك إلى القواعد في خلو الإرادتين من عيوب الرضا، ويشترط أن يكون كل من الدائن المرتهن والراهن أهلا لمباشرة عقد الرهن الرسمي².

وحيث أن عقد الرهن يعتبر من أعمال التصرف الدائرة بين النفع والضرر إذا كان صادرا من المدين الراهن لأنه يرهن عقاره وفاء لالتزام عليه، وعليه فيعتبر الرهن صحيحا غير قابل للإبطال إذا كان الدائن المرتهن صبيا مميزا أو كان في حكمه كالمحجور عليه للسفه أو للغفلة³.

¹Jean Claude Dakouri, droit des transport maritimes l'harmattan, p 40.

²عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 290.

³محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 35.

أما إذا كان الرهن الرسمي صادرا من كفيل عيني فهو بحسب الأصل متبرع فيكون رهن الصبي المميز ومن في حكمه باطلا.

وإذا كان الرهن العقاري عقد ملزم لجانب واحد فهو يلزم الراهن، أما المرتهن فلا يلتزم بمقتضى عقد الرهن ولذا تختلف الأهلية اللازمة في كل من طرفي العقد، فبالنسبة للراهن فيلزم أن يكون مالكا للعقار المرهون وأهلا للتصرف فيه¹، فإذا كان الراهن قاصرا يتوجب الحصول على إذن بالرهن من القاضي الشرعي، ويكون الراهن أهلا للتعاقد، وبالرجوع إلى المادة 1/57 من القانون البحري فقد نصت على أنه " يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عم مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا ".

أما عن أهلية المرتهن فيشترط الفقه توافر أهلية الاغتناء لدى المرتهن نظرا لأن الرهن بالنسبة إليه عمل نافعا نفعيا محضا لما يترتب عليه من حفظ للدين.

أولاً: سلطة الرهن (طرفا الرهن)

طرفا عقد الرهن البحري الدائن المرتهن والمدين الراهن.

1/ الدائن المرتهن

والدائن المرتهن هو من يتقرر له رهن على السفينة ضمانا لدين أو مال (ائتمان) قدمه لمالك السفينة² ويتعين أن يحدد الدين المضمون بالرهن من حيث مقداره وما يستحق عليه من فوائد³.

¹Anastasia Toprkova, Les suretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe, op.cit, p 10.

² إذا كان الغالب أن يكون الدائن المرتهن دائنا بدين بحري يتعلق بالسفينة المرهونة إلا أنه لا يشترط ذلك، فيجوز أن يكون دائنا بأي سبب من أسباب المديونية، أي دائنا بدين بحري يتعلق بسفينة أخرى أو دائنا بدين لا يعد من الديون البحرية وللاستزادة في هذا الشأن، راجع د علي البارودي، المرجع السابق، ص 45.

³ محمد حسن قاسم، موجز الحقوق العينية الأصلية، ط1، ج1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2004، ص 08.

ويلاحظ أن الرهن الرسمي عقد ملزم لجانب واحد هو الراهن¹ أما الدائن المرتهن فلا يلتزم بشيء ولذلك يكفي لمباشرته أن تتوافر فيه أهلية الإغتناء، وبمعنى آخر أهلية بمباشرة الأعمال النافعة محضاً، فيكفي أن يكون مميزاً فيصبح عقد الرهن إذا كان الدائن صبياً مميزاً أو محجوراً عليه لسفه أو غفلة، وهذا هو الرأي السائد في الفقه المصري² ونحن من أنصاره وقد رأى الأستاذ محمد صبري السعدي³ بالأخذ به في القانون المدني الجزائري والقوانين العربية الأخرى.

وقد ذهب رأي آخر إلى أن الرهن الرسمي بالنسبة إلى الدائن المرتهن يعتبر من أعمال التصرف لأنه يتضمن استيفاء الدين كرهن الحيازة لذلك يجب أن تتوافر أهلية التصرف للدائن وفقاً لهذا الرأي، فلا يجوز أن يكون قاصراً أو محجوراً عليه لسفه أو غفلة بل يجب أن يكون بالغاً سن الرشد غير محجور عليه، وهكذا قرر فقهاء الشريعة الإسلامية في رهن الحيازة والرهن الرسمي كرهن الحيازة من حيث الأهلية⁴ ويضيف أحد أنصار هذا الرأي أنه قد يقبل القاصر أو المحجور عليه لسفه أو غفلة رهناً رسمياً لا يفي بضمان الدين إذا كان الدين قد وجد صحيحاً قبل الرهن واستغل القاصر أو المحجور عليه بعد الرهن الرسمي، فيجب أن يكون الرهن الرسمي في هذه الحالة قابلاً للإبطال⁵.

1 الرهن البحري هو رهن رسمي كما تنص على ذلك المادة 49 من القانون البحري الجزائري «أن العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن موثق».

2 عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 340.

3 محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 30

4 صهيب عبد الله بشير الشخانية، المرجع السابق، ص 67.

5 سمير عبد السيد تناغوا، المرجع السابق، ص 135.

2/ المدين الراهن

ويجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة والأصل أن يكون مدينا للمرتهن وأن يكون متمتعا بأهلية الرهن، والرهن يمثل خطورة بالنسبة للراهن¹، لذا فإن القانون المدني الجزائري عني بالنص على ضرورة توافر أهلية التصرف في العقار المرهون لدى الراهن سواء كان المدين أو غيره في المادة 884 ق م ج التي تقضي بأنه "يجوز أن يكون الراهن هو المدين نفسه أو شخصا آخر يقدم رهنا لمصلحة المدين"

وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الراهن مالكا للسفينة وأهلا للتصرف فيها ويقابلها هنا أن يجب أن يكون مالكا للعقار المرهون وهو ما ورد في نص المادة 1032 من القانون المدني المصري².

فالرهن الرسمي يعتبر بالنسبة للراهن من أعمال التصرف وليس من أعمال الإدارة مع أنه لا يخرج ملكية العقار المرهون من ذمة الراهن، ولذا يستلزم القانون فيمن يرتب حق الرهن على أمواله أن يكون أهلا للتصرف في العقار المرهون³.

أ/ أن يكون مالكا للسفينة

فقد يكون الراهن مدينا للدائن المرتهن، وقد يكون غير مدين ولكنه يقوم بتقرير الرهن ضمانا لدين على الغير⁴ وفي هذه الحالة يعتبر الراهن كفيلا عينيا⁵ وفي كلتا

¹Rodière (R), in le centenaire de l'hypothèque maritime en France, Rencontre internationale des 12 et 13 décembre 1974 organisée par L'AFDM et le crédit naval – CMAF, T 1, p 35.

²كمال حمدي، المرجع السابق، ص 146.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 336.

⁴ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 141

⁵ إذ تنص المادة 901 من القانون المدني على أنه: «إذا كان الراهن شخصا آخر غير المدين فلا يجوز التنفيذ على ماله إلا على ما رهن من ماله، ولا يكون حق الدفع بتجريد المدين إلا إذا وجد اتفاق يقضي بغير ذلك».

الحالتين، يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة وأن يكون أهلا للتصرف في السفينة المرهونة، وباعتبار أن الرهن من أعمال التصرف فإن الوكالة العامة لا تتسع لإجرائه¹. وما يلاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري دقق وألزم بأهلية المدين الراهن، إلا أنه لم يشر إلى الوكالة، وعليه فلا بد من وكالة خاصة² وجب أن تفرغ في شكل رسمي طالما أن رهن السفينة لا ينعقد إلا بعقد رسمي من وبناء على ما سبق فإنه لا يجوز للربان أن يرهن السفينة دون أن يكون مزودا بوكالة خاصة من المالك بصفته وكيل له.

ب/ أن يكون متمتعا بأهلية الرهن

وهي أهلية التعاقد وفقا للقواعد العامة، فيجب أن يصدر الرضا عن مالك السفينة الذي يمكنه أن يفوض ذلك لشخص آخر، أي أن ينشئ رهنا بحريا بوكالة خاصة حسب مقتضيات المادة 1/574 من القانون المدني الجزائري³.

وما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه جاء دقيقا في أهلية الراهن ولم يشر إلى الوكالة إلا أنه يمكن للربان باعتباره وكيل لمالك السفينة أن ينشئ رهنا بحريا متى كان مزودا بوكالة خاصة وذلك إعمالا لنص المادة 585 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه " لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بتوكيل صريح من

1 ذلك أن الوكالة العامة يكمن نطاقها في تنفيذ العقود الإدارية فقط، المادة 573 من القانون المدني، ومن ثم فلا بد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لا سيما في البيع والرهن والصلح والإقرار والتحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء (المادة 574 ف 2 من القانون المدني الجزائري).

2 وتنص المادة 44 من القانون المدني الفرنسي الصادر في 13/1/1967 على أن الرهن لا يمكن أن يصدر إلا من مالك السفينة أو من وكيله المزود بوكالة خاصة.

3 قد المادة 1/574 من القانون المدني الجزائري أنه " لا بد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لا سيما في البيع والرهن والتبرع والإقرار والتحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء.

المجهز " وذلك خروجاً عن القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 538 و584 من القانون البحري على التوالي أين يجعل الربان ممثلاً للمجهز بحكم القانون في حالات خاصة. وهي حالة ما إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة، إذ يجيز النص المذكور للربان في هذه الحالة أن يقترض بضمان السفينة أي أن يرهن السفينة، وذلك بعد الحصول على إذن من قاضي الأمور الوقفية بالجهة التي توجد بها السفينة إذا كانت السفينة موجودة في الجمهورية الجزائرية، ومن القنصل أو من السلطة القضائية المحلية عند عدم وجوده إذا كانت السفينة خارجها.

ج/ التوكيل في الرهن التأميني (العقاري)

إذا كان القانون يشترط وجود كل من الدائن والمرتهن والمدين الراهن عند توقيع معاملة تأمين الدين، فإنه يثور التساؤل فيما إذا كان يجوز لأحد الأطراف توكيل الغير للقيام بمثل هذه التصرفات نيابة عن أحد أطراف سند تأمين الدين¹ وهو الأمر الذي يتطلب من توضيح ما هي الوكالة المطلوبة لهذه الغاية وما هي شروطها على النحو التالي:

يجب أن يكون التوكيل بالرهن العقاري رسمياً حتى ولو كان المالك هو الدائن المرتهن، ولما كان الرهن الرسمي من أعمال التصرف وليس من أعمال الإدارة، لذا يلزم النص في عقد الوكالة المخصصة لذلك التصرف بما يشير إلى حق الوكيل إجراء الرهن، حيث يشترط القانون المدني بكل عمل ليس من أعمال الحفظ والإدارة أن يكون التوكيل خاصاً فيه، لما كان الرهن الرسمي لا يعتبر من أعمال التبرعات بل هو من أعمال التصرف، وعليه فإنه ليس من الضروري في التوكيل به أن يعين العقار الذي يكون محلاً

¹Katell Oilleau, préface Vialard (A), Le crédit tire du navire, presses universitaires D'Aix Marseille, 2011, op.cit, p 350.

للرهن، بل يكفي التوكيل في الرهن وعند ذلك يجوز للوكيل أن يرهن أي عقار مملوك للموكل رهنا رسمياً، ويدخل ذلك في دائرة توكيله¹.

وهذا كله على فرض أن الموكل هو نفس المدين، أما إذا كان الموكل ليس المدين بل هو كفيل عيني " والغالب أن يكون متبرعا " ومن ثم إذا ثبت عنده نية التبرع فإنه يجب عليه أن يحدد في توكيله بالرهن (العقار بالذات الذي خول الوكيل أن يرهنه) وعليه فإن واجبا يقع على موظف البنك بالتأكد من صحة الوكالة ورسميتها ومدى شمول نصوصها على حق الوكيل برهن العقار عن موكله (المدين الراهن عند قيامه بهذه المهمة وزيادة في ذلك يتم الحصول على الرأي الإستشاري القانوني بمدى صحة وسلامة الوكالة بهذا الخصوص².

1/ الكفيل الشخصي والكفيل العيني

وتتحقق الكفالة الشخصية عندما يضمن الكفيل تنفيذ التزام المدين، حيث بموجبها ينشأ التزام شخصي ترتبه الكفالة في ذمة الكفيل³ بحيث إذا أخل به، جاز للدائن استصدار حكم ضده ينفذ بمقتضاه على أموال الكفيل العقارية المنقولة على حد سواء باعتباره العنصر السلبي في الذمة، يضمنه العنصر الايجابي فيها وهذا العنصر الأخير يشتمل على كل الحقوق الثابتة للكفيل.

أما بخصوص الكفالة العينية فإنها تتصرف إلى تقديم الكفيل عينا معينة بالذات تكون ضامنة لتنفيذ التزامه إذا ما أخل المدين بتنفيذ التزامه فلا يتعدى الضمان تلك العين حتى لو لم يتمكن الدائن من اقتضاء حقه كاملا بعد التنفيذ عليها، وهو ما يحول دونه والتنفيذ على باقي أموال الكفيل⁴.

¹ محمود جمال زكي، المرجع السابق، ص 112.

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 134.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 54.

⁴ سمير عبد السيد تناغوا، المرجع السابق، ص 117.

إذ قد يتم القرض في صورة عقد فتح اعتماد رسمي بين المدين وواحد البنوك أو الشركات، حيث يتمكن بموجبه المدين من استرداد معدات في حدود المبلغ الوارد بالعقد على أن يقوم بالسداد خلال أجل معين ويقدم الكفيل عينا يرهنها رهنا رسميا لضمان عقد فتح الاعتماد، ويشمل التصرفين عقدا واحدا يصاغ في الشكل الرسمي، فإن حل أجل الوفاء دون القيام به، جاز للدائن التنفيذ على العين المرهونة.

2/ العلاقة بين الكفيل والدائن

حيث تتركز هذه الآثار في أن للدائن أن يطالب الكفيل بالوفاء بالإلتزام المكفول، وله أن ينفذ على أمواله ليحصل على حقه، لكن يجب على الدائن أن يطالب المدين أولا قبل أن يطالب الكفيل فلا دعوى للدائن على الكفيل، إلا إذا كان المدين الأصلي في حالة التأخر عن تنفيذ الموجب، كما أنه يجب أن ينفذ على أموال مدينه الأصلي لاستفاء حقه¹، قبل أن ينفذ على أموال الكفيل، أما في حالة تعدد الكفلاء لدين واحد، وفي عقد واحد، مع عدم تضامنهم فليس للدائن أن يرجع على أي منهم ، إلا بقدر نصيبه من الدين فقط، وإذا رجع الدائن على الكفيل واستوفى حقه كاملا، فإنه يجب عليه أن يسلم للكفيل أو الكفلاء المستندات اللازمة لإستعمالها في الرجوع على المدين².

كما يلتزم أيضا نقل التأمينات الضامنة للدين إلى الكفيل أو الكفلاء، لكن ذلك لا يشترط إقامة الدعوى أولا على المدين أو إنذاره بالوفاء، إذ بمجرد حلول أجل الوفاء لا يلزم الدائن مقاضاة المدين الأصلي وله حق الإدعاء على الكفيل مباشرة، وإنما أباح القانون للكفيل حق دفع الدعوى بمقاضاة المدين أولا، أي إلزام الدائن مطالبة مدينه الأصلي أولا في سبيل الحصول على دينهن ولا شيء يحول دون إمكان أن تتجاوز الكفالة ما هو واجب على

¹ محمد حسين، الوجيز في التأمينات الشخصية والعينية في القانون المدني الجزائري، المرجع السابق، 22.

² إدوار عيد، المرجع السابق، ص 252.

المدين الأصلي في ما يختص بالأجل، أي أن يتجاوز إستحقاق أجل الكفالة أجل إستحقاق الدين الأصلي، لكن تمديد الأجل الذي عينه الدائن للمدين الأصلي يستفيد من الكفيل ما لم يكن سببه عسر المدين أما التمديد الذي يمنحه الدائن للكفيل، فلا يستفيد منه المدين الأصليين ما لم يصرح الدائن بالعكس¹.

ومنه لا يمكن للدائن ملاحقة الكفيل، إلا عند حلول الأجل المتفق عليه ولكن يمكن للدائن، حماية لمصالحه اتخاذ التدابير الاحتياطية بحق الكفيل شرط أن يبرر وجود ضرورة وحاجة لإتخاذها، ويحق للدائن إجراء الملاحقة قبل حلول الأجل في الحالتين التاليتين²:

إذا مات الكفيل قبل استحقاق الدين يحق للدائن ملاحقة ورثة الكفيل بدون انتظار موعد الاستحقاق، أو إذا أعلن ملائمة الكفيل، حيث يصبح الدين مستحق الأداء ويحق للدائن أن يطالب بإدخال دينه في ديون جماعة الدائنين ويحق للكفيل أن يطالب من الدائن، في بدء المحاكمة، وقبل كل دفاع في الأساس أن يدعي أولاً المدين الأصلي في أمواله المنقولة، وأن يعين له ما يصح فيه التنفيذ، لكنه لا يجوز للكفيل أن يتمسك بتقديم مداعة المدين الأصلي³ إذا كان قد عدل صراحة عن هذا الحق، أو إذا كان قد التزم الموجب التضامن مع المدين الأصلي، ومتى توافرت شروط الدفع بمقاضاة المدين أولاً تعين قبوله ومنه يترتب على ذلك آثاران مهمان:

أولاً: وقف إجراءات التنفيذ على أموال الكفيل.

ثانياً: إلزام الدائن بالتنفيذ على أموال المدين التي عينها الكفيل.

¹ أما إذا رجع الكفيل على غيره من الكفلاء المتضامنين بدعوى الإثراء، فإنه لا يرجع أيضاً إلا بقدر حصة الكفيل الذي يرجع عليه، ونصيبه في حصة المعسر منهم، لأنه بهذا القدر فقط يتحدد إثراء أي كفيل متضامن نتيجة للوفاء الذي يقوم به واحد منهم.

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 121.

³ إدوار عيد، المرجع السابق، ص 255.

وعليه إذا كفل عدة أشخاص ديناً واحداً بصك واحد فلا يلزم كل منهم إلا بقدر حصته، ويحق له التمسك اتجاه الدائن بتجزئة الدعاة، ولا تضامن بين الكفلاء إلا إذا نص عليه العقد، أو إذا كان كل منهم قد عقد الكفالة على حدة للدين بكامله، أو عندما تعتبر الكفالة عملاً تجارياً بين الكفلاء¹.

3/ العلاقة بين الكفيل والمدين

إن للكفيل الذي أوفى بموجب الأصلي أن يرجع على المدين بجميع ما دفعه، لو كانت الكفالة قد أعطيت عن غير علم من المدين، وله حق الرجوع عليه أيضاً بالمصاريف والأضرار الناشئة بحكم الضرورة عن الكفالة وكل عمل من الكفيل، غير الإيفاء الحقيقي، من شأنه أن يسقط الموجب الأصلي ويبرئ ذمة المدين، ويعد بمثابة الإيفاء ويفتح للكفيل سبيل الرجوع على المدين والمصاريف المختصة به².

وحال ذلك يوجد أربعة شروط يقتضي توافرها ليتمكن الكفيل من استعمال حق

الرجوع على المدين حيث نجد:

أولاً: أن تكون الكفالة قد عقدت لمصلحة المدين، من دون اعتراض منه.

ثانياً: أن يقوم الكفيل بوفاء الدين.

ثالثاً: أن يقوم الكفيل بإعلام المدين قبل الوفاء.

رابعاً: أن يكون أجل الدين قد حل.

¹ سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، 110.

² ونخلص إلى أنه يشترط لرجوع الكفيل على المدين أن يكون قد وفى الدين للدائن، ورجوع الكفيل في هذه الحالة يقوم على أبسط مبادئ العدالة، لأن المدين أثرى على حساب الكفيل إذ أن دينه قبل دائنة قد انقضى بمال غيره، كما أن الكفيل افتقر بسبب المدين طبقاً للقواعد العامة في الإثراء بلا سبب ويكون رجوع الكفيل بأقل القيمتين، قيمة الإثراء وقيمة الافتقار.

ومن هذا المنطلق يبقى الكفيل الذي أوفى الدين على وجه صحيح يحل محل الدائن في جميع حقوقه وامتيازاته على المدين الأصلي بقدر المبلغ الذي دفعه، وعلى سائر الكفلاء بقدر حصصهم وأنصبتهم على أن ذلك الحلول محل الدائن ليس من شأنه أن يعدل الإتفاقيات الخصوصية المعقودة بين المدين الأصلي والكفيل.

الفقرة الثانية: المحل

السفينة بمفهومها القانوني هي التي يرد عليها الرهن البحري، وبالتالي يجب استبعاد المنشآت العائمة الأخرى من نطاق هذا الرهن، مثل مراكب الملاحة النهرية، وجميع المنشآت التي لا تخصص الملاحة البحرية على وجه الإعتياد¹.

ويمكن للسفينة أن تكون محلا للرهن البحري أيا كان نوع الملاحة التي تقوم بها، أي سواء كانت ملاحية رئيسية أو ملاحية مساعدة، وإنما يجب إستبعاد السفن العائمة من نطاق الرهن البحري².

كذلك يرد الرهن البحري على السفينة أيا كانت حمولتها³ ولا تمييز في ذلك بين السفن الكبيرة والسفن الصغيرة، وحيال ذلك لا يشترط القانون البحري الجزائري حدا أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها، في حين ذلك يحدد القانون البحري الفرنسي الحد الأدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها وهي عشرون (20) طنا⁴ وهذا الاتجاه هو محل نظر بالنسبة لضالة الحمولة، بمعنى تقرير رهن على مال زهيد القيمة، (عشرون طنا) لا يتناسب وما يتطلبه إنشاء الرهن وشهره من نفقات.

¹ Bonassies (P), Cour du droit maritime (2005-2006) pour le Master II Droit maritime et des Transports (Aix- Marseille III), N 145, p 98.

² L'hypothèque maritime en France et aux Etats- Unis par Mlle Irène Zanetos, mémoire CDMT, 1999, p 40.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 87 .

⁴ Rodière (R) et DU Pontavice. E, e encyclopédie , Dalloz , commercial , 1974 ,n23, p 100.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري، فقد أدرج نصوص تنظيم عملية الرهن البحري من خلال مواده 49 إلى 19 من القانون البحري.

وعليه قد قيد فكرة ورود المحل على السفينة من خلال استقراء المادة 55 من ق ب ج حين نص على أن الرهن البحري يخول الدائن حقا عينيا على السفينة ولم يذكر محلا غيرها، ولكن من بعد هذه المادة وعلى غرار ما تعرضنا له سابقا يجب تبيان مفهوم السفينة أي سفينة بمعاييرها وتصنيفها التي يقع عليها الرهن ما هي السفن المستثناة، وهو ما نلاحظه من خلال المادة 13 من القانون البحري الجزائري حيث لم يترك فراغ في تعريف السفينة، إذ نص من خلالها على أنه "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

وما يتضح من خلال هذا التعريف أن المشرع الجزائري قد تهادى في بسط مجال التعريف، حيث وسع من مفهوم السفينة وأضاف العمارات البحرية، وهو بهذا شمل أكبر عدد ممكن من المنشآت¹ وما يمكن قوله أيضا أنه استعمل لفظ "أو" والذي يفيد الإختيار في معني النص، إذ قام بفصل الآلية العائمة عن العمارة البحرية، وهو بذلك أراد الإشارة إلى أن العمارة البحرية قد تكون غير عائمة أي لا تطفو على سطح الماء كالعواصة مثلا، ولم يكتف بهذا الحد في تحديد تعريف السفينة وسمح لأن يقع وصف السفينة على تلك التي ليس لها وسيلة دفع ذاتية فلا يمكن لها الحركة دون قطرها بواسطة سفينة أخرى، وبمعنى آخر فقد أخذ بمعيار واحد وهو يشترط صلاحيتها للملاحة البحرية² وهو ما أخذ به المشرع

1 بوخميس وناسة، مذكرة ماجستير، المرجع السابق، ص 19.

2 إذ نجد بالمقابل في التشريعات المقارنة عدة معايير، معيار التسجيل والصلاحية للملاحة والتخصيص لها، والاعتقاد.

المصري أيضا، في نص المادة الأولى، من قانون التجارة البحرية المصري الصادر في سنة 1990، باشتراطه أن تكون السفينة معدة للملاحة البحرية¹.

وما تجدر إليه الإشارة أن المشرع الفرنسي، لم يرد تعريف صريح للسفينة رغم أن فرنسا متطورة في هذا المجال ببنائها للسفن وفتحها لمجال الخوصصة² ومنه وبناءا على نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري، وقانون التجارة المصري لعام 1990، المادة الأولى، يتضح لنا بأنه لاكتساب وصف السفينة يجب توافر شرطين أساسيين:

أولا: القيام بالملاحة البحرية

فحسب المشرع الجزائري فقد أورد هذا العنصر، كشرط لاكتساب وصف السفينة، وعليه فإنه ذكر من خلال المادة 13 من ق ب ج وفي عبارتين منفصلتين "تقوم بالملاحة البحرية... أو مخصصة لمثل هذه الملاحة..."³

و من خلال تعريفه هذا نجد أنه قد فصل بين العبارتين ب "أو" وهو ما يدل على الاختيار بصفة منفصلة لا بالجمع بينهما، ومنه فإن القيام بالملاحة البحرية غير التخصيص للملاحة البحرية، فالعبارة الأولى يفهم منها عدم الانتظام والمداومة على النشاط، في حين العبارة الثانية يفهم منها وجوب القيام بالملاحة البحرية وعلى وجه منتظم وبصفة مستمرة، وهو ما يقابل مفهوم الاعتياد عند فقهاء العصر الحديث بإضافة معيار صلاحية المنشأة

1 نصت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري الصادر في سنة 1990 على أن " ... السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح..."

2 حيث اتجه الرأي الراجح من الفقه في فرنسا، إلى مفهوم السفينة يستوجب توافر حد أدنى من الاستقلالية أو الذاتية للسير في البحر ومواجهة أخطاره ونتيجة ذلك يخرج عن مفهوم السفينة الجسور العائمة والأحواض والفنادق العائمة ما دام أنها غير صالحة للملاحة البحرية، محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 44.

3 وهو ما ورد في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري «تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة».

للملاحة البحرية وتخصيصها على وجه الاعتياد¹ ولهذا يخرج من هذا الوصف المراكب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار، حتى وإذا جابت البحر من وقت إلى آخر بصورة غير اعتيادية²

وليس بالضرورة أن تقوم السفينة بالملاحة البحرية باستعمال وسائلها الذاتية أو أن تستعين بسفينة أخرى لقطرها، فتطبيقا لشرط التخصيص للملاحة البحرية وعلى وجه الاعتياد فإنه يخرج من وصف السفينة كل من القوارب النهرية والأحواض والرافعات كذا القوارب الصغيرة كزوارق الغطاسين والرياضيين وتجهيزات المسافنة³ أما إذا تم قطر هذه الوسائل والتجهيزات البحرية العائمة من طرف سفينة ما فإنها تكتسب وصفا لسفينة تبعا لاكتساب السفينة القاطرة لهذا الوصف ولا يعتد بعدم صلاحيتها الذاتية للملاحة البحرية⁴.

أما فيما يتعلق بمفهوم الملاحة البحرية، فقد جاء في الفصل الثالث من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري تعريف الملاحة في نص المادة 161 من القانون البحري الجزائري بالشكل التالي: «الملاحة البحرية التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون».

حقيقة إن ما توجه إليه المشرع الجزائري من خلال هذه المادة، أنه حصر سفن محده تم ذكرها في المادة 13 من ق ب ج حيث هذه السفن وحدها لها القدرة على الملاحة

1 محمد بن عمار، السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 107.

2 محمود الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 66.

3 بوخميس وناسة، مذكرة ماجستير، المرجع السابق، ص 19.

4 أما فيما يخص أنواع السفن فيمكن تقسيمها بالنظر إلى المعيار الذي يؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم، ومن هذه المعايير التي تقسم على أساس السفن نجد معيار نوع الملاحة الممارسة، معيار نوع التخصيص، معيار وسيلة الدفع معيار الحمولة وغموض الاستخدام وغيرها من المعايير التي تختلف من تشريع إلى آخر بحسب ما تمليه المصالح الاقتصادية والسياسية للدولة.

البحرية، إلا أن إتجاهه يعترضه نوع من النقص في إعطاء فكرة ومفهوم واضح عن الملاحة البحرية، زيادة على نصه على الملاحة التي تتم في المياه الداخلية بصفة منفردة، وإن كانت في الحقيقة الأمر لا تختلف جذريا عن الملاحة في البحر من حيث الحيز الجغرافي كما أرادت أن توحى إليه المادة لذلك فبالعودة إلى نص المادة السابعة في فقرتها الثالثة من نفس القانون نجدها قد نصت على ما يلي: «المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي»¹

ويتضح جليا أن هذا الفصل لا يدخل ضمن النطاقين الجغرافيين، إلا بالرجوع إلى ظروف وملابسات صدور القانون الذي جاء في معظمه مقتبس من التشريع الفرنسي الذي ينص بدوره على هذا النوع من الملاحة والتي تنصرف إلى الأنهار والبحيرات لتوفر القطر الفرنسي على هذه المسطحات المائية².

ورجوعا إلى ما سبق ذكره فإن مفهوم السفينة يبقى مقترن بممارستها للملاحة البحرية وهو ما جعل المشرع الجزائري يسعى إلى إبراز مفهوم الملاحة البحرية من حيث

1 وهو تعريف ينطبق مع ما ورد في هذا الشأن في اتفاقية قانون البحار في مادتها الثامنة التي تنص:

"... تشكل المياه الواقعة على جانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من المياه الداخلية للدولة..."

² لخضر زازة، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 1999، ص 26.

نوعها ومكان ممارستها وهو ما ورد في نص المادة 162¹ ومنه فحسب المادة فقد ورد أن " ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ".

ومنه فحسب الأستاذ حبار محمد (الابن) فقد نبهنا إلى الخطأ المادي الوارد في النص المتعلق بالاستثناء المنصوص عليه والذي يخص السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية وليس السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية، إذا وردت الصياغة الصحيحة للمادة في النسخة الفرنسية حيث ورد².

...à l'exclusion des navires de guerre de la marine nationale et décotes "

وتبقى العبرة هنا بالمكان الذي تتم فيه الملاحة البحرية التي تكمن أساسا في البحر والمحيطات، إلا أن بعض التشريعات ألحقت بها الأنهار والبحيرات ذلك لوجود هذا النوع

1 نصت المادة 162 من الأمر رقم 80 76 والمتضمن القانون البحري الجزائري على ما يلي:

تتضمن الملاحة البحرية ما يلي:

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين

الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسير وكذلك البحث العلمي في البحر

الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة

ملاحة النزهة بقصد الترفيه

ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ "

2 محاضرات غير منشورة: الأستاذ حبار محمد (الابن): مدرسة الدكتوراه، الموسم الجامعي 2006-2007، كلية الحقوق بجامعة السانبا وهران.

من المسطحات المائية في هذه الدول¹ فقامت بتنظيم الملاحة فيها، ومن تم يختلف تقسيم الملاحة من قطر إلى آخر وهذا حسب الاقتضاء، فظهرت الملاحة التي تقوم بها السفينة في البحر أو المحيط، والملاحة النهرية وهي التي تقوم بها السفينة في النهر أو البحيرة، وكذا الملاحة المختلطة التي يكون جزء منها في البحر وجزء منها في النهر ومنه فعلى هذا الأساس تم التفريق بين المنشآت التي تقوم بالملاحة في المسطحات المائية السابق ذكرها، التي قد اعتبرت أن السفينة هي كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر أو المحيط بينما المنشأة التي تقوم بالملاحة في النهر أو البحيرة تأخذ صفة مركب، وهو ما ذهب إليه كل من الفقيهين Donjon و Ripert وكانت علتها عدم تعرضها لمخاطر البحر² وقد أيدت محكم النقض الفرنسية³ هذين الرأيين حيث اعتبرت أن السفينة هي كل منشأة تتعرض لمخاطر البحر وقد وجدت خصيصا لتكون في عرض البحر، في حين ذلك وجد جانب آخر من الفقه حيث أقر بأن السفينة هي المنشأة التي تقوم بالملاحة المختلطة لكن أساسا ملاحة بحرية⁴.

1 لقد كان معيار الطوفان على سطح الماء كافيا في السابق لتحديد صفة السفينة، حيث أخذ بهذا المعيار كل من قانون المياه الإقليمية البريطاني لعام 1878 ومقرر لجنة نظام الموانئ البحرية المبرم في جنيف عام 1923، وهذا المعيار كما هو واضح لا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت، ولم يرد تعريف السفينة في اتفاقية جنيف لعام 1958 أو في اتفاقية 1982، وإنما ورد مثل هذا التعريف في عدد من الاتفاقيات المتعددة الأطراف.

2 Vialard (A), droit maritime, dépôt l'égal- 1 er édition, 1997, octobre, c, presses universitaires de France, 1997, 108, boulevard sain- Germain, 75006, paris, p 276

3 Arrêt de la cour de cassation le 20 février 1844, s, 1, p 97

4 Vialard (A), op.cit, p 277

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فمن خلال المواد 163¹ و 164² فقد بين لنا أنه يمكن ممارسة الملاحة التجارية في مختلف المناطق البحرية فقد حدد الملاحة قرب السواحل والملاحة المحدودة، وكذا الملاحة الغير المحدودة، ضف إلى ذلك فقد قام أيضا بتحديد المناطق المختلفة للملاحة المذكورة في المادتين على وجه الدقة في المادة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 أبريل 2002م والذي يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها³ وحسن فيما قام به المشرع الجزائري أنه لم يترك فراغ في تحديد هذه المفاهيم ومنه تبقى خلاصة القول أن شرط الملاحة البحرية يتوقف على وجود حالتين مهمتين:

1- إذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية أيا كان نوعها وكان ذلك على وجه الاعتياد، أي مخصصة لذلك أو لا، كأن تقوم بها بصفة غير منتظمة.

1 نصت المادة 163 من الأمر رقم 67-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على ما يلي:

«يمكن ممارسة الملاحة التجارية في مختلف المناطق الملاحية الآتية:

الملاحة الساحلية على نطاق ضيق

الملاحة بالمساحة

الملاحة البعيدة المدى»

2 نصت المادة 164 من الأمر رقم 67-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على ما يلي:

«يمكن ممارسة الملاحة الخاصة بالصيد في المناطق الآتية:

ملاحة الصيد الساحلي

ملاحة الصيد عرض البحر

ملاحة الصيد على نطاق واسع»

3 المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 أبريل 2002م الذي يحدد الشهادات وشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج ر ع، 29 سنة 2004.

1- كما يعتبر الشرط موجود أيضا إن لم تقم بالملاحة البحرية فعلا، بأن يقصد مستغل السفينة أو مالكها رصدها وتشغيلها في البحر¹ وبهذا تكتسب المنشأة بعد الانتهاء من بنائها وصف السفينة، فيجوز رهنها وبيعها والتأمين عليها بهذه الصفة²

وما تجدر إليه الإشارة في هذا الخصوص أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن الموقعة في 05 أبريل 1966م والتي انضمت إليها الجزائر³ قد اعتمدت على معيار الملاحة البحرية الدولية لتقسيم السفن⁴.

والجدير بالذكر أيضا في هذا الشأن أن المشرع الجزائري يشير في بعض النصوص إلى فكرة "الملاحة" من غير تحديد لنوع أي ملاحة، والراجح أن المشرع قد عمد إلى ذلك عن قصد حيث يمكن معرفة ذلك من خلال استقراء نص المادة الثانية من القانون 01-11 المؤرخ في 03 مارس 2011م والمتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات⁵ حيث نصت هذه المادة بأن « سفينة الصيد هي كل عمارة أو آلة عائمة موجهة للصيد أو لتربية المائيات تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق جرّها بسفينة أخرى مجهزة لهذا الغرض» وما يلاحظ من خلال هذا النص أن كلمة "ملاحة" لم تقترن بكلمة "بحرية" وهذا بديهي بالنسبة لسفن الصيد لإمكانية مزاوله هذا النشاط في مساحات مائية غير البحار والمحيطات، إذ أنه في الجزائر يمارس الصيد في البحيرات والسدود إلى جانب ممارسته في البحر، مما يقود إلى القول أن المشرع الجزائري قد تعمد الإشارة إلى أن الملاحة البحرية شرط لإسقاط

1 محمد بن عمار، المرجع السابق، ص 107.

2 العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 45.

3 بموجب المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 2000/12/23م، ج ر ع 3 سنة 2000.

4 Art 2 de la convention:

« 5. L'expression navire de pêche désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses, ou autres ressources vivantes de la mer »

5 الصادر بالجريدة الرسمية عدد 36 لسنة 2001م

صفة السفينة على المنشأة البحرية وبالتالي يكون قد تعرض لخطر التعرض لمخاطر البحر بشكل ضمني، إن كان يفهم أنه أراد من خلال هذا تمييز التعامل مع ما خص به سفن المنشآت التي تمارس الصيد أو تربية المائيات في المساحات المائية غير البحر أي البحيرات والسدود كمنشآت عادية لا تخضع في تنظيمها لقواعد القانون البحري¹.

ثانيا: القدرة على مواجهة أخطار البحر

إن المشرع الجزائري لم يهتم بهذا العنصر في إضفاء صفة السفينة على المنشأة البحرية عكس الكثير من التشريعات، فبالرغم من أهميته في إضفاء المصادقية والجدية على الأسطول الوطني فقد تم استبعاده من مفهوم السفينة مما دفع بالمشرع الجزائري إلى إعتبار المنشأة التي هي قيد البناء سفينة فنص في المادة 53 من القانون البحري الجزائري على أنه « تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها حتى نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك، وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الايجابية».

وكما وردا أيضا في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري وهو النص المتعلق بالرهن البحرية على أنه «تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة، وتكون قابلة للرهن، ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء...».

ومن خلال هذا النصيين فإن التعرض لمخاطر البحر لم يرد كعنصر في تعريف السفينة بصريح العبارة، وعليه فمن منظور هذين النصين فإنه تعد سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة سواء بوسيلة دفعها الخاصة أو بقطرها بسفينة أخرى تقوم أو تخصص للملاحة

1 بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 23

البحرية بأنواعها الثلاثة المذكورة في المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المذكور أعلاه، فتأخذ المنشأة صفة السفينة¹.

ويمكن تفسير التغاضي في اشتراط هذا العنصر بالإجراءات الصارمة التي تفرضها القوانين الجزائية فيما يتعلق بنوعية السفن وإجراءات السلامة والأمن المفروضة عليها والتي سيتم التطرق لها لاحقاً.

ثالثاً: القيام بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد

اعتمد فقهاء العصر الحديث معيار صلاحية المنشأة للملاحة البحرية وتخصيصها على وجه الإعتياد² ومنه فقد أورد لها الفقه على أنها منشأة قابلة للتنقل والتوجيه، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد³، إذ يتضح من خلال هذا التعريف أنه يقوم على ركنين أساسيين يجب توافرها وهما: القيام بالملاحة أو أن تكون مخصصة لها، حيث أنها تفقد وصف السفينة من الوقت الذي تصبح غير صالحة للملاحة بإرادة مالكيها أو بغير إرادته متى صارت حطاماً بفعل حريق أو غرق « كما أن القيام بالملاحة يستبعد بعض أنواع المنشآت البحرية العائمة والتي تستخدم داخل الموانئ أو خارجها كالأحواض العائمة والأرصفة العائمة والرافعات وكذا العوامات»⁴.

1 المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 06 أبريل 2004م الذي يحدد الشهادات وشهادات الملاحة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، جرع 29 سنة 2004.

2 حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2014-2015، ص15 وأيضاً للاستزادة راجع محمد بن عمار، المرجع السابق، ص107

³ Benamar (M), Les suretés maritimes en droit algérien, op.cit, p 609.

4 عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف الإسكندرية، بدون سنة، ص15.

أما بخصوص الركن الثاني فيتمثل في الاعتياد، أي أن تقوم بالملاحة البحرية بصفة متكررة وعلى وجه الاعتياد.

كما يمكن تعريفها حسب القانون الذي يتناولها، بموجب قانون العمل البحري فهي تعتبر مصنع شغال دون توقف، ولا يستطيع عماله مغادرته عند انتهاء الدوام ووظيفتهم التنقل إلى المكان يختلف عن مكان إقامتهم المعتاد، ويمكن تعريفها بموجب القانون الاقتصادي بأنها لا ينتج إلا إذا تحرك بسرعة في دورات الرحلات البحرية التي يقوم بها¹ فمن هذا المنطلق لا يكفي معيار صلاحية المنشأة للإبحار فقط وحده لإضفاء صفة السفينة، وإنما يجيب أن تقوم بهذه الملاحة بصفة معتادة، أي على وجه الاعتياد.

ومنه فلا يترتب على ذلك من جهة أن السفينة لا تفقد وصفها هذا إذا قامت برحلة نهريّة أو أكثر بصفة عارضة كما أن المركب الذي يقوم برحلات بحرية بصفة غير معتادة لا يكتسب من جهة أخرى وصف السفينة².

ويضاف إلى ذلك أن المساعدات البحرية التي تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانئ أو في داخلها لا تكتسب وصف السفينة وإن قامت برحلة بحرية، نظرا لافتقار نشاطها الملاحي صفة الاعتياد.

وقد يحدث عملا أن تقوم المنشأة العائمة الواحدة ببعض رحلاتها في البحر وبالبعض الآخر في المياه الداخلية، على نحو يبين منه أن كلا من الملاحة البحرية والملاحة النهريّة هما من قبيل النشاط المعتاد للمنشأة³.

1طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 24

2 محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص465.

³ DU Pontavice (E), Le statut des navires, op.cit, p 142.

وقد ذهب البعض في هذا الصدد¹ أن العبرة في تكييف المنشأة على أنها سفينة أو مركب تكون بالنشاط الغالب، فيلزم أن تكون الملاحة البحرية هي النشاط الغالب للمنشأة حتى تكتسب وصف السفينة إلا أنه قد كانت راية الأستاذين محمد فريد العريني وهاني دويدار في « أنه يكفي لاعتبار المنشأة سفينة أن تكون الملاحة البحرية نشاطا معتادا لها، وإن انتظمت كذلك في القيام برحلات نهريّة على وجه الاعتياد، وذلك لصعوبة الوقوف على النشاط الغالب من جهة²، ولإكتفاء المشرع بالنص على صفة الاعتياد دون اشتراط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بصفة رئيسية من جهة أخرى».

رابعاً: العمارات البحرية محل الرهن البحري

وجد اتجاه آخر قد وسع من نطاق الرهن البحري، فعلى غرار السفينة التي أقر بها محلاً للرهن البحر، إلا أنه أضاف العمارات البحرية، وذلك ما أقره في نصوص أخرى من القانون البحري الجزائري بأن الرهن البحري يشمل أيضاً العمارات البحرية، ونذكر منها ما ورد في نص المادة 56 من ق ب ج «تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة».

وعلى هذا الأساس وجد موقف تشريعي وآخر فقهي اعتبر أن العمارات البحرية هي أيضاً يشملها الرهن البحري إضافة إلى السفينة.

1 محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 457

2 وترجع هذه الصعوبة إلى اعتبارين: الأول هو تشابك الرحلات البحرية والنهرية من حيث الزمان، مما يصعب معه الوقوف على عدد الرحلات البحرية والنهرية لتحديد الطابع الغالب لأي من الملاحة البحرية والملاحة النهرية، والثاني هو صعوبة الوقوف على طابع الرحلة ذاتها في بعض الأحوال والمثال على ذلك ملاحة الصيد في إحدى البحيرات المفتوحة على البحر المتوسط فيصعب الوقوف على ما إذا كانت الرحلات الخاصة بالصيد تبقى ضمن حدود مياه البحيرة أم تتجاوزها إلى مياه البحر المتوسط.

1. الموقف التشريعي

من خلال القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري قد تناول موضوع الرهن البحري في المواد من 55 إلى 71، تحت عنوان " الرهون البحرية " وعليه نرى أن المصطلح ورد بصيغة الجمع، ولو كان البحري يرد فقط على السفينة لورد بشكل آخر حيث يتغير العنوان ويصبح "الرهن البحري" أو "رهن السفن" مثل ما نجده في الإمتيازات البحرية حيث نجدها وردت تحت عنوان " الإمتيازات على السفن" فمن خلال هاته الصيغة كما تم ذكرها في القانون البحري لعل المشرع الجزائري أراد أن يجعل للرهن البحري محلا آخر غير السفينة، وبالفعل إذ باستقراء نص المادة 56 نصت صراحة على ذلك « تعد السفن والعمارات البحرية الأخر أموالا منقولة، وتكون قابلة للرهن» فنص المشرع الجزائري صريح بأن جعل من العمارات البحرية محلا للرهن البحري بعدما أضاف لها صفة المنقولة¹.

وفي نفس السياق تضيف نفس المادة في فقرتها الأخيرة² أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات محلية، وبذلك الإستثناء ورد واضحا من هي السفن المعفاة من الرهن البحري، ويمكن القول بأن إعادة ذكر عبارة " السفن والعمارات البحرية" ليس من أجل التكرار وإنما يمتد ليشمل العمارات البحرية، كما وأنه استعمل أيضا لمصطلح الرهون البحرية في المواد 63 و 67 و 68 من القانون البحري الجزائري وبذلك

1 ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون والبحرية، الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية 1993، ص 4

2نصت المادة 56 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه:

«تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة ، وتكون قابلة للرهن ، ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء ولا يمكن رهنها إلا باتفاق الطرفين ، ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها دولة أو الجماعات المحلية».

من خلال تفسير هاته المواد نجد بأن محل الرهن البحري هو ليس فقط السفينة وإنما أيضا العمارات البحرية .

وما تجدر إليه الإشارة أن المشرع الجزائري، لم يضع تعريف خاص للعمارات البحرية في القانون البحري، والأمر نفسه بالنسبة للقضاء في الجزائر الذي بدوره لم يتطرق إلى ذلك على غرار القضاء الفرنسي¹.

ولكن ما يبدو على المشرع الجزائري أنه حينما وضع السفينة والعمارات البحرية كوعاء للرهن البحري فهو يكون بكل ضمني قد ساير نهج المشرع الفرنسي، إذ تضمن القانون 1967/01/03 والمتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية مصطلح الرهن البحرية "hypothèques maritimes les" وذلك في الفصل 04 منه، وهذا بخلاف الفصل 05 المتعلق بالامتياز على السفينة "privilèges sur le navire" وعليه يمكن الاستنتاج بأن المشرع لم يحدد استعمال الحق العيني المنشأ بموجب الرهن على السفن لوحدها، إذ كل العمارات البحرية تكون قابلة لأن تطبق عليها أحكام الفصل 04 السابق ذكرها².

في حين ذلك نجد المادة 43 أكدت ذلك حيث اعتبرت بأن السفن والعمارات البحرية الأخرى الفرنسية قابلة للرهن علاوة على ذلك فإن مجال الرهن البحري في التشريع الفرنسي قد تم توسيعه بموجب قانون 30 ديسمبر 1968³.

1Dès 1844, la Cour de cassation tentait non sans mal de définir les bâtiments de mer :

« il faut entendre par bâtiment de mer, quelle que soit leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière». Par PIERRE-YVES BELLONE, la déconstruction des navires, master 2 droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, Aix-Marseille, 2006-2007, p12

2 منهوج عبد القادر، المرجع السابق، 25.

³Du Pontavice(E), Le Nouveau Statut des Navires et autres bâtiments, de mer, J.C.P,1970, I,2340, p 25.

ومما سبق يتضح من خلال المادة 56 من ق ب ج أن المنشأة البحرية رغم امتلاكها لوصف السفينة إلا أنها تكون غير خاضعة للرهن البحري فقد استثنيت بحكم القانون السفن المملوكة للدولة للإشارة فإنه يمكن تصنيف السفن التي تملكها الدولة إلى ثلاثة أصناف:

1- السفن الحربية المشكّلة للأسطول البحري للدولة.

2- السفن المخصصة لخدمة المرافق العامة مثل زوارق الجمارك.

3- السفن التجارية المستعملة لأغراض تجارية¹.

فمن خلال هذا يكون المشرع الجزائري قد استثنى سفن الدولة من نطاق الرهن، ذلك أنه لم يشر إلى أي نوع من السفن البحرية المعفاة إذ جاءت المادة 56 خالية من التحديد فقد جاء في فقرتها الأخيرة بصريح النص: «بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو العمارات المحلية».

وبذلك يكون هنا قد ساير اتفاقية بروكسل 1926² وما نص عليه القانون المدني، كما أن المادة 689 من القانون المدني الجزائري تقضي بأنه لا يجوز التصرف في أموال الدولة أو حجزها أو تملكها بالتقادم³.

2. الموقف الفقهي

ضلت السفن فترة من الزمن تمثل العمارة البحرية بتميز، إلا أن الأمر حالياً لم يبقى كما كانت عليه، ذلك بظهور العصر الحديث وبزوغ عصر التكنولوجيا، أدخلت تقنيات جديدة

1 عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 98.

2 إذ نصت المادة 15 من اتفاقية بروكسل 1926 المتضمنة توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهنون البحرية على ما يلي: «لا تسري أحكام الاتفاقية على السفن الحربية وعلى سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة»

3 نصت المادة 689 من القانون المدني الجزائري على أنه: «لا يجوز التصرف في أموال الدولة، أو حجزها، أو تملكها بالتقادم غير أن القوانين التي تخصص هذه الأموال لإحدى المؤسسات المشار إليها في المادة 688، تحدد شروط إرادتها، وعند الاقتضاء شروط عدم التصرف فيها».

وحديثة العصر سمحت ببناء منشآت مخصصة لاستغلالها في البحر¹ وفي كثير من التشريعات يستعمل المصطلحين، السفينة أو العمارات البحرية، ولكن في الواقع العملي الأمر غير ذلك فعادة ما يعطى مصطلح مركب لبعض العمارات البحرية صغيرة الحجم، ومن ناحية أخرى أن التفرقة القانونية بين العمارة البحرية والعمارة النهرية هي صعبة ولكن ما يعطي الصبغة القانونية بين العمارة ليس طريقة بنائها وإنما وجهاتها وعلى هذا الأساس فإن العمارة البحرية هي تلك الموجهة للملاحة البحرية².

وفي حين ذلك وجد رأي فقهي رأى بأن الرهن البحري لا يترتب على السفينة لوحدها، بل يمتد ليشمل باقي العمارات البحرية الأخرى³، فهناك من يؤسس هذه الفكرة على نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري، باعتبار الرهن البحري تأمين اتفاقي يخول للدائن حقا عينيا على السفينة والعمارات البحرية الأخرى.

وكأصل عام فإن الموقف الفقهي الذي اعتبر أن الرهن البحري يمتد ليشمل إضافة إلى السفينة، العمارات البحرية يمثلته معظم الفرنسيين⁴ ولعل الأمر يعتبر طبيعيا مادام أن هناك قانون 1967/01/03 والمتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية وقانون 30 ديسمبر 1968.

1 عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص27.

² إلا أن معيار القابلية أو القدرة على الملاحة البحرية لا يكفي لوحده لتحديد صفة السفينة لذلك أُرِدَف بمعيَار تخصيص المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد وأن المقصود بتخصيص المنشأة للملاحة البحرية هو قدرتها على السير في البحر، إذ يشترط لاكتساب المنشأة وصف السفينة أن تكون لها قدرة ذاتية على السير وعلى مواجهة مخاطر البحر بوسائلها الخاصة.

³ وطبقا لذلك فقد نصت المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن المعتمدة في 7 فبراير 1986 على تعريف السفينة بأنها " أية سفينة بحرية ذاتية الدفع"

⁴ Bonassies (P)et Christian Scapel, droit maritime op.cit. p 364

وعلى غرار الإمتيازات البحرية، فما يلاحظ في هذا الشأن أن القانون الداخلي أو الوطني يوجهها ويربطها بالسفن، فإن الرهن ارتبط بمصطلح " البحري " وهذا ما من شأنه أن يوسع إمكانية تطبيقه على كل العمارات البحرية ويجعل منه تأمين عملي أكثر لضمان تمويل هذه المنشآت الباهظة الثمن¹ وعليه فما يقصد بالعمارات البحرية وهو، الصنادل والكرافات العائمة والأرصفة المتحركة².

الفقرة الثالثة: السبب

أما عن السبب في عقد الرهن الرسمي فهو ضمان الدين، فيلزم ابتداء أن يكون هناك دين مضمون قد نشأ صحيحاً، ثم يبقى قائماً إلى حين انقضاء الرهن، ويجوز أن يكون الدين المضمون بالرهن معلقاً على شرط أو مستقبلاً أو احتمالياً، وعلى ذلك يجوز تقرير الرهن ضماناً لقرض لم يتم تنفيذه³ أو "لاعتقاد مفتوح" أو لحساب جار، فيجب على الأقل أن يكون ذلك الدين معينا تعييناً كافياً من حيث مصدره وتاريخه ومحلّه ومقداره، كما يتوجب على الأقل أن يعين الحد الأقصى للدين في الإعتقاد المفتوح وفي الحساب الجاري، وإذا عين ميعاد يقبل فيه الاعتقاد المفتوح أو الحساب الجاري لم يضمن الرهن إلا المبالغ المستحقة في هذا الميعاد، ولو لم تصل إلى الحد الأقصى المتفق عليه، وتكون مرتبة هذا الرهن من يوم قيده لا من يوم تحقق الدين.

1 Vialard (A), Droit Maritime, (Puf) Presses Universitaires De France, 1 Er Ed 1997, P 305

2 Jean-Pierre Beurier, droit maritimes, op.cit, p279

3 ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص104

الفرع الثاني: الأركان الشكلية الخاصة

الرهن البحري رهن رسمي¹ وكون أن الرهن البحري، أي رهن السفينة لا ينعقد إلا بعقد رسمي يعني وجوب إفراغ العقد في قالب كتابي يتعين توثيقه أمام القنصل في الخارج، إذا تم الرهن خارج الجمهورية الجزائرية.

وتعتبر الرسمية هنا ليست شرط صحة أو شرط نفاذ في مواجهة الغير وإنما هي شرط إنعقاد، ويترتب على ذلك أن تخلف الرسمية هو بطلان العقد بطلانا مطلقا، والوعد برهن السفينة يتعين بدوره شأنه في ذلك شأن الرهن، أن يكون رسميا، ضف لذلك تلزم الرسمية في الوكالة برهن السفينة².

أولا: الرسمية

وفقا للقانون الجزائري و طبقا لما ورد في نص المادة 1/57³ من القانون البحري الجزائري، أنه «يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن وإلا عد باطلا».

ومنه فالرهن البحري يجب أن يكون رسميا يقع تحت طائلة البطلان المطلق، حيث وبالرجوع إلى نص المادة 102 من القانون المدني «إذا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا جاز لكل ذي مصلحة أن يتمسك بهذا البطلان، وللمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها، ولا

1 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 146.

²Jean- Claude Dakouri, droit des transport maritimes, op.cit, p 40.

³ نصت المادة 57 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على مايلي: «يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعا بأهلية الرهن، وإلا عد باطلا».

ويجب أن يحتوي عقد إنشاء الرهن على البيانات الضرورية لتمييز الأطراف المعنيين شخصية السفينة وتحدد كيفية إنشاء الرهن البحرية والمحافظة عليها بموجب مرسوم يصدر بناء على تقرير مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية».

يزول البطلان بالإجازة، تسقط دعوى البطلان بالمضي خمسة عشر سنة من وقت إبرام العقد».

فمن خلال هذا النص يتضح لنا جليا أنه تتصرف ذات الأحكام لكل عقد رهن بحري لم يتم بشكل رسمي والمشرع اشترط الرسمية في الرهن البحري لمصلحة الأطراف المتعاقدة وذلك حتى يحس المدين الراهن بخطورة تصرفه وحتى يتأكد الدائن المرتهن من ملكية الراهن للسفينة وأهليته لإبرام مثل هذا التصرف وحتى يضع بين يديه سندا تنفيذيا.

هذا وتؤكد المادة 49 من القانون البحري الجزائري¹ رسمية العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطه للحقوق العينية الواردة على السفينة وفي سياق هذه المادة كما ورد في محتواها «... بسند رسمي صادر عن الموثق...»² فإن الرهن البحري رهن السفينة لا ينعقد إلا بعقد يحرره موثق تابع لمصلحة الشهر العقاري³، يعني ذلك إفراغ العقد في قالب كتابي وإذا كان رهن السفينة بالخارج فإن توثيق الرهن يتم أمام القنصل الجزائري المعتمد لدى دولة أجنبية،

1 نصت 49 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على مايلي:

«إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة».

2 لا يشترط القانون الفرنسي الصادر في: 1976/1/3 الرسمية في عقد الرهن البحري، وقد أوجبت المادة، 43 الفقرة الأولى منه فقط كتابة عقد رهن السفينة وإلا كان باطلا على خلاف المشرع المصري الذي يوجب الرسمية، وللاستزادة في الموضوع راجع، محمود شحماط، المرجع السابق، ص 86.

³ وعليه يجب إفراغ إرادة المتعاقدين في ورقة رسمية صادرة عن الموثق، حيث تعتبر الرسمية ركنا من أركان العقد يترتب على تخلفها بطلانه بطلانا مطلقا ولا يغني عنها إجراء آخر.

كما يجب أن يتضمن عقد إنشاء الرهن طبقا للفقرة الثانية من المادة 57 كل البيانات الضرورية التي تميز ذاتية السفينة وشخصية الأطراف المعنيين.

والرسمية هي شرط انعقاد العقد كما سبق الذكر، وليس هناك شرط صحة أو شرط نفاذ في مواجهة الغير، وتخلف الرسمية في الرهن البحري يترتب عنه البطلان المطلق¹.

ويبقى العقد الرسمي حسب المادة 324 من القانون المدني الجزائري هو «عقد يثبت فيه موظف أو ضابط عمومي أو شخص مكلف بخدمة عامة، ما تم لديه أو ما تلقاه من ذوي الشأن وذلك طبقاً للأشكال القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه».

لذلك كل هاته النصوص السابق ذكرها اعتبرت أن العقد هو محرر رسمي يحرر من طرف موثق وهو يتمتع بحجية ما لم يثبت تزويره ويعتبر نافذاً في كامل التراب الوطني الجزائري²، حسب المادة 324 مكرر 05 من القانون المدني الجزائري³، كما يعتبر حجة بين الأطراف المتعاقدة وورثتهم وذوي الشأن غير أنه في حالة شكوى بسبب تزوير في الأصل يوقف تنفيذ العقد محل الاحتجاز بتوجيه الاتهام، وعند رفع دعوى فرعية بالتزوير يمكن للمحاكم، حسب الظروف إيقاف تنفيذ العقد مؤقتاً وهذا حسب المادة 324 مكرر 06 من القانون المدني الجزائري⁴.

وليس ثمة مانع من أن يتضمن السند المنشئ للرهن البحري شرط الإذن وحينئذ يترتب على تظهير السند انتقال حق الرهن إلى المظهر إليه، ويجب الإشارة باسم المظهر إليه أي (الدائن الجديد) في قيد الرهن.

1 محمود شحماط، المرج السابق، ص 87.

2 عبد الحليم بوشكيوة، الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض إيجابياته وعيوبه، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، ع 6، 2009، ص 239.

3 نصت المادة 324 مكرر 5: من القانون المدني الجزائري على أنه: «يعتبر ما ورد في العقد الرسمي حجة حتى يثبت تزويره، ويعتبر نافذاً في كامل التراب الوطني».

4 نصت المادة 324 مكرر 6: من القانون المدني الجزائري على أنه: «يعتبر العقد الرسمي حجة لمحتوى الاتفاق المبرم بين الأطراف المتعاقدة وورثتهم وذوي الشأن» .

وإذا كان عقد الرهن البحري لا يقع إلا رسمياً، فالوعد بالرهن البحري أيضاً يجب أن يفرغ في الشكل الرسمي، وذلك بمقتضى المادة 884 من القانون المدني الجزائري، والتي كان فحواها أنه: إذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين، فهذا الشكل يجب مراعاته أيضاً في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بإبرام العقد.

وبطبيعة الحال لما كانت السفينة تخضع للرهن الرسمي فإنه إذا لم يتضمن القانون البحري حكم بعض المسائل يجب الرجوع في شأنها إلى القواعد العامة المتعلقة بالرهن الرسمي على العقارات¹، ومن ثم يجب تخصيص السفينة في عقد الرهن وإلا كان الرهن باطلاً وذلك وفقاً للمادة التي توجب تخصيص محل الرهن الرسمي وتعيينه تعييناً دقيقاً وإلا وقع الرهن باطلاً، فيجب أن يذكر في عقد الرهن اسم السفينة المرهونة وحمولتها وجنسياتها وميناء تسجيلها وتاريخ شهادة التسجيل وغيرها من البيانات اللازمة لتحديد ذاتيتها².

ثانياً: النقد الموجه لإشتراط الرسمية

والجدير بالذكر أيضاً أنه وجه نقد من طرف البعض، في مسألة اشتراط المشرع للرسمية في مجال الرهن البحري، وحثهم في ذلك أن الرسمية متطلبة عادة لتبصير المتعاقدين بخطورة التصرف الذي يقدمان على إبرامه، وهذا ملا يتوافر عادة في عقود الرهن البحري التي تربط بين مجهزين يحترفون النشاط البحري، وبين مؤسسات مالية كبرى كالبنوك ويضاف إلى ذلك ضرورة تحقيق سهولة وسرعة الإجراءات في الحياة التجارية³، وكان بالأحرى بالمشرع أن يقوم بتخيير العقدين بين المحرر الرسمي والمحرر العرفي المقرون بالتصديق على توقيعات الطرفين فيه، أسوة برهن المحل التجاري، ولكن

¹ أنظر الملحق الأول.

² محمد الفقي عاطف، قانون التجارة البحرية السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، دار الفكر الجامعي، ط1، الإسكندرية، ص139 و ص140.

³ محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص574.

فضلا عن اتساق حكم المشرع المتقدم مع اشتراطه الرسمية بوجه عام في جميع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو إنقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة فإن الحجج التي يستند إليها الإنتقاد الموجه إلى المشرع تناقض ما يتجه إليه صاحبه من تمتع القانون البحري بالذاتية لأنه لا يقتصر على تنظيم الملاحة البحرية التجارية وإنما يتعداها إلى ملاحة الصيد والنزهة والبحث العلمي.

المطلب الثالث: حالات خاصة للرهن البحري

وتشمل هذه الحالات رهن السفينة على رهن السفينة في دور الإنشاء، ورهن حطام السفينة أي بقاء الرهن على الحطام، وكذا رهن السفينة على الشيوخ¹.

الفرع الأول: رهن السفينة قيد الإنشاء

إن إمكانية رهن السفينة في طور البناء ظهرت في سنة 1885، ضف لذلك نصت عليها معاهدة بروكسل 1967 المتعلقة بالرهن والامتيازات البحرية، بعدها فقد نصت عليها معظم التشريعات نذكر منها، إيطاليا (المادة 566 من ق ب)، اليونان (المادة 195 من ق ب) وفرنسا من خلال (المادة 45 من قانون 1967)².

أما القانون الإنجليزي لم يساير باقي التشريعات حيث لم يجز رهن السفينة قيد الإنشاء رهننا قانونيا، ويبقى السبب في ذلك أنها لم تكن خاضعة للتسجيل غير أنه يجوز رهنها رهننا عاديا أي الرهن الذي لا يتم في الشكل الرسمي، وإنما بمقتضى اتفاق عرفي بحيث يجب أن يكون تالي في المرتبة لعد الرهن القانوني.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فقد نص من خلال المادة 56 من القانون البحري الجزائري وفي فقرتها الثالثة صراحة، على أنه: «يمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد

¹Jean- Claude Dakouri, Droit des transports maritimes, op.cit, p 50.

²Rodièr(R), droit maritime, op.cit., p 147.

الإشياء»، وعليه لما كانت السفينة لا تسجل في سجل السفن إلا بعد أن يكتمل بناؤها، فقد أوجب القانون في هذه الحالة أن يسبق الرهن تصريح يوجه إلى رئيس الميناء الواقع في دائرته محل بناء السفينة، ويبين في هذا التصريح طول السفينة وأبعادها الأخرى على وجه التقريب وحمولتها المقدرة، كما يذكر أيضا مكان إنشاءها.

والجدير بالذكر أن رهن السفينة وهي في دور الإنشاء لا يعد رهنا لمال مستقبلي¹ لأنه لا يرد على السفينة بوصف ما ستكون عليه بعد تمام البناء، وإنما يرد على أجزائها التي تم بناؤها بالفعل وتبدو أهمية هذا الرهن سواء بالنسبة للبانى أم المجهز، فالأول يحتاج إلى الائتمان وبالتالي يستطيع أن يقترض بضمان السفينة لإتمام بنائها، والثاني يدفع للبانى أقساطا من ثمن السفينة التي طلب بناؤها، لذا وتقاديا لخطر فقد أمواله حال إفلاس البانى ، قد يطلب من هذا الأخير ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء ضمانا لما وفاه من دفعات².

ويحدو المشرع إلى إجازة رهن السفينة وهي في دور البناء رغم أنها لم تكتسب بعد وصف السفينة³، وهذا لرغبته في تقوية وتسيير الحصول على القروض اللازمة لبناء السفن¹.

1 إذا كان القانون المدني يمنع رهن المال المستقبلي حماية للراهن لعدم تبصره بخطورة ما يقوم عليه فإن رهن السفينة في طور البناء استثناء عن القواعد العامة، ذلك أن الرهن في هذه الحالة لا يرد على السفينة التي ستوجد مستقبلا وإنما يرد على أجزائها التي تم بنائها فعلا، وفي هذا الصدد نصت المادة 58 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الثانية على أنه: « وفيما يخص السفينة التي هي قيد الإنشاء يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء».

² والأصل كما أكد البعض أن رهن السفينة في دور الإنشاء يقوم به البانى لأنه مالك السفينة في هذه الفترة، حيث يعتبر رهن السفينة في حالتها هذه مهم بالنسبة للبانى لأنه يستطيع الحصول على رأس المال اللازم لإتمام البناء.

³ هذا ويجوز لطالب البناء أن يرهن السفينة في دور لإنشاء في الحالة التي يتفق فيها مع البانى على انتقال الملكية على دفعات ومقابل كل قسط يدفعه من الثمن، كما أن رهن السفينة في هذه الحالة مهم أيضا لطالب البناء لأنه يمكنه من الحصول على المبالغ اللازمة لدفع بقية الثمن. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 140.

وإذا كان المبدأ يوجب أن يصدر الرهن من المالك وهو ما سبق توضيحه، فإن رهن السفينة في طور البناء يتوقف على شرط وحيد وهو يجب أن يصدر من المالك، إلا أنه يبقى يختلف باختلاف الطريقة التي تم بها البناء، وفي هذا الصدد يقتضي منا أن نميز بين البناء الاقتصادي أو المباشر، وبين البناء الجزافي أو الغير المباشر.

أولاً: البناء الاقتصادي أو المباشر construction à l'économie, en régie

ويكمن في أن المجهز يقوم ببناء السفينة لحساب نفسه وعليه لأجل تحقيق ذلك يبرم عقود شراء الأدوات والمهمات وعقود استخدام المهندسين والعمال، ولا تثور صعوبة قانونية في هذا الغرض فالمجهز مالك للسفينة في جميع مراحل بناءها، وعليه هذا النوع من البناء يكسب المجهز ملكية السفينة مباشرة لذا يطلق عليه البناء المباشر.²

في حين ذلك طالما أن المجهز يعتبر مالك للسفينة منذ البداية فيجوز له رهنها وهي في طور البناء، ولكن إذا ترتبت أي حقوق عينية على السفينة وهي في دور البناء، فإنه إذ تم بيعها من طرف المجهز، فإنه ستنقل ملكيتها للمشتري محملة بتلك الحقوق كالرهن إذا كان محملة برهن، وإذا ما أفلس المجهز قبل تمام بناء السفينة اندرج الجزء الذي تم بناؤه منها ضمن عناصر التفليسة³.

وما تجدر إليه الإشارة أنه في الظرف الحالي أصبحت هذه الطريقة نادرة الإستعمال، ذلك لما يستلزمه بناء السفن الحديثة من تجهيز ضخم وخبرة عالية، ومع ذلك فإنها ترد في العمل بالنسبة للسفن الصغيرة ومراكب الصيد⁴، في حين ذلك نجد أن بعض

1 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 150.

²Remond-Couilloud(M), droit maritime, op.cit, p

³ ذلك أن السفينة في هذه الصورة أيضا يمكن رهنها، كما أنه إذا هلكت فإنها تهلك عليه وإذا أفلس دخلت في تفليسته. جلال وفاء محمددين، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 95.

⁴ Rodière (R), droit maritime, op.cit, p 49.

شركات البناء تصنع سفنا لحسابها الخاص دون تلقي طلبات بنائها وفي تقديرها أن تجد لاحقا مشتريا لسفينة تامة البناء، وتبقى صحة رهن السفينة وهي في طور البناء منوط بصدوره من المالك، وفي حالة بناء السفينة في صورة البناء المباشر فإن المجهز مالك للسفينة في جميع، مراحل بنائها ومن ثم يكون له رهنها وهي في دور البناء، وإذا تم بناء السفينة في صورة عقد "استصناع" ¹ contrat d'Enterprise فإن طالب البناء يكون في ذات مركز المجهز في الصورة السابقة.

ثانيا: البناء غير المباشر أو بثمن جزافي construction au forfait

وهي الطريقة الغالبة حيث هي بمثابة عقد يبرمه المجهز طالب البناء مع أحد المصانع المتخصصة في مجال بناء السفن وفقا لمواصفات يكون قد تقدم بها وتلتزم هذه المصانع بتسليم السفينة له بمجرد إتمام بنائها مقابل ثمن معين، وتعتبر هذه الطريقة الغالبة نظرا لوجود شركات عالمية عملاقة متخصصة في هذا النوع من البناء.²

ومن هذا المنطلق فإنه إذا تم بناء السفينة في صورة البناء غير المباشر أي بثمن جزافي فإنه يكون لباني السفينة والذي يعتبر مالكا لها قبل انتقال ملكيتها إلى المجهز، رهنها بغية الحصول على قرض يساعد على استكمال بنائها، وإذا ما تضمن اتفاق طالب البناء مع الباني على انتقال ملكية الأجزاء التي تم بناؤها مقابل الأقساط المدفوعة من الثمن فإنه يكون

1 عقد الاستصناع contrat d'entreprise وهو أن طالب البناء يقدم الأدوات والمهمات اللازمة للبناء ويقتصر دور متعهد البناء (مقاولا كان أو شركة لبناء السفن) على تقديم خبرته الفنية والعمل اللازم مقابل أجر نقدي يتم الإتفاق عليه، ويتمتع متعهد البناء في عمله بالاستقلال التام ولا يكون لطالب البناء أي إشراف فني عليه .

والعقد يعتبر عقد مقاوله محض تحكمه النصوص المدنية، وتبقى الملكية منذ البداية حتى تمام البناء لطالب البناء إذ هو مالك للأدوات والمهمات وعمل متعهد البناء لا يغير من صفة المالك، ويرتب على ذلك أن السفينة تدخل في تقليسة طالب البناء إذا ما أفلس قبل تمام البناء، وأنه يكون له، أي طلب البناء، أن يرتب على السفينة قبل ما يشاء من حقوق عينية وهي في دور البناء، وأنه إذا أفلس متعهد البناء قبل تمام بناء السفينة فإنها لا تدخل في تقليسة ويكون لطالب البناء استردادها بحسبان أنه أي متعهد البناء، أجنبي عنها ، وللإستزادة في الموضوع راجع كمال حمدي ن المرجع السابق، ص 92.

²M.Remond-Couilloud, droit maritime, op.cit, p 81.

لطالب البناء أن يرتب رهنا على الأجزاء التي انتقلت إليه ملكيتها وهو ما يسمح له بالافتراض لدفع الأقساط الأخرى من الثمن، وقد يتفق طالب البناء مع الباني على تقرير رهن لمصلحته، أي لمصلحة طالب البناء، مقابل ما دفعه من ثمنها وهي مازالت في طور الإنشاء حتى يتفادى طالب البناء قسمة الغرماء عند إفلاس الباني.

الفرع الثاني: بقاء الرهن على حطام السفينة

إذا تحولت السفينة إلى حطام¹ فإنها بذلك تفقد وصفها كسفينة، وهذا لزوال صلاحيتها للملاحة البحرية، ولكن نظرا لما قد يحتفظ به حطام السفينة من قيمة مالية يمكن بيعه اختياريا أو جبريا²، أبقى المشرع الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها حتى بعد تحولها إلى حطام وينتقل الرهن في هذه الحالة إلى حطامها وهذا ما نصت عليه المادة 61 من القانون البحري الجزائري³ والتي أعطت للدائنين ممارسة حقهم في استيفاء دينهم حتى عند فقدان السفينة لصلاحية الملاحة.

الفرع الثالث: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

فالمشرع الجزائري حقيقة لم يولي الأهمية اللازمة بموضوع الشيوخ البحري باعتباره ذلك أنه يعد من صورة من صور ملكية السفينة، إلا أنه قد أشار إليه في الفقرة

¹ أشارت المادة 358 من القانون البحري، إلى تعداد حصري لأنواع الحطام البحري، دون إعطاء تعريف للحطام، ولكن يمكن ذكر ما أورده المادة 55 من قانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق ل 01 ديسمبر سنة 1990 المتضمن قانون الأملاك الوطنية- الجريدة الرسمية رقم 52، والتي نصت على ما يلي: «يعتبر حطاما كل الأشياء أو القيم المنقولة التي تركها مالكها في أي مكان وكذا التي يكون مالكها مجهولا».

² Katell Oilleau, le crédit tire du navire, p 49.

³ نصت المادة 61 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على انه: «يحق للدائنين أصحاب الرهن، عند فقدان السفينة أو في حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة، ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها».

المتعلقة بالرهون البحرية في نص المادتين 59 و 60 من القانون البحري الجزائري، وحتى أنه قد استعمل مصطلح الملكية المشتركة وليس الشيوخ البحري¹.

ويمكن أن يرجع سبب عدم اهتمام المشرع الجزائري بهذا النوع من الرهن، إلى عدم وجود هذا النوع من ملكية السفن في الجزائر، هذا على غرار وجوده في فرنسا²، ويمكن أيضا أنه اعتبره مجرد شيوخ عادي تطبق عليه الأحكام الواردة في القانون المدني.

أولاً: تعريف الشيوخ البحري

لقد ثار خلاف فقهي حول طبيعة الشيوخ البحري، حيث أن بعض الفقه كان يرى أن الشيوخ البحري هو في الحقيقة شركة ذات شخصية معنوية، وكان يستند إلى تمييز هذا الشيوخ الذي يستند إلى مبدأ الأغلبية، إلى أن الشيوخ النصوص عليه في القانون المدني كان في السابق، يشترط إجماع الشركاء على الشيوخ³.

ولكن حدث التغيير في أن صار الشيوخ المدني هو الآخر يأخذ مبدأ الأغلبية في الإدارة، إذ تحولت الغالبية العظمى من آراء الفقه لتؤكد أن الشيوخ البحري ليس إلا صورة من صور الشيوخ المدني، لا تختلف عنها إلا في بعض التفاصيل، أي عند نقص النصوص البحرية، ينبغي الرجوع إلى القواعد العامة في الشيوخ المدني، ولا يجوز الرجوع إلى القواعد الشركة⁴، وفي حين ذلك يرى الدكتور محمد زهدور بعد تحليل لرأي الدكتور جمال الدين

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 52.

² رغم أن فرنسا تعد من الدول البناة أي المنشئة للسفن، لم تعرض لبناء السفن إلا في سنة 1967 وذلك بموجب القانون رقم 05 الصادر في 1967/01/05 الخاص بالنظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية الأخرى المكمل بالمرسوم الصادر في 1967/10/27 لتفصيل أكثر راجع. Rodière (R) et du Pontavice, droit maritime, op.cit, p 75.

³ مثل هذا الفقه كل من: (Bonnecase, Danjon, Lyon-Caen, Creps, et, Laurin) وللتفصيل أكثر في هذا الشأن راجع، محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحدائث للطباعة والتوزيع، لبنان، 1990، ص 162.

⁴ علي البارودي، مبادئ القانون البحري الصادر به القانون رقم 03 لسنة 1992/1990، ص 63.

عوض والذي اعتبر الشيوخ البحري شركة، حي قال «... من أجل ذلك نعتقد مع الفقه الغالب أن الملكية الجماعية للسفينة ليست من ضروب الشركات، وأن الأمر فيها يجب أن يترك للقواعد العامة في ملكية الشيوخ في القانون المدني، فجوهر الأمرين واحد، وإن كانا غير متطابقين تماما كما ذكرنا سابقا، وهذه الفكرة تبدو مقبولة خاصة بعد التسليم بأن أنظمة القانون البحري ليست لها ذاتية، مستقلة تجعلها غريبة عن أنظمة القانون الخاص»¹.

وبخصوص هذه المسألة نجد المشرع الجزائري قد أخذ الرأي الثاني، أي أخذ في إدارة الشيوخ العادي بقاعدة الأغلبية (المادة 716 من القانون المدني الجزائري)، وعليه يمكن ترجيح تكليف الشيوخ البحري في الجزائر باعتباره شيوخا عاديا مما يستتبع إخضاعه، فيما لا يرد بشأنه نص خاص، لأحكام الشيوخ العادي الواردة في التقنين المدني باعتباره الشريعة العامة².

الفقرة الثانية: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة وفقا للقانون الجزائري

تطرق المشرع الجزائري إلى موضوع الشيوخ البحري³ بإعتباره صورة من صور ملكية السفينة حيث نص عليه من خلال المادتين 159¹، 60² من القانون البحري الجزائري وبذلك لم يبدي اهتمام كبير بهذه المسألة.

1 ويضيف قائلا: «معنى ذلك احتفاظ كل شريك بحقه الشائع فيمكنه التنازل بإرادته المنفردة عن حصته سواء إلى الغير أو إلى شريك آخر، ويستمر الشيوخ مع مراعاة الأوضاع القانونية التي يقرها كل تشريع بهذا الصدد، كما يستطيع الشريك رهن حصته، فهذه الآثار وغيرها تقتضي الرجوع إلى القواعد العامة» وللتفصيل أكثر أنظر محمد زهدور، المرجع السابق، ص 165.

2 إبراهيم حبيب الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1979، ص 67

3 ما يلاحظ من خلال المادتين 59 و 60 من القانون البحري الجزائري أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح الملكية المشتركة وليس الشيوخ البحري

وقد يرجع السبب في ذلك إلى عدم انتشار هذا النوع من ملكية السفن (الملكية الشائعة) في الجزائر، بما في ذلك عدم انتشار الشيوع في ملاحه الصيد البحري على خلاف ازدهار هذا النوع في فرنسا³ ويبقى أنه بصدد المسائل التي لم يتطرق إليها القانون البحري الجزائري بالتنظيم، فإن القواعد العامة في القانون المدني الواردة بقسم الملكية الشائعة (713 وما بعدها) هي التي تطبق، ويصدق هذا على تعريف الشيوع البحري، ومن ثم يرجع في هذا على الخصوص إلى المادة 713 من القانون المدني الجزائري والتي نصت على أنه: « إذا ملك اثنان أو أكثر شيئاً وكانت حصة كل منهم فيه غير مقررة فهم شركاء على الشيوع وتعتبر الحصص متساوية إذا لم يقر الدليل على غير ذلك».

وعلى هذا الأساس يعتبر الشيوع اشتراك أكثر من مالك في ملكية سفينة دون أن تكون حصة كل منهم مفرزة⁴ ويكون الشيوع حينها إما اختياري أو إتفاقياً حيث يكون سبب ملكية المشاعين للسفينة هو الشراء أو كانت ملكية السفينة قد آلت إليهم بطريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وفي كل الحالات يتعين أن يذكر في سجل السفينة اسم ولقب صناعة السفينة ومحل إقامة المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل شريك⁵.

1 نصت المادة 59 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على 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»

2 نصت المادة 60 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: «لكل رهن مرتب قبل الشياح على كامل السفينة أو جزء منها، ويبقى قائماً على الحصة المرهونة بعد بيع السفينة وقسمة الثمن أو حل المجموعة»
3 Rodière (R) j: Traitement Général de droit maritime, paris, 1979, p 32.

وكذلك للتفصيل أكثر أنظر محمود شحماط، المرجع السابق، ص 72.

4 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 73.

5 بالنسبة للغير لا يعرف إلا المالكين على الشيوع الذين وردت أسماؤهم في سجل السفينة، وليس لدائن الشيوع إلا ملاحقة المذكورين فحسب.

وحيال ذلك نجد أن المشرع الجزائري قد تخطى عن تحديد طبيعة الشيوخ على غرار ما ذهب إليه الفقه والقضاء في فرنسا الذي اعتبر الشيوخ البحري شركة في ظل غياب ركن أساسي من أركان الشركة، وما هو إلا شيوخ عادي يخضع في تنظيمه إلى أحكام القانون المدني في حالة لم يرد في شأنها نص خاص في القانون البحري.

الفقرة الثالثة: تسيير الشيوخ البحري

تدار السفينة بأغلبية الشركاء على الشيوخ¹ ويعتمد في تحديد الأغلبية بالأغلبية القيمية بالأغلبية العددية² ما لم يتفق الملاك على الشيوخ كتابة على ذلك، إذا أن قاعدة الأغلبية في إدارة الشيوخ ليست من النظام العام، هذا وأن الأغلبية المحددة على النحو السابق لا يكون قرارها واجب الاحترام إلا إذا تعلق بمصلحة عمومية للملاك أي متعلقة بالسفينة أو باستغلالها³

كما نجد أن المشرع الجزائري أجاز للمشاعين تعيين مدير للشيوخ، ويظهر ذلك من خلال المادة 716 من القانون المدني الجزائري على أنه « يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة، وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الانصباء » حيث تتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة أي

1 يحكم إدارة الشيوخ البحري قاعدة الشركاء مجتمعين ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك وقد توكل إدارة الشيوخ البحري إلى الأقلية متى وجد اتفاق بين الشركاء.

2 عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة وأشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985، ص 48.

3 كمال حمدي، المرجع السابق، ص 98.

ثلاثة أرباع المال الشائع¹ وعلى هذا النحو، فإن المشرع قرر قاعدة الأغلبية في رأس مال السفينة وليس للأغلبية العددية والقاعدة ليست من النظام العام، فقد يجوز الاتفاق على أن يكون القرار بالإجماع، كما أنه يجوز يكون بالأغلبية العددية وذلك باتفاق المالك على اتخاذ قرارات²

أما بالنسبة لبيع السفينة فلا يجوز بيعها إلا بقرار يصدر بموافقة أكثرية المالكين الشركاء، أي أن المالكين الحائزين على ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وقد استدرک المشرع أن يكون هناك إجحاف الأغلبية في حق الأقلية من الشركاء على الشروع فأجاز لكل مالك شريك رهن حصته المشاعة على السفينة وهو ما نصت عليه المادة 60 في فقرتها الثاني من القانون البحري الجزائري³.

في حين ذلك فإنه يجوز وبقرار من أغلبية المالكين أن يختاروا مديرا لإدارة الشروع أو أكثر من المالكين أو من غيرهم، وإذا لم يحصل اتفاقا بينهم على تعيين مدير للشروع اعتبر كل مالك مديرا له، وعند تعدد المديرين يجب شهر أسمائهم في صحيفة تسجيل السفينة وأن يعملوا مجتمعين إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك وهذا ما أفضى إليه قرار المحكمة

1 نصت المادة 717 من القانون المدني الجزائري على انه «للشركاء الذين يملكون على الأقل ثلاثة أرباع المال الشائع، أن يقرروا في سبيل تحسين الانتفاع بهذا المال من التغييرات الأساسية والتعديل في الغرض الذي أعد له ما يخرج عن حدود الإدارة المعتادة على أن يعلنوا قراراتهم إلى باقي الشركاء ولمن خالف هؤلاء حق الرجوع إلى المحكمة خلال شهرين من وقت الإعلان.

وللمحكمة عند الرجوع إليها إذا وافقت على تلك الأغلبية، أن تقرر مع هذا كل ما تراه مناسبا من التدابير ولها بوجه خاص أن تأمر بإعطاء المحالف من الشركاء كفالة تضمن له الوفاء بما قد يستحق من التعويضات».

2 محمود شحماط المرجع السابق، ص 74.

3 نصت المادة 60 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه « كل رهن مرتب قبل الشيع على كامل السفينة أو جزء منها، يبقى قائما على الحصّة المرهونة بعد بيع السفينة وقسمة الثمن أو حل لمجموعة ».

العليا بتاريخ 19/11/1997 في الملف رقم 150167 حين تم إقرار أنه لكل شريك في الشيوخ الحق في أخذ ما يلزم من الوسائل لحفظ الشيء، ولو كان ذلك بغير موافقة باقي الشركاء¹. وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده قد تعرض إلى الشيوخ البحري المتعلق بالرهن البحري من خلال المادة 59 من القانون البحري الجزائري السابق ذكرها، أنه وفي حالة كنا أما ملكية مشتركة للسفينة كما ورد في نص المادة فإنه يتعين أن تتم الموافقة بالإجماع مع باقي الشركاء، في حين ذلك يمكن لكل شريك أن يرهن حصته المشاعة على السفينة. هذا ونجد المادة 35 من القانون البحري الجزائري قد أكدت ذلك من خلال الفقرة (د) بنصها أنه يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

«اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين شركاء أدرجت أسماؤهم ومحل إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة» وكما أن أيضا لا يجوز لغير مالك السفينة أو وكيله بوكالة خاصة أن يرهن السفينة، لأن الرهن من أعمال التصرف، وبالتالي لا يمكن للربان أن يرهن السفينة إلا إذا كانت لديه وكالة خاصة تسمح له بذلك وهو ما نصت عليه المادة 57 من ق ب ج². وما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري لم يعرض للشيوخ البحري بطريقة مفصلة بالقانون البحري، وهذا راجع كما سلف الذكر سابقا وتم التأكيد عليه أن المشرع الجزائري اعتبر الشيوخ البحري، شيوعا عاديا مما يستتبع إخضاعه فيما لا يرد بشأنه نص خاص، لأحكام الشيوخ العادي الواردة في التقنين المدني باعتباره الشريعة العامة، فقد تطرق فقط إلى

1 المادة 718 من القانون المدني الجزائري، قرار صادر عن المحكمة العليا للغرفة العقارية بتاريخ: 19/11/1997، رقم القرار: 150167، قضية (ب ا) ضد (ب س ومن معه)، المجلة القضائية لسنة 1997، العدد 2، ص 59.

2 وهو ما نصت عليه المادة أيضا 1/63 من القانون الليبي البحري على أنه «لا يجوز لغير صاحب السفينة أو وكيله المفوض تفويضا خاصا أن يعقد تأمينا اتفاقيا على السفينة».

وجوب الحصول على موافقة أكثرى المالكين في حالة وقوع رهن، ولكن لم يبين الأكثرية من أي جانب تكون هل هي الأكثرية العددية أم أكثرية المالكين الحائزين للحصص.

فبخلاف القانون البحري فقد أجازت المادة 32/ 2 من قانون التجارة البحرية للمالك في الشيوخ رهن حصته في السفينة بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، كذلك أجازت المادة 42 من ذات القانون رهن كل السفينة المملوكة على الشيوخ بشرط موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل¹.

ويكمن استلزام المشرع هذه الأغلبية الكبيرة خطورة الرهن الذي كثيرا ما يؤدي إلى بيع السفينة جبرا ومن ثم ضياع المال الذي يقوم عليه الشيوخ، وقد أجازت المادة 42 التي تعرض لحالة رهن كل السفينة لكل مالك وافق على الرهن، إذا لم تتوافر هذه الأغلبية، رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوخ.

ومنه تبقى إمكانية اللجوء إلى القضاء قاصرة على حالة رهن كل السفينة، أما في حالة رهن المالك في الشيوخ لحصته في السفينة فإنه رغم اشتراط القانون ذات الأغلبية (ثلاثة أرباع الحصص على الأقل) إلا أنه لا يسمح بالتدخل في حالة عدم توافر الأغلبية اللازمة للموافقة على رهن الحصة، ويمكن إرجاع ذلك التباين في الحكم إلى أنه في حالة رهن الحصة فإن مصلحة المالك الراهن فردية وقد تتعارض ومصلحة المالكين المشتركة، أما في حالة رهن كل السفينة المملوكة على الشيوخ فإن الأمر يتعلق بمصلحة المالكين المشتركة، ومن ثم كان على المشرع معالجة الفرض الذي يكون فيه مرد عدم موافقة الأغلبية هو التعسف فأجاز الأمر إلى المحكمة المختصة للحيلولة دون ذلك².

1 تنص المادة 42 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8/ 1990 أنه: «إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ جاز على رهنها بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوخ».

2 حمدي كمال، المرجع السابق، ص 151.

وعليه في هذا الشأن فإن القانون البحري الجزائري لم يبين ذلك ومادام الأمر كذلك تبقى تطبق المادة 716 من القانون المدني الجزائري «يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة¹ وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة...» ومن تم فحسب المادة 717 من ق م ج السالف ذكرها أيضا إشارة إلى الأغلبية المقصودة والتي تبقى رهينة بموافقة المالكين ل 3/4 من المال الشائع على الأقل، لذلك فإن المشرع الجزائري قصد أغلبية رأسمال السفينة مستبعدا في ذلك الأغلبية العددية².

المطلب الرابع: توسيع وعاء الرهن

والمقصود بهذا أنه يمكن أن يرد الرهن البحري على غير السفينة وإنما يمكن أن يمتد إلى التحسينات التي ترد على السفينة موضوع الرهن البحري، ذلك إذا جزمنا أن الرهن البحري ذو طبيعة عقدية وهم ما نصت عليه المادة (55 من ق ب ج)، حيث هذه الطبيعة ستسمح للأطراف بإضافة هذا الشرط في عقد الرهن، وقد قضي في فرنسا وبلجيكا بأن وعاء الرهن يمكن أن يمتد إلى التحسينات التي وردت على السفينة المرهونة، إلا أنه يجب معرفة إلى أي درجة يمكن أن ترد هذه التحسينات؟ ذلك وبحسب الطبيعة أنه يفترض ألا تغير هذه

1 عبد القادر منهوج، المرجع السابق، 35 ومحمود شحماط، المرجع السابق، ص 54.

² وما يمكن ملاحظته في هذا الشأن أن نص المادة 59 من القانون البحري قد جاء عاما ولم يوضح دواعي صدور هذا الرهن، حيث بالمقارنة مع المشرع السوري فإننا نجده قد اشترط لصحة الرهن الواقع على السفينة المملوكة على الشيوخ إضافة إلى موافقة أكثرية المالكين 3/4 من الحصص، وأن تكون الغاية من إنشاء الرهن وهو توفير ما يلزم لحاجيات التجهيز أو الملاحة وفيما عدا ذلك فلا يجوز رهن السفينة إلا بموافقة جميع الشركاء، وإذا كانت موافقة جميع الشركاء شرط ضروري بشأن رهن السفينة فإنها لا يعتد بها إذا ما تعلق الأمر بالمحافظة على المال الشائع، وفي هذه المسألة نجد أن القانون البحري لم ينظم هذه المسألة لذلك فإن قواعد القانون المدني هي تلك التي تكون واجبة التطبيق إذ يحق لكل شريك في الشيوخ أن يتخذ من الوسائل ما يلزم لحفظ الشيء ولو كان بغير موافقة باقي الشركاء، وللتفصيل أكثر راجع، عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 34، 35.

التحسينات من عناصر ذاتية السفينة وخصائصها¹ وما عدا ذلك وخارج أي اتفاق للأطراف فكل تعديلا يغير خصوصيات السفينة لا يسمح بإخراجه من وعاء الرهن بحكم القانون².

الفرع الأول: توسيع وعاء الرهن بحكم القانون

إن الرهن يرد على السفينة وملحقاتها، وفي حالة رهن السفينة في طور الإنشاء فإنه كما سلق الذكر يرد على الآلات والمعدات³ ما لم يتفق الطرفان أي المدين الراهن والدائن المرتهن على استبعادها كلها وبعضها من نطاق الرهن.

هذا ونجد أن القانون لا يشترط حدا أدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها وإن كان القانون الفرنسي حددها بـ عشرين طنا⁴ فإن المسألة في التشريعات البحرية المقارنة محل نظر وفي حالة فقدان السفينة وملحقاتها أو في حالة الخسائر المشتركة الناجمة مثلا عن التصادم collision ، والتي تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية حيث يمكن للدائنين المرتهنين أن يمارسوا حقهم في الاستيفاء على العناصر أو المشتملات التي تحل محل السفينة، وهو ما أورده المشرع الجزائري في المادة 62 من القانون البحري الجزائري إذ أورد 04 أنواع من التعويضات تحل محل السفينة في الرهن البحري وفق هذا المقتضى، نصت عليها الإتفاقية الدولية الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية لسنة 1926⁵ ومن ثم فإن المادة (62 من ق ب ج) نصت على أنه: «تحل محل السفينة وتوابعها:

¹ وتكمن عناصر وحدانيته متمثلة أساسا في الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية وهي منصوص عليها صراحة في المادة 14 من القانون البحري الجزائري، بنصها: «تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية».

² جلال وفاء محمدين، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 115.

³ هذا ويلاحظ أن وفقا لقانون التجارة البحرية الإنجليزي لعام 1894 فقد أورد بأن السفينة تشمل على القوارب، مدافع، ذخائر وملحقاتها.

⁴ محمود شحماط، المرجع السابق، 72.

⁵ راجع م 04 من الإتفاقية الدولية الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية 1926.

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

ب/ المبالغ المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة.

ج/ التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ لمتتم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة من فقدان وخسارة.

د/ تعويضات التأمين على هيكل السفينة»

إلا أنه ورغم شمولية الرهن¹ على ملحقات السفينة على النحو الذي حددنا مفهومها سابقا، ذلك ما لم يتم اتفاق الطرفان (الدائن والمرتهن) على استبعادها سواء كلها أو بعضها من نطاق الرهن ، في حين ذلك وجد رأي بهذا الخصوص وهو جدير بالتأييد² ذهب إلى عدم شمول الرهن للمواد القابلة للإستهلاك كالمؤمن والوقود ، وذلك بغض النظر عن اتفاق الطرفين، ويرجع ذلك إلى سرعة انفصالها عن السفينة خاصة وأن الرهن المقرر على السفينة لا يحول دون المضي في استغلالها، وبالتالي لا يمكن تعطيل هذا الاستغلال بشمول الرهن لتلك المواد لهذا سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى العناصر التي تحل محل الرهن البحري وكذا إلى العناصر المستثناة أو المستبعدة³.

قد نصت المادة 61 من القانون البحري الجزائري على أنه إذا فقدت السفينة، أو أصيبت بخسائر خطيرة تجعلها غير صالحة للملاحة البحرية يحق للدائنين المرتهنين ممارسة

¹ ويشتمل الرهن المرتب على السفينة أو على حصة منها جسم السفينة بكامله، ويشمل أيضا المهمات والأدوات والآلات وغيرها من الملحقات على أنه يجوز للمتعاقدين أن يقصرا الرهن على السفينة ذاتها دون ملحقاتها، وإذا صارت السفينة حطاما، فإن الرهن يبقى عليه وهذا ما نصت عليه المادة (65) فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري).

وتضيف المادة 65 فقرة 3 من نفس القانون على أنه يشمل الرهن المرتب التعويض من الضرر الذي أصاب السفينة، إلا إذا خصص هذا التعويض لترميم السفينة وصيانتها.

² محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 566.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 124.

حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها، والتي هي كما حددتها المادة 62 من ق ب ج المذكورة أعلاه، لذلك سنتطرق إليها بنوع من التفصيل من خلال الفقرتين التاليتين:

الفقرة الأولى: تعويضات الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 62 من ق ب ج

وعليه سنتطرق من خلال هذه الفقرة إلى ما ورد في الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 62 من القانون البحري الجزائري، وعلى هذا الأساس سنتم دراسة التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة، ومن ثم ننتقل إلى تعويضات المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة.

أولاً: تعويضات المالك عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة

وعليه إذا كانت السفينة مرهونة لشخص معين ونتيجة لخطأ، أصيبت السفينة المرهونة من طرف شخص آخر، نتج عنه تسبب أضرار مادية أنقصت من قيمتها (السفينة) حيث يمكن أن تصير في عداد الحطام، فإنه حينها يجوز لمالك السفينة بأن يطالب مالك السفينة المتسبب في الضرر لسفينته، بالتعويض عن الأضرار التي ترتبت على السفينة وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية فتكون مبالغ التعويض التي يلزم بها مالك السفينة المتسبب في الخطأ، وبعدها يطالب المدين المرتهن أي الشخص القابض للرهن، بطلب مبلغ التعويض من مالك السفينة المتضرر في الخطأ مباشرة¹.

¹ وينصرف معنى التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة، إلى التعويضات المستحقة له عن الأضرار المادية الناتجة عن الأخطار التي لا يضمنها المؤمن وهي تلك المنصوص عليها في نصوص المواد 102 و103 و126 و127 من الأمر المتعلق بالتأمينات.

وبمفهوم آخر أنه إذا تعرضت السفينة المرهونة لأضرار مادية نتيجة لخطأ سفينة أخرى وأدت هذه الأضرار إلى الإنقاص من قيمتها، فإنه يجوز لمالك السفينة المرهونة مطالبة مالك السفينة المتسببة في الأضرار بالتعويض عما لحق السفينة من أضرار مادية¹. وعليه إذ كانت السفينة أمام هذه الحالة فيجوز للدائنين أصحاب الرهن على السفينة المتضررة ممارسة حقوقهم على هذه التعويضات التي يلتزم بها مالك السفينة المتسببة في الضرر بدفعها إلى مالك السفينة المرهونة².

وبخصوص هذا التعويض المقرر لمالك السفينة نجد أن المشرع الجزائري قد سائر نهج المشرع الفرنسي الذي أخذ هو كذلك بمبدأ الحلول العيني للدائن المرتهن على المبالغ المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة وهو ما قد نصت عليه المادة 47 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03³.

في حين ذلك توجد بعض التشريعات جعلت مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة مستبعدة من نطاق الرهن البحري⁴ ذلك أن لا يسري الرهن المقرر على السفينة حيث كانت حجتهم في ذلك أن مالك السفينة المتضررة سوف يتلقى تعويض من قبل الغير وفي غالب الأحيان ينفقها المالك في إصلاح سفينته وإعادتها إلى حالتها مما يجعلها صالحة للملاحة، إذا شمل الرهن تلك المبالغ تعطل الاستغلال البحري.

¹ مثال ذلك أنه إذا كانت السفينة (أ) مرهونة للشخص (ب) ونتيجة لخطأ (ج) أصيبت السفينة المرهونة (أ) بأضرار مادية أنقصت من قيمتها وجعلتها حطاما فيجوز لمالك السفينة (أ) أن يطالب مالك السفينة (ج) بالتعويض عن الأضرار التي أصابت السفينة وذلك على أساس المسؤولية التقصيرية فتكون مبالغ التعويض التي يلزم بها مالك السفينة (ج)، فيمكن ل (ب) أن يطلب مبلغ التعويض من مالك السفينة (ج) مباشرة.

² عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 39.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 149.

⁴ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 39.

وإنما المشكل الذي يثار هنا بالنسبة للدائن المرتهن إذا كان أمام حالة، تصادم

سفينتين مملوكتين لشخص واحد فما مصيره من التعويض؟

1/ موقف المشرع الجزائري

لقد أخذ المشرع الجزائري صراحة بمبدأ حول المؤمن محل المؤمن له في حقوقه

ودعاويه في مواجهة الغير وهذا بموجب المادة 118 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات

المعدل والمتمم التي تنص على أنه «يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه

ودعاواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له»¹.

ومنه وبالرجوع إلى القانون رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات² لم يورد إجابة صريحة

بشأن هذه الحالة أي تصادم سفينتين شقيقتين، ولكن يوجد حق الحل للمؤمن له في حقوقه

ودعاويه ضد الأطراف المسؤولة في حدود التعويض الذي دفعه المؤمن له³.

¹ إن المؤمن الذي يوفى بتعويض التأمين، فهو كذلك يتم تعويضه وذلك بممارسة في مواجهة الغير الدعوي التي تعود للمؤمن له، حيث هذا الأخير لا يستطيع الجمع بين تعويض المؤمن والتعويض الناتج عن دعاويه في مواجهة الغير، هذا من جهة ومن جهة أخرى غير مقبول أن يعفى الغير من التزامه بالتعويض بمجرد أن دائنه كان مؤمنا ، كذلك من العدل أن يستفيد المؤمن من دعاوى المؤمن له دون حاجة للانتزام بالإجراءات الشكلية لحالة الحق المدنية وفقا لنص المادة 1690 من القانون المدني الفرنسي والتي تقابلها المادة 239 من القانون المدني الجزائري المتعلقة بحالة الحق، وذلك باللجوء لفكرة الحل القانوني subrogation légal الذي يفرض وجود عدة أشخاص ملزمين بنفس الدين ، غير أن دين الغير لا ينتج عن عقد التأمين الذي بموجبه التزم المؤمن، فمصدره مختلف حيث محكمة النقض الفرنسية تكلمت عن الحل الاتفاق وهذا الحل مبرر بالممارسات القديمة بمعنى أن الأطراف كانوا يريدون هذا الحل حتى ولو لم يصرحوا به، كما أن هذا الحل كانت تتضمنه الوثائق النموذجية التي كانت مستعملة قبل تعديل قانون التأمينات الفرنسي لسنة 1967 وللتفصيل أكثر في هذا الشأن راجع

(R) Rodière, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12 éd, Dalloz, Delta, 1997, p 572-573

Et civ, 10 janv.1923, S,1924,1,257, note, Rousseau, cité par René Rodière, Emmanuel, du Pontavice. Op.cit 573.

²الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 25 يناير 1955 يتعلق بالتأمينات.

³ زهرة ناجي، مبدأ الحل القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلة علمية محكمة تعنى بالدراسات القانونية في مجال القانون البحري والنقل تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل- جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد 04، 20116، ص 52.

وما لا شك فيه أن الفقرة (أ) من المادة 62 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بالتعويضات المستحقة لمالك السفينة وهي غير مؤمن عليها لأنه إذا كانت السفينة المرهونة مؤمن عليها فإنه في هذه الحالة تكون التعويضات عن الأضرار المادية التي أصابتها مستحقة للمؤمن بموجب مبدأ الحلول، فلا تكون من نصيب المالك بينما نجد الفقرة (أ) تنص صراحة على التعويضات المستحقة للمالك هذا من جهة ومن جهة ثانية فإن تضررت السفينة المرهونة وهي مؤمن عليها تكون مشمولة بالفقرة (د) من المادة (62 من ق ب ج).
ومن هذا المنطلق يمكن القول أنه لا يكون للدائن المرتهن أي عنصر يمارس حقه عليه في حالة تصادم السفينتين الشقيقتين وتضرر السفينة المرهونة وهي غير مؤمن عليها.
وما تجدر إليه الإشارة في هذا الشأن أن اتفاقية بروكسل 1926 قد نصت صراحة من خلال مادتها 04 فقرة 1 ما تضمنته المادة 62 الفقرة 01 واعتبرت تعويضات الأضرار المادية من ملحقات السفينة والأجرة يرد عليها امتياز¹، علما بأن المادة 04 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 أقرت ما يعتبر من ملحقات السفينة والأجرة في فقراتها من 01 إلى 03 والتي جاءت محددة على سبيل الحصر لا المثال ومن ثم لا يجوز إضافة إليها ملحقات أخرى.

ثانيا: تعويضات الخسائر المشتركة

يقصد بالخسارة البحرية إقدام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء من السفينة من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر

¹Art. 4 "Les accessoires du navire et du fret visés à l'art.2 s'entendent 1 Des indemnités dues au propriétaire à propriétaire à raisons de dommages matériels subis par le navire et non réparé, ou pour pertes de fret ."

مشترك يهددها¹ ويتحمل كل من شارك في هذه التضحية جزءا من الخسارة، كأن يقوم بتخفيف حمولتها بإلقاء جزء منها في البحر أو كسر جزء من السفينة، أو إعادة تعويمها لدرء خطر كالعواصف الشديدة ويقتضى ذلك إنفاق مصاريف المساعدة والإنقاذ مثلا وقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 300 من القانون البحري² وهذه الأسباب التي تدفع بالربان للتضحية ضمانا لسلامة الرحلة البحرية، سواء من جراء الحوادث المباغثة أو القوة القاهرة³ في حين ذلك نجد أن المشرع الجزائري قد تناول من خلال المواد من 299 إلى 331 في القسم المعنون بالخسائر البحرية⁴ حيث أنه ميزها إلى نوعان وهي: خسارة خاصة *avaries particulières* والتي يتحملها من تصيبه الأضرار فقط مثل الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب ذاتي بها⁵ وخسارة مشتركة *avaries communes* وهي تلك المترتبة عن التضحية العمدية قصدا للمنفعة العامة فالأمر هنا يتعلق بالإشتراك في الخسارة وهو موضوع دراستنا، لهذا هناك عدة محاولات للتنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة عبر العصور والذي يحدد أساسها القانوني⁶.

¹ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعي، بن عكنون الجزائر، 2005، ص 65.

² نصت المادة 300 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «تعد بمثابة خسائر مشتركة، كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها».

³ حياة بن عيسى، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد ن تلمسان، العدد لأول، 2014، ص 143.

⁴ حيث نجد أن المشرع المصري اصطلح عليها بالعواريل المشتركة.

⁵ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2007، ص 434.

⁶ سعاد حسان، نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 4، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، 2016، ص 248.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري وخلال المادة 62 الفقرة (أ) فقد أقرت ب
«المبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسارة المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة»
وعليه يتضح من خلال هذه الفقرة أن السفينة أثناء إبحارها من أجل تنفيذ العملية
البحرية قد تواجهها مخاطر، حيث يكون لزوماً على ربان السفينة التضحية والتخلص من
بعض أجزاء السفينة، وهذا بغية إنقاذ السفينة، فإذا قام بهذه العملية فحينها يحق للمالك السفينة
الرجوع على الشاحنين الذين أنقذت بضاعتهم حسب التضحيات المبذولة وهذه المبالغ التي
يستحقها المالك تكون من حق الدائنين المرتهنيين على أساس أنها من العناصر التي تحل محل
السفينة¹.

1/ الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية

تندرج الآراء الفقهية حول السند القانوني لمشاركة الجميع في تحمل الخسارة البحرية
في ثلاثة آراء.

أ/ مذهب الإثراء بلا سبب

حيث يرى أنصار هذا المذهب أن الخسارة البحرية نشأ عنها إثراء يجنيه أصحاب
البضائع التي تم إنقاذها على حساب من ألقيت بضائعهم دون سبب مشروع² وبالتالي فنظام
الخسارة البحرية المشتركة ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة للإثراء بلا سبب أو ما يعرف
بالكسب غير المشروع، لكن حتى نعمل بموجب هذا الرأي يتطلب الأمر توافر ثلاثة أركان
أساسية وهي: انتقاص الذمة المالية للمفتقر زيادة في الذمة المالية للمشتري وانعدام السبب

¹ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 41

² وهو يعد مصدر من مصادر الالتزام قوامه وجوب من أثري بحسن نية بفعل أو بغير فعل على حساب شخص آخر ودون
سبب يقرره القانون، بتعويض هذا الشخص عما لحقه من خسارة تناوله المشرع الجزائري بموجب الأمر 58/75 المؤرخ
في 27 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 في الفصل الرابع
المادتين 141-142.

القانوني المشروع، وبقياس هذه الشروط على نظام الخسارة المشتركة نلاحظ انعدام الشرط الثاني، بمعنى هناك افتقار وخسارة من جهة وليس هناك إثراء من جهة أخرى، أي غياب رابط السببية المباشر ما بين الافتقار والإثراء، كذلك وجود السبب القانوني المشروع وهو تحقق الخطر المحدق بالسفينة وحمولتها ، وبالتالي تبقى هذه النظرية إسناد ضعيف لا يمكن التأسيس عليه.

ب/ مذهب الفضالة

يؤسس أنصار هذا المذهب الخسارة البحرية على أساس نظام الفضالة¹ فالربان في هذه الحالة تنطبق عليه صفة الفضولي ، بمعنى أنه يرعى مصالح الشاحنين عندما يقدم على فعل التضحية، لكن مما يعيب على هذا الإتجاه أن الربان يكون ملزماً بفعل التضحية والتزامه هو التزام قانوني، في حين أن الفضولي يتدخل بشأن عاجل لحساب رب العمل ويستوي أن يكون هذا العمل تصرفاً قانونياً أو عملاً مادياً، لذلك فإن هذا المذهب لا يصلح كأساس لنظام الخسارة المشتركة خاصة وأن نظام الفضالة ظهر بعدها بكثير، وبالتالي فشل هذا الإتجاه في تحديد الأساس القانوني.

ج/ مذهب الاتفاق الضمني بين المجهز والشاحنين

أو ما يعرف أيضاً مذهب الوكالة الضمنية ، حيث خلص أنصار هذا المذهب بالقول على أن نظام الخسارة المشتركة نظام بحري أصيل يمثل خروجاً عن القواعد العامة في القانون المدني²، إذ يقوم على أساس اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون في تحمل

¹ الفضالة هي أن يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عام لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزماً بذلك، وهي صورة متميزة من صور الإثراء بسبب المواد 150-159 من الأمر 58/75 والمتضمن القانون المدني.

² حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 251.

مخاطر الرحلة البحرية، ويعد الربان ممثلاً قانونياً لهم يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم، مستنديين في ذلك إلى التطور التاريخي الذي مرت به الخسارة المشتركة عبر العصور، والذي عزز هذه الفكرة بالأخص، بشرط الإذن الذي جاءت به قنصلية البحر وقواعد أوليرون مما شجع الإعتقاد بوجود عقد اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين¹، ولكن رغم ذلك إلا أنه لا يمكن الأخذ بهذه النظرية كون أن الربان ليس ممثلاً قانونياً للشاحن، خاصة إذا كان هذا الأخير متواجد على متن السفينة فلا يجوز أن يكون ممثلاً عن الأصل في ظل تواجد الأصل.

ولكن مع وجود النص القانوني الذي يقرر هذه القاعدة لم تفلح النظريات السابقة في أن تكون الأساس المقنع لنظام الخسائر البحرية، فنص القانون هو الأساس، حتى أننا نجد الفينيقيين لما أوجدوا هذا النظام قاموا بتشريعه، وبما أن القانون قديماً أكد على ضرورة أن تكون هناك مشاركة لكيلا يتحمل العبء شخص آخر فقط على ذلك بنص صريح، لهذا لا داعي لاختلاف النظريات حول هذه المسألة².

مما يلاحظ في هذا الشأن أنه لا التشريعات ولا آراء الفقهاء قد استطاعوا التوصل إلى ضبط وحسم الشروط الواجب توافرها لتحقيق الخسارة المشتركة فاختلفت القوانين في ذلك، إلا أن الغالبية كانت متفقة على حصرها في أربعة شروط، ومن تم وحتى يستطيع الدائن المرتهن من الاستفادة بالمبالغ المستحقة للمالك عن إشراكه في الخسائر المشتركة

¹ حسان سعاد، المرجع نفسه، ص 252.

² إيمان حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الحديث، 2013، ص 124.

اللاحقة بالسفينة المرهونة، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادتين 300 و301¹ من القانون البحري الجزائري والتي سبق ذكرها.

- أن تتدرج التضحية على موقف إرادي أي أن تكون اختيارية.
- أن تكون هذه التضحية الاختيارية والمعقولة لتجنب خطر قد يهدد الرحلة البحرية.

- أن تهدف التضحية إلى المحافظة على المنفعة المشتركة أي المصلحة العامة.

- الخسارة المشتركة نتيجة مباشرة لفعل التضحية.

والجدير بالذكر في هذا الشأن أن تعويضات المساهمة في الخسائر المشتركة جعلتها اتفاقية بروكسل 1926 في مادتها 4 فقرة 2 من ملحقات كل من السفينة والأجرة وتخضع لحق امتياز².

الفقرة الثانية: تعويضات الفقرتين (ج) و(د) من المادة 62 من ق ب ج

وهذه التعويضات هي تلك تستحق لمالك السفينة المرهونة عم الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة حسب ما جاء في الفقرة (ج)، وتعويضات التأمين على هيكل السفينة المقررة بموجب الفقرة (د)، ولذلك سنعرض لنوع من التفصيل لكل من تعويضات الإسعاف وكذلك تعويضات التأمين على هيكل السفينة.

¹ نصت المادة 301 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه « لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتبط بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة»

² عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 41.

أولاً: تعويضات الإسعاف البحري

وتتمثل هذه الحالة في المساعدة البحرية المقدمة من السفينة المرهونة لسفينة أخرى في حالة الخطر مقابل مكافأة يقبضها مالك السفينة المرهونة، فإذا تسببت عملية الإنقاذ أو الإسعاف في إحداث ضرر ينقص من قيمة السفينة المرهونة أو في فقدها، فإن التعويضات المستحقة لمالك السفينة المرهونة، تكون مستحقة للدائنين المرتهنيين في حدود ما لحق السفينة من أضرار منذ تسجيل الرهن باعتبار أن هذه التعويضات من العناصر التي تحل محل السفينة وتوابعها¹.

1/ تعريف الإسعاف البحري

ويقصد بالإنقاذ البحري أو المساعدة في البحر *assistance en mer* المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى تتعرض لخطر الهلاك² وهذا ما تضمنته المادة 332 من القانون البحري بنصها أنه « يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو الأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة »، ويلزم أن تقدم المعونة للسفينة أو حمولتها والأشخاص الموجودين على ظهرها، وعلى هذا لا يعد من المساعدة انتشارل حطام السفن والبضائع³.

¹ حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996، ص 106.

² مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع2، مخبر القانون البحري والنقل، 2014، ص 17

³ Benamar (M), Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, tunis, 1997, p 15-21

أما بخصوص المشرع الفرنسي فقد استعمل مصطلح المساعدة البحرية (L'assistance Maritime)، وهذا في قانون 7 جويلية 1967 والمتعلق بالحوادث البحرية، وسابقه قانون 26 أبريل 1916.¹

في حين ذلك نجد المشرع المصري قد استعمل مصطلح الإنقاذ البحري في قانون التجارة البحرية لسنة 1990، بعدما كان يستعمل في القانون السابق مصطلح المساعدة². أما التشريعات العربية الأخرى فبعضها يستخدم مصطلح المساعدة أو الإنقاذ أو الإسعاف، والبعض الآخر يجمع بين هذه المصطلحات³.

في حين ذلك تستعمل التشريعات الأنجلوسكسونية مصطلح عمليات الإنقاذ البحري (Salvage Opération) أما معاهدة بروكسل لعام 1910⁴ فقد استعملت مصطلح المساعدة والإنقاذ البحري ويتبين ذلك من خلال عنوانها معاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، وقد ورد في معاهدة لندن الموقعة في تاريخ 28 أبريل 1989 مصطلح المساعدة فقط دون أي تحديد آخر⁵.

¹ زهية لطرش، المرجع السابق، ص 8.

² رجع مصطلح الإنقاذ لأنه كما وضح في المذكرة الإيضاحية للقانون أن القانون هو مدلول حصول العملية، التي تبدأ دائما بمساعدة وتنتهي بإنقاذ، فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها

³ يستخدم تشريع التجارة البحرية الأردني والسوري مصطلح الإسعاف والإنقاذ، وذلك في قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 وقانون التجارة البحرية السوري لسنة 1950، ويستخدم التشريع الكويتي المتعلق بقانون التجارة البحرية لسنة 1980 مصطلح المساعدة والإنقاذ، وكذا القانون البحري التونسي لسنة 1962 والقانون الليبي لسنة 193 والقانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية لسنة 1981 وللإستزادة في هذا الشأن راجع زهية لطرش، المرجع السابق، ص 9

⁴ وهي المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ انعقدت في بروكسل بتاريخ 23 سبتمبر 1910 وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 2011/04/07

⁵ وقد نصت على ذلك صراحة المادة 213 من معاهدة لندن لسنة 1989 المتعلقة بالمساعدة حيث جاء فيها : « ربان السفينة له سلطة إبرام عقود المساعدة نيابة عن مالك السفينة، ويكون للربان أو مالك السفينة سلطة إبرام مثل هذه العقود نيابة عن مالك الممتلكات الموجودة على ظهر السفينة».

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

ويكون ذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من ضرر، فيستحق مالك السفينة تعويضات عن إسعافه لسفينة أخرى متى تسبب هذا الإسعاف في إحداث ضرر ينقص من قيمة السفينة المرهونة فيكون بذلك مبلغ المكافأة مستحق للدائنين المرتهنين في حدود مقدار التعويض ليحل محل الضرر¹ في حين ذلك فقد نصت الفقرة (ج) من المادة 62 من القانون البحري الجزائري على أنه « التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو خسارة » وما يمكن ملاحظته في هذا الشأن فإن الفقرة (ج) من المادة 62 ق ب ج قد ذكرت مصطلحي الإسعاف والإنقاذ وفي الحقيقة الأمر أن لفظ الإنقاذ يعبر عن الحصيلة الناتجة عن العملية التي تبدأ بالمساعدة وتنتهي بالإنقاذ، فالمساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة ولكن من الأحسن أن تسمى الأشياء بنتائجها أفضل من تعريفها بالوسائل المؤدية إليها².

3/ وجوب توافر الشروط القانونية للإسعاف البحري

وعليه يجب أن يتحقق أحد الشروط القانونية لنكون أما إسعاف بحري، إذ لتتحقق وصف الإسعاف البحري في العمل المقدم ينبغي توافر مجموعة من الشروط الموضوعية، منها ما يتعلق بأطراف العملية ومنها ما يتعلق بالنتائج المحققة من هذه العملية، وبعضها الآخر يتعلق بالظروف التي واجهاتها السفينة المقدم إليها الإسعاف، غير أنه لا يلزم توافر

¹ علي شراد، المرجع السابق، ص 9

² إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، 2011، ص 11.

أي شروط شكلية لإتمام هذه العمليات فقد تتم بناءً على اتفاق بين ذوي الشأن أو دون اتفاق¹.

وحتى في الحالة التي تتم فيها بناءً على اتفاق فإن القانون لا يربطه لا بشكل معين، ولا بوقت معين فقد يتم قبل أن تبدأ هذه العملية، وفي هذه الحالة يهدف إلى تحديد موضوعها، أو أثناء تنفيذها وفي هذه الحالة يهدف إلى تحديد نوعان أو قد يتم بعد انتهاء هذه العملية وفي هذه الحالة يهدف إلى تنظيمها قانونياً².

كما قد يكون هذا الإتفاق في شكل كتابي أو مجرد اتفاق شفهي، غير أن إثباته في هذه الحالة يكون صعب عند قيام نزاعات بين الأطراف حول الالتزامات المتفق عليها، خاصة إذا لم يكن مسجلاً في برقيات.

إلا أن لهاته العقود ميزة معينة ذلك أنه من السهل العمل بموجبها، حيث يتم التوقيع عليها في بضع دقائق دون حاجة إلى مناقشة، ويتم إبرام هذه الاتفاقيات من طرف المجهز أو المالك بعد إنذار هما من قبل الربانة عن طريق الراديو أو البث اللاسلكي أو من طرف الربان، وكذلك إذا تعلق الأمر بإنقاذ البضائع الموجودة على ظهر السفينة، فلكل من الربان والمالك سلطة إبرام مثل هذه الاتفاقيات لحساب مالك هذه الأشياء، وهذا وفقاً للمادة السادسة من خلال الفقرة الثانية من معاهدة لندن المبرمة في 28 أبريل 1989 والمتعلقة بالمساعدة التي نصت على أنه: « الربان له السلطة في إبرام عقود مساعدة باسم مالك السفينة، الربان أو مالك السفينة له سلطة إبرام مثل هذه العقود باسم مالك الأموال الموجودة على ظهر السفينة ».

¹ لطرش زهية، عمليات الإسعاف البحري، المرجع السابق، ص 114.

² غير أن هناك حالات أجاز القانون فيها لصاحب المصلحة طلب إبطال هذا الاتفاق أو تعديله بحيث تتولى المحكمة في هذه الحالة تحديد المكافأة.

أما بخصوص الشروط الموضوعية التي يتطلبها القانون فتمثلت في التالي:

أ/ الشرط الأول: وصف السفينة في أحد طرفي العملية

ومن ذلك ما نصت عليه المادة 332 من ق ب ج «يعتبر كإسعاف كل نجدة للسفن البحرية وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية...» وهي بذلك هنا لا تختلف عن المادة الأولى من معاهدة بروكسل التي نصت على أنه: «تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية وبواخر الملاحة الداخلية».

وعليه يتضح حيال ذلك أن عمليات الإسعاف البحري تستوجب طرفين أحدهما يقدم الإسعاف، والآخر يتلقاه ولكن لا مانع من أن تتم هذه العملية بين عدة أطراف كأن يقدم الإسعاف للسفينة التي يهددها خطر من قبل عدة سفن، ونستعمل مصطلح السفينة لأنها الحالة المألوفة، إذ المعتاد أن تتم هذه العملية بين سفن إضافة إلى ذلك فإن استعمال مصطلح السفينة يكون بغير تخصيص، حيث يشمل جميع الآليات العائمة وفقا للمادة 333 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه «تشبه الآلات العائمة حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما ببواخر الملاحة وذلك من أجل تطبيق المادة السابقة» غير أنه ومن خلال نص المادة (332 من ق ب ج) يمكن التمييز بين نوعين من عمليات الإسعاف البحري هما:

- عمليات يقدم فيها الإسعاف إلى السفن.

- عمليات إسعاف تتم بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية.

ب/ الشرط الثاني: أن يقدم الإسعاف للمنشأة ذاتها أو لحمولتها

لقد نصت (المادة 332 من ق ب ج) على أنه: «يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو الأموال الموجودة على متنها...»، ونجد هذه المادة قد قابلتها المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1910 والتي نصت أيضا على أنه «

تطبق أحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطرو على الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون¹ أو أجرة الركاب²...».

فابتداءً من هذين النص يتضح أن الإسعاف البحري يقدم للمنشأة ذاتها أي لهيكلها³ وفي حين ذلك من البديهي جدا أنه إذا كانت السفينة في خطر، فلا يكون منطقيا الإدعاء بأن الشحنة لم تكن في خطر بما أن ماء البحر كان من الممكن أن ينفذ إلى عنابر السفينة، ولا يمكن الإنكار حينها بأن الصنادل كان في إمكانها الاقتراب من السفينة، وأن التفريغ بهذه الوسيلة كان ممكنا دون خطر الفقد الكلي للسفينة⁴ غير أنه يبدو واضحا من خلال نص المادة 332 من ق ب ج حيث وردت عبارة «... أو الأموال الموجودة على متنها...» وكذا المادة 339 من ق ب ج التي نصت على أنه « ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها...»⁵ و يتبين من خلال هذين النصين أن الإسعاف يمكن أن يقدم لحمولة السفينة بطريق مباشر أي إنقاذ الحمولة لوحدها دون إنقاذ البضائع، ومثال ذلك إذا كانت هذه الحمولة عبارة عن بضائع سائلة يمكن إفراغها في صهاريج طائفة، غير أن إنقاذ البضائع أو الأموال الموجودة في عرض البحر أو في أي مياه لا يعد وفقا للقانون الجزائري ومعاهدة بروكسل من

¹ يقصد بالنولون أجرة إيجار السفينة.

² حيث نجد أن القانون المصري جاء مختلف عن القانون الجزائري وعن معاهدة بروكسل حيث لم تشر المادة 302 منه لا للأشياء الموجودة على ظهر السفينة ولا للنولون ولا لأجرة الركاب إذ تنص «تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة» مستندا في ذلك بالمادة التاسعة من القانون الفرنسي

³ والمثال على ذلك يكون كإصلاح عطب أو إطفاء حريق شب فيه... الخ، ويترتب هذا الإسعاف لهيكل السفينة، تقديم الإسعاف بطريق غير مباشر لحمولتها وللأشخاص الموجودين على ظهرها»

⁴ زهية لطرش، المرجع السابق، ص 35

⁵ نصت المادة 339 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «ليس للقاطرة ومسافري السفينة التي أنجبت، الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الخطر الصريح والمعقول للسفينة التي أنجبت».

قبيل الإسعاف البحري، إذ يشترط في هذه البضائع أن تكون مرتبطة بالسفينة وذلك بوجودها فوقها.

وكما وردت في المادة الأولى من معاهدة بروكسل عبارة « وعلى النولون وأجرة الركاب » لذلك كيف يتصور تقديم الإسعاف لهذه الأشياء غير الملموسة ، فهنا المقصود من النص ليس تقديم الإسعاف لها ذاتها، بل يترتب على تقديم الإسعاف للسفينة أو للبضائع، إنقاذ حق الناقل في الحصول على النولون وأجرة سفر الركاب ويتعين مراعاة ذلك عند احتساب المكافأة، إذ لا تكون أجرة النقل مستحقة إلا بوصول الركاب أو البضائع سالمين، ومن ثم لا يقدم الإسعاف لهاتين الأجزتين إلا بطريق غير مباشر، وعليه فالإسعاف البحري في ظل القانون الجزائري ومعاهدة بروكسل يشترط أن يقدم من أو إلى السفينة، إذ انتفى وصف السفينة عن أحد أطراف هذه العملية، وذلك بغض النظر عما إذا كانت السفينة هي من تقدم الإسعاف أم يقدم إليها.

ج/ الشرط الثالث: توافر عنصر الخطر

ترسخ مبدأ ثابت لدى ربابنة السفن بتقديم يد العون والمساعدة¹ لكل سفينة منكوبة في عرض البحر وكان هذا الإلتزام الأخلاقي نابع من تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر، ثم تحول هذا الإلتزام الأخلاقي إلى التزام قانونين وخوفا من أن يؤدي هذا الإلتزام القانوني إلى العزوف عن إنقاذ الأرواح البشرية المهددة بالغرق وإنقاذ الأموال بدلا عنها طمعا في المكافأة التي يحصل عليها المنقذ لإنقاذ الأموال دون الأرواح فقد قررت القوانين الحديثة مكافأة يحصل عليها منقذ الأرواح البشرية تأسيسا على السفينة المنقذة التي

¹ عبد الملك عبد الله محمد الورقي، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحرا (دراسة مقارنة)، رسالة تقدم بها إلى مجلس كلية الحقوق القانون-جامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة بغداد، العراق، 2003، ص 47 و ص 42.

حتما ستتكد خسائر جراء انحرافها عن خط السير الواجب إتباعه تلبية لنداء الإغاثة التي أطلقته السفينة المنكوبة وحتى إتمام عملية المساعدة والإنقاذ¹.

و بالرجوع إلى نص المادة 332 من ق ب ج فقد جاء صريح جدا في هذا الشأن، إذ ورد فيه « يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر...» وقابلتها المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910 حيث نصت «تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر...»، وعليه يتبين أن الخطر عنصر جوهرى في عملية الإسعاف البحري إذ بانتقائه ينتفى عنها هذا الوصف، لتحمل بعد ذلك أوصافا أخرى كوصف القطر، أو إيجار الخدمات... الخ، والمقصود بالخطر وفقا للقانون البحري ومعاهدة بروكسل 1910 ، تلك الظروف التي تجعل هلاك المنشأة العائمة أو هلاك شحنتها كبير الاحتمال لو لا تدخل المنقذ، بحيث تكون وسائلها العادية غير كافية للاحتياط ضد هذه المخاطر في الوقت المناسب².

لذلك ما يمكن إضافته في هذا الشأن أنه لا بد من توافر عنصر الخطر³ عندما تكون السفينة معرضة لخطر حال أو مؤكد أو وشيك الوقوع، كما يتوافر أيضا إذا كان وقوعه

¹ يفرق البعض بين المساعدة والإنقاذ ولكن الفقه الحديث يوصي بتجنب التفرقة بين الأموال في لدقة ذلك أحيانا.
² غير أن مفهوم الخطر يختلف في معاهدة لندن لسنة 1989 عما جاء في القانون الجزائري ومعاهدة بروكسل 1910، إذ تنص المادة 1/1 منها: « عملية المساعدة هي كل تصرف أو نشاط مقدم من أجل مساعدة سفينة أو أي أموال أخرى في حالة خطر .»، حيث لم يعد عنصر الخطر مشروطا بأن يهدد السفينة أو حمولتها فقط، بل يتحقق وصف الإسعاف البحري حتى لو هدد هذا الخطر أي أموال توجد في عرض البحر، ولا يشترط في هذا الخطر أن يكون حال إذ لا فائدة من تقديم الإسعاف بعد ذلك، فقد يكون قد فات الأوان ولا يمكن تداركه، ومثال ذلك نشوب حريق كبير في السفينة، أو إحداث شقوق كبيرة فيها نتيجة اصطدامها بمنشأة أخرى، وكما لا يشترط أيضا أن يكون هذا الخطر وشيك الوقوع ، بل يكفي بأن يكون محتمل، أي وقوعه ممكن ومتوقع، وذلك كما إذا فقدت السفينة دفتها أو أصيبت محركاتها بعطل في عرض البحر فليس هناك خطر حال، ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع، إذ يخشى اضطراب الجو وهياج البحر فتتعرض السفينة لخطر الهلاك ، مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 375

³ ومن ذلك يتضح أن الخطر عنصر جوهرى في عملية الإسعاف البحري إذ بانتقائه ينتفى عنها هذا الوصف، لتحمل بعد ذلك أوصافا أخرى كوصف القطر، أو إيجار الخدمات ... إلخ.

محتمل فقط، ولكن يشترط في كل هذه الحالات أن يكون جدي، فإذا لم تكن السفينة معرضة لخطر من هذا النوع فلا تعد الخدمات المقدمة لها من قبيل الإسعاف البحري.

ومثال ذلك الخدمات التي تحتاجها السفينة في عرض البحر لا يعتبر إسعافا إذا كان في استطاعتها الوصول إلى مرسى آمن، وذلك كما إذا توقف محرك احتياطي فيها بحيث لا يعوقها عن الوصول إلى ميناء قريب، وقد حكمت محكمة الجزائر في 09 فيفري 1949، بأنه إذا كانت الخدمة التي طلبتها إحدى السفن من سفينة أخرى بقطرها ليس نتيجة تعرض الأولى، وإنما توفيراً للوقت فلا تعد من قبيل الإسعاف البحري¹.

وإذا كان يشترط أن تكون السفينة المقدم إليها الإسعاف في حالة خطر، فإن ذلك لا يشترط في السفينة التي تقدم الإسعاف، فلا يلزم أن يكون تنفيذ هذه العملية صعباً أو محفوفاً بالمخاطر بالنسبة لهذه الأخيرة، غير أن تحملها لمخاطر أثناء تنفيذها لهذه العملية له دورا كبيرا في تحديد قيمة المكافأة، إذ تزيد بزيادة المخاطر التي تحملها².

د/ضرورة تحقق النتيجة المفيدة

يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة سواء بالنسبة لإنقاذ الحمولة أو ثمن الرحلة، غير أنه لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ بدون جدوى ويعبر عن هذا الشرط باللغة الانجليزية "no cure no pay" أي بدون إسعاف³ حيث إذا لم يكن هناك نجاح فلا مجال للتعويض⁴ ولا يوجد أي أجر مستحق، وبمعنى ذلك أن التزام المنقذ التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية كما أن عملية الإنقاذ عملية احتمالية فقد تنجح وقد تفشل فإذا

¹Revue de droit maritime français, N02, 1949, p 433

² زهية لطرش، المرجع السابق، ص 39.

³ مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المقال السابق، ص 21.

⁴ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 43

نجحت حصلت سفينة الإنقاذ على المكافأة وإذا فشلت فهي لا تحصل على شيء¹، ولكن تحقيق النتيجة المفيدة لا يستلزم أن يكون الإنقاذ كاملاً بل يمكن أن يكون جزئياً² ومع ذلك يستحق المكافأة كإنقاذ البضائع أو الملحقات دون إنقاذ السفينة³.

و بالرجوع إلى نص المادة 336 من التقنين البحري الجزائري فإنها نصت بصريح العبارة على أنه: «يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة...»، وتقابلها المادة الثانية من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ التي تنص على أنه: «كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجر عادل...»، فإنه لاستحقاق مكافأة الإسعاف البحري لا بد أن يؤدي العمل المقدم إلى نتيجة مفيدة، المقصود بالنتيجة المفيدة هي النجاح في إنقاذ السفينة أو في إنقاذ حمولتها.

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

يقتضى منا الرجوع إلى الفقرة (ج) من المادة 62 السابق ذكرها، إذ بينت لنا حالة تقديم إسعاف أو إنقاذ من قبل السفينة المرهونة لسفينة أخرى وذلك مقابل مكافأة يتحصل عليها مالك السفينة المرهونة، فإذا أدت عملية الإسعاف إلى أضرار تسببت في الإنقاص من قيمة السفينة المرهونة فإن مبلغ التعويض يكون من نصيب الدائنين المرتهنين، شريطة أن

¹Jacques Putzeys, droit des transports et droit maritime, Bruxelles 1993, p 111.

² غير أن هذا لا يخل بمبدأ وحدة أعمال الإسعاف حيث تعتبر وحدة متكاملة، فإذا ما فشلت المحاولات الأولى ونجحت المحاولات الأخيرة اعتبر عنصر النفع قد تحقق، وعلى العكس من ذلك إذا نجحت المحاولات الأولى وفشلت المحاولات الأخيرة لا يتحقق وصف الإسعاف البحري، كأن ينفذ جزء من البضاعة وأثناء نقله من السفينة المنقذة إلى الأخرى غرق هذا الجزء في البحر، هشام فرعون، المرجع السابق، ص 268.

³ محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج 2، و ج 3، ط 1، 2005/2004، دار النهضة العربية القاهرة، ص 312، البند 400.

يكون هذا الضرر الحاصل من عملية الإسعاف أو الإنقاذ وتتامه بعد تسجيل الرهن¹ وما يظهر من خلال هذه الفقرة أن المشرع الجزائري كان واضحا إذ جعل تعويضات الإسعاف المستحقة لمالك السفينة المرهونة هي وحدها التي تحل محلها السفينة وبذلك يكون قد استثنى التعويضات التي تمنح للربان جراء القيام بعمليات الإسعاف ، ويتفق الطرفان على مقدار المكافأة فإذا لم يتفقا حددت المحكمة مقدارها وبنفس الكيفية نسبة توزيعها بين السفن التي اشتركت في عملية الإنقاذ وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة وربانها والبحارة، فوفقا للمادة 348 من ق ب ج² وضحت كيفية توزيع مكافأة الإنقاذ ومن تم فإن المكافأة التي تعود إلى السفينة جزاء القيام بعمليات الإسعاف أو الإنقاذ توزع مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع نفقات عملية الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات، ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحلوا خلال عمليات الإنقاذ بالتزام وتفاني أو الذين تعرضوا إلى خطر من مكافأة إضافية³.

¹ عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 69.

² نصت المادة 348 المعدلة بالمادة 32 من قانون رقم 98-05 من القانون البحري الجزائري على أنه « توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات » وهذا النهج الذي اتبعته اتفاقية الإنقاذ لعام 1989 حيث تضمنت أحكاما تتعلق بمنح الإنقاذ بمنح مكافأة الإنقاذ المعززة³ بأخذ مجهودات المنقذين لمنع أو تقليل الضرر البيئي في الاعتبار، فهي بهذه تقدم تعويضا خاصا للمنقذين إذا لم ينجحوا في من تلك %الحصول على مكافأة الإنقاذ بالطريقة العادية، ويتكون هذا التعويض من نفقات المنقذ مضافا إليها نسبة 30 التكاليف في حالة خفض الضرر البيئي الذي يلحق بالإنسان والحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو المناطق المجاورة لها، وذلك بالوصول به إلى الحد الأدنى أو منعه نتيجة مجهودات المنقذ ، مع الإشارة انه تستحق مكافأة الإنقاذ للسفن الشقيقة أي حتى ولو كانت السفينة التي تم إنقاذها مملوكة لنفس المالك مادامت تتوفر الشروط السابق ذكرها وتبرير ذلك أن السفينة تعتبر ثروة بحرية مستقلة بذاتها أضف إلى ذلك أن لبحارة السفينة حق في المكافأة ، وللتفصيل أكثر Bonassies(P), Christain Scapel ,Traité de droit maritime, op.cit,p 341

وكذلك، مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المقال السابق، ص 26

أما بخصوص اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الإمتياز والرهون البحرية 1926 فقد نصت في مادتها 4 ومن خلال الفقرة 3 «المكافآت المستحقة لمالك عن أعمال الإسعاف والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان وبقية الأشخاص الذين قدموا خدمة للسفينة» وبهذا النص تكون اتفاقية بروكسل قد جعلت مكافأة الإسعاف والإنقاذ من ملحقات السفينة يمارس عليها الدائنون الممتازون حقوقهم.

إلا أن المشرع الجزائري قد خالف ذلك وجعلها حقا خالصا يستأثر به الدائنون المرتهنون وحدهم وبهذا الحكم قد يكون المشرع، قد خالف المشرع الفرنسي والذي اعتبر مكافآت الإسعاف والإنقاذ حقا للدائنين الممتازين¹.

الفقرة الثانية: تعويضات التأمين علي هيكل السفينة

يشمل التأمين على جسم السفينة وملحقاتها assurance sur le navire et ses accessoires، خلافا لما كان عليه في الماضي أين كان يقوم على الفصل بين هيكل السفينة وآلاتها فوثيقة التأمين على السفينة لا تقوم على هذا الفصل ولا تسمح به، بل يتم التأمين على الهيكل والآلات بوثيقة واحدة وبمبلغ واحد، بدون تجزئة، فيفضل المؤمنين عدم التأمين المنفصل الذي لا يقبل التجزئة لمختلف أجزاء السفينة، وتعتبر من توابع وملحقات السفينة كلا من الآلات المحركة وكل ما يمكن للمجهز الاعتماد عليه في الملاحة كالفحم والوقود وكل ما يتعلق بمصاريف التجهيز².

¹ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 44

²Arnaud Montas, droit maritimop.cit, p 203

وتعتبر السفينة وحدة قانونية تمتد لتشمل كل ما هو ضروري لإستغلالها للقيام برحلاتها البحرية¹، كما أشار المشرع الجزائري في قانون التأمينات على أن القيم المقبولة تضم هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها ولواحقها وتوابعها التي يملكها المؤمن له بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها².

والجدير بالذكر أيضا أنه يجوز التأمين على السفينة، وهي في طور البناء حيث يضمن المؤمن في هذه الحالة الأخطار التي تتعرض لها السفينة أثناء البناء، كالحريق ومخاطر إنزال السفينة في البحر³ وفي هذا الصدد نصت المادة 124 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: «فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها...».

و من هذا المنطلق فإنه يحل محل السفينة كذلك تقويمات التأمين التي يستحقها مالك السفينة بموجب عقد التأمين في حالة تضرر السفينة، فتكون هذه المبالغ حق للمرتبهين⁴ لذلك إذ أصيبت السفينة بأضرار وأثيرت بمناسبةها مسؤولية الغير فإنه يستحق لمالكها تعويض عن تلك الأضرار، وإذا قام المالك بالتأمين على سفينته فقد تكون شركة التأمين ملزمة بأداء

¹ زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، (مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 138

² تنص الفقرة 1 من المادة 128 من قانون التأمينات على أنه: «تشمل القيمة المقبولة هيكل السفينة والأجهزة المحركة لها وتوابعها التي يملكها المؤمن له، بما في ذلك تموينها، والأشياء الموضوعة خارجها»

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 406

⁴ علي شراد، المرجع السابق، ص 9

التعويض¹ المقرر بموجب عقد التأمين البحري، وغالبا ما ينفق مالك السفينة هذه المبالغ في إصلاح السفينة وإعادتها إلى حالتها الأولى مما يسمح لها بالملاحة مرة أخرى، أو في حالة شمل هلاك السفينة يقوم المالك بشراء سفينة أخرى عوضا عنها، لذلك إذا شمل رهن السفينة تلك المبالغ ترتب على ذلك تعطيل الاستغلال البحري.

إلا أن وجد جانبا من الفقه² رأى ما في هذا الحكم من إجحاف بمصالح الدائن المرتهن الذي يفقد ضمانه العيني دون أن يكون له يد في ذلك، ولا تنتقل الأولوية التي يتمتع بها إلى مبلغ التعويض الذي يقوم المؤمن بدفعه، لذلك أجاز المشرع الاتفاق في عقد الرهن على أن يستوفى الدائن حقه من مبلغ التأمين إنما اشترط المشرع لذلك توافر شرطين:

الشرط الأول:

أن يكون الاتفاق صريحا بين الراهن والدائن المرتهن على ذلك، فلا يجوز الاعتداد بأي اتفاق ضمني يمكن استخلاصه من عبارات العقد³.

¹ حيث أن من بين خصائص عقد التأمين البحري على السفينة نجده أنه عقد تعويض *contrat d'indemnisation*، حيث يهدف من خلاله إلى جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له نتيجة تحقق الخطر المؤمن ضده، وقد نص المشرع الجزائري على مبدأ التعويض في التأمين على الأضرار بوجه عام، وذلك في المادة 95 من الأمر 59-07، والمتعلقة بالتأمينات التي تنص على أنه: «لا يجوز لأي كان أن يطالب باستفادة التأمين إذا لم يلحقه ضرر»، ويتفرع عن مبدأ التعويض النتائج التالية:

- عدم جواز التأمين على الشيء الواحد وعن ذات الخطر لدى مؤمنين مختلفين بمبالغ تزيد قيمتها مجتمعة على قيمة هذا الشيء، حتى لا يجني المؤمن له من هذه العقود المتعددة نفعا يفوق الضرر اللاحق به
- لا يجوز التأمين على الشيء بمبلغ يزيد عن قيمته الحقيقية، حتى لا يثرى المؤمن له بسبب التأمين وألا تكون له مصلحة في تحقق الخطر، وذلك حسب المادة 623 من القانون المدني الجزائري
- لا يجوز للمؤمن له أن يجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض الذي يلتزم به المسؤول عن إحداث الضرر، فإذا قام المؤمن له، فهو يحل محل المؤمن له في حقوقه ودعاويه تجاه الغير المسؤول، وللاستزادة في الموضوع راجع، محمد الأمين مهري، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق بن

عكنون، جامعة الجزائر، 2005-2006، ص 21

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 756

³ محمد فريد العريني، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 568.

الشرط الثاني:

أن يقبل المؤمنون حلول الدائن المرتهن محل المؤمن له في استيفاء مبلغ التعويض منهم، ويجب أن يكون قبولهم كتابيا ويجيز المشرع الاستعاضة عن القبول الكتابي بإعلان المؤمنين بالحلول وبذلك يتعين على الدائن المرتهن إذا ما أراد إعمال حقه في الحلول أن يثبت علم المؤمنين القاطع به إما بقبولهم كتابة لهذا الحلول وإما بإعلانه لهم¹.

ويترتب على حال نفوذ حلول الدائن المرتهن في مواجهة المؤمن استيفاء حقه طبقا لمرتبة رهنه في حالة تعدد الرهون الواردة على السفينة، ويشترط أن يكون حلول الدائنين المرتهنين الآخرين نافذا أيضا في مواجهة المؤمن، ولا يتعرض الدائن المرتهن لمزاحمة دائنين ممتازين لأن مبلغ التأمين لا يرد عليه الإمتياز البحري².

وما تجدر إليه الإشارة في هذا الشأن أن القانون الفرنسي أخذ بمبدأ الحلول العيني للدائن المرتهن على مبالغ المستحقة لمالك السفينة على سبيل التعويض، وبالتالي يتقرر الحلول سواء قام المسؤول عن الضرر بأداء التعويض أو قامت شركة التأمين بدفعه ودون حاجة إلى اتفاق على ذلك أو ضرورة علم المؤمن بالحلول³.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده أنه كان واضحا في شأن التأمين، إذ تطرق فقط لتعويضات التأمين على هيكل السفينة المرهونة وبذلك يكون قد استثنى تعويضات التأمين على البضائع⁴ حيث إذا تضررت السفينة المرهونة والتي هي مؤمن عليها يستحق مالك السفينة تعويضا من المؤمن على أساس عقد التأمين على هيكل السفينة وتكون هذه التعويضات من حق الدائنين المرتهنين.

¹ جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 115.

² المبالغ المستحقة للمالك كمساهمة في الخسارات العمومية التي لحقت بالسفينة.

³ التعويضات المقررة للمالك عن الأضرار التي لحقت بالسفينة نتيجة لقيامها بعمليات إنقاذ أو مساعدة.

⁴ عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 46

ضف إلى ذلك وبالرجوع إلى المشرع الفرنسي فقد أقر من خلال المادة (47) من قانون 03 يناير 1967 (الفقرة 0) على تعويضات التأمين على هيكل السفينة¹ بخلاف المشرع المصري الذي لم يأخذ بمبدأ الحلول العيني في تعويض التأمين إلا أنه أجاز أن يتضمن عقد الرهن تفويضا صريحا للدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين على شرط أن يقبل المؤمنون ذلك أو يتم إبلاغهم به.

وعليه للإشارة فإن الدائنين المرتهنين وإذا كان القانون البحري قد منح لهم هذا الضمان فلا يجوز لهم الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض الذي هو مستحق للمالك من المسؤول محدث الضرر لأن مبلغ التعويض يكون للمؤمن، بموجب حق الحلول المنصوص عليه في قانون التأمين، لذلك فإننا نجد الفقرة (د) من المادة 62 من ق ب ج والمتعلقة بتعويضات التأمين على هيكل السفينة لها أهمية بالنسبة للدائن المرتهن الذي يكون مطمئنا في استيفاء حقه من مبلغ التأمين في حالة هلاك السفينة، أو تلفها دون مزاحمة الدائنين أصحاب الحقوق الممتازة طالما أن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين، وكما لاحظ الأستاذ "محمد بن عمار" «أن التعويضات الأخيرة أي (د) تجعل الدائن المرتهن مغطى أو مشمول بالتأمين، وهذا من شأنه أن يجنب منافسة الدائنين الآخرين للمجهز في هذا الشأن»² وبهذا الحكم يكون المشرع الجزائري قد اتبع نهج أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد الامتيازات والرهن البحرية، المنعقدة في بروكسل 1926.

¹C A de ROUEN (2^{ème}ch.civ) 1 er septembre 2005, Groupama transports et a.c/surpêche d'armement et de pêche, DMF ,01/12/2005 n° 665, p 214.

²Benamar (M), les suretés maritimes en droit algérien, op.cit., p 616

الفرع الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن

ذلك أنه إذا فقدت السفينة أو تعرضت إلى خسائر خطيرة تفقدها القدرة على الصلاحية الملاحية، فإنه حق الدائنين يحال إلى العناصر التي تحل محل السفينة وتوابعها، والتي قد حددها في نص (المادة 63 من ق ب ج) والتي قد تعرضنا لها سابقا بنوع من التفصيل، والتي وردت على سبيل الحصر، فلا يمكن الزيادة فيها أو الانتقال إلى عناصر أخرى غيرها، في حين ذلك بعد تحديد العناصر التي تحل محل السفينة، فإنه تم استبعاد عناصر أخرى لا يمكن أن يقع عليها الرهن، وهي أجرة النقل، والإعانات المقدمة من طرف الدولة لسفينة المتضررة، ولكن حقيقة الأمر أن المشرع الجزائري لم يورد نص بذلك سوى ما نجده من خلال (المادة 56 من ق ب ج)، حيث في فقرتها الأخيرة وردة العبارة «بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية، وعلى خلاف المشرع الجزائري فإن المشرع المصري قد نص على ذلك من خلال نص المادة 43 فقرة 2 من قانون التجارة البحرية ووضح ذلك «فإن الرهن البحري على السفينة لا يشمل العناصر التالية: أجرة النقل، الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة، مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقد التأمين» وهو أيضا ما ذهب إليه المشرع الليبي من خلال (المادة 65 فقرة 2¹) وعليه سنتعرض من خلال الآتي إلى هاته العناصر المستثناة بنوع من التفصيل.

¹ لقد حرص المشرع الليبي على استبعاد بعض العناصر من الرهن التي يمكن أن يثور بشأنها النزاع، حيث نصت المادة 65 فقرة 2 من القانون البحري على أنه «لا يشمل ما يأتي الرهن البحري، أجرة النقل، العلاوات والإعانات الحكومية، تعويض الضمان (التأمين)».

الفقرة الأولى: أجره النقل

تعتبر أجره الحمولة من الالتزامات المالية التي يلتزم بها الشاحن اتجاه الناقل في عقد النقل البحري، إذ نجد أن المشرع الجزائري قد أوجب أن تتضمن وثيقة الشحن أجره الحمولة الواجب دفعها¹ وبالرغم من الأهمية التي تحتلها في عقد النقل البحري إذ أنها تتمحور عليها أساسا، إلا أن معظم النصوص القانونية سواء الداخلية أو الدولية لم تأخذ هذا الموضوع بعين الاعتبار إذ تطرقت إليه بصفة عامة ولم تفصل فيع كباقي التزامات الشاحن الأخرى، وهذا ما يستدعي بنا التطرق إليها لنبين أي الأجره نوع من الأجره المستعبده من نطاق الرهن البحري.

1/ التعريف القانوني لأجره الحمولة

يطلق لفظ الأجره على ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أيا كانت صورة العقد، ويعبر عنها بالغة الفرنسية nolis أو fret وبالإنجليزية freight أما لفظ "نولون" فلا زال حتى يومنا هذا مستعملا في مصر².

أما في القانون العام للتجارة ونقل البضائع أجره الحمولة هو مصطلح متعدد المعاني، قد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع (عن طريق الجو، البر، البحر)، أو تكلفة لاستئجار سفينة، وفي القانون البحري أجره الحمولة هو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدما، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس

¹ حيث نصت المادة 748 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على انه: « يلتزم الناقل أو من يمثله بعد استلام البضائع، وبناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجره الحمولة الواجب دفعها »

² أحمد حسني، المرجع السابق، ص 54

تسليم البضائع، وتعتبر أجرة الحمولة أحد أصول التراث البحري، والذي نطلق عليه ثروة القانون البحري¹.

والنولون هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية، وتظهر أهمية تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه نسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف².

ويستعمل في بعض الأحيان لفظ أجرة النقل بدلا من أجرة الحمولة وذلك عندما نكون بصدد مثلا دراسة الرهون والإمتيازات البحرية أو في تحديد المسؤولية، بالنسبة لحقوق الامتياز وهو بالفعل ما نجده في جل تشريعات المنظمة لهذه الحقوق³، وأما في تحديد المسؤولية فإن محل هذه الأخيرة هي أجرة النقل حيث يجب على المالك أن يدفع، فضلا عن قيمة السفينة، إذ أن أجرة النقل تكون مع السفينة الذمة البحرية وهي وحدة قانونية لا يسأل المالك إلا في حدودها⁴.

¹ خديجة تيزة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الخاص النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 12-13.

² "Un consensus doctrinal analysait le fret comme le «fruit du navire» par conséquent, le fret était considéré en tant qu'accessoire du bâtiment de mer et incorporé dans la fortune de mer Oilleau Katell, le crédit tiré du navire, op.cit, 158"

³ تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين دون أجرة الرحلات الأخرى، ويقصد بأجرة النقل الإجمالية دون الأجرة الصافية، وللتفصيل أكثر راجع، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 134.

⁴ مصطفى كمال، طه، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص 111.

إلا أنه في الحقيقة لا نجد أي تعريف لأجرة الحمولة في الإتفاقيات الدولية الخاصة بعقد النقل البحري، ماعدا اتفاقية روتردام¹ التي عرفت في المادة الأولى فقرة 28 كالتالي: «أجرة النقل تعني الأجرة المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل» وكذلك من خلال المادة 42 نجدها قد عنونت ب «أجرة النقل مدفوعة سلفا» وكذلك نجد أيضا قواعد هامبورغ² من خلال (المادة 1/15/ك)³ حين أدرجت أجرة الحمولة في وثيقة الشحن⁴ وما عدا هذين الاتفاقيتين لم يرد أي ذكر لها.

أما المشرع الجزائري فقد استعمل لفظ أجرة الحمولة خلافا مع باقي النصوص الأخرى، التي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن، وكذلك في الباب الثالث المتعلق بنقل البضائع، إذ هو ما نصت عليه المادة 695 من ق ب ج⁵ والتي ورد فيها أجرة الحمولة وبعدها نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة».

¹ اتفاقية روتردام، هي تسمية تطلق على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام في مملكة هولندا، والتي أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بأن تعرف القواعد الثانية فيها بقواعد روتردام

² وهي اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 وتعرف باسم قواعد هامبورغ وقد بلغ عدد الدول الأعضاء فيها 34 دولة، مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، ع 1، 2014، ص 27

³ نصت المادة (1/15/ك) من قواعد هامبورغ على ما يلي: «ما استحق على المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه»

⁴ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 49

⁵ نصت المادة 695 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه « يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة»

وعليه فمن خلال هذين النصين نستنتج أن أجرة الحمولة وفقا للمشرع الجزائري هي المبلغ المالي الذي يدفعه إما المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، أو الشاحن للناقل في عقد النقل البحري أما فقهاء القانون البحري من الفرنسيين والأمريكيون فقد أجمعوا على تعريف الأجرة بطريقة مشابهة¹، فالأجرة حسب الفقيه BOUVIER إذ هي «كل مكافأة أو معاوضة مدفوعة من أجل استعمال السفن» وهي عند الفقيه RIPERT، فتعني «الاسم النوعي أو الجنس لكل مبلغ أجرة متعلق بواحد من عقود النقل البحري»².

2/أنواع أجرة الحمولة

لقد تعددت أنواع أجرة الحمولة بالنظر إلى مكان دفعها أو زمان دفعها، أو الحالات التي يتم فيها استحقاقها.

أ/ الأجرة مستحقة في كل الأحوال

ونقصد بها أن المتعاقدين يشترطون على دفع الأجرة كاملة أيا كانت الحوادث وأيا كان مصير البضاعة، وهذا ما يعرف بشرط "الأجرة مستحقة أيا كانت الحوادث"، ويسري هذا الشرط وينتج أثره سواء أكانت الأجرة قد دفعت مقدما، أم أنها يجب أن تدفع عند الوصول³.

فتكون الأجرة مستحقة للناقل سواء دفعت له قبل السفر أو اتفق على دفعها بعد الوصول وسواء وصلت السفينة أو هلكت في أثناء السفر أو توقفت السفرة بسبب طارئ بحري إذ يحق للشاحن عدم التقيد بهذا الشرط وعدم دفع الأجرة إذا كان الطارئ البحري، يعود إلى خطأ شخصي ارتكبه مجهز السفينة لأنه لا يجوز إعفاء المدين من تنفيذ التزاماته

¹ خديجة تيزة، المرجع السابق، ص 13.

²Ripert (G), droit maritime, op.cit p 56.

³ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 219.

التعاقدية إذا كان ذلك ناشئاً عن فعله، أما إذا كان الطارئ البحري يعود إلى خطأ في الملاحة ارتكبه الربان فإنه يترتب عندئذ على الشاحن التقيد بالشرط المذكور¹.

ولا يسري هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة بخطأ الناقل، لأنه هذا الخطأ يجيز للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض، فإذا استبقى مع ذلك الالتزام بدفع الأجرة، فإن ذلك يعد إثراء بلا سبب للناقل، وعدم سريان هذا الشرط لعدم وفاء الناقل بالتزامه لخطأ منه أمر منطقي إذ القول بغير ذلك يحيل الالتزام إلى التزام إرادي محض، أي الذي يتعلق بمحض إرادة المدين باطل طبقاً للقواعد العامة².

ب/ الأجرة القيمة:

وهي تعتبر تكلفة خدمات النقل اللازمة لنقل دولار من الحبوب أو الرقائق من نقطة إلى أخرى، فالتمييز مهم لأنه حتى وإن تكاليف النقل بالحاوية لا تزال مستمرة إلا أن التكلفة القيمة تعتبر عقبة أمام التجارة لأنها تختلف تبعاً لمحتويات الحاوية أي حسب نوعية البضاعة³.

ج/ الأجرة من الحافة إلى الحافة:

في هذه الحالة فإن تكلفة الشحن والتفريغ هي من مسؤولية الشاحن ما عدا تكاليف الرص والتحميل على متن السفينة، هذا النوع من الأجرة لا يتضمن تكاليف تقريب البضاعة من السفينة، هنا الشاحن يجب عليه أن يدفع مصاريف إضافية لتكاليف نقل البضاعة من مخازن الناقل إلى متن السفينة.

¹ إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص 156

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 220.

³ David Hummeles, coutte de transport et échanges, tendances structurelles, rapport de centre de recherches sur les transports, paris, 2004, p 13

وعند التفريغ هناك شرط (F IOST) Free in and out, stowed and trimmed) الذي يعني أن البضائع تكون موضوعة في مخازن السفينة وتضاف إلى مصاريف الشاحن والتي تكون مستقلة وخارجة عن مصاريف مستقبل البضاعة، في هذه الحالة لا يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته بسبب العوارية أي الخسارة المشتركة التي لحقت بالبضاعة¹ ويعتبر هذا النوع من الأساليب التي يتم التعامل والاتفاق عليها بكثرة بين مؤسسات النقل البحري والمتعاملين التجاريين.

د/ الأجرة تحت الرافعات:

ويدخل في تحديد هذا السعر كل التكاليف الخاصة بعمليات النقل البحري والمناولة إلى غاية وسائل الرفع الخاصة بالسفينة هذه الأخيرة يتم تحملها من قبل المصدر في ميناء الشحن، وتكاليف تستيف البضاعة فيتم من قبل مؤسسة النقل البحري أما في ميناء التفريغ فتتحمل المؤسسة المكلفة بالنقل البحري عمليات الإنزال على البر وكل التكاليف الملحقة بها، أما المستورد فيتحمل كل التكاليف الخاصة بالنقل البحري وكل العتاد المستعمل لتخزين البضائع داخل مخازن الميناء.

لا تغطي البيوع البحرية إلا العمليات التي تكون في محيط السفينة يعني بصفة عامة، التكاليف في حالة نقل البضائع الإثفاقي، من 50 متر من مقدم السفينة إلى 50 متر من مؤخرة السفينة وعلى عمق الرصيف، وبما في ذلك تكاليف المستودعات².

و/أجرة الرصيف:

هنا الأجرة تعني تكلفة النقل من مخازن الناقل عند القيام إلى غاية المخازن عند الوصول في هذه الحالة تكاليف الشحن والتفريغ تكون على عاتق السفينة، بما ذلك التخزين،

¹ خديجة تيزة، المرجع السابق، ص 17

²David Hummeles op.cit, p 15

الرص، التحريم، والفك على متن السفينة، هذه التكاليف تدرج ضمن أجرة الحمولة، ولا يمكن تنظيمها بصفة مستقلة عن أجرة الحمولة، عند التفريغ الذي يتسلم البضاعة لا يتحمل في حالة الإستحقاق إلا تكاليف التخزين في المستودعات، وبالتالي فإن هذا النوع من الأسلوب يشمل كل التكاليف التي يتم تحملها من قبل شركة النقل البحري، أما المستورد أو المصدر في هذه الحالة فيتحمل جزءا ضئيلا من هذه العمليات الملحقة بالنقل البحري ويكون السعر وفق هذا الأسلوب جد مرتفع مقارنة بالأساليب الأخرى¹.

3/علة استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن

إن مرد استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن البحري، أنه رغم رهن السفينة فإن حيازتها تبقى للراهن وهذه هي خصوصية الرهن على السفينة، إذ تسمح له بالإستمرار في استغلالها، ومادام أن الأجرة نتاج هذا الإستغلال فمن غير المعقول رهن أجرة النقل، إذ ليس من فائدة لحيازة المدين الراهن للسفينة إذا كان الرهن يشمل أجرة النقل².

ورغم وكما سبق الإشارة إليه في أن المشرع الجزائري لم يورد أي نص صريح يدل على استثناء أجرة النقل من الرهن البحري، فإنه وعلى خلاف من ذلك نجد أن المشرع الفرنسي نص صراحة على استبعاد الأجرة من نطاق الرهن البحري، وهو ما تقرر من خلال المادة 42 من القانون الفرنسي الصادر في 1968/01/03.

ورغم بداهة هذه العلة من الاستبعاد، فقد كان المشرع حريص جدا على إيرادها لأن الأمر على خلافه بصدد حقوق الإمتياز البحرية والتي تترتب على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلاها الدين³، وهو ما نصت عليه صراحة المادة الثانية من الفقرة الأولى

¹ وللزيد من التفصيل في هذا الشأن راجع خديجة تيزرة، المرجع السابق، ص 18-19

² عبد القادر منهوج، المرجع السابق، ص 48.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 138.

من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، «تعتبر ممتازة على السفينة وعلى أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز وعلى ملحقات الرحلة كل من ...».

ومنه عدا هاته التشريعات فلم يشر المشرع الجزائري في القانون البحري إلى أن الأجرة يرد عليها امتياز وأبقى لهذا الأخير محل واحد وهو السفينة، وقد يمثل هذا الحكم حرمان أصحاب حقوق الامتياز من أجرة السفينة مثلما هو الشأن نفسه في حرمانهم من العناصر التي تحل محل السفينة في حالة فقدانها، وربما بما أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل 1926 فقد تفادى المشرع الجزائري تكرار هذا النص وترك أمرها بالرجوع إلى الاتفاقية ومنه حتى أننا لم نتمكن من تمييز ما هي الأجرة المستبعدة من نطاق الرهن إذ نجد عدة أنواع.

إلا أنه بالإضافة إلى هذه الأنواع من أجرة الحمولة توجد هناك أنواع أخرى تصنف طبقا للحالات التي تصادف الشاحن عند شحن البضائع نذكر منها، أجرة الحمولة الضائعة، أجرة حمولة إضافية، أجرة النقل المتتابع، أجرة الحمولة المقدمة، أجرة الحمولة الاضطرارية، أجرة الحمولة عن المسافات الزائدة، أجرة الحمولة الإجمالية¹.

الفقرة الثانية: الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة

عادة تقدم الدولة هذه المساعدات والإعانات لدعم أسطولها التجاري ومنافسة الأساطيل الأخرى بالإضافة إلى أن هذه المبالغ، شأنها كشأن أجرة النقل، إذ يعتمد عليها مالك السفينة في استغلاله لها حيث يحتفظ بحيازتها رغم رهنها².

فمن هذا المنطلق يتضح لنا في هذا الشأن أن العلة من الإستبعاد من نطاق الرهن نفسها بالنسبة للأجرة والإعانات الممنوحة من طرف الدولة، إذ أن المالك حينما يرهن سفينته

¹ جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 169.

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 138.

فإن هذا الرهن يبقى حيازتها لديه¹، وهذه الإعانات يستفيد منها المالك أثناء الإستغلال وعلى ما يظهر أن هذا الحكم فيه تحقيق للمصلحة العامة وتفضيلها على حقوق الدائنين المرتهنيين التي هي مصلحة خاصة².

والجدير بالذكر أن هذه الإعانات والمساعدات قد استثنتها أيضا اتفاقية بروكسل 1926 وهو ما نصت عليه من خلال المادة 04 فقرة 06 على أنه « لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقد التأمين أو المنح والمساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة » وعليه ما يتبين لنا من خلال هذا النص أن المبالغ المتمثلة في المنح والإعانات لا يستفيد منها أي دائن مهما كان سند أفضليته أو أولويته، ذلك أن الهدف من منحها يفوق الضمان من أجل الائتمان البحري، لذلك تبقى بعيدة عن هذا الضمان³.

المبحث الثاني: أحكام الرهن البحري بين تنازع القوانين وبين مسعى الجهود الدولية لتوحيدها

إن الوصول لإتفاق يرضي الجميع لهو أمر عسير جدا، غير أن استحالة الغاية لا تلغي محاولة الوصول إلى أعلى مستوى ممكن من التوفيق بين المصالح المتعارضة، حقيقة لا يمكن إنكارها أن البيئة البحرية لا تخلو من المشاكل الدائمة، ومنه أصبحت أحكام الرهن البحري مجالا لفرض السيطرة وإثبات القوة، التي تعتبر مصدر لبسط نفوذها، فسيطرت على

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 168.

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 49.

³ ALI.M EI BAROUDI, op.cit. p 285.

أحكامه (الرهن البحري) ثلاث نظريات تدور في فلكها جل التشريعات¹، وكانت للنظرية الأنجلوسكسونية الفرنسية والانجليزية، الأثر البالغ في صياغة أحكام حق الإمتياز البحري.

المطلب الأول: الرهن البحري في مجال القوانين الدولية

لقد بدى الإختلاف بن المجموعات التي حكمت الرهن البحري واضحا، الذي ولد تنازع قانوني حول بيان حق الرهن البحري و طرق ترتيبه و أسباب انقضائه، فيما الرهن ينشأ بمجرد الإتفاق و الذي غالبا ما يتم في ميناء قيد السفينة و بحكم أن السفينة تنتقل بين موانئ تابعة لدول مختلفة، فقد تترتب عليها حقوق تعود لأفراد ينتمون لجنسيات متعددة و قد ينشأ عن ذلك تنازع بين قوانين تعود لمجموعات تشريعية مختلفة مما يتطلب إيجاد حل ملائم لحفظ حقوق الدائنين، وكل من له علاقة بالسفينة، وعليه سنتطرق لهذا الإختلاف من خلال عرض الإختلاف بين التشريعات المتنازعة.

الفرع الأول: النظريات التي حكمت الرهن البحري

عندما بدأت محاولات توحيد الرهن البحري، وجد المحاولون أنفسهم، في مواجهة مع نظم مختلفة تبدو متنافرة، وبدت مهمتهم صعبة جدا، وقد كان على الفقه أن يقوم حينها بدوره الأساسي في شرح أوجه الشبه وأسباب الاختلاف، ولكنه لم يقدم للمؤتمرات المتتالية إلا شروحا غير مقنعة للنصوص التشريعية القائمة.

و تشكل لديهم مبدأ أنه خلال مؤتمرات التوحيد، هي أن أي بحث نظري فقهي في موضوع الامتياز أو الرهن البحري، كفيل بأن يعرقل الوصول إلى اتفاق، وأن الأجدى والأسرع هو وضع حلول متوسطة على غرار المعاهدات السياسية- يقنن بها المؤتمرون من سائر التشريعات فترضى عنها سائر الدول²، إلا أن حقيقة الأمر كان للنظريات المتباينة

¹ جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 52 .

² Ali M.El Baroudi, op.cit, p 350.

والمشكلة أساسا في النظرية الفرنسية أو المجموعة اللاتينية، وكذا المجموعة الأنجلوسكسونية وكذا نظرية الولايات المتحدة الأمريكية، وتنقسم التشريعات بصدد الرهون البحرية إلى ثلاثة مجموعات رئيسية هي كالآتي:

الفقرة الأولى: النظرية اللاتينية

وتتضمن هذه النظرية كل الدول ذات المنظور اللاتيني باستثناء هولندا وبلجيكا¹ ولكن يتزعم هذه المجموعة اللاتينية فرنسا، ومنه فبخصوص تطور الرهن البحري في فرنسا فقد كانت له البداية في تاريخ 10 سبتمبر 1874 وبعدها قانون 1885 التي ألغت الامتيازات الممنوحة للمقرض بالخطورة قبل الرحلة ن وذلك حتى لا يفاجأ الدائن المرتهن برهن غير حيازي بهذا الامتياز².

أما بخصوص امتياز المقرض بالخطورة أثناء الرحلة فقد بقي جاري إلى سنة 1949، وبالرجوع إلى المادة 39 من القانون 1885 فنجدها قد منعت بيع السفينة إلى أي أجنبي ما دامت مثقلة برهن ، وذلك خشية اصطدام الدائنين بقوانين الدولة التي بيعت بها السفينة . ولقد تم قانون 1885 بمرسوم 18 يوليو 1886 المعدل بقانون 1907 وبقانون 4 يوليو 1914 بالنسبة لقيود الرهن ، وبقانون 30 ديسمبر³ إلا انه قد عدل مرة أخرى بقانون 19 فبراير 1949 الذي غير جذريا تشريع الامتياز البحري⁴ وحاليا نجد الرهن البحري في منظما

¹Ripert (G), droit maritimes, op.cit, p120

²-والذي علق عليه الأستاذ ريبير بقوله (إلغاء الامتياز يعني إخفاء قرص الخطورة الجسيمة في الواقع)

³Katell Oilleau, droit maritime, op.cit. p 354

⁴ وقد عدل هذا القانون بصياغة المادة 191 من القانون التجاري حيث قلص عدد الامتيازات المقبولة إذ جعلها موافقة لأحكام الاتفاقية الدولية المنعقدة في بروكسل سنة 1926 والمتعلقة بتوحيد مادة الرهن والامتيازات البحرية

بالقانون رقم 5 الصادر في يناير 1967 والمرسوم رقم 967 الصادر في 27 أكتوبر 1967.

وعليه فإنه تقيما للقانون 1874 و1885 نجد أن الرهن البحري غير الحيازي لم يكن دوره في إيجاد قروض لاستغلال المجهزين لسفنهم فقط، وإنما سمح لهم أيضا في تحديد سفنهم

إلا أنه رغم صدور هذان القانونان لم يقدم الحل الكافية في تنظيم عملية الرهن البحري، كما كان متوقعا ذلك يرجع للأسباب نلخصها في استناد الرهن دون حيازة إلى الربية، واستهلاك السفينة وفقد قيمتها بسرعة، وكذلك إلى صعوبة بيعها، إلا أن الخطر الصعب الذي كان يصطدم به هذا الضمان وهو تكاثر الدائنين الممتازين على السفينة، إذا كنا نعلم بأن الدائن المرتهن لا يأتي إلا بعد الدائنين الممتازين.

وقد رأى الأستاذ ريبير Repert، بأن هذه الأسباب لا يمكن إنكارها، إلا أنها ليست السبب الرئيسي لفشل الرهن الحيازي، فتمركز المؤسسات البحرية جعل هذا النوع من الائتمان أقل فائدة، فانخفاض سعر أجور النقل لم يسمح للمقترضين بأداء الفوائد عن المبالغ المقترضة من الكسب الذي يحققونه، مع العلم بأن السعار كانت جد مرتفعة¹.

وما يمكن تلخيصه أن الرهن البحري لعب دوره الائتماني بعد قانون 19 فبراير 1949 والذي تمكن من تقليص عدد الإمتيازات التي استتبطها وأخضعها لغنفاقية بروكسل لسنة 1926² صف إلى ذلك أن الدولة الفرنسية سعت إلى إنجاز إبرام اتفاقية مع البنك العقاري الفرنسي، ذلك من أجل منح قروض بحرية، وبطبيعة الحال فان هذه الاتفاقية

¹Ripert(G) , droit maritime op.cit .p19

²Arnaud Montas, op.cit, p78.

ساهمت بشكل كبير في تدعيم الائتمان البحري وكانت هذه القروض مخصصة لبناء أو تجديد السفن.

الفقرة الثانية: النظرية الأنجلوسكسونية

قادت هذا الإتجاه كل من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية¹ وكان يحكمها نظام قانوني يسمى المورتجيج وهو كان عبارة عن ائتمان عيني اتفاقي أساسي بالنسبة للدول الأنجلوسكسونية كما يقول الأستاذ Nelly Aslan²، إلا أنه يوجد نوعين من المورتجيج الأول انجليزي والثاني مورتجيج أمريكي وبه يصعب إعطاء تعريف جامع لهما.

1- المورتجيج الانجليزي

إن المورتجيج الإنجليزي يشبه التصرف الائتماني، وهو الذي كان سائدا عند الرومان ،. وعليه فإن المورتجيج يعتبر نوع من الرهن على السفينة ويكون للدائن المرتهن ويعطيه الحق بمقتضى (Mortgages) بأن يحجز السفينة وفي حالة عدم الوفاء من طرف المدين الراهن أن يمتلكها الدائن في تاريخ الاستحقاق والمورتجيج استعمل بكثرة في إنكلترا ، وكان نظاما مشابها لقرض الخطورة وكان يطلق عليها باسم bottomrybonds عند رهن السفينة ومعداتنا وباسم Respondantivebonds عن رهن شحنة السفينة فقط أي اقتراض بحري بضمان البضاعة³ وقد كان أيضا المورتجيج يخضع لنفس أحكام رهن العقار، حيث كان يفرغ في شكل عقد بيع معلق شروط بإبطال العقد عند الوفاء بالدين في اجل الميعاد

¹ - جقبوي حمزة المرجع السابق، ص 56

² Le Mortgages est la principale sureté réelle conventionnelle de pays Anglo saxons & -Nelly Aslan "le Mortgages en Angleterre et aux Etas unis d'Amérique" thèse de doctorat, paris, 1928, p 1

³ Pierre Crassin, crédit maritime et de son organisation en France, thèse de doctorat, paris 1921, p 62

المحدد وفي حالة عدم سداد الدين من قبل المدين فان الدائن بموجب عقد المورتيجيج يصبح مالكا للسفينة.

ولكن بعد ظهور نظام الشهر في انكلترا الذي أتى به قانون الملاحة، خضع المورتيجيج له وأصبحت الأولوية بين الدائنين لتاريخ العقد في شهادة التسجيل، وكان الملك جورج الرابع هو من وضع هذه القواعد، وتم العمل بها إلى أن صدر قانون الملاحة التجارية سنة 1854 والذي عالج مسألة التسجيل من جديد ن وبعدها تبعه قانون الملاحة التجارية لسنة 1894¹.
وأما بخصوص قانون الملاحة التجارية الصادر في 10 غشت 1854 فقد نصت المادة 66 منه على أن جميع السفن وحصصها تكون محلا للائتمان ويطلق عليه المورتيجيج وينشأ تبعا للطريقة المحددة ويسجل لدى المحافظ على السجل، ويظهر من نص هذه المادة أن كل مورتيجيج متعلق بالسفينة يجب أن يرفق بالبيانات التي جاء بها هذا القانون ولا يمكن للمحاكم أن تأمر بتنفيذ أي عقد متعلق بالمورتيجيج إلا إذا كان مسجلا.

في حين ذلك تبع هذا القانون، القانون الانجليزي للملاحة التجارية لسنة 1894 والذي يعتبر مشابها لقانون 1885 الفرنسي، والجديد فيه أنه قد الغي الالتزام بذكر المورتيجيج في شهادة التسجيل وهنا يكون قد ساير القانون الفرنسي، وعليه فانه منذ سنة 1894 أصبحت رتبة المورتيجيج تحدد وفقا لتاريخ القيد وليس وفقا لشهادة التسجيل².

2- المورتيجيج في الولايات المتحدة الأمريكية

¹ALI M. EL BAROUDI, op.cit., p 15.

²Augustin Cauquil, droit roman de l'hypothèque conventionnelle droit français de l'hypothèque maritime, commentaire de la loi du 10 juillet 1885, Thèse pour le doctorat, Faculté de droit D'IX , 1887, p 40.

لقد عرفت الولايات المتحدة الأمريكية الرهن الغير حيازي على المنقول منذ سنين عديدة، وقد استعمله الدائنون بالنسبة لكل المنقولات، وعليه حينها كان الرهن غير الحيازي الذي يقع على السفينة رهنا كافيا لتأمين جميع حقوق الدائن، ذلك أن عقد إنشاء السفينة لم يكن يعتبر عقدا بحريا، ومن ثم فليس هناك أي امتياز للمقاول وللعمال الذين ساهموا في بناء السفينة¹

ومنه فقد نظم المورتجيج البحري في الولايات المتحدة الأمريكية بقانون المؤتمر الفيدرالي في 29 يوليو 1850 ووجد إلى جانبه قرص الخطورة الجسيمة. ومن ثم فإن هذا القانون نص على أن المورتجيج لا يمكن الإحتجاج به على الغير إلا إذا وقع تسجيله لدى الجمارك².

ومن هذا المنطلق فقد ساير هذا القانون المورتجيج الإنجليزي، والذي تكون فيه الحيازة القانونية للسفينة للدائن، إلا في حالة مخالفة الاتفاق، ويرجع الاختصاص في مادة المورتجيج هنا إلى المحاكم العادية، وليس لمحكمة ديوان البحرية.

وبعدها فقد نظم المورتجيج الأمريكي بقانون الملاحة التجارية الصادر في 5 يوليو 1920، كما وان تفضيل الرهن البحري غير حيازي نظم بقانون 27 يونيو 1935.

وقد تلى هذا القانون بعده قانون 1954 المعدل لقانون 1920، والذي أقر المورتجيج البحري على كل سفينة حتى ولو كانت أجنبية، مادام قد نشأ هذا المورتجيج وشهر طبقا للقانون¹.

¹Nelly Aslan, op.cit, p 26

² وهناك نوعين من المورتجيج ويسمى المورتجيج المختلط وهو الذي يقع على سفينة مع عقار أو عدة عقارات، كما أن النوع الآخر من المورتجيج يسمى ب fleetmortgage وهو الذي يقع على عدة سفن.

الفرع الثاني: نتائج عملية التوحيد

لقد نتج عن اختلاف هاته النظريات تفكير دول العالم في المسارعة إلى بدل مجهود أكبر للوصول إلى نتيجة التوحيد، إن كانت السفينة بطبيعتها دائمة التنقل بين موانئ العالم ضف إلى ذلك فإن حاجة المجهز إلى توفير نفقاتها واحتياجاتها التي لا يمكن توفيرها إلى بطلب قروض، وهو ما فتح النقاش الدولي بغرض الوصول إلى أحكام دولية موحدة توفر الأمان والطمأنينة بن المتعاملين في البيئة البحرية، وعليه كان لزاما على هاته الدول التخلي عن فكرة عدم التغير وتقبل التضحية من أجل الوصول إلى اتفاق دولي يحكم وينظم الرهن البحري².

1/ ميلاد اتفاقية بروكسل لسنة 1926 واتفاقية جنيف 1993

لقد انتهجت اللجنة البحرية الدولية أسلوب المعاهدات، بغرض توحيد أحكام الرهن والإمتميازات البحرية³ وقد نتج عن هاته الجهود ميلاد معاهدتين دوليتين الأولى معاهدة بروكسل لسنة 1926 والثانية معاهدة جنيف 1967 والتي لم تدخل حيز النفاذ واستخلفتها معاهدة جنيف لسنة 1993.

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل بإعتبارها الثمار الأولى لعملية التوحيد فكانت نتاج قرابة ربع قرن من الزمن تخللها في هذه الفترة العديد من الملتقيات، وكان لهذه الإتفاقية الأثر الكبير في العودة بالقانون البحري إلى عالميته المفقودة بسبب تطور مفهوم الدولة والسيادة بعد القرن السادس عشر واستطاعت من توحيد أحكام الرهن والإمتميازات البحرية التي اتخذتها

¹ - لم يكن قانون 1920 يعترف بالمورتيجيج المنشأ على السفن الأجنبية فإذا حجزت سفينة في ميناء أمريكي فإن الدائن المرتهن يتقاضى دينه كدائن عادي فقط.

² جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 62.

³ Gaël Piète, Droit maritime, éditons A Pedone, paris, p 118

العديد من الدول في تشريعاتها ومن بينها الجزائر¹ وقد رتبت الإمتيازات البحرية في طائفتين ، الأولى تعرف بالإمتيازات الدولية، ومعترف بها في كل الدول الموقعة على الإتفاقية وتتقدم على الرهون البحرية المسجلة قانونا، وفي المقابل منحت للدول إمكانية إضافة حقوق امتياز جديدة على أن تأتي مرتبتها بعد الرهون البحرية وهي تعرف بحقوق الامتياز من الدرجة الثانية².

المطلب الثاني: إشكالية تنازع القوانين

تثير مسألة تنازع القوانين في المسائل التي تتعلق بالتأمينات العينية مشاكل عديدة، فهناك مشكل طبيعة السفينة ذاتها، ومشكل إسناد التأمين من حيث إنشائه وآثاره إلى قانون دولة معينة، وهناك اعتراف القاضي بالتأمين العين نشأ وفقا لدولة ما، ويتصدر هذه المشاكل في مجموعها مشكل تنازع الاختصاص القضائي، وهو ما سنتعرض له من خلال هذا المطلب إلى القضايا المتعلقة بالرهن البحري وأهم النقاط المتنازع فيها.

الفرع الأول: تنازع القوانين بشأن الحقوق العينية على السفن

تكمن السمة الأساسية للقانون البحري الحديث في أهمية القضايا الدولية التي تواجهه نتيجة التطور الهائل الذي حدث في الملاحة التجارية البحرية منذ مطلع القرن التاسع عشرة

3

¹ وهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الرهون والامتيازات البحرية لسنة 1962، وقد دخلت حيز النفاذ بتاريخ 02 جوان 1931 وصادقت عليها 28 دولة من بينها الجزائر بموجب المرسوم 74-27 المؤرخ في 02 مارس 1974 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية بروكسل المبرمة في 10 أفريل 1926، ج ر ع 27 سنة 1974.

² جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 67.

³ اكتشاف البخار وإستخدامه في تسير السفن أدى إلى تغير شامل في شروط استغلال السفن، وللاستزادة في الموضوع راجع Ripert (G), droit maritime, op.cit. p 1.

فالسفينة بحكم عصرنتها وحدثتها لها من القوة والامتيازات ما يجعلها تجوب جميع موانئ العالم، لذلك فحتما حين قيامها بملاحتها ستعرض لقيام منازعات بشأنها وبالتالي ستكون عرضة لعدة تشريعات، فقد تباع في موانئ أجنبية أو قد تتعرض لحجز في موانئ أجنبية هي مثقلة برهن في موطنها، وعليه سيثار النزاع حول أي القانونين يمكن إدراجه في حل هاته المعاملات هل يطبق القانون الوطني أي قانون علم السفينة أو قانون موقع الشيء أي قانون محل الحجز¹؟

انه وباعتبار السفينة مال مؤمم ينتقل باستمرار، وتحمل علم الدولة التي تنتسب إليها بجنسيتها، ومن ثم درج الفقه القديم على اعتبار السفينة جزيرة دائمة فهي قطعة من الوطن انفصلت عن البلد، ضف إلى أن قانون موقع قانون المال المطبق على الحقوق العينية العقارية وعلى المنقولات العينية كالرهون والإمتيازات المتعلقة بها².

وبطبيعة تنقل السفينة فان تطبيق قانون موقع المال يؤدي إلى نتائج متناقضة، ومن جهة أخرى فان نقل ملكية السفينة كما هو الحال بالنسبة للرهون البحرية تخضع للشهر في أغلب القوانين البحرية وذلك حتى يمكن الاحتجاج بها على الغير فهل يجب أن يخضع هذا الشهر أيضا إلى قانون موقع الشيء أم إلى قانون العلم؟ وبما أن ترتيب الرهون فيما بينها يختلف من قانون إلى آخر فأبي قانون يجب إخضاعها عند التنازع؟

¹نشير إلى أن الحقوق العينية على العقار لا تثير مشكلات من هذا النوع في القانون الدولي، فالقاعدة هي خضوع العقار لقانون موقعه وهذا الموقع لا يتصور بالطبيعة أن يتغير، كما لا تثير المنقولات الثابتة بسبب طبيعة استعمالها أيضا مشاكل من هذا القبيل راجع المواد 27 و28 و29 من القانون المدني الجزائري.

²Albert André, Traité Pratique du régime hypothécaire, imprimerie librairie générale de jurisprudence, Marchal et billard, imprimeurs-éditeurs libraires de la cour de cassation place dauphine, 27, 1886, paris, p 41.

أولا / إجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكية السفن

من المسلم به أن نقل الملكية يخضع بالضرورة إلى القيد في سجل السفن، ولن يثار أي تنازل بهذا الشأن ما دامت السفينة المتصرف فيها راسية في إحدى موانئ الدولة التي تنتسب إليها بجنسيتها غير أن السفينة الوطنية قد تباع وهي راسية في ميناء أجنبي، وكما قد تباع سفينة أجنبية وهي موجودة في ميناء وطني¹ فهن سيثار التساؤل عن القانون الواجب تطبيقه فيما يتعلق بإجراءات نقل الملكية.

ومن هذا المنطلق يقتضي منا الرجوع الى الحل المعطى في العقارات والمنقولات بصفة عامة، إن كانت إجراءات الشهر التي يجب مباشرتها لنقل ملكية العقارات لا تحدد بجنسية الأطراف ولا بقانون مكان إبرام العقد ن فقاعدة شكل العقد خاضع لقانون محله لا تطبق هنا² فالمذهب السائد هنا يربط العقارات بقانون موقعها، لذا فإذا بيع عقار في الجزائر، فإن إجراءات الشهر يجب أن تكون بمكتب التسجيل التابع له العقار الموجود في الجزائر، أما بالنسبة للمنقولات فهي تخضع أيضا لقانون موقعها عند البيع وهذه قاعدة مستتبطة من القانون الدولي.

وعليه هل هي الإجراءات نفسها يمكن تمديدها إلى إجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكية السفن كما هو الحال بالنسبة للعقارات والمنقولات.

ف نجد هنا أن بعض القضاء طبق هذه القاعدة ووصل بها إلى نتائج غير محتملة ومرفوضة حتى من طرف أنصار قانون موقع الشيء، وعليه يتوجب علينا تحليل أحكام هذا القضاء.

² ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري بالمرجع السابق، ص 192.

ثانيا/الأحكام التي أخذت بقانون موقع الشيء

يستند أنصار هذا الإتجاه إلى أن السفينة تخضع من حيث إجراءات التسجيل آثاره لقانون موقع المال، أي قانون ميناء السفينة الراسية فيه، وذلك أسوة بالقاعدة التي تحكم تنازع القوانين في المنقولات وهي تستوجب تطبيق قانون محل وجود المال.

ومنه نجد القرار الصادر عن محكمة Rouen في 31 يناير 1886 ن والذي طبقت فيه قانون محل الحجز على السفينة ن وهي بذلك استبعدت قانون محل البيع ن فقد طبقت محكمة Rouen القانون الفرنسي على اعتبار أن السفينة كانت موجودة في فرنسا وقت الحجز ن متجاهلة بذلك مبدأ مؤكد في القانون الدولي الخاص وهو أن (المنقول يسري عليه قانون الجهة التي يوجد فيها هذا المنقول وقت تحقق السبب الذي ترتب عليه كسب الحق أو فقده)¹.

ومنه فالحجية المقدمة لتبرير قانون موقع الشيء يستند أصحابها إلى فكرة أن السفن تعتبر من منقولات لذلك وجب إخضاعها لنفس القواعد التي تحكم باقي المنقولات، وهذه القواعد في القانون الدولي الخاص تخضع هذه المنقولات بصفة فردية إلى قانون محل وجودها، فإجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكية السفن يجب أن تخضع أيضا لقانون موقع المال الذي يكون النظام العيني العام للمنقول ن وكما أخذوا أيضا باعتبار أن إجراءات الشهر الخاصة بنقل الملكية هي من النظام العام في كل دولة من الدول².

إلا أن حجبتهم تعرضت للانتقاد ذلك أن الأخذ بقانون موقع الشيء فيما يتعلق بإتمام إجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكية السفن يؤدي إلى نتائج مستحيلة، فحائز السفينة الجديد لكي يؤمن على حقه، يتعين عليه أن يتم إجراءات الشهر المنصوص عليها من طرف كل

¹-Jean-Pierre Beurier ,Droit Maritime .op.cit, p 334

² علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 285.

التشريعات، لأنه لا يعلم مسبقا الميناء الذي سوف يتم فيه التنفيذ على السفينة الشيء الذي يعتبر مستحيلا من الناحية العملية¹.

وكما أن السفينة لها اختلافها عن باقي المنقولات من حيث تمتعها بجنسية دولة معينة، تتجلى في العلم الذي ترفعه، وكما أن لها موقعا قانونيا هو ميناء قيدها، وهو ما يدفعها قانونا لإتمام إجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكيتها، بل يجب الرجوع إليه في كل ما يتعلق بالحقوق العينية التي ترد عليها.

ومن هنا يتضح لنا أنه لا يجب أن نطبق على السفن قانونا موقع المال كما هو الشأن بالنسبة للمنقولات الأخرى وعليه فإن إجراءات الشهر الخاصة بنقل الملكية يجب أن تخضع لقانون علم السفينة.

الفرع الثاني: تطبيق: قانون العلم على إجراءات نقل الملكية

إن القانون الذي يجب تطبيقه فيما يتعلق بالشهر هو قانون العلم²، الذي يحدد الأحوال العينية للسفينة³، وهو ما أخذ به قانون الملاحة الإيطالي¹ حيث نص صراحة في

¹-ملك شقلب، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص 195.

² هناك أسباب عامة وأسباب خاصة، فالسبب العامة قد تطرقنا إليها في السابق، وهي تتمثل في كون السفينة ليست منقولا كباقي المنقولات العادية إذا تختلف عن هذه الأخيرة أساس من حيث أن لها موقعا قانونيا ثابت هو ميناء قيدها Port d'attache، وتتمتع بجنسية دولية معينة ترفع علمها، وحمل اسما معينة، غير أن الأهم من ذلك، أن المنقولات العادية تكون مخصصة للبيع والتداول باستمرار، إذ لها ضمان خاص، وإنما يحكمها قانون حيازة المنقول دليل على تملكه، ومن ثم تكون محكومة بقوانين أجنبية مختلفة نظرا لعدم تفريها وتشخيصها لعدم وجود أي علامة خارجية تربطها ببلد مالكةا، الشيء الذي يجعل الغير في جهل تام بالتشريع المطبق عليها.

³ فمن الأسس الأخرى لتبرير تطبيق قانون علم السفينة الأساس الذي يؤكد أهمية توافر نظام قانوني في منطقة أعالي البحار، إذ تخضع السفن عند إبحارها فيها لقانون دولتها حيث يسود مبدأ حرية الملاحة البحرية، محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 65.

المادة السادسة على أن قانون العلم يستهدف إلى إجراءات الشهر وحدها² أما القانون اليوناني في مادته التاسعة والقانون البولوني في مادته السابعة ن فقد نصا على خضوع الحقوق العينية على السفينة لقانون العلم³.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال أحكام المواد 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري، حين أقر بأن التسجيل لا يتناول السفن الأجنبية بالرغم من وجودها في الموانئ الجزائرية وقت وقوع التصرف، وهو بذلك يكون استبعد تطبيق قانون الموقع⁴. ويذهب في هذا الشأن القضاء ومعه أغلبية الفقه إلى تطبيق قانون العلم على نقل ملكية السفن خصوصا عندما يكون هذا النقل اختياريا وفي الواقع فإن السفينة عندما تكون في أعالي البحار فإن النقل يتحقق بقانون العلم دون تنازع في ذلك⁵.

ولكن إذا تم نقل ملكيتها وفي المياه الإقليمية، فإن المسألة تحتاج إلى حل، إذ يتنازع في إجراءات نقلها قانونين ، قانون العلم الذي يمثل جنسيتها وانتسابها لدولة معينة ، وقانون الموقع الذي توجد فيه ، وعليه فقد استبعد قانون الموقع للعيوب التي تم ذكرها ، وهذا ما فعله بعض القضاء الذي أخذ بقانون العلم ، وهو أيضا الحل الذي أخذ به المشرع الانجليزي ، ومنه كانت الأولوية لقانون العلم ولها أسبابها وحجيتها.

¹ لم يتأثر قانون علم السفينة على الرغم من الانتقادات الموجهة إلى نظرية إقليمية السفينة فقد حاول الفقه الحديث تبرير تطبيقه على أساس الاختصاص الشخصي استنادا إلى مفهوم الجنسية الذي جاء به الأستاذ الإيطالي "باسكال ستانسلاو مانشيني Pasquale Stanislao Manicini" إذ أكد الأستاذ "إهرنزوك Ehrenzweig" بشأن قانون العلم السفينة بالقول «أنها عودة فريدة للاختصاص الشخصي أو أنها عودة متأخرة لمبدأ ماتشيني للجنسية» ، Gilbert Gidel, op.cit, p 246.

²-Avocat, Augstin Cauquis, thèse pour le doctorat , Droit romain de l'hypothèque maritime, commentaire de la loi du 10 juillet 1885, faculté de droit D'aix , 1887, p 119.

³Albert André, Traité pratique du Régime Hypothécaire, imprimerie librairie générale de jurisprudence, paris, 1886, p 38.

⁴محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 33

⁵ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 197

أولاً: الأخذ بقانون العلم كأحد أسباب التي أدت لإجراءات الشهر الخاصة بنقل الملكية

لقد أوردت المادة 37 من القانون البحري الجزائري حالات شطب السفينة من سجل السفن ومن بين هذه الحالات، إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي يؤدي إلى فقد شرط الملكية الوطنية ومن ثم الجنسية الجزائرية، لكن المشرع الجزائري أورد قيوداً على شطب التسجيل إذا لم يوافق الدائن الذي قيد باسمه ضمان على السفينة أو عبء آخر¹.

نظرية الأستاذ ريبير RIPERT

لقد أجرى العميد ريبير مقارنة بين نظام ملكية العقار وبين نظام ملكية السفن ، فوجد تشابهاً كبيراً بين النظامين ، فالتشابه بينهما يكمن في القيود والحجة المطلقة للبيانات الموجودة في السجل ، غير أنه استنتج من مقارنته ضرورة استبعاد القواعد المتعلقة بنقل ملكية العقار من مجال القانون البحري ، وأنشأ نظرية مستقلة² ، فقد فرق في هذا الموضوع بين العقد المنشئ للالتزام وبين القيد الذي يحقق وحده نقل الملكية تحت ضمان السلطة العامة ، ففي نظره³ أن نقل الملكية بالقيد في السجل ليس مجرد لحماية الغير، وإنما هو مراقبة رسمية للملكية (véritable officielle de la propriété) ، ولكن من خلال هذه النتائج أين يظهر تأثيرها في تنازع القوانين ؟

إن الأمر هنا يتعلق بالتنظيم الإداري، حيث هذا التنظيم يدخل في النظام العام للدولة التي تحمل جنسيتها السفينة والتي يتحدد بها موقعها القانوني⁴ ، ومنه فإنه لا يمكن معرفة وضعية

¹ وهو منعت عليه المادة 38 من الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

²Ripert (G), droit maritime, Traité élémentaire de droit commercial, tome 1, 3 éd, LGDJ, 1954, p 55.

³).Ripert (G), droit maritime ,op ,cit. p 441 et442.

⁴Grosdidier (J), DES NATONS, « Le régime administrative et financier des ports maritimes, LGDJ, 1969, p 35.

السفينة وأحوالها العينية إلا بالرجوع إلى الدولة المقيدة في مينائها السفينة، وعليه يجب في هذه الحالة تطبيق قانون العلم¹ فالإجراءات المتعلقة بنقل ملكية السفن ليست مجرد إجراءات أو شكلية خارجية، بل يجب أن تخضع لقاعدة شكل العقد خاضع لقانون محله².
ومثالا على ذلك أنه إذا بيعت سفينة جزائرية أثناء رحلتها أو أثناء إقامتها في ميناء فرنسي مثلا، فإنها تخضع لقيود قانونها الوطني، فحائزها يتوجب عليه الرجوع إلى قانون موطنها الأصلي والمسجلة فيه، وهذا للاطلاع على الإجراءات التي تتعين عليه إتمامها³، وبالعكس من ذلك إذا بيعت سفينة في ميناء أجنبي فان الحائز يتعين عليه القيام بإجراءات نقل الملكية بالقيود في سجلات ميناء القيد الموجودة في فرنسا، وتبعاً لذلك يجب أن يقوم بتسجيل هذا القيد على ظهر ورقة شهادة الجنسية وهذا طبقاً للقانون الفرنسي أيضاً⁴ غير أن هذه العملية ستواجهها صعوبات، جراء البيع الذي يتم أثناء رحلة السفينة أو في ميناء بعيد عن إقليم موطنها.

في حين ذلك فقد أبدى الأستاذ lefaber⁵ رأيه في ذلك في أنه يتعين على الأطراف المتعاقدة في هذه الحالة أن يخطرروا السلطات المختصة في ميناء القيد، مما يتوجب عليهم

¹ -تخضع السفينة لنظام إداري والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية بحسبان أن سلامة السفن أمر مهم تتكفل به الدولة، وللإستزادة في هذا الشأن راجع محمود شحماط، المرجع السابق، ص33.

² Mare A. Bourgeois, Maire –Claude Desrosiers, op.cit, p 98.

³ إن السفينة بطبيعة الحال هي غير معرضة للبيع باستمرار، فهي أداة للتجارة بطبيعة في نقل ملكيتها بين الأشخاص ونظراً لتشخيصها وتجنسيتها وكذلك ربطها بميناء معين، فإن قاطني الدول الأجنبية لا يخشون أي خطر عند الدخول في معاملة معها، فيكفي أن يستعملوا في وضعيتها بالاطلاع على أوقها أو بالرجوع إلى ميناء تسجيلها.

⁴ Cette opération est soumise à une procédure de publicité. Ainsi, la radiation doit être elle-même sur la présentation d'un bordereau en trois exemplaires, tout comme su annulation, Kattell Oilleau préface Antoine Vialard, op.cit., p 370.

⁵ Faber (D), electronic bills of lading, LMCLQ, 1996, p 75.

نقل البيانات المهمة عن السفينة في وثائقها وبعبارات واضحة، وفي الحقيقة هذا الحل يبقى مؤقتاً إلى حين عودة السفينة إلى بلدها أو موطنها وبعدها تسوى وضعيتها¹.

المطلب الثالث: أساليب ومعوقات عملية توحيد قوانين الرهن البحري

إن التشريعات تختلف بشأن الأحكام الخاصة بتطهير السفينة من الرهون الواقعة عليها، ومن هنا يثار الإشكال والتساؤل حول القانون الواجب التطبيق إذا حصل الحجز على السفينة وبيعها، وهي راسية في ميناء أجنبي هل هو قانون علم السفينة أم قانون البلد الذي نشأ فيه الرهن البحري، أم قانون المكان الذي حصل فيه الحجز، لذلك سنتعرض من خلال هذا المطلب إلى كل من هذه المسائل.

الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق

لقد ترسخ لدى دول العالم أنه ضروري جدا البحث عن قانون موحد يحكم الرهون البحرية، ويكون ذلك عبر تحديد جملة من القواعد الموضوعية، وهو ما تم بطبيعة من خلال اتفاقية بروكسل لسنة 1926² وتلها اتفاقية جنيف لسنة 1993³، وهذه الفترة تسمى بفترة الاعتراف بالرهون والامتيازات البحرية، والتي حقيقة سبقتها جملة من الصعوبات.

فإذا كانت السمات الأساسية للرهن البحري بقيت متحددة في كل الدول فإن طريقة تنظيمها وخصائصها وآثارها تختلف من تشريع إلى آخر، مما يجعل تنازع القوانين يطرح في أي وقت لا سيما وأن كل مشرع يأخذ بشدة بشكليات الائتمان العيني الذي اعتقد بأفضاليته، مما يتعين عليه البحث عن القاعدة التي تعطي حلاً ناجحاً لهذا التنازع.

¹ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق ص 204.

²Legendre (C), La conférence diplomatique du Bruxelles, DMF, 1967, p 23.

³جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 57.

إن الدائن المرتهن لسفينة أو مركب يعرف أخطارا لا يعرفها الدائن المرتهن للعقار، لأن هذه الأموال تنتقل باستمرار وهي تخرج عن المياه الإقليمية غالبا، ولذلك يمكن أن تكون موضوع الحجز والبيع في الخارج، ومنه أمام هذه الحالة فهل يعترف بحق الدائن، بحيث ينتج هذا الحق أثره في البلاد الأجنبية كما هو الحال في بلد القيد، وبمعنى آخر هل انتقال ملكية السفينة لأجنبي وتغيير جنسيتها يعرض حق الدائن المرتهن للزوال¹.

وهل يتوجب على الدائن المرتهن لكي يحافظ على حقه أن يتم شكليات الرهن وإشهاره وفقا لقانون علم السفينة، أم وفقا للبلد الذي وقع فيه الرهن، أو وفقا للمكان الذي حصل فيه الحجز؟ وعليه ينبغي التمييز بين مسألتين رئيسيتين في هذا الموضوع وهو النقطة الأولى تتعلق بالقانون الذي يجب تطبيقه على إنشاء الرهن وأثره، والنقطة الثانية تتعلق بالقانون الذي يجب تطبيقه على شكل الرهن أو إشهاره أو تطهيره وهو ما نستعرض له في الآتي.

أولا: فيما يتعلق بشكل الرهن

إن عقد الرهن يعتبر صحيحا متى تم إفراغه في الشكل الذي رسمه له القانون² والقانون الواجب إتباعه في هذه الحالة هو قانون البلد الذي تم فيه إبرام العقد تطبيقا لقاعدة (Locusreitactum)³ بغض النظر عن جنسية المتعاقدين، كذلك إخضاع العقد من حيث الشكل للقانون الذي يسري على أحكامه الموضوعية، كما يجوز أن يخضع لقانون موطن المتعاقدين أو قانونهما الوطني المشترك.

¹ علي يونس، المرجع السابق، ص 389.

²Patrick Chaumette, Le navire n'est pas une personne, DMF, Juillet-aout, 2007, p 578.

³ عمار الخالدي، المرجع السابق، ص 198.

واختصاص القانون الذي يسري على الشكل لا يتناول إلا عناصر الشكل الخارجية، أما الأوضاع الجوهرية في الشكل وهي التي يأخذ بها، ضف إلى ذلك في التصرف كاشتراط الرسمية لانعقاد العقد¹ فيسري عليها القانون الذي يرجع إليه للفصل في التصرف من حيث الموضوع.

ثانيا: فيما يتعلق بإشهار الرهن

إن الغرض من عملية شهر الرهن وهو الإحتجاج به في مواجهة الغير، وكذا منح الدائن حق التتبع وحق الأولوية المرتبطين بالائتمان البحري، وتتم إجراءات الشهر بوضع البيانات المنصوص عليها قانونا في سجلات ميناء قيد السفينة².

وفي هذا الصدد يتعين علينا معرفة ما إذا كان الرهن الحاصل على سفينة في الخارج يمكن الإحتجاج به رغم عدم حصول قيده في سجلات البلد الذي وقع فيه الحجز على هذه السفينة³، وبعبارة أخرى هل يتعين على الدائن المرتهن أن يتخذ إجراءات الشهر المنصوص عليها بقانون ميناء التسجيل وتلك المنصوص عليها بقانون محل الحجز في نفس الوقت.

حين ذلك فقد ذهب البعض إلى استلزام قيد الرهن المنشأ في الخارج وفقا لقانون محل الحجز حتى يمكن الإعتراف بصحته وإنتاج آثاره⁴.

¹ فيالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال مادتها الأولى، والتي قضت بقيد الرهن البحرية في سجل عمومي يعد لهذا الغرض ضمانا لصحتها، وشرطا لإمكانية احترامها من قبل الدول المتعاقدة، وبالتالي إمكانية الإحتجاج بها، وإن تركت مادتها العاشرة للدول تحديد طبيعة وشكل الوثائق التي توجد على متن السفينة والتي يتم ضمنها التأشير على الرهن البحرية، لتتضمن بذلك نظام شهر مزدوج للرهن، يتمثل الأول في القيد في السجل، بينما يتمثل الثاني في إعادة القيد ضمن وثائق السفينة. منهوعبد القادر، المرجع السابق، ص 206.

² ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص230.

³ يجب على المحضر القضائي قيد الحكم وشهره بالمحطة البحرية المسجلة فيها السفينة أنظر الملحق الثاني

⁴Charles Gijbers, Suretés réelles er droit des biens, op.cit, p 20.

وهذا ما قضت به أيضا محكمة " أكس " Aix في قرار لها صادر سنة 1876 حيث رفضت منح أي آثار لرهن نشأ على سفينة أجنبية لعدم إتباع إجراءات الشهر وفقا للقانون الفرنسي¹ .

غير أن هذا الحل قد نوزع فيه ذلك أنه شهر الرهن ينظم تبعا لقانون العلم كيفما كان المكان الذي أبرم فيه عقد الرهن أو وقع فيه الحجز على السفينة، فالإجراءات المتعلقة بالشهر لا يمكن أن تجري إلا في البلد الذي سجلته السفينة².

فالرهون المنشأة في الخارج لا يمكن أن تنتج أي آثار إلا من وقت قيدها في سجلات الميناء المسجلة به السفينة، وبالعكس من ذلك فإنه ينتج آثاره في كل البلدان الأخرى، ولا يمكن مطالبة الدائن المرتهن بإعادة قيد رهنه وفقا لقانون البلد الذي حجزت به السفينة، لأن مثل هذا القول يصعب على الدائن المرتهن لعدم تنبئه مسبقا بميناء الحجز، لذلك فالدائن الذي حفظ حقوقه وفقا لقانون بدل السفينة المرهونة يكون قد قام من جانبه بكل ما يمكنه القيام به، فالرجوع إلى قانون العلم يفيد في حماية الائتمان، إذ يوجد الجهة التي يحصل الكشف فيها عن مركز السفينة والحقوق العينية التي تقلها، بحيث يتعين على من يريد اقتراض المجهز أن يتأكد أولا من سجلات البلد التابعة له السفينة.

وفي نفس السياق فقد أقرت محكمة "Grenoble" بأن القانون الفرنسي لا يمكن تطبيقه على السفن الأجنبية التي تقيم في فرنسا والتي تعتبر جزءا لا يتجزأ من البلد الذي تنتمي إليه، الشيء الذي يجعلها خاضعة لقانونها الوطني³.

¹Jacques Potier, Bilan de santé de l'hypothèque maritime en France, Annuaire de droit maritime et aérien, T 3, 1976, p 35.

²حامي حياة، المرجع السابق، ص 65.

³ Dekhili (M), les suretés sur le navire, privilèges et hypothèque, Le phare (journal Maghrébin des transports et des Echanges internationaux) n 10/02/2000, p 11.

إذا كان "Laurent" قد خرج عن هذه القاعدة فإن جمهور الفقهاء، يسرون عليها،
ويجبون إتمام إجراءات الشهر طبقاً لقانون العلم فقط.

ثالثاً: فيما يتعلق بالتطهير

في هذه المسألة لا تثير المسألة أية صعوبة وعندما يتم بيع السفينة قضائياً في البلد
المسجلة به هذه الأخيرة، فجعل التشريعات تنص على انتقال السفينة إلى من يرسو عليه
المزاد خالصة من كل الرهون التي تكون عالقة بها في حين ينتقل حق الدائن المرتهن إلى
مبلغ الثمن، لكن الصعوبة تطرح عندما يقع بيع السفينة قضائياً في الخارج، فهل يترتب على
هذا البيع سقوط حق الرهن كما هو الحال داخل الوطن؟

قد عرض هذه المسألة على القضاء الفرنسي حسب الواقعة التالية: بيد أن شركة
فرنسية رهنها على سفينة مقابل نفقات حاصلة نتيجة قيامها بإصلاحات على السفينة، ثم
بيعت السفينة المذكورة في ميناء إنجليزي بطلب من شركة ضمان إنجليزية لاستخلاص بدل
الضمان، ورست المزايمة على مواطن فرنسي بمدينة "نانت" الفرنسية وقد احتجت الشركة
بأن هذا البيع لا يطهر الرهون، لأنه يجري في ميناء أجنبي لم تتمكن فيه من الدفاع عن
حقوقها، وطالبت بحجز السفينة التي كانت قد عادت من جديد إلى ميناء فرنسي وقد رفضت
محكمة الدرجة الأولى، ومحكمة إستئناف "رون" Rouen طلب الشركة وأقرتا بحصة البيع
الجاري في الخارج لأنه قد جرى طبقاً لقواعد القانون الإنجليزي¹.

ولكن محكمة النقض الفرنسية² نقضت هذا الحكم وقررت بأنه إذا جاز توقيع الحجز
على سفينة فرنسية وبيعها في إنكلترا وفقاً للأوضاع التي يقرها هذا القانون الأخير، فإن
هذا البيع لا يؤدي إلى انقضاء الرهن المبرمة بصفة صحيحة طبقاً للقانون الفرنسي أي

¹Jean- Pierre Beurier, droit maritimes, Dalloz, 2006/2007, p 31.

² وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة أشخاصها وعقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2008، ص 112.

قانون العلم، ومن ثم لا تظهر السفينة من الرهون إلا بإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القانون الفرنسي حيث طبق القانون المحلي فيما يتعلق بإجراءات حجز وبيع سفينة العلم الإيطالي، وهذا ما جعل السلطات الإيطالية ترفض شطب الرهن من سجل السفينة بدعوى أن هذه الرهن قد أنشئ وسجل وفقا للقانون الإيطالي، وما تجدر إليه الإشارة أن القانون الألماني نص صراحة على أن بيع السفينة في الخارج لا يظهرها من الرهون وأن للدائن المرتهن الإشتراك في إجراءات توزيع الثمن¹.

وهذا الحل قد استهدف حماية الدائنين الوطنيين من آثار الحجز الذي يوقع على السفينة في الخارج، إلا أنه حل غير منطقي، فحائز السفينة سوف يتعرض لمتابعة لاحقة من الدائنين المرتهنين، وهذا يعني عدم الاعتراف بالأثر الدولي للحقوق التي اكتسبتها وإذا شعر الجائر بهذا التهديد فسوف يعمل على إبعاد سفينته من الموانئ الموجودة ببلد الدائن المرتهن حتى لا يحجز عليها، والأمر الذي يؤدي إلى التنافس التجاري في الموانئ الأجنبية. فمن المصلحة إذا الإعتراف بالبيع القضائي الذي يجري في الخارج ويؤدي إلى تطهير الحقوق العينية على السفينة بنفس الصفة التي يجر فيها البيع وفقا للقانون الوطني، هذا البيع الذي تعرضنا له حتى الآن، لا يؤدي إلى تغيير جنسية السفينة، ولنفترض الآن أن البيع كان أجنبي مما يحتم تغيير جنسية السفينة، فما هو تأثير هذا التغيير على الرهن التي تنتقل السفينة².

الفرع الثاني: تغيير جنسية السفينة وأثر ذلك على صحة الرهن

لقد سبق لنا القول أن القانون الفرنسي يمنع بيع السفينة المرهونة لأجنبي إراديا، حيث هذا المنع يقصد به حماية حقوق الدائنين المقيدة وإبعادها عن كل غش من طرف

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 176.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 171.

المدين، لكن هذا المنع لا يوجد بالنسبة للبيع القضائي¹ ويمكن أن يحدث إرساء مزاد سفينة فرنسية على شخص أجنبي مما يجعلها تفقد الجنسية²، وعليه فما مصير الرهون التي كانت منقولة؟

إن أنصار مذهب الإحترام الدولي للحقوق المكتسبة، قد أبدوا رأيهم بشأن هذه الرهون، فليس هناك أي تأثير لتغيير الجنسية على الرهن أنشئ في ظل الجنسية الأولى للسفينة، حيث يجب الإعتراف بهذا الرهن كما لو كان موجود في القانون الأجنبي³، وإلا تغير مضمون الحق المكتسب، وهذه القاعدة تتبع سواء فيما تعلق بنشأة الرهن أو آثاره أو إشهاره أو إنقضائه.

إلا أن الدائن المرتهن يتعين عليه عند تغيير جنسية السفينة أن يخضع حقه لإجراءات الشهر المنصوص عليها بقانون العلم الجديد⁴، حيث يمكنه الاحتجاج بحقه وفقا لهذا القانون الأخير، لأن من تعامل مع الحائز يعتمد في بيان مركز السفينة في سجل وطنها الأخير.

¹René Rodière et du Pontavice, op.cit, p 54.

²A.P.Higgins, La Régime Juridique des navires de Commerce en Temps de paix, R.C.A.D.I, Vol.30, 1929, p 13.

³ إن حق الرهن البحري يندثر فهو ليس كالامتياز البحري، فبفقدان السفينة لجنسيتها، يجب تحديد القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة ينقسم في الفقه بين تطبيق قانون القاضي باعتباره القانون الواجب التطبيق على كافة الامتيازات التي تنقل السفينة وقت الحجز عليها، وبين تطبيق قانون العلم الذي يقضي باحترام الحقوق التي اكتسبت في ظل القانون الأول.

⁴ بالرجوع للتشريع الجزائري يعتمد المشرع على التسجيل لإثبات الجنسية للسفينة حيث نص بوجود قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطات الإدارية، وفي المقابل تشطيب السفينة من دفتر التسجيل إذا لم تعد تتوافر فيها شروط الجنسية المطلوبة كما يلعب التسجيل دورا هاما في عملية إشهار ما يرد على السفينة من التصرفات وما يتقلها من رهون وحجوز وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 45 بنصه «كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوت اتجاه الغير إن تم تسجيله». بوخميس وناسة، مذكرة ماجيستير، المرجع السابق، ص 234.

ولكن هذا الحل لا يكون ممكنا إلا إذا كان الحق الذي نشأ في ظل قانون العلم القديم هو شبيه تماما بالحق المماثل له في قانون العلم الجديد¹، فإذا كان الأمر بخلاف ذلك فإن النظام العام يعترض مضمون الحق المكتسب²، لإعادة إجراءات الشهر وفقا لقانون العلم الجديد فإن الشهر القديم يكون كافيا، وإعادة وبالنسبة الشهر في المحل الجديد لتسجيل السفينة، يطرح إشكالية المحافظة على الرتبة المكتسبة سابقا على تغيير العلم فيقع تنازع بين الدائنين السابقين على تغيير الجنسية والدائنين اللاحقين على هذا التغيير فكيف يمكن هذا النزاع.

أولا: موقف التشريع من هذا التنازع

يقر الفقيه ريبير Ripert أن هذا التنازع لا يمكن حله تقريبا رغم ميله إلى فكرة، أن الدائنين المرتهنين يحتفظون بحقوقهم³.

وبخلاف ذلك فقد أبدى الفقيه (Levillain) رأيين مختلفين :

فتبعا للرأي الأول، فإن الرهن القديم يبقى ساريا متى كان التشريعين القديم والجديد، ينصان على حقوق عينية متشابهة، ولا يمكن أن يعارضه إلا النظام العام وحده.

وتبعا للرأي الثاني، فإن جميع الحقوق التي تنقل السفينة تبقى سارية بعد تغيير العلم

¹ أما الفقيه " نيبوايه " فهو ينكر بصفة قاطعة إمكانية نقل الحق العيني على سجل بلد العلم

¹ تثبت الجنسية مبدئيا بالعلم المرفوع عليها الذي يشير إلى الدولة المانحة للجنسية، غير أن هذا يعتبر قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها بالنظر إلى السفن التي ترفع علمها لا يعكس جنسيتها الحقيقية في إطار ما يعرف بأعلام المجاملة وعليه يعول كثيرا على تسجيل السفن في إثبات جنسيتها بحكم أن التسجيل يمثل العلاقة القانونية التي تربط بين السفينة ودولة العلم.

²Rodière et du Pontavice, droit maritim op.cit. p 58.

³Ripert (G), droit maritime, TII, Crédit maritime Fortune de mer, transport maritime 4^{ème} édition, Rousseau 1952, 1^{er} édition, 1914, 2^{ème} éd, 1929, p 89.

الجديد حتى في الحالة التي يكون فيها التشريعان متشابهان عمليا لاعتقاده أن الرهن غير قابل للتوزيع في الزمن بين تشريعيين متواليين.

وهكذا يتبين لنا أن الأمر لا يخلو من تعقيد في حالة اختلاف التشريع في كل من الدولتين، الشيء الذي دفع بكثير من التشريعات التي تمنع بيع السفينة المرهونة بيعا إراديا لأجنبي، متى ترتب على هذا البيع تغيير جنسية السفينة، وقد ذهبت تشريعات أخرى إلى اعتبار مثل هذا البيع سبيل لسقوط الأجل واستحقاق الدين فورا، في حين ذلك ذهب رأي من الفقه² إلى المناداة بتسوية الحقوق القديمة، وتنظيم نوع من التطهير في حالة تغيير جنسية السفينة، وهذا الرأي هو الراجح وأقرب للإعتراف الدولي بإجراءات التسوية في الخارج.

و في هذا الخصوص وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 الخاصة بالرهن والامتيازات البحرية لا نجدتها تتطرق لهذه المسألة، بخلاف اتفاقية جنيف لسنة 1930 التي نظمت هذه المسألة في الفصلين (1/15، 26) وعليه يستنتج من هذين الفصلين منع ازدواجية التسجيل الدولي، فإذا سجلت سفينة في سجلات أحد الدول المتعاقدة، لا يمكنها أن تعيد التسجيل في سجل دولة أخرى إلا إذا قامت بشطب التسجيل الأول، فنقل التسجيل وأيضا شطبه، إذا تعلق بسفينة مرهونة، لا يمكن أن يتم إلا بموافقة كل الدائنين المرتهنين وتحت الشروط المقبولة من طرفهم، فإذا تمت الموافقة، وكانت الشروط ملائمة لقانون بلد التسجيل الجديد فإن قيود الرهن تنتقل تلقائيا مع الرتب التي كانت لها، وتصبح آثار الرهن حينها

¹ وتبرز صعوبة الأخذ بهذا الاتجاه «تطبيق قانون علم السفينة» على الرهن البحرية في حالة تغيير جنسية السفينة الأمر الذي يترتب عليها تغيير علمها من علم الدولة التي فقدت السفينة جنسيتها إلى علم الدولة التي اكتسبت صراحة بموجب قانون علم السفينة الأول وقد يترتب عليها حقوقا أخرى طبقا لأحكام قانون العلم الجديد وهي واجبة الاحترام أيضا غير أن المسألة تصبح عسيرة الحل إذا اختلفت أحكام القانونين المذكورين أو تباينت معه قواعد ترتيب الرهن فيهما بشكل يستحيل معه قيام التنسيق بينهما.

²Batiffol (H), Traité, op.cit., p 521.

محكومة بالقانون الجديد، وهذا حلي عملي لا بأس به يستند على التعاون الدولي، ويفتح الآمال على الصعيد النظري للقانون الدولي الخاص، هذا ما دفع بالأستاذ "نيبواييه" إلى الثناء كثيرا على هذه الإتفاقية .

ثانيا: عراقيل التوحيد:

إن إبرام المعاهدات والاتفاقيات الدولية، لا يقوم دون صعوبات فيكفي أن نشير إلى مسألة توحيد الرهون والامتيازات البحرية حيث كانت دائما محط عراقيل وصعوبات بدءا من مؤتمر هامبورج 1902¹ إلى أن وقعت اتفاقية بروكسل الخاصة بهذا التوحيد المنعقدة سنة 1926².

إلا أنه وبالرغم من ذلك، فإن هذه الاتفاقية لم تلق إقبالا من طرف جميع الدول الموقعة عليها حيث لم يتم التصديق عليها من طرفهم، وهو الشيء الذي بقي يعترض الوصول إلى اتفاقية تأخذ بها أغلبية البلدان، هذه الصعوبات والعراقيل التي تعترض إبرام اتفاقيات دولية خاصة بالتوحيد كانت معروفة وقد بينها لنا ووضحها كل من الأستاذين "دوموك" والأستاذ "بونسكو" إذ يمكن تلخيصها في الصعوبات ذات الطابع النفسي وفي التقليد، ثم في الصعوبات ذات الطابع السياسي والاقتصادية وأخيرا الصعوبات ذات الطابع القانوني³

فالصعوبات ذات الطابع النفسي غالبا ما ترجع إلى واقع الشعوب الأكثر تقدما والتي لا زالت تحتفظ في أعماقها بالمعتقدات التي مرت عليها دون أن تتجح في التخلص منها بصفة عامة فالذاتية والأنانية وعامل السيادة الوطنية هو الذي يؤدي بالشعوب إلى احتقار بعضها البعض، وتمنعه من التقارب والوحدة فيما بينها، فمن هذه الأنانية تغني كل مندوب

¹Auchter (G), Les Règles de Hambourg, R.D.T, 1979, p 9.

² Rodière (R)e-Emmanuel du Pontavice, droit maritime, Précis Dalloz, 11^{eme} éd, paris, p 14.

³ Vialard (A), droit maritime, presses universitaires de France, octobre, 1997, p 39.

في المؤتمرات واللقاءات الدولية بمحاسن النظام الذي يمثله، وأخذ دور الخصم والمدافع عن بلده دون محاولة التضحية ببعض المصالح من أجل التقارب والوصول إلى عمل وإنجاز توفيقى يرضي الجميع، إلى أن حلت سنة 1904 حيث كان لا بد من إنجاز التوحيد وهو التخلي عن معتقدات كل دولة، فالسيادة الوطنية والأنانية كانت تشكل عائقا كبيرا في نجاح اللقاءات الدولية، وأيضا عائقا لتحقيق وحدة القانون البحري، فحتى الآن لا تزال أنظمة الرهون والامتيازات البحرية قيمة عند بعض الشعوب التي تعتمد على التقاليد البحرية، ويكون من الصعب إدخال أي تعديل عليها.¹

فالكي يتحقق التوحيد لابد من التضحية والتخلي عن بعض العادات والتقاليد القديمة وقد لاحظ الأستاذ Enrico Bensa أن القانون البحري لا يمكن أن يكون قانون تقليدي، إذ هو من الأساس قانون مكتوب فمتطلبات الملاحة والتجارة تستلزم بالضرورة قواعد محددة، والبحر الحر يستدعي قانونا عاما، ومن جهة أخرى فهناك صعوبات ذات طابع سياسي وإقتصادي، حيث لا يجب إهمالها، فالتوحيد الذي يجعل من الدول أمام قانون واحد، على قدم المساواة القانونية يترك ترجيح التفوق الإقتصادي لبعض الدول على الأخرى، وهذه الأخيرة بحكم أنها لا يمكن أن تحمي مصالحها بعقود تشريعية خاصة، فهي تحاول إدخال قراراتها الإقتصادية، والوطنية في مواد معاهدات التوحيد.²

ومنه فالصعوبات الأكثر خطورة هي تلك التي ترجع للطابع القانوني، وقد رأينا في القسم الأول بمناسبة العرض العام للقانون المقارن حول الرهون البحرية، الاختلاف البين بين القوانين الوطنية في هذا الموضوع خصوصا بين القوانين الأنجلوسكسونية والقوانين المقارنة.

¹Alli M. El Baroudi, op.cit., p 101.

²William Tetley Q.C, Maritim Liens in The Conflict of Laws, op.cit, p 11.

وعليه فإن محاولة توحيد التشريعات البحرية رغبة أكيدة تقف في سبيل تحقيقها اعتبارات عملية هامة، ولذلك يكون من الأفضل اللجوء إلى قواعد القانون الدولي الخاص للاسترشاد بها في المفاضلة بين قانون أو آخر عند كل نزاع معين.

الفرع الثالث: نتائج أعمال المؤتمرات الدولية

بعد وقوفنا على عرض أهم الصعوبات والمشاكل المطروحة بصدد توحيد مواد الرهن الواردة على السفينة و كيف كانت المحاولة في حلها عن طريق توحيد بعض القواعد المتعلقة بهذا الإئتمان، فحقيقة قد كان لاتفاقية بروكسل 1926 واتفاقية الديبلوماسية لسنة 1967 المتعلقة بالرهن و الامتيازات البحرية دور كبير و كانتا نتاج الجهود الجبارة التي قامت بها اللجنة البحرية الدولية (C.M.I)¹ بهدف حل المشاكل العويصة المثارة بشأن الرهن و الامتيازات البحرية و تنازع القوانين بشأنها².

و في الحقيقة فإن تطور القانون البحري الهادف إلى التوحيد هو مشروط من جهة بالضرورات العملية الملحة، و من الأناية الوطنية التي تكون حاجزا دون تحقيق ذلك الهدف المنشود، فقد اختلفت القوانين الوطنية بشأن الإئتمانات (الرهن) الإتفاقية على السفينة بصفة عامة في القانون المقارن، خصوصا الإختلاف الموجود في توحيد قوانين الرهن البحري، بين النظريات التي شهدها، القانون الأنجلوسكسوني و القانون القاري، فالرغبة في توحيد

¹Avant-projet de traité des hypothèques et des privilèges maritimes CMI, 1906, p 10.

²Francesco Berlingieri, The Convention on maritime liens and mortgages, 1993 an analysis of its provisions in The Light of the previous Conventions and of the travaux preparatoires, CMI yearbook, 1996, p 225.

شامل لقانون المورتجيج الإنكليزي و للرهن البحري في التشريعات القارية، يجعلنا نصطدم بصعوبات لا يمكن دراستها بحيث يستحيل معها الوصول إلى أي وفاق دولي¹.

و هذا ما دفع بالمؤتمرات الدولية خاصة المتعلقة ببروكسل إلى احترام هذه الإلتامانات كما هي في التشريعات الوطنية الخاصة بها و جعلها صحيحة من طرف الاتفاقية بحيث يعترف بالمورتجيج، كما هو الشأن بالنسبة للرهن البحري، أمام محاكم كل الدول المتعاقدة².

فالإلتامانات العينية الإتفاقية تكون من اختصاص قانون العلم وقد نصت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1926³، على اعتبار هذه الإلتامانات صحيحة و منتجة لآثارها في كل الدول المتعاقدة متى أنشئت و أشهرت وفقا للقوانين التابعة لها السفينة.

وانطلاقا من هذه الجهود التي بذلتها الدول فقد كانت لها رأى أنه لا تكون للتوحيد خاصية مجدية إلا إذا نصت على القواعد الأمرة دون غيرها، من القواعد المكملة أو الممتنعة لإرادة المتعاقدين، إذ لا ضرورة تحتم توحيد هذه القواعد ما دامت تظل في النهاية خاضعة لسلطان الإرادة⁴.

والإتجاه نحو التوحيد يتم بالخصوص عن طريق المؤتمرات فأعمال و مداولات هذه المؤتمرات تنصب بالخصوص على الروابط الأكثر و قوعا، وعلى الحلول التي يجب الأخذ بها عند قيام هذه الروابط.

1 إن أول مؤتمر تضمن جدولته مسألة توحيد الرهون والامتيازات البحرية من قبل الجمعية الدولية للقانون البحري هو مؤتمر هامبورغ سنة 1902، إلا أن النقاشات الأكثر دقة قد جرت في مؤتمر أمستردام لسنة 1904 التي تمخضت عن إعداد مشروع اتفاقية للامتيازات والرهن البحرية ثم تقديمه إلى مؤتمر البندقية عام 1907، وقد صادقت الجمعية الدولية للقانون البحري على هذا المشروع.

²Ripert (G), La Conférence d'avers du comité maritime international 28-30 juillet 1921, revue, Autrans, XXXIII, pp 304,305.

³Legendre (C), La Conférence diplomatique du Bruxelles, DMF, 1967, op.cit, p 23.

⁴Pirre Bonassies- Christian Scapel, Droit Maritime, LGDJ, 2006, op.cit, p 55.

ومما لا شك فيه أنه كان لاتفاقيات بروكسل المتنوعة الفضل الكبير هذا على غرار الاتفاقيات التي نصت على توحيد الكثير من الأحكام المتعلقة بالروابط البحرية، إذا صارت تمثل في إذ صارت تمثل في مجموعها ما يمكن أن يعتبر أساسا للقانون البحري الموحد أو القانون البحري العالمي، الذي ينشده فقهاء هذا الفرع من فروع القانون.

الفصل الثاني: الأحكام الموضوعية للرهن البحري من حيث الآثار

يترتب على قيد الرهن البحري آثار بالنسبة لطرفيه المدين الراهن والدائن المرتهن حيث يرجع في شأنها إلى أحكام القانون المدني بشأن الرهن الرسمي، كما ينجر عن ذلك القيد آثار بالنسبة إلى الغير حيث يصبح الرهن نافذا في حقه¹ وهذا الحق يقيم علاقة فيما بين طرفيه، وبموجب هذا الحق يستطيع الدائن المرتهن، إذا حل أجل دينه، أن يستعمل دعوى الرهن على السفينة المرهونة، فيكون له حق التقدم على جميع الدائنين العاديين لمدينه وكذلك على الدائنين المقيدون إذا كانوا متأخرين في المرتبة، ويكون له كذلك حق تتبع، فيتتبع السفينة المرهونة (العقار المرهون) فيما إذ انقلبت ملكيته من الراهن، في يد من انقلبت إليه الملكية وهو الحائز للعقار².

ورغم أن الرهن لا أثر له على ملكية المدين الراهن للسفينة إذ يبقى مالكا لها له عليها حق التصرف والإستعمال والإستغلال، إلا أن الرهن يضع قيودا على التصرف في السفينة، كذلك فإن الرهن يوجب إتباع أحكام خاصة بشأن الحجز من السفينة³ وتراعى هذه القيود وتلك الأحكام التوفيق بين المصالح ذوي الشأن⁴.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 158

² عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 383

³ أنظر الملحق الثالث نموذج لحجز تنفيذي على سفينة صيد

⁴ عباس حلمي، القانون البحري، ط1، ديوان المطبوعات الجامعية، 1984، ص 55.

وإنه وبالرجوع إلى نص المادة 49 من القانون البحري الجري نجد أن المشرع الجزائري قد أورد نصه على أن « إن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومدخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين وبقدر الإمكان طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة، ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة» وهو ما اعتبره البعض بأن قيد الرهن البحري شرط جوهري في ترتيب آثار الرهن سواء بين المتعاقدين أو الغير.

وما ينبغي الإشارة إليه أن تقنيات شهر الرهن البحري مستمدة من أحكام الرهن الوارد على العقار¹، إلا أنه وجب اعتباره من الخصوصيات لأن السفينة لا تتمتع بالثبات المطلق كما هو الشأن بالنسبة إلى العقارات² بل هي تنتقل من مكان إلى مكان آخر في البحر وهو السبب الذي من أجله أوجب القانون أن تتضمن ضمن وثائق إبحارها جدولا زمنيا بتواريخ الرهن الواردة عليها³.

ومن هذا المنطلق فرغم أن السفينة في طبيعتها القانونية تعد مالا منقولا إلا أن المشرع قد أخضع عليها بعض الإجراءات التي تطبق على العقار، إذ أوجب تسجيل كل السفن الجزائرية في دفتر تسجيل السفن وألزم قيد كل الحقوق التي يمكن أن ترد على السفينة بعد تسجيلها⁴ وعليه فمن خلال هذا الفصل سنتعرض إلى بيان أهمية قيد الرهن البحري على

¹ فقد تخضع السفن البحرية لأمر استثنائية تخرج عن القواعد العامة، كأسباب ملكية السفينة التي تخالف بعض وجوهها ككسب ملكية المنقول وتتشابه مع أحكام كسب العقارات، وهو ما أكدته نص المادة 49 من التقنين البحري الجزائري السالفة الذكر

² حامي حياة، المرجع السابق، ص 93.

³ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 53

⁴ بن عمار محمد، المرجع السابق، مفهوم السفينة في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 106.

السفينة ثم نتعرض في المبحث الثاني إلى تبيان آثار الرهن البحري بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير.

المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري على السفينة

تعتبر السفينة في نظر القانون ومن الناحية الطبيعية لها أنها مالا منقولاً، وقد كان المنطق يوجب إخضاعها لقواعد وإجراءات رهن المنقولات إلا أنها تخضع لنظام قانوني يميزها عن سائر المنقولات وتقرّب به من العقار وعليه يجب قيدها¹.

حيث وبعد تسجيل السفينة في دفتر تسجيل السفن تصيح مثل العقار الذي خصصت له بطاقة عقارية في مصلحة الشهر العقاري، وما يرد عليها من تصرفات كالرهن لذلك يجب قيده، وتجنباً للغلط الذي قد يثار بين التسجيل والقيّد نتعرض في (المطلب الأول) إلى اختلاف القيد عن التسجيل، ومن ثم إلى إجراءات قيد الرهن البحري (مطلب ثاني)

المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل

لقد ذهب الجزائري إلى ما ذهب إليه معظم الدول وهو تبني النظام الوطني لتسجيل السفن، ذلك عن طريق إلزامية توافر شروط محددة حتى يسمح بتسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن الجزائرية المعد لهذا الغرض¹، وفي سبيل تحقيق تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن استوجب المشرع الجزائري ضرورة أن يتوافر فيها

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، المرجع السابق، ص 128.

حد معين من الشروط الخاصة بذاتيتها وبملكيتها، ومن خلال إتباع إجراءات خاصة تنظم عملية تسجيلها وشطبها متى تم الإخلال بهذه الشروط²، ولكن وما تجدر إليه الإشارة وهو أن التسجيل والقيّد يختلفان عن بعضهما البعض، لذلك يستلزم منا أن نبين مواطن الاختلاف.

الفرع الأول: من حيث المحل

يعتبر التسجيل والقيّد إجراءين ضروريين نص عليهما القانون البحري، ولعل من بين الاختلافات الجوهرية التي تتجلى في البداية ما كان منها ذا صلة بالمحل ولذلك كانت الفقرة الأولى لمحل التسجيل والفقرة الثانية لمحل القيد.

الفقرة الأولى: محل التسجيل

محل التسجيل في القانون البحري هو السفينة¹ بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، وأهم عناصر الثروة البحرية والتي يستخدمها المجهز للحصول على الائتمان، وما

¹ لقد كانت الجهة المختصة بتسجيل السفن ومنح شهادة الجزارة (شهادة جنسية السفينة) طبقاً للمرسوم 1963 تتمثل في الدوائر البحرية المتواجدة على مستوى الموانئ الجزائرية، وقد كان عدد الدوائر طبقاً لقرار 1962/11/25 والمتضمن إنشاء الدوائر البحرية الثلاثة تتمثل في الدائرة البحرية بوهران، والدائرة البحرية بالجزائر والدائرة البحرية بعنابة، وبموجب القرار 1969/0008/20، أصبح عدد هذه الدوائر خمسة بعد إضافة الدائرة البحرية بالجزائر، والدائرة البحرية ببجاية. و بعد صدور القانون البحري بقت الأمور على حالها حيث نصت المادة 29 منه على أنه " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة بمكان تسجيلها"، إلا أنه بصدور قرار 1980/05/17 والمتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة طبقاً لنص المادة 3 منه هي نفس السلطة الموجودة بمكان التسجيل وهي الحالة إما:

-الوزير المكلف بالنقل والصيد البحري بالنسبة للبوخر ذات حمولة إجمالية تقل على 100 طن.

-مدير الولاية المكلف بالنقل والصيد البحري بالنسبة للبوخر ذات الحمولة إجمالية تقل على 100 طن.

وبذلك أصبحت الجهة المختصة بتسجيل السفينة تحدد طبقاً لحمولتها، فإذا كانت حمولتها تساوي 100 طن أو تزيد عنها، فإن الجهة المختصة تتمثل في الإدارة المركزية لدى وزارة النقل.

أما إذا كانت حمولة السفينة تقل عن 100 طن فإن الجهة المختصة تتمثل في الإدارة المحلية المكلفة بالشؤون البحرية على مستوى الولاية بمكاتب الملاحة البحرية الموزعة عبر الموانئ، والمقصود هنا الإدارة المحلية المكلفة بالشؤون البحرية على مستوى الولايات البحرية طبقاً للقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1980/07/14، والمتعلق بكيفيات تنظيم مديرية النقل في الولاية.

² حامي حياة، المرجع السابق، ص 39.

دام الأمر كذلك فإن تسجيل السفينة له أهمية اقتصادية وقانونية، إذ تتجلى الأهمية القانونية لتسجيل السفن في وجوب التأشير في السجل الذي سجلت فيه بكافة التصرفات القانونية الواردة عليها كنقل ملكيتها ورهنها، وهذا ما يمكن الأفراد الإطلاع على هذه التصرفات²، أما الأهمية الاقتصادية فتتمثل في الاعتماد على سجل السفن لمعرفة قوة الأسطول التجاري للدولة والذي تعتمد عليه لنقل صادراتها.

إن عملية تسجيل السفن الجزائرية منظمة بالمواد 34 إلى المادة 48 من القانون البحري الجزائري، وهو إجراء وجوبي وتأكيد لذلك تنص المادة 34 منه على أنه: « يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة » ومنه يؤخذ من هذا النص أن السفن الجزائرية هي وحدها الخاضعة لهذا التسجيل³. ومادام أن المادة 34 جاءت مطلقة فلا يهم طبيعة الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة ، كما لا يهم نوعها سواء كانت سفنا تجارية أو للصيد أو للنزهة، وفي المقابل لم ينص القانون البحري صراحة على إعفاء وحدات بحرية معينة من التسجيل لكن هناك منشآت عائمة تعمل في الميناء لا ينطبق عليها وصف السفينة بالمعنى المحدد لها في نص المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهي الزوارق والقاطرات والقوارب ، فهذه المنشآت ونظرا لقيمتها

¹ إن السفينة التي تتوافر فيها الشروط السالف ذكرها تلزم مالكها بأن يبادر بإجراء تسجيلها في السجل الجزائري لقيد السفن، وإبلاغ إدارة التسجيل بكل تغيير أو تعديل يخص وضعيتها القانونية، سواء كان من شأن هذا التغيير يؤدي إلى تعديل البيانات الواردة في سجلها، أو إلى شطبها من السجل لفقدانها شروط التسجيل المحددة قانونا، ولا يعد إجراء تسجيل السفينة أمرا اختياريًا بالنسبة للمالك، بل يعد إجراء إلزاميًا يترتب على تخلف القيام به فرض العقوبة المحددة قانونا.

²Delebeque (PH), droit maritime, 13 éd, 2014, Dalloz, n 149, p 111.

³ حيث ألزم القانون البحري الجزائري من خلال هذه المواد، إلزامية قيد كل التصرفات الواردة على السفينة سواء كانت أصلية أو تبعية حتى تكون حجة بين المتعاقدين وعلى الغير إذ نصت على أن التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو تعديل أو انقضاء حق الملكية على السفينة أو غير من الحقوق العينية لا تكون نافذة بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير ما لم تقيد في سجل السفن.

الاقتصادية المحدودة من غير الضروري تسجيلها لكن لا يمنع عكس ذلك، وهو بذلك يختلف عن بعض سفن الصيد والنزهة من إجراء التسجيل¹.

ويوجب القانون البحري الجزائري في مادته 44 أنه يجب على كل مالك لسفينة جزائرية تقديم طلب تسجيلها إلى مصلحة التسجيل البحري الموجود في الميناء الذي اختاره موطنها لها²، على أن يشتمل على كل البيانات التي من شأنها أن تعين السفينة تعيينا ذاتيا كمل يرفق هذا الطلب بالمستندات المثبتة والمؤيدة لصحة البيانات المقدمة، وعندما تتلقى مصلحة التسجيل البحري طلب التسجيل المرفق بالوثائق تخصص للسفينة وثيقة خاصة تسمى سجلا تدرج فيه البيانات المتعلقة بهذه السفينة.

ونلفت الإنتباه إلى أن القانون البحري الجزائري اعتبر كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفن له قوة ثبوتية اتجاه الغير إذا تم تسجيله، كما أقر بأن دفتر تسجيل السفن يكون في متناول الجمهور ولمن له مصلحة أن يطلب من أمين السجل شهادات قيد عن سجل السفينة وعادة فإن الواقع العملي في فرنسا يبين أن الغير الذي يهمله أمر الإطلاع ومعرفة حالة السفينة هل هم من المشتريين المحتملين³.

¹ بوخميس وناسة، مذكرة ماجيستير، المرجع السابق، ص 236.

² إن إخضاع السفينة لنظام التسجيل يسمح لأصحاب الرهون بقيد حقوقهم في سجلها قصد الاستفادة من الآثار القانونية التي تترتب على الرهن والمتمثلة في حق التقدم والتتبع.

³ حيث نصت المادة 49 من القانون البحري الجزائري على إلزامية قيد جميع الحقوق العينية المترتبة على السفينة أو حصصها سواء كانت أصلية أو تبعية في سجل السفينة المعد لذلك، كما اعتبرت المادة 45 من نفس القانون أن كل بيان خاضع للقيود في دفتر تسجيل السفينة له قوة الثبوت تجاه الغير إذا تم تسجيله.

وعليه وتحقيقاً لهذا الهدف ولتقديم صورة حقيقية وصادقة عن السفينة فإن كل تعديل للبيانات يطرأ على سجل السفينة يخضع كذلك للقيد، غير أن هناك حالات تشطب فيها السفينة من السجل، وهذه الحالات حددها القانون البحري في نص المادة 37 منه¹.
والجدير بالذكر أيضاً أن تسجيل السفينة من قبل مالكيها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن هو إجراء وجوبي يعرض مالكيها إلى العقوبة المنصوص عليها في القانون البحري، إذ وفي حالة عدم قيامه بهذا الإجراء في الوقت المناسب أو في حالة سهوه عن تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم.

الفقرة الثانية: محل القيد

فبعد القيام بعملية تسجيل السفينة في دفتر التسجيل وفقاً لإجراءات السالف ذكرها، تصبح جاهزة لأن ترد عليها تصرفات قانونية²، وهذا تطبيقاً لنص المادة 49 من القانون البحري الجزائري، فإن العقود المنشأة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي ويكون قيدها إلزامياً في سجل السفن³.

¹ تنص المادة 37 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري على أنه: «تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية: أ- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت

ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة

ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستهل التصليح

د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة

ه- إذا فقدت خاصية السفينة

و- إذا بيعت إلى الخارج»

² حيث تقضي المادة 58 من القانون البحري الجزائري على أن الرهن البحري المترتب على كل السفينة أو حصة منها يشمل هيكلها وجميع توابعها ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، وينصرف مفهوم السفينة إلى المعنى الوارد في نص المادة 13 من نفس القانون.

³ بورطال أمينة، العقود الناقلات لملكية السفن البحرية، المرجع السابق، ص 111.

ولذلك فإن السجل الذي خصص للسفينة بعد تسجيلها يقيد على هامشه كل الحقوق التي تترتب على السفينة بعد تسجيلها¹.

ومادام الأمر كذلك فإن محل القيد هو الحقوق العينية المترتبة على السفينة بنوعيتها الأصلية والتبعية، وبناء على ذلك فإن هذه الحقوق التي تخضع للقيد قد تكون حق الملكية، حق الرهن أو حق الامتياز².

وأسابا اكتساب ملكية السفينة قد تكون نفسها تلك الواردة في القانون المدني كالميراث والوصية والهبة، كما قد تكتسب بطرق متصلة بالقانون العام³ كالاغتنام البحري وهو الاستيلاء على سفن الأعداء زمن الحرب ويتولاه بالدراسة القانون الدولي العام⁴، وهناك أسباب خاصة واردة في القانون البحري كبناء السفينة وشراؤها ففي جميع هذه الحالات يلتزم المالك بقيد حقه في سجل السفينة، أما بالنسبة لحق الامتياز البحري فقد تولى المشرع تعريفه وفقا لما ورد في نص المادة 72 من ق ب ج « بأنه تأمين عيني وقانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه » وقد قررت اتفاقية بروكسل لسنة 1926م بموجب المادة 11 الفقرة 1 وفي هذا الشأن على ما يلي « باستثناء ما هو منصوص

¹ وعليه يعتبر سجل السفينة بمثابة الأداة التي تخول لأصحاب الحقوق الاستفادة من الآثار التي تترتب عن طريق قيد حقوقهم فيه، حيث إذا لم تكن السفينة مسجلة فإنه لا يمكن لهؤلاء قيد حقوقهم، ومن تم التمتع بحق التقدم على بقية الدائنين، وبحق تتبع السفينة مهما تسلت البيوع الواردة عليها، مما ينجر عن ذلك اعتبارهم في مرتبة الدائنين العاديين، ومن جهة أخرى لا يمكنهم الاستفادة من حكم نص المادة 75 من التقنين البحري الجزائري، والتي تجعل مرتبة الرهون البحرية تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين (ز) و(ح) من المادة 73 من نفس القانون.

² استقرت جل القوانين على أن ملكية في العقار لا تنتقل إلا بمراعاة إجراءات الشهر بشأنها المادة 793 من التقنين المدني الجزائري، وأما في المنقول تنتقل بالعقد إذا كان معينا بالذات المادة 165 من التقنين المدني الجزائري، وبالفرز إذا كان المنقول معينا بالنوع، وعلى الرغم من أن السفينة منقول معين بالذات فإن ملكيتها لا تنتقل بالعقد بل يجب إتباع إجراءات القيد بشأنها.

³ المواد 773 و794 و775 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 1975/09/06 ج ر عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30 المعدل والمتمم المتضمن القانون المدني الجزائري.

⁴ بورطال أمينة، العقود الناقلة لملكية السفن البحرية، المرجع السابق، ص 110.

عليه في الاتفاقية، فإن حقوق الامتياز المقررة بموجب الأحكام السابقة، لا تخضع لأي شكلية ولا لأي شرط خاص بالإثبات»، وهذا ما يضيف على الامتيازات البحرية في إطار أحكام القرض البحري طابع مستتر يجعل من الدائن المرتهن في وضعية لا تسمح له المعرفة المسبقة بأن السفينة لها دائن ممتاز¹، إلا أن الفقرة الثانية أوردت استثناء يسمح للدول بأن تنص في تشريعاتها على الأحكام التي توجب الرهان بإتمام شكليات خاصة سواء بالنسبة لبعض القروض على السفينة أو بالنسبة للبضائع.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا توجد إشارة إلى شهر حقوق الامتياز ماعدا المادة 86 ق ب ج والتي نصت على ما يلي: «يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بموجب قرار صادر منه، طبيعة وشكل الوثائق اللازم الحصول عليها من قبل السلطات البحرية، وعلى متن السفن، والتي يجب أن تدرج فيها الامتيازات البحرية» وهذا النص وإن أشار إلى القيد ضمن وثائق السفينة إلا أنه لم يبين الجزاء المترتب على تخلفه والإشارة أن هذا القرار لم يصدر بعد.

وقد يحتاج مالك السفينة أموالا لاستغلال سفينته الأمر الذي يؤدي به إلى رهنها وفي هذه الحالة يوجب القانون بقيد حقه المتمثل في الرهن لدى مكتب التسجيل²، وعلى النقيض مما هو عليه الحال في الامتياز البحري، نلاحظ أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926م قد أقرت من خلال مادتها الأولى بأن تقيد الرهون البحرية المنشأة حسب قوانين الدول المتعاقدة في سجل عام تكون نافذة ومقبولة في جميع الدول المتعاقدة الأخرى، كما أن القانون البحري الجزائري يحرص على هذا القيد إلى درجة أن جعله إلزاميا³.

¹Jean- Claude Dakouri, droit des transport maritimes, op.cit, p 14.

²Alli M. El BAROUDI, op.cit, p 214.

³ علي يونس، المرجع السابق، ص 213.

ويتبين مما سبق أن محل القيد هو الحقوق العينية التبعية التي تترتب على السفينة، وهذا خلافاً للتسجيل الذي محله السفينة ذاتها، وإذا كان التسجيل يتولاه المالك، فإن القيد يتولاه الشخص الذي تعلق حقه بالسفينة.

الفرع الثاني: من حيث الآثار

مادام أن محل التسجيل يختلف عن محل القيد، فإن الآثار التي تترتب على التسجيل هي بدورها تختلف عما يرتبه القيد من آثار، ولبيان هذا الاختلاف الواقع بين كل من هذين الإجراءين سنتعرض إلى آثار التسجيل (الفقرة الأولى)، آثار القيد (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: آثار التسجيل

إن تسجيل السفينة في سجل السفن له أهمية اقتصادية¹ بارزة إذ يمكن الدولة من التعرف على أسطولها التجاري وأسطول الصيد والنزهة وذلك من خلال معرفتها لعدد السفن المسجلة، كما أنه يستطيع كل من له مصلحة ويتعامل مع مالك السفينة أن يتعرف على حقيقتها بمجرد الرجوع إلى البيانات الخاصة² ومتى سجلت السفينة فإن مالكيها يستلم شهادة التسجيل كما بينا ذلك سابقاً، وهذه الشهادة تحدد ذاتية السفينة وحالتها المدنية بما تتضمنه من

¹ إن الدولة تعمل عادة على مساعدة أسطولها البحري لمباشرة نشاطه التجاري، فنظراً لأهمية هذا النشاط بالنسبة للاقتصاد الوطني تخص الدولة سفنها ببعض المزايا دون السفن الأجنبية، كأن تقتصر الدولة الملاحة الساحلية وملاحة الصيد في مياهها الإقليمية على السفن التي ترفع علمها، وهذا ما نصت عليه المادة 166 من القانون البحري، على أن تخصص الملاحة التجارية بين الموانئ الجزائرية للراية الوطنية، ما عدا حالة الاستثناءات المقررة من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية تطبيقاً للمعاهدات والاتفاقيات الحكومية، وكذا نص المادة 167 على اعتبار منطقة ملاحية مخصصة للراية الوطنية، الملاحة المساعدة وملاحة الارتفاق المتممة في حدود المياه الإقليمية.

² فطبقاً لما نصت عليه المادة 35 من القانون البحري الجزائري، ونص المادة 3 من القرار الذي يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيد السفن على أن تدون في سجل القيد العناصر المتعلقة بهوية السفن وجميع التعديلات التي تلحق بالبيانات المدونة في سجل قيد السفينة.

بيانات عن اسم السفينة وحمولتها وأوصافها وإسم مالكيها وموطنها، وبصفة عامة جميع البيانات التي من شأنها تعيين السفينة تعييناً كافياً.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن السلطة التي تتولى التسجيل هي التي تمنح الجنسية¹ وما يلاحظ على هذا التسجيل أنه ليس شرطاً من شروط اكتساب الجنسية وإنما هو مشكل للوثيقة الرسمية الدالة على اكتسابها، فعدم التسجيل من الناحية العملية يساوي الحرمان من آثار الجنسية، كما أن تسجيل السفن يؤدي إلى وجوب التأشير في السجل بكافة التصرفات القانونية التي ترد على السفينة سواء في حالة نقل ملكيتها أو رهنها أو الحجز عليها كما سبق ذكره.

الفقرة الثانية: آثار القيد

لقد أثير التساؤل عن حكم عدم قيد التصرفات التي تترتب على السفينة، إذ اختلفت القوانين البحرية بشأن الآثار التي ترتبها عن قيد التصرفات المترتبة عن السفينة عموماً والرهن البحري بصفة خاصة²، وتبعاً لذلك تعددت الآراء في الإجابة على هذا التساؤل. فذهب البعض إلى اعتبار قيد التصرف في سجل السفينة مجرد إجراء إداري لا يقوم بوظيفة الشهر محض الهدف من التعرف على حالة السفينة وليس ن شأن هذا الإجراء أن

¹ إن لتسجيل السفينة أهمية بالغة في تحديد ذاتيتها وتعيين كل عناصر حالتها المدنية، فتسجيل السفينة في سجل قيد السفن الجزائرية يفيد في تعيين السفينة تعييناً كافياً مع تبيان كل عناصر حالتها المدنية، المنصوص عليها في المادة 14 من القانون البحري، والمتمثلة في الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية، وعله إذا قام مالك السفينة باختيار اسماً معيناً لسفينته، وميناء لتسجيلها وفر لها كل شروط جنسيتها.

² وهو ما أكدته نص المادة 56 في فقرتها الخامسة والمادة 63 من نفس القانون أن محل قيد الرهن الواردة على السفينة هو سجلها (بطاقة التسجيل) الممسوك في دفتر تسجيل السفن، ومنه يعتبر سجل السفينة بمثابة الأداة التي تخول لأصحاب الحقوق الاستفادة من الآثار التي تترتب عن طريق قيد حقوقهم فيه، حيث إذا لم تكن السفينة مسجلة فإنه لا يمكن لهؤلاء قيد حقوقهم، ومن تم التمتع بحق التقدم على بقية الدائنين، وبحق تتبع السفينة مهما تسلت البيوع الواردة عليها، مما ينجر عن ذلك اعتبارهم في مرتبة الدائنين العاديين.

يرتب آثارا بالنسبة للمتعاقدين أو الغير سواء تم القيام به أم لا، إلا أن هذا الرأي كان محل انتقاد ولم يعد له أنصار حاليا.

ويرى البعض الآخر بأن قيد الحقوق والتصرفات التي ترد على السفينة في دفتر تسجيل السفن يرتب ذات الآثار التي تترتب على القيد في السجل العقاري، ونتيجة لذلك فإن كل عمل يترتب عليه إنشاء أو نقل أو إعلان أو تعديل أو إسقاط حق عيني مترتب على سفينة مسجلة لا يكون له مفعول حتى بين المتعاقدين إلا بعد قيده في دفتر التسجيل¹.

ولمعرفة موقف المشرع الجزائري نرجع إلى نص المادة 49 من ق ب ج التي أوجبت أن تثبت العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي صادر عن الموثق وإلا كانت باطلة، وألزمت الفقرة الثانية من نفس المادة أن يكون قيدها في سجل السفن، ويتبين من هذه المادة أن الرسمية لوحدها غير كافية لنقل الملكية بين المتعاقدين بل يجب أيضا التصرف في سجل السفينة وإلا انعدم كل أثر عيني بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير، وتأكيذا على ذلك نصت المادة 54 من ق ب ج على أنه: « تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها لقواعد القانون العام وذلك تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل »².

¹ فمثلا إذا قام مالك السفينة باختيار اسما معيناً لسفينته، وميناء لتسجيلها ووفر لها كل شروط جنسيتها، وقام بكل ما هو لازم لتقدير حمولتها ودرجتها، فإن اجتماع هذه العناصر لا يحدد ذاتية السفينة إلا بعد قيدها في سجل السفينة، ومن ثم إذا كانت السفينة تولد بالبناء فإن تسجيلها يعد بمثابة الميلاد القانوني لها، عن طريق تدوين عناصر شخصيتها في بطاقة التسجيل الخاصة بها طبقا لنص المادة 35 من القانون البحري ونص المادة 3 من القرار الذي يحدد كيفية مسك السجل الجزائري لقيد السفن على أن تدون في سجل القيد العناصر المتعلقة بهوية السفن وجميع التعديلات التي تلحق بالبيانات المدونة في سجل قيد السفينة.

² إذ كل ما يلاحظ على نص المادة 54 من القانون البحري الجزائري أن الصيغة بالفرنسية تختلف عما هي عليه بالفرنسية، إذ بالصيغة العربية نجد عبارة «تطبيقا للمادتين 355 مكرر و457 مكرر 3 من قانون التسجيل» بينما بالصيغة الفرنسية نجد عبارة " en application des dispositions relatives à la législation sur l'enregistrement " وللاستزادة في الموضوع راجع منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 62

ضف إلى ذلك أنه طبقا لقانون الشهر العقاري، فإن العقد الذي لم يقيد في مصلحة الشهر العقاري لا ينتج أي آثار عينية بين المتعاقدين وبالنسبة إلى الغير.

غير أنه يجب الإشارة إلى أن المادة 54 ق ب ج لم تخضع كل العقود الواردة بنص المادة 49، وإنما فقط العقود الناقلة للملكية هي التي تخضع لقانون التسجيل، أما عن عدم قيد الرهن البحري الذي يترتب على السفينة فلا يوجد إجابة صريحة تضمنها القانون البحري الجزائري، كل ما في الأمر أن المشرع الجزائري كان حريصا على هذا القيد إلى درجة استعماله أسلوب الوجوب لا الجواز، ولم يقرر ما الجزاء المترتب في حالة القيام به، هل هذا القيد يعتبر شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير أم انه مطلوب لجعل التصرف منتجا لآثاره بين المتعاقدين والغير¹.

وإذا كان المشرع الجزائري لم يبين موقفه فيما يخص آثار قيد الرهن البحري، فإن الأمر يختلف في تشريعات أخرى، فمثلا قانون التجارة البحرية المصري ينص صراحة ويجعل من القيد شرطا لنفاذ التصرف في حق الغير.

وعلى النقيض من ذلك نجد أن المشرع الكويتي يعتبر أن التصرفات التي ترد على السفينة لا تكون نافذة بين المتعاقدين أو بالنسبة إلى الغير ما لم تشهر.

ولكن مما هو مؤكد أن القيد له آثار تتعلق بترتيب الدائنين المرتهنين، إذ تقضي المادة 65 من ق ب ج على أنه: «وإذا أنشئ رهان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم»

المطلب الثاني: إجراءات قيد الرهن البحري وشطبه.

¹ إن السفينة تخضع لنظام التسجيل شأنها في ذلك شأن العقار، حيث أن نظام تسجيل السفن ليس قاصرا على تسجيل السفينة في سجل خاص بها، (بطاقة التسجيل) فحسب بل يمتد ليشمل قيد جميع التصرفات التي تتعلق بملكيتها وبالحقوق العينية الواردة عليها، حتى تنتج آثارها بين المتعاقدين أو اتجاه الغير.

توجب المادة 49 من القانون البحري الجزائري، أنه وإلى جانب توثيق العقود المنشأة أو الناقل أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، إلزامية قيدها في سجل السفينة، ولقد أبدى المشرع الجزائري حرصه على قيد الرهن البحري واعتبره إجراء وجوباً، ويتبين ذلك من خلال العديد من المواد والتي ستنتم دراستها في هذا المطلب.

الفرع الأول: معنى القيد والجهة المختصة

بالرجوع إلى نص المادة 905 من القانون المدني الجزائري فإنه «تسري على إجراء القيد وتجديده وشطبه وإلغاء الشطب والآثار المترتبة على ذلك كله الأحكام الواردة في قانون تنظيم الإشهار العقاري» وكما تضيف المادة 906 من نفس القانون على أنه « تكون مصاريف القيد وتجديده وشطبه على الراهن ما لم يتفق على غير ذلك » .

ومنه تتضح الرأي أن إجراءات القيد وتجديده ومحوه تخضع في تنظيمها إلى قواعد الإشهار العقاري، وكما تحدد أيضاً هذه القواعد آثار القيد أيضاً، في حين ذلك تبقى نفقات القيد تقع على الراهن إلا إذا تم الاتفاق على أن يتحملها الدائن المرتهن.

وحسب الأستاذ محمد صبري السعدي فإن القيد هو شهر محرر عن طريق إثبات هذا المحرر في سجل مخصص لذلك، وهذا السجل موجود في جهة الإشهار العقاري المختصة¹.

ويضيف أن القيد هو الطريقة التي تتبع في شهر الحقوق العينية التبعية على العقارات، أما التسجيل فهو الطريقة التي تتبع في شهر التصرفات المنشئة أو الناقله للحقوق العينية الأصلية.

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص118

وبالرجوع إلى نص المادة 56 ومن خلال الفقرة 05 من القانون البحري الجزائري نصت على أنه «...ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن» وتباعاً لذلك فقد أوجبت المادة 63 من ق ب ج¹ بأن تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعينة والممسوك في دفتر تسجيل السفن، ومن ذلك يتضح أن قيد الرهن البحري يتم في دفتر تسجيل السفينة، وقد خصص المشرع الجزائري قسماً خاصاً به في القانون البحري الجزائري إذ تولى تنظيمه في القسم الثاني من الباب الأول من خلال المواد من 34 إلى 48.

وإجراء قيد الرهن بمكتب تسجيل السفن يصب في مصلحة الدائن المرتهن، ذلك ليس فقط لأن تاريخ القيد هو الذي يحدد مرتبة الرهن، وإنما يترتب أيضاً عن إجراء هذا القيد للرهن آثاره، إذ تخول للمرتهن حق التقدم على باقي الدائنين وحق تتبع السفينة في أي يد كانت، فهي من حقوق الامتيازات البحرية².

ويتفق هذا الإجراء بلا جدال مع أحكام المادة 50 من ق ب ج التي تقضي بأن التصرفات التي يكون موضوعها امتلاك السفينة بطريق الشراء أو بواسطة البناء يجب أن يكن مثل هذا التصرف القانوني موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل، إلا أنه صراحة فقد نص أورد المشرع الجزائري نصه في إمكانية رهن

¹ فقد نصت المادة 63 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «يجب أن تقيد الرهون المنشأة في سجل السفينة المعينة والممسوك في دفتر تسجيل السفن»

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص 142

السفينة وهي في طور البناء وهذا بنص المادة 56 فقرة 03¹، إلا أنه لم يحدد الجهة التي يجب فيها القيد².

إلا أنا نجد في هذا الشأن أن معظم التشريعات البحرية، تجيز رهن السفينة وهي في طور البناء، وكان الالتزام بالتسجيل يتعلق بالسفينة التي اكتمل بنائها فقد كان واجبا النص على قيد رهن السفينة وهي في طور البناء³ وهو الشيء الذي أغفله المشرع الجزائري إذ كان عليه أن يحذو موقف التشريعات البحرية والتي حين بيانها للجهة الخاصة بقيد الرهن البحري فرقت ما إذا كان هذا الرهن وارد على سفينة مكتملة البناء أو على سفينة وهي في طور البناء⁴.

وحقيقة الأمر أن المشرع الجزائري حين إغفاله للجهة الواجب فيها قيد رهن السفينة وهي في طور البناء، يقترن بسبب عدم اهتمامه بنظام بناء السفن كسبب من أسباب ملكيتها

¹ نصت المادة 56 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة.

وتكون قابلة للرهن

ويمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء

ولا يمكن رهنها إلا باتفاق الأطراف

ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن

بيد أنه لا يجوز رهن السفن والعمارات البحرية التي تملكها الدولة أو الجماعات المحلية»

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 65

³ نصت المادة 45 من القانون البحري المصري على أنه «يكون شهر الرهن على السفينة بالقيد في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة، أما إذا وقع الرهن على سفينة وهي في طور البناء فيقيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بناء السفينة»

⁴ نذكر التشريع المصري من خلال المادة 45 من قانون التجارة البحرية المصري التي نصت صراحة بأنه «يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفن، وإذا ترتب الرهن على السفينة وهي في طور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء» وكذلك النص الفرنسي من خلال

Article 15 du décret n 67-967 du 27 octobre 1967 : « L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques maritimes dans la circonscription duquel le navire est en construction ou dans laquelle le navire est inscrit, s'il delà pourvu d'un acte de francisation ». René Rodière, droit maritime, op.cit, p 23.

نظرا للتأخر في هذا المجال وهذا على غرار المشرع الفرنسي والمصري الذي أخضعها لتنظيم جد محكم.

الفرع الثاني: كيفية إجراء القيد

يجب لإجراء القيد، تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:¹

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته بين الرهن البحري.
 - تاريخ العقد.
 - مقدار الدين المبين في العقد.
 - الشروط الخاصة بالوفاء بالدين.
 - اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة.
 - الموطن المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد.²
- وللإشارة فإن الدائن المرتهن له مصلحة كبيرة في إجراء القيد، ذلك لنفاذ الحقوق التي يخولها له الرهن ي مواجهة الغير.³

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 142-143

² وهو ما نصت عليه المادة 46 من القانون البحري المصري إذ انه «لإجراء القيد يجب تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتي:

- اسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته
- تاريخ العقد

مقدار الدين المبين في العقد

-الشروط الخاصة بالوفاء

اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة».

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 475.

ومن اللافت للنظر وهو أن نصوص القانون البحري الجزائري لم تحدد المدة الزمنية التي ينبغي فيها إجراء الرهن، إلا أنه من البديهي جدا تكمن مصلحة الدائن المرتهن في الإسراع بقيامه بقيد الرهن وذلك في أقرب مدة طالما أن تاريخ القيد هو الذي يحدد مرتبة الرهن¹.

إلا أنه نجد النص 65 من القانون البحري الجزائري فقد أعطى ترتيب للدائنين المرتهنون فقط وذلك حسب ترتيبهم الزمني² ضف إلى ذلك أن القانون البحري لم ينص صراحة على البيانات التي ينبغي أن تشمل عليها القوائم التي يقدمها طالب القيد لمكتب التسجيل، إذ نجد ما يبين ذلك سواء في المواد من 34 إلى 48 والمتعلقة بدفتر تسجيل السفن أو في الفقرة المتعلقة بالرهن البحرية في المواد من 55 إلى 71.

في حين ذلك وعلى وجه المقارنة نجد المشرع الفرنسي فقد نص صراحة ومن خلال المادة 16 من المرسوم رقم 67-967 الصادر في 1967/10/27 على أن يقدم طالب القيد ثلاث قوائم تتضمن بيانات تتعلق أساسا بالمعلومات الخاصة بكل من الدائن والمدين، وكذا السفينة المرهونة وتاريخ العقد، إضافة إلى مقدار الدين وشروط الوفاء به³.

إلا أن الإجراءات في الجزائر توجب أن يتقدم طالب القيد أمام المحطة البحرية أين يتم رهن السفينة ويتم القيد في الخانة المخصصة للحقوق العينية على أن تبقى نسخة في ملف السفينة المرهونة ونسخة أخرى تمنح للموثق وباقي النسختين تسلمان للأطراف، فإذا ما تم

¹ حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 35.

² نصت المادة 65 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه « وإذا أنشئ رهنا أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنين المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقبدهم »

³ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 66

قيد رهن السفينة في دفتر تسجيل السفن، يوجب القانون البحري الجزائري في مادته 64 أن تحمل إلزاميا ضمن وثائق إبحارها، كشفا بقيود الرهن المستكملة عند المغادرة¹.

ولما كان أهمية بالغة في وجوب ذكر كل من الدائن والمدين وكذا سند الدين

سنعرض باختصار لهما في الآتي:

أولاً: الدائن

لا تقتصر قائمة القيد على ذكر اسم الدائن المرتهن ولقبه ومحل إقامته فقط، بل من الضروري أيضا ذكر المحل المختار الذي اختاره الدائن في دائرة المحكمة التي تكون فيها السفينة مرهونة، حتى ولو كان المحل الحقيقي لإقامة الدائن في دائرة هذه المحكمة، فقد يغير الدائن هذا المحل الحقيقي فلا يصيب التغييرها المحل المختار.

ويكمن الغرض في أن يكون للدائن محل مختار في دائرة المحكمة، وهو أن يتسنى إعلانه في هذا المحل، فيكون الإعلان صحيحا، فمن أراد مثلا تطهير المحل (السفينة) يتسنى له إعلانه الدائن في المحل المختار، ومنه يكون الإعلان صحيحا حتى لو غير الدائن محل إقامته الحقيقي².

وعليه يجوز للدائن المرتهن أن يغير محله المختار بآخر في دائرة السفينة المرهونة،

وهذا إذا أشير بهذا التغيير في هامش القيد، ويجوز ذلك لمن حول إليه الدين المضمون

¹ فقد بينت المادة 189 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري، وثائق إبحار السفينة والمتعلقة أساسا بشهادات الملاحة وهي:

أ - شهادة الجنسية

ب- دفتر البحارة

ج- رخصة أو بطاقة المرور

وكما حددت المادة 200 من نفس القانون وثائق أخرى يتعين على السفن أن تحملها

² هشام فرعون، المرجع السابق، ص 66.

وإذا لم يختَر الدائن المرتهن محلاً مختاراً، صح إعلان الأوراق إليه في قلم كتاب محكمة المحل (السفينة).

ثانياً: المدين

يجب أن يذكر في قائمة القيد اسم المدين ولقبه ومحل إقامته، والمقصود بالمدين هنا مالك السفينة المرهونة، سواء كان هو الغالب أو كان غير المدين بأن كان كفيلاً عينياً يملك السفينة المرهونة كما تعرضنا له سابقاً، ولما كان نظام الشهر عندنا نظاماً شخصياً لا عينياً فإن ذكر اسم المدين أو مالك السفينة المرهونة، وكل البيانات التي تتعلق به هامة جداً، فإذا كان اللقب ومحل الإقامة لا تكفي للتعريف بالمدين أو مالك السفينة المرهونة، فإنه يجب أيضاً ذكر سنه وجنسيته واسم أبيه وجده لأبيه.

والمهم أن يكون المدين أم مالك المحل (السفينة المرهونة) معروفاً تعريفاً كافياً بحيث لا يقع لبس فيه، فمعرفة مالك المحل هي وحدها التي تساعد على الكشف عن الحالة القانونية للرهن في نظام شخصي للشهر.

ثالثاً: سند الدين

وتذكر القائمة تاريخ هذا السند وذكر التاريخ يفيد في التحقق من توافر أهلية التصرف للرهن وقت الرهن، إذ أن سند الدين يكون في العادة سابقاً في التاريخ على الرهن ذاته، ويجب أن تذكر القائمة أيضاً الجهة التي تم أمامها أو صدر منها السند، لأن ذلك يفيد في التحقق من اختصاص تلك الجهة بتحرير عقد الرهن.

الفرع الثالث: تجديد القيد وشطبه

إن القيد وفقا للقانون البحري الجزائري يعتبر إجراء وجوبي، لا تتضمن نصوصه صراحة المدة التي يجب من خلالها القيام به لكن من مصلحة الدائن المرتهن التعجيل به كما تم ذكر ذلك سابقا.

الفقرة الأولى: وجوب تجديد القيد كل عشر سنوات

ليس أثر القيد أثرا دائما، بمعنى أنه يبقى بعد إجراءه أول مرة إلى أمد غير محدود، بل يجب تجديده كل عشر سنوات من إجرائه وإلا زالت آثاره في تحقيق نفاذ الرهن على الغير

وتجديد القيد يتم بطلب من الدائن المرتهن أو خلفه وذلك قبل انقضاء عشر سنوات من إجرائه وبذلك يظل نفاذ الرهن مستمرا منذ القيد الأصلي وتظل لحق المرتهن مرتبته التي تحددت بهذا القيد الأصلي، وإذا لم يتم تجديد القيد خلال العشر سنوات، يسقط نفاذ الرهن في حق الغير كما لو كان لم يقيد أصلا أي يسقط القيد وتزول آثاره¹.

في حين ذلك فقد نصت المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أنه: « يحفظ الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند انتهاء المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا»

وما يلاحظ على هذا النص أن المشرع الجزائري، قد واكب نفس الموقف الذي أخذ به المشرع الفرنسي إذ يظهر ذلك من خلال المادة 52 الفقرة 01 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03²

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 123

² Vialard (A), droit maritime, op.cit., p 306

ومنه فليس سقوط القيد يعني سقوط الرهن أو زواله، وإنما يجوز إجراء قيد جديد للرهن، وفي هذه الحالة يعتبر أنه قيد مبتدأ، تبدأ آثاره في نفاذ الرهن على الغير من تاريخ إجرائه، ويلاحظ أن هذا القيد الجديد قد لا يمكن إجراؤه إذا كان الراهن قد تصرف إلى الغير في السفينة المرهونة.

وقد واجه هذا التجديد لمدة عشرة سنوات لحفظ الرهن، انتقاد من بعض الفقهاء المصريين، حيث يرون أنه من الأفضل الإبقاء على مدة خمس سنوات وتبريرهم في ذلك أن القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة¹ وكما ينتقد الفقه اشتراط تجديد قيد الرهن البحري بسبب أنه يتعارض مع نظام الشهر العيني للسفينة حيث يمكن بمجرد اطلاعه على الصفحة المخصصة للسفينة المرهونة معرفة الحقوق والأعباء الواردة عليها، وفي هذا الشأن هناك من يرى بأن الفائدة من تجديد هذا القيد سوى إنعاش الخزينة العمومية جراء رسوم التجديد².

1/ الحائز عليه تجديد القيد

نصت المادة 913 من ق م ج على أنه: «يجب على الحائز أن يحتفظ بقيد الرهن الذي حل فيه محل الدائن وأن يجدده عند الاقتضاء، وذلك إلى أن تشطب القيود التي كانت موجودة على العقار وقت تسجيل سند هذا الحائز».

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 156.

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 69.

فإذا حل الحائز محل الدائن المرتهن في رهنه، فيجب عليه أن يتعهد بقيد الرهن بالحفظ، ويجدد القيد في الميعاد ل يبقى الرهن محتفظاً بمرتبته الأولى والتزام الحائز بتجديد القيد لا ينقضي إلا إذا انقضى حق الرهن، أو إذا قام بتطهير السفينة منه¹.
أما إذا نزلت الملكية جبراً فلا يجب تجديد القيد من الوقت الذي يتم فيه تطهير السفينة

والتطهير لا يتم إلا بتسجيل حكم مرسي المزاد²، وبايداع الثمن في خزانة المحكمة أو دفعه إلى الدائنين الذين يستحقونه³ ولا بد من تسجيل حكم مرسي المزاد لحصول التطهير ولإمكان الإستغناء عن تجديد القيد .

الفقرة الثانية: مصروفات التجديد

إن مصروفات التجديد كمصروفات الرهن ومصروفات القيد الأول تكون على الراهن فإذا تم دفعها من قبل الدائن المرتهن أو شخص آخر غيره، يمكنه أن يرجع بها على الراهن، وبعد ذلك تبقى جميع هذه المصروفات مضمونة في نفس مرتبته، دون أن ينص القانون عليها وذلك بخلاف مصروفات المحو وإلغاء المحو التي سيأتي ذكرها.

1/ التأشير على هامش القيد

ويقصد بالتأشير على هامش القيد بأنه تمكين الباحث من العلم بما يطرأ على مصير القيد الأصلي من تغيير، قد يصل إلى حد أن يصيبه في بقائه، أو يمنح آثاره إلى دائن آخر

¹ والتطهير هو أن يعرض الحائز على الدائنين المرتهنين دفع مبلغ يساوي القيمة الحقيقية للعقار المرهون ليتخلص من أثر الرهن في مواجهاته وهو حق التنبع، ويتحرر العقار من الرهن المقيدة عليه، وسندرس التطهير بنوع من التفصيل فيما بعد.

² أنظر الملحق الرابع الذي يتعلق ببيع بالمزاد العلني لأحد سفن الصيد وتعليقيه بالمحكمة.

³ فقد نصت المادة 936 من ق م ج، أنه «إذا بيع العقار بيعاً جبرياً بالمزاد العلني سواء كان ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس الذي سلم إليه العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد، أو يدفعه إلى الدائنين المقيدون الذين تسمح مرتبتهم بإستيفاء حقوقهم من هذا الثمن»

غير الدائن الذي تقرر القيد أصلا لمصلحته، وهو ما أشارت إليه المادة 904 من القانون المدني الجزائري¹.

فإجراء التأشير في هامش القيد قد لا يقل أهمية عن إجراء القيد الأصلي، لأن إغفاله يترتب عليه آثار هامة²، ونذكر من هذه الآثار أن ينقل الدائن المرتهن إلى دائن آخر الإلتزام المضمون بالرهن عن طريق حوالة الحق، فالحوالة تضمن الإلتزام بما كان يكفله من تأمينات كالرهن الرسمي وهو ما نصت عليه المادة 243 من ق م ج³، ومنه يبقى التمسك بالرهن في مواجهة الغير لا يجوز إلا بالتأشير على هامش القيد الأصلي بهذه الحوالة إذا كان الدائن المحيل قد رهن الدين، فيجب على الدائن المحال له أن يؤشر بذلك على هامش القيد، ويسري الحكم المتقدم إذا حل شخص محل الدائن الأصلي بحكم القانون أو بالاتفاق، فإن الحلول يمتد إلى التأمينات ومنها الرهن الرسمي فيتعين على من حل محل الدائن التأشير على هامش القيد الأصلي، بما يفيد حله محل المرتهن⁴.

زيادة على ذلك نجد أن النص 904 من ق م ج قد أوجب التأشير أيضا في حالة تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة رهنه، في حدود الدين المضمون بالرهن، لمصلحة دائن آخر له رهن مقيد على نفس العقار حتى يمكن الاحتجاج بهذا التنازل في مواجهة الغير.

¹ نصت المادة 904 من القانون المدني الجزائري وفي فقرتها الثانية على أنه: «لا يصح التمسك تجاه الغير بتحويل حق مضمون بقيد، ولا التمسك بالحق الناشئ من حلول شخص محل الدائن في هذا الحق بحكم القانون أو بالاتفاق، ولا التمسك كذلك بالتنازل بمرتبة القيد لمصلحة دائن آخر إلا إذا حصل التأشير بذلك في هامش القيد الأصلي» وهو ما نصت عليه أيضا المادة 1053 وفي فقرتها الثانية من القانون المدني المصري»

² محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 125

³ فقد نصت المادة 243 من ق م ج على أنه «تشمل حوالة الحق ضمانته كالكفالة والامتياز والرهون ورهن الحيازة، كما تشمل ما حل من أفساط»

⁴ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 478

وعليه على طالب التأشير أن يقدم السند الثابت به توافر السبب القانوني لإجراء هذا التأشير فعلى الدائن المحال إليه بحق مضمون بالرهن، تقديم الورقة المثبتة لحوالة الحق وعلى من أوفى الدين تقديم مخالصة الوفاء وما يثبت أنه قد حل محل الدين، وإذا كان التأشير خاصا بالتنازل عن مرتبة الرهن فعلى المتنازل له أن يرفق بطلبه سند التنازل¹.

الفقرة الثالثة: الحكمة في التجديد

فتكمن الحكمة في أن المشرع قد رأى أنه فيه تسهила لمهمة الباحث، أن يوجب تجديد القيد كل عشر سنوات، ذلك أنه مادام القيد لا يصلح منتجا لأثره إلا لمدة عشر سنوات، فما على الباحث الذي يريد تحري مركز الرهن (رهن السفينة) من حيث القيود إلا أن يبحث لمدة عشر سنوات ولم يجدد فإنه يكون معدوم الأثر.

وهذا الإعتبار لا يكفي وحده لأنه لا يتحقق في التسجيل ولم يشترط المشرع وجوب تجديد التسجيل كل مدة معينة، بل أوجب التسجيل مرة واحدة، فالباحث عن التسجيل لا يبحث لمدة عشر سنوات فحسب، ولا لمدة عشرين سنة، بل يجب أن يبحث كل تسجيل ولو أجرى منذ ثلاثين سنة أو أربعين أو أكثر، ولا يقف بحثه إلا إذا كان الرهن (السفينة) في يد حائز وخلفائه لمدة خمس عشرة سنة، فإنه يقف عند ذلك ويعتبر أن هذا الحائز قد تملك الرهن بالتقادم.

ومنه تتجلى الحكمة في التجديد في حماية الملكية أي السفينة المرهونة، فقد يحدث أن ينقضي الدين المضمون بالرهن، ويهمل صاحب الشأن شطب القيد، فقضى المشرع أنه إذا

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 126

انقضى على هذا القيد عشر سنوات ولم يجدد، فإن القيد يسقط، وبناء على ذلك يستطيع الدائن المرتهن ألا يشطب القيد، معتمدا على سقوطه بعد عشر سنوات¹.

1/ جزاء التجديد

وإذا أجري قيد، وجدد في خلال العشر السنوات من وقت إجراءه، فإن القيد يبقى حافظا لآثاره عن طريق التجديد، وتكون مرتبة التجديد، وكل تجديد آخر يتلوه في الميعاد القانوني، هي نفس مرتبة القيد الأصلي، وبذلك يستطيع الدائن المرتهن، عن طريق التجديد، أن يحتفظ بمرتبه الأصلية لا ينزل عنها.

ولا شك في أن هذه تعتبر مساعدة كبيرة، حيث يستطيع الدائن المرتهن، إذا كان أجل استحقاق حقه طويلا كما في الديون طويلة الأجل التي تلجأ بعض البنوك إلى التعامل بها، أن يحتفظ بمرتبه الأصلية مدة عشرين سنة أو ثلاثين أو أكثر من ذلك.

2/ جزاء عدم التجديد

و إذا لم يجدد القيد خلال العشر السنوات من وقت إجراءه، ترتب على ذلك سقوط القيد وانعدام أثره²، فتضيع مرتبته الدين التي يكون القيد قد حفظها، وقد قضت محكمة النقض بأن عدم تجديد قيد الرهن في الميعاد المحدد يجعله معدوم الأثر³، وليس يغني عن التجديد ان يكون الحق المضمون بالرهن ثابتا بحكم، فإن حجية الأحكام لا تتعدى أطرافها، وهي في حد ذاتها من غير تسجيل لا تنشئ حقوقا عينية يحتج بها على الكافة، كما لا يغني

¹ عبد الرزاق أحمد السنهاوري، المرجع السابق، ص 470

² فقد جعل المشرع الجزائري من تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن إجراء وجوبي يترتب على الإخلال ب تطبيق العقوبة المقررة في النص المذكور، مستهدفا من هذه الإلزامية تدعيم وازدهار الأسطول التجاري البحري الجزائري، وعدم تمكين تسجيل السفن التي تتوافر فيها شروط التسجيل طبقا للقانون الجزائري من التسجيل في سجلات الدول الأجنبية (دول أعلام المجاملة).

³ إلا أن التقنين البحري الجزائري الجديد لم يجعل من إجراء تسجيل السفينة في السجل الجزائري لقيد السفن إجراء إلزاميا.

أن يكون الغير عالما بحصول الرهن، لأن القانون أوجب بصفة مطلقة إجراء التجديد لكي يبقى للرهن أثر في حق الغير.

وعليه فحائز الرهن (السفينة) إذا لم يجدد القيد، فعليه أن يتمسك بسقوط الرهن بالنسبة إليه، ولو كان عالما به فيتقدم الدائنون التالون في المرتبة والغير الذين كسبوا حقوقا على السفينة المرهونة على الدائن الذي لم يجدد القيد، فسقط قيده.

ولكن الرهن يبقى صحيحا ويجوز للدائن المرتهن أن يجري به قيда جديدا، يأخذ مرتبته من وقت إجرائه، وذلك إذا كان هذا ممكنا ولم يحل دونه حادث يمنع إجراء القيد كإفلاس الراهن مثلا¹، وقد قضى بأن سقوط القيد يعيد مركز الدائن المرتهن إلى ما كان عليه قبل إجراء القيد

فإذا جدد القيد بعد سقوطه، وكان قد سبق هذا التجديد تسجيل تصرف صدر من الراهن في السفينة المرهونة، فإن تجديد القيد لا يكون له أثر بالنسبة إلى المتصرف إليه، ولو كان تسجيل التصرف المذكور قد تم في أثناء نفاذ القيد الأول وقبل سقوطه².

أما إذا رهن شخص عقاره لدائن مرتهن أول ثم رهنه مرة ثانية لدائن مرتهن ثان من خلال العشر السنوات الأولى لقيد الرهن الأول، وتأخر الدائن المرتهن الأول في تجديد قيده عن عشر سنوات، ولم يتأخر الدائن المرتهن الثاني يصبح دائنا مرتهنا أولا، ويتقدم على الدائن المرتهن الأول، ولو كان يعلم بوجود هذا الرهن عند ما ارتهنت السفينة.

الفرع الرابع: شطب القيد وإلغاء الشطب

قد يوجد ما يستدعي محو قيد الرهن، فقد يكون الدين المضمون بالرهن قد زال أو انقضى، ويزول الدين إذا كان مثلا باطلا شكلا، أو كان باطلا موضوعا أو قابلا للإبطال

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 149.

²DU Pontavice, droit maritime, op.cit, p 38.

وقضى بإبطاله¹ أو القيد المضمون بالرهن قد يزول وينقضي بأي سبب من أسباب الانقضاء، أي انقضاء الإلتزام كالوفاء أو الإبراء أو التجديد أو المقاصة أو التقادم فإذا زال الدين أو انقضى فإن الرهن الذي هو ضمان للدين ينقضي بالتبعية ويسقط تبعا لذلك قيد الرهن ومن ثم يجب شطب ذلك القيد²، ويحصل شطب القيد بأحد طريقتين: أولا بإقرار موقع من الدائن المرتهن ومصدق على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن، ثانيا بمقتضى حكم إذا رفض الدائن شطب القيد اختيارا³.

وفي السياق فقد أشار المشرع الجزائري ومن خلال المادة 69 من ق ب ج صراحة عن شطب القيد إذ ورد في هذا النص أنه «يتم شطب وتخفيض قيود رهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء» ومنه نستنتج من هذا النص أنه يوجد طريقتين للشطب أو المحو⁴ وهو الشطب الاختياري والشطب القضائي وهو الذي يتم عن طريق القضاء.⁵

وتجيز المادة 70 من القانون البحري الجزائري «أن يتم الشطب تلقائيا من قبل السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها».

في حين ذلك فقد أوردت المادة 56 من قانون التجارة البحري المصري على أنه إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة (58 من نفس القانون) فهنا

¹ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 481

² إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 152

³ وهنا نجد أن المشرع المصري قد كان أكثر وضوحا في هذه المسألة القانونية، إذ تقضي المادة 58 من قانون التجارة البحرية المصري أن شطب قيد الرهن يتم بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين وواجب أن يقدم إقرارا موقعا من الدائن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن.

⁴ فهو نفس المصطلح فنجد في بعض المراجع ذكر محو القيد وبعضها شطب القيد، وللإستزادة في الموضوع راجع، عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 481.

⁵ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 71.

للحائز أن يظهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون اتباع أي إجراءات أخرى، ولا يكون شطب القيد بإزالته بل يكون شطب القيد بتأشير على هامش القيد مع ذكر السند الذي أجري الشطب بمقتضاه، وإذا تبين أن سبب الشطب غير صحيح فإن الأمر يقتضي رفع دعوى بإلغاء الشطب¹ وإذا ما الغي شطب القيد عادت للقيد مرتبته الأصلية ووجب تجديده خلال عشر سنوات من وقت إلغاء الشطب²، وقد يكون الدين صحيحا قائما، ولكن الرهن يكون باطلا أو قابلا للإبطال وقضى بإبطاله، أو انقضى بأي سبب لانقضاء الرهن مع بقاء الدين، ولما كان القيد إنما يتعلق برهن صحيح قائم، فإن القيد في هذه الحالة يجب شطبه.

وقد يكون الدين صحيحا قائما، وكذلك الرهن يكون صحيحا قائما، ولكن القيد نفسه يكون غير صحيح، فيجب في هذه الحالة أيضا شطب القيد، فالقيد هنا يجب شطبه، لأسباب: إما لسبب يتعلق بالدين المضمون، وإما لسبب يتعلق بالسفينة المرهونة، وإما لسبب يتعلق بالقيد وهذا هو الشطب بوجه عام³.

ومع ذلك فإن المصلحة العامة تقتضي إجراء الشطب حتى لا تزدهم السجلات بقيود معدومة الأثر تعرقل البحث فيها دون فائدة⁴، لذلك لم تكتف الإدارة التشريعية بأن جعلت

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 166.

² إيمان الجميل، المرجع نفسه، ص 153.

³ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 141.

⁴ حيث يجب على مالك السفينة بأن يقدم طلب تسجيل سفينته التي اكتسبها متى توافرت الشروط المحددة قانونا، فمن واجبه كذلك القيام بكل ما هو لازم لشطبها من السجل الجزائري لقيد السفن عن طريق إبلاغ إدارة التسجيل بكل التغييرات التي تمس ملكيتها طبقا لنص المادة 11 من القرار الذي يتعلق بكيفيات مسك السجل الجزائري لقيد السفن، فإذا كان من شأن هذه التغييرات حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية عن طريق المساس بشروط ملكيتها كبيعها لأجنبي، فإنه يجب شطبها من سجل قيد السفن وإلغاء وثيقة جزارتها طبقا لنص المادة 12 من القرار السالف الذكر حيث نصت على أنه: «إذا حولت السفينة إلى بلد أجنبي وجب شطبها من سجل القيد وأن يلغى عقد جزارتها». حامي حياة، المرجع السابق، ص 70.

الشطب اختياريًا للدائن بل أجازت لكل ذي مصلحة فيه استصدار حكم بإجرائه فأوجدت بذلك نوعين من الشطب.

أولاً: الشطب الإختياري

وهو الذي يتم برضا الدائن، وبتقرير رسمي يصدر منه بذلك، وهذا الرضا ينصب على رفع القيد، وإذا أبدى الدائن رضاه برفع اليد في ورقة رسمية، ثم امتنع عن التقرير الرسمي، فحينها يمكن للراهن أن يطلب الحكم بالشطب بناء على هذه الورقة¹ ويعتبر الرضا برفع اليد تصرفاً قانونياً يتم بإرادة منفردة فلا يشترط فيه قبول الراهن، ولكن يجب أن يكون رضاء الدين بإرادة سليمة خالية من العيوب.

ثانياً: الشطب القضائي

إذا قعد الدائن عن إلغاء القيد ولم يكن هناك ما يبهر بقاء القيد فلكل ذي مصلحة القيام بذلك، كالراهن والدائن المرتهن المتأخر في المرتبة ومشتري العقار، وذلك عن طريق رفع طلب إلى القضاء للحكم بإلغاء القيد أي شطبه²، وبعد ذلك ترفع دعوى الشطب ضد الدائن المرتهن أو ضد خلفائه ولا يجوز رفعها ضد محافظ الإشهار العقاري أو ضد المدين وحده.

والدعوى حينها ترفع إلى محكمة السفينة المرهونة كما تم الإشارة إليها سابقاً في إجراءات التجديد، لا إلا محكمة المدعي عليه، وإذا تعددت رهون ووقعت في دوائر محاكم مختلفة وجب أن ترفع دعوى الشطب بالنسبة إلى كل رهن أمام المحكمة التي قع في دائرتها

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، 196.

² إدوار عيد، المرجع السابق، ص 423.

وإذا صدر الحكم بشطب القيد وأصبح نهائياً، فيقدم إلى مكتب الإشهار العقاري لشطب القيد بناء عليه¹.

ثالثاً: كيفية إجراء الشطب

لا يكون الشطب سواء أكان اختيارياً أو قضائياً بإزالة القيد مادياً²، كما سبق الإشارة، وإنما يكون بالتأشير على هامش القيد بما يدل على اعتبار أن القيد غير موجود، ويكون التأشير في مكتب الإشهار العقاري الذي تم فيه القيد، ويشير إلى السند الذي بموجبه حصل الشطب (الإلغاء أو الشطب) سواء كان رضائي أو قضائي.

ويكمن الهدف من التأشير على هامش القيد جعل دفاتر الشهر، كما ذكرنا أنفاً مطابقة للواقع، وإذا تم الاتفاق بين الراهن والدائن المرتهن على تحرير بعض العقار من الرهن عند دفع جزء من الدين فعلاً، وجب شطب الرهن جزئياً بالتأشير بذلك على هامش القيد حتى يمكن إزالة الآثار التي تترتب على وجود القيد كاملاً دون التأشير بدفع جزء من الدين.

¹ من خلال نص المادة 516 من القانون البحري الجزائري يتضح أن المشرع الجزائري لم يقيد المالك بمدة محددة يبادر فيها بتسجيل أو شطب سفينته، أو إعلام السلطة الإدارية البحرية بكل التغييرات التي تمس ملكية السفينة حتى يمكن القول أنه قد أهمل في القيام بالالتزامات المفروضة عليه قانوناً.

² ولم يجعل القانون الجزائري حالة حرمان السفينة من الجنسية الجزائرية بمثابة السبب الوحيد لشطبها من سجل قيد السفن بل عدد حالات أخرى في المادة 37 من القانون البحري، معتبراً إياها أسباباً لشطب السفينة حيث نصت على أن «تَشطْب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية:

أ- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت

ب- إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة

ج- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح

د- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة

ه- إذا فقدت خاصية السفينة

و- إذا بيعت إلى الخارج».

رابعاً: ما يترتب على الشطب دون النزول عن الرهن

فإذا تم الشطب دون أن يحصل النزول صراحة عن الرهن، فإن الدائن المرتهن لا يفقد حقه في الرهن، فيحق له إذا لم يستوف الدين وبقي الرهن أن يجري قيده جديداً للرهن تكون مرتبته من وقت إجراء القيد¹.

أما إذا كان الشطب قد حصل بعد النزول عن الرهن، (رهن السفينة) فلا يجوز للدائن المرتهن إجراء قيد جديد للرهن، لأن الرهن قد زال، وعند قيام الشك، فيعتبر أن النزول عن الرهن لم يحصل، وإنما حصل النزول عن القيد فقط.

خامساً: مصاريف الشطب

تكون مصروفات الشطب في الأصل على الراهن ما لم يتفق على غير ذلك²، ويلاحظ أنه إذا كان القيد قد أجري بخطأ أحد، كالدائن المرتهن كان هو المسؤول ويكون ملزماً بدفع مصاريف الشطب، وهذا طبقاً لما ورد في نص المادة 906 ق م ج³.
ومنه إذا بيعت السفينة المرهونة، وقام المشتري بدفع الثمن إلى أصحاب الديون المقيدة، ففي هذه الحالة تكون مصاريف الشطب على البائع إلا إذا وجد اتفاق على غير ذلك وما يلاحظ في هذا الشأن وهو أن مصاريف الشطب غير مضمونة بالرهن، فالرهن لا يضمن إلا مصاريف العقد والقيد والتجديد كما ذكرنا سابقاً.

¹ علي شراد، المرجع السابق، ص 18.

² فقد نصت المادة 1055 من القانون المدني المصري على أن «مصروفات القيد وتجديده ومحوه تكون على الراهن، ما لم يتفق على غير ذلك».

³ نصت المادة 906 من القانون المدني الجزائري على أنه «تكون مصاريف القيد وتجديده وشطبه على الراهن ما لم يتفق على غير ذلك».

المبحث الثاني: آثار الرهن البحري فيما بين طرفيه وبالنسبة للغير

يعتبر الراهن والمرتهن هما طرفا عقد الرهن البحري وعليه تنشأ بتمامه آثار تتمثل في الالتزامات والحقوق التي تقع على كل أو لكل من الطرفين، وهذه الحقوق تقيم علاقة فيما بينه وبين الراهن، وبموجب هذه الحقوق يستطيع الدائن المرتهن¹، إذا حل أجل دينه أن يستعمل دعوى الرهن على السفينة المرهونة، فيكون له حق التقدم على جميع الدائنين العاديين لمدينه وكذلك على الدائنين المقيدين إذا كانوا متأخرين في المرتبة ويكون له كذلك حق التتبع، فيتتبع السفينة المرهونة، فيما إذا انتقلت ملكيته من الراهن، في يد من انتقلت إليه الملكية وهو الحائز للرهن.

ولكن رغم أن الرهن لا يوجد له أي أثر على ملكية المدين الراهن للسفينة حيث يبقى مالكا لها له عليها حق التصرف والاستعمال والاستغلال، إلا أن الرهن يضع قيودا على التصرف في السفينة، وكذلك فإن الرهن يوجب إتباع أحكام خاصة بشأن الحجز على جزء من السفينة، ومنه تراعى هذه القيود وتلك الأحكام التوفيق بين مصالح ذوي الشأن².

وعلى هذا الأساس سنتعرض من خلال هذا المبحث إلى آثار الرهن البحري فيما بين طرفيه (المطلب الأول) ثم بعدها إلى آثار الرهن البحري بالنسبة إلى الغير (مطلب ثاني) لنصل في الأخير إلى دراسة أسباب انقضاء الرهن البحري (مطلب ثالث).

المطلب الأول: آثار الرهن بالنسبة لطرفيه

يرتب عقد الرهن حقوقا للدائن المرتهن، إذ تتمثل في حقوقه على الشيء المرهون في مواجهة الراهن، ولا ينشئ الرهن على عاتق المرتهن أية التزامات.

¹ يترتب على قيد الرهن البحري آثار بالنسبة لطرفيه المدين الراهن والدائن المرتهن يرجع في صدها إلى أحكام القانون المدني بشأن الرهن الرسمي، كما يترتب على ذلك القيد آثار بالنسبة إلى الغير حيث يضحى الرهن نافذا في حقه

² ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، المرجع السابق، ص

أما الراهن فتقع عليه التزامات لمصلحة الدائن المرتهن، مع أنه لا يلتزم بتسليم السفينة المرهونة إلى المرتهن، إذ تبقى الحيازة للراهن، وكذلك ملكية السفينة المرهونة، وما يترتب على هذه الملكية من سلطات إلا أنها تخضع لقيود تستجوبها حماية الدائن المرتهن¹.

الفرع الأول: بالنسبة للمدين الراهن

فبالنسبة إلى المدين الراهن فإنه ورغم الرهن فإن ملكيته للسفينة المرهونة باقية وقائمة ومن ثم يكون له التصرف فيها، وأي تصرف يصدر منه في هذا الشأن لا يؤثر في حق الدائن المرتهن، على أنه مع ذلك لا يجوز للراهن التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن²، كذلك فإنه تبقى للمدين الراهن حيازة السفينة بما يتيح له ذلك من استعمالها واستغلالها.

ورغم أن القانون أبقى للمدين الراهن سلطة الإستعمال والتصرف والإستغلال في السفينة فإن المادة 71 من القانون البحري قيدت من سلطاته هذه إذا نصت على أنه «تعتبر باطلة وعديمة الأثر كل عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها الجزائرية» والهدف من ذلك وهو حماية الدائن المرتهن الوطني الذي يتعذر عليه ممارسة حق التتبع المقرر له إذا خرجت السفينة المرهونة من نطاق القانوني الجزائري، وحرمان المدين الراهن من الإخلال بنسبة الملكية الوطنية للسفينة وهي نسبة 51% طبقا لنص المادة 28 من القانون البحري³.

¹Jean-Claude Dakouri, droit des transport maritimes, op.cit, p 51.

² تبقى حيازة السفينة المرهونة في يد مالكيها وهو المدين الراهن دون حرمانه من سلطات المالك والمتمثلة في حق التصرف وحق استعمال السفينة وحق استغلالها، وليس في ذلك ما يعطل حق الدائن المرتهن في التمتع بحق الأولوية والتقدم وتتبع السفينة في أي يد وجدت، لأن السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

³ حامي مليكة، المرجع السابق، ص 110.

الفقرة الأولى: الالتزام بترتيب حق الرهن

يلتزم الراهن بإنشاء حق الرهن للدائن المرتهن على محل الرهن (السفينة)، كما يلتزم البائع بنقل ملكية العين المبيعة إلى المشتري، فإذا كان الراهن مالكا للمحل المرهون (السفينة)، أنشئ الرهن الرسمي من تلقاء نفسه، بالإضافة إلى ذلك فإن هذا الإلتزام ينفذ بمجرد إتمام العقد بقوة القانون دون الحاجة إلى القيام بأي إجراء، إذ أن السفينة المرهونة شيء معين بذاته¹.

وبما أن أهم خصوصية للرهن البحري تكمن في عدم انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن، بل تبقى الحيازة في يد المدين الراهن، وهذا خلافا لرهن المنقولات، والغرض في ذلك كما ذكرنا آنفا أن انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن فيه تقييد لاستغلالها وبطبيعة الحال هو السبب الأساسي الذي من أجله أنشئ الرهن البحري، وعليه فإن بقاء حيازة السفينة في يد مالكاها وهو المدين الراهن²، لا يؤدي إلى حرمانه من سلطات المالك إذ له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات كنقل ملكيتها أو إعادة رهنها وهذا ما سيدفع بازدهار الاستغلال البحري³.

وما تجدر إليه الإشارة هنا أن القانون البحري الجزائري لا يقيد هذه التصرفات بأي شرط، إلا أن المشرع المصري فقد اشترط أن تكون هذه التصرفات قبل أن يسارع الدائن

¹ وفي هذا الشأن فطبقا للقواعد العامة يطبق في حكمها نص المادة 165 من القانون المدني الجزائري التي تقضي بأنه «الالتزام بنقل الملكية أو أي حق عيني آخر من شأنه أن ينقل بحكم القانون الملكية أو الحق العيني إذا كان محل الإلتزام شيئا معيناً بالذات يملكه الملتزم، وذلك مع مراعاة الأحكام المتعلقة بالإشهار»

²Anastasia Toprkova, Les sûretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe, op.cit, p 11.

³Paul Fleury, Effets de l'hypothèque, sur les droits du débiteur considéré comme propriétaire de l'immeuble hypothéqué, Faculté de droit, Université de Rennes, 1899, p 31.

المرتتهن إلى إعداد محضر الحجز في سجل السفينة إذ تقضي المادة 51 من قانون التجارة البحرية بأنه لا يجوز التصرف في السفينة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن¹.

الفقرة الثانية: الإلتزام بضمان الراهن لسلامة حق الرهن

لقد تعرض التقنين المدني الجزائري إلى إلزامية الراهن بضمان سلامة الرهن وهذا ما يظهر من خلال المواد من (898-900) ومنه قرر مبدأ التزام الراهن بضمان الرهن في المادة (898)² ونص في المادة 899 من نفس القانون، على ما يترتب على هلاك العقار المرهون أو تلفه، وأخيرا قرر في المادة 900 انتقال حق الرهن في حالة هلاك أو تلف العقار المرهون إلى الحق الذي يترتب على ذلك.

وتطبيقا لنص المادة 898 ق م ج، يمكن للدائن المرتتهن أن يعترض على إهمال المدين صيانة السفينة أو إصلاح ما قد يصيبها من تلف، كما يكون له أن يطلب من سلطات الميناء منع السفينة من السفر إذا تحقق لديه أن حالة هيكلها أو آلاتها من سوء لدرجة تعرها للهلاك إذا أبحرت³.

كذلك وبالاطلاع على أحكام المادة 899 من القانون المدني الجزائري⁴ فإنه تطبيقا لها أنه إذا تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة أو تلفها يكون للدائن المرتتهن أن يقتضي تأمينا كافيا أو أن يستوفي حقه فورا والخيار في ذلك للمدين.

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 74.

² نص المشرع الجزائري من خلال نص المادة 898 من القانون المدني على أنه «يلتزم الراهن بضمان سلامة الرهن، وللدائن المرتتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصا كبيرا، وله في حالة الإستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية اللازمة وأن يرجع على الراهن بما ينفق في ذلك» كذلك نجد نص المشرع المصري 1047 من القانون المدني المصري قد وافق هذا النص.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 159

⁴ نصت المادة 899 من القانون المدني الجزائري على أنه «إذا تسبب الراهن بخطئه في هلاك العقار المرهون أو تلفه كان للدائن المرتتهن الخيار بين أن يطلب تأمينا كافيا أو أن يستوفي حقه فورا».

أما بخصوص الدائن المرتهن وعملا بنص المادة 901 من نفس القانون¹، فإنه لا يجوز له اتخاذ إجراءات التنفيذ على مال آخر قبل التنفيذ على السفينة المرهونة، فإذا لم تف السفينة بحقه كان له التنفيذ على أموال المدين الأخرى، أما إذا كان الراهن شخصا آخر غير المدين فإنه لا يجوز للدائن المرتهن التنفيذ إلا على السفينة المرهونة دون غيرها من أمواله الأخرى، ولا يكون لمثل هذا الراهن الدفع بتجريد المدين ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك. كذلك طبقا لما ورد في حكم المادة 1051 من القانون المدني المصري فإنه يعتبر باطلا شرط التملك عند عدم الوفاء، وشرط الطريق الممهّد، وهو بطلان متعلق بالنظام العام أراد به المشرع حماية الراهن الذي يكون موقفه عادة ضعيفا من استغلال الدائن المرتهن، ويبطل الشرط دون عقد الرهن الذي يبقى صحيحا.

ومقتضى الشرط الأول للاتفاق في عقد الرهن أو في اتفاق لاحق على أن يكون الدائن المرتهن عند عدم استيفاء الدين أن يمتلك السفينة المرهونة في نظر ثمن معلوم أيا كان، ومقتضى الشرط الثاني للاتفاق في عقد الرهن أو في اتفاق لاحق على حق الدائن المرتهن في بيع السفينة المرهونة دو إتباع الإجراءات التي فرضها القانون.

وفي نفس السياق فإنه يجوز الاتفاق بعد حلول أجل الدين أو قسط منه على أن يترك المدين الراهن السفينة لدائنه وفاء لدينه، ومرجع صحة الاتفاق في هذه الحالة أن مدة استغلال الراهن تكون قد انتهت²، وقياسا على الحكم الأخير يتعين القول بصحة الاتفاق على أن يكون للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في بيع السفينة المرهونة دون إتباع

¹ فقد نصت المادة 901 من القانون المدني الجزائري على أنه «إذا كان الراهن شخصا آخر غير المدين فلا يجوز التنفيذ على ماله إلا على ما رهن من ماله، ولا يكون حق الدفع بتجريد المدين إلا إذا وجد اتفاق يقضي بغير ذلك».

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 161.

الإجراءات التي فرضها القانون إذا ما حصل مثل ذلك الاتفاق بعد حلول الدين أو قسط منه، وذلك لانقضاء شبهة استغلال الدائن المرتهن لحاجة الراهن.

الفرع الثاني: بالنسبة للدائن المرتهن

إذا كان الراهن يعتبر شخصا آخر غير المدين فلا يمكن إجراء التنفيذ على ماله إلا على ما رهن من ماله¹، ومن ثم لا يكون له حق الدفع بتجريد المدين، ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك، وهذا ما ذهبت إليه المادة 901 من القانون المدني الجزائري.

ومن البديهي جدا أن الدائن المرتهن هو في متابعة مستمرة في اقتفاء حلول أجل دينه، فإذا تم الوفاء من طرف المدين بالالتزامات المترتبة عليه فلا يثار أي إشكال² أما إذا حل أجل الوفاء وامتنع المدين أو عجز عن الوفاء بالدين فيكون من حق الدائن الحجز على السفينة المرهونة وبيعها قضائيا، ومن هذا المنطلق يكون الدائن المرتهن في مركز أقوى، وهو الأمر الذي قد يدفعه إلى إجبار المدين الراهن على تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون إتباع الإجراءات التي يفرضها القانون، وتجنباً لمثل هذه الحالات أبطل المشرع كل هذه الاتفاقيات.

الفقرة الأولى: حجز السفينة المرهونة

الحجز بصفة عامة هو وضع يد الدائن على عقار أو منقول من أجل ضمان دينه³ فهو يندرج في سياق استيفاء الحقوق مهما كانت طبيعتها، وتندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكةا وينتج الدين البحري، إما عن عقد أو يكون نتيجة حادث مرتبط بالملاحة أو

¹ يرتب الرهن المقيد في سجل السفينة للدائن المرتهن حق عينا على السفينة وهو حق تبعية يستند إلى الدين ويضمن وفاؤه، بحيث يكون للدائن ضمان عام كل أموال المدين وضمان خاص على السفينة أو الحصاة المرهونة فيكون له حق حجز السفينة وبيعها قضائيا إذا عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين الأصلي عند حلول أجله، وحقا في مواجهة الغير يتمثل في حق الأولوية وحق التتبع.

² منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 77.

³ وهو ما تطرق إليه المشرع الجزائري من خلال المواد من 150 إلى 160 من القانون البحري الجزائري.

باستغلال السفينة، ونجد في الحجز على السفينة نوعان، حجز تحفظي وحجز تنفيذي، وتكمن التفرقة بين نوعي الحجز في الأثر الذي يرتبه كل منهما، إذ ليس هناك ما يمنع مالك السفينة من حق التصرف في السفينة فيما يتعلق بالحجز التحفظي، أما في الحجز التنفيذي على السفينة¹ فإن الأمر يختلف شرط أن يتم تأشير ذلك في سجل السفن فيمنع التصرف فيها ووفق قيد الرهن².

ومنه فإذا كان الرهن واقعا على كامل السفينة فإن الدائن المرتهن له الحق في حجزها تنفيذيا تمهيدا لبيعها أما عن كفيات البيع الإجباري للسفينة وكذا التبليغ المسبق لكل من المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر التسجيل تحدد بموجب مرسوم³. وما تجدر إليه الإشارة أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى مسألة حجز السفينة المرهونة في الفقرة المتعلقة بالرهون البحرية في المواد من 55 إلى 71 من القانون البحري الجزائري⁴ وهذا على خلاف المشرع المصري الذي ذكر حالات لحجز السفينة المرهونة،

¹ أنظر الملحق الخامس، محضر حجز تنفيذي على السفينة

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص 122

³ نصت المادة 68 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري ومن خلال الفقرة الثانية أنه «تحدد بموجب مرسوم كفيات البيع الإجباري للسفينة وكذلك التبليغ المسبق من المستفيدين من الرهون والامتيازات البحرية وأمين دفتر تسجيل السفن»

⁴ بن عمار محمد، بن حمو فتح الدين، آليات الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 13.

وهذا في حالة إذا كان الرهن واقعا على كامل السفينة، أو على جزء منها، أو في حالة الشيوخ الذي تعرضنا له سابقا¹.

الفقرة الثانية: القيود الواردة على حق الدائن المرتهن

يقع باطلا شرط التملك عند عدم الوفاء وشرط الطريق الممهّد، وهذا البطلان متعلق بالنظام العام يكمن الغرض منه حماية المدين الراهن الذي يكون في مركز ضعيف وهذا ما نصت عليه المادة 903 من القانون المدني الجزائري² أما بالنسبة للشرط الأول الذي يتعلق ببطلان شرط التملك عند عدم الوفاء، أنه لو اتفق الدائن المرتهن مع المدين الراهن على أنه عند حلول أجل الدين وعدم الوفاء به يكون للدائن المرتهن الحق في أن يملك العقار المرهون بثمن هو الدين المستحق أو بأي ثمن آخر وقد يكون أكبر من الدين المستحق، فإن هذا الاتفاق يكون باطلا لمخالفته للنظام العام، ومن هنا تتضح الرأي على عقد الرهن البحري ذلك أنه في حالة ما إذا تم الاتفاق في عقد الرهن أو في اتفاق لاحق على أن يكون للدائن المرتهن عند عدم استيفاء الدين الحق في أن يملك السفينة المرهونة في مقابل ثمن معلوم، ومن ثم تتجلى الحكمة من بطلان شرط التملك إلى عدة اعتبارات، بداية حماية المدين الراهن الذي يكون في مركز اقتصادي ضعيف وقد يجد نفسه عاجزا عن الوفاء بالدين وهو الأمر الذي يستغله الدائن المرتهن، كما أم مثل هذا الاتفاق على شرط التملك يخفي في غالب

¹ ففي هذا الصدد نص المشرع المصري من خلال المادة 52 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه «إذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الجزء وبيعه، وإذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن بعد إجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها

- وفي حالة الشيوخ يجب على الدائن أن ينبه رسميا على باقي الملاك، قبل بدء إجراءات البيع بخمسة عشر يوما، يدفع الدين المستحق له أو الاستمرار في إجراءات التنفيذ»

² نصت المادة 903 من القانون المدني الجزائري على أنه: «يكون باطلا كل اتفاق يجعل للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يملك العقار المرهون في نظير ثمن معلوم أيا كان، أو في أن يبيعه دون مراعاة للإجراءات التي فرضها القانون ولو كان الاتفاق قد أبرم بعد الرهن».

الأحيان فوائد ربوية إذ في الكثير من الحالات لا يكون ثمن المتفق عليه مساويا للقيمة الحقيقية لمحل الرهن¹.

وفي نفس سياق المادة 903 من ق م ج فقد أضافت قيذا آخر يرد على حق الدائن المرتهن وهو شرط البيع بلا إجراءات أو كما يطلق عليه بشرط الطريق الممهد، وصورته أن يتفق الدائن المرتهن مع الراهن، سواء كان مدينا أو كفيلا عينيا، على أنه عند حلول أجل الدين وعدم الوفاء به يجوز بيع العقار المرهون بالممارسة أو بأية طريقة كانت دون إتباع الإجراءات التي فرضها تقنين المرافعات في البيوع الجبرية، ويخشى هنا من استغلال المرتهن لضعف مركز الراهن، فيفرض عليه هذا الشرط، وبذلك يحرم الراهن من الحماية التي كفلها له القانون في فرض إجراءات معينة في بيع العقار المرهون بيعا جبريا، وما تتضمنه هذه الإجراءات من أحكام تؤدي عادة إلى بيع العقار بأكبر قيمة ممكنة.

هذا ويرى الفقه تأسيسا على فكرة حماية الراهن التي يحققها بطلان شرط التملك عند عدم الوفاء، وشرط الطريق الممهد بطلان أي شرط آخر عند إبرام الرهن يهدف إلى نفس غرض شرط التملك، كشرط تملك الدائن المرتهن مالا آخر للمدين، إذا لم يف بما عليه من دين في موعده، أو شرط حصول الدائن على مقابل العقار المرهون مهما بلغ مقداره، إذا لم يف بما عليه من دين في موعده، أو شرط حصول الدائن على مقابل العقار المرهون مهما بلغ مقداره²، إذا بيع في الدين³.

وما تجدر إليه الإشارة أن شرط التملك عند الوفاء أو شرط البيع بلا إجراءات يعد باطلا، وأثر هذا البطلان يقتصر على الشرط دون أن يمتد إلى عقد الرهن الرسمي ما لم يكن

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

² ذلك أنه لا يمكن تجزئة الرهن، فحقوق المرتهن على العقار المرهون غير قابلة للتجزئة بمعنى أن كل جزء م العقار وقد نصت على ذلك المادة 892 م ج

³ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 112.

هذا الشرط دافعا للدائن المرتهن على التعاقد إذ في مثل هذه الحالة يبطل الشرط والرهن معا¹

وزيادة على ذلك فإن البطلان الوارد في نص المادة 903 ومن خلال الفقرة 01 من القانون المدني الجزائري، يعد بطلان مطلق نظرا لتعلقه بالنظام العام وعليه يجوز لكل ذي مصلحة التمسك به كما يمكن للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.

وعليه وبالرجوع إلى الفقرة 02 من المادة 903 من م ج فإنه يجوز الاتفاق بعد حلول أجل الدين أو قسط منه بأن يترك المدين الراهن السفينة لدائنه وفاء لدينه، ومرجع صحة الاتفاق في هذه الحالة أن مظنة استغلال الراهن تكون قد انتفت.

وقياسا على الحكم الأخير يتعين القول بصحة الاتفاق على أن يكون للدائن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في بيع السفينة المرهونة دون إتباع الإجراءات التي فرضها القانون إذا ما حصل مثل ذلك الاتفاق بعد حلول الدين أو قسط منه، وذلك لانتفاء شبهة استغلال الدائن المرتهن لحاجة الراهن².

المطلب الثاني: آثار الرهن بالنسبة إلى الغير

إن أهم أثر يظهر على كل تأمين عيني، يتجلى فيما يرتبه حق الرهن للدائن المرتهن في مواجهة الغير من ميزتي التقدم والتتبع، فيستطيع أن يتقدم في استيفاء حقه المضمون بالرهن على غيره من الدائنين، كما يستطيع أن يتتبع المحل المرهون (السفينة) في يد من تنتقل إليهم ملكية هذه السفينة وذلك بعد ترتيب هذا الرهن وعلى ذلك فإن الغير هم الذين ينفذ الرهن بالنسبة لهم³ وهؤلاء هم:

¹ منهوج عبد القادر، المرجع السابق، ص 82.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 161

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 160.

1/ الدائون العاديون للراهن، وكذلك الدائون أصحاب التأمينات العينية المتأخرة في المرتبة عن مرتبة الدائن المرتهن، إذ يتقدم عليهم في استيفاء حقه.

2/ من يكتسبون على العقار المرهون حقوقا عينية أصلية بعد ترتيب حق الرهن إذ يستطيع الدائن المرتهن أن يتتبع العقار في أيديهم.

وهذا على أن نفاذ الرهن الرسمي على الغير لتحقيق ميزتي التقدم والتتبع يتوقف على قيد هذا الرهن في سجلات المعدة لذلك ومنذ تاريخ إجراء القيد¹.

غير أن الدائن المرتهن يتقدم على جميع الدائنين العاديين بصرف النظر عن تاريخ قي هذا الرهن حتى ولو كان تاليا لنشوء ديونهم في ذمة المدين.

أما بالنسبة للدائنين أصحاب التأمينات العينية، فلا يفضل عليهم الدائن المرتهن، إلا إذا كان قيد رهنه سابقا لشهر حقوقهم على السفينة المرهونة بالقيد.

ومن كل هذا فإن المقصود بالغير هو كل شخص له حق يضر من وجود الرهن الرسمي ويقتصر على الفئات الثلاث المتقدمة وهم: 1- الدائون العاديون، 2- الدائون أصحاب التأمينات العينية المتأخرة في المرتبة عن مرتبة الدائن المرتهن، 3- أصحاب الحقوق العينية الأصلية بعد ترتيب الرهن ومنه سننترق من خلال هذا المطلب إلى ميزتي التقدم أو الأفضلية والتتبع في مواجهة الغير.

الفرع الأول: حق التقدم أو الأفضلية droit de préférence

للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين، وعلى الدائنين له في نفس المرتبة، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ قيدها، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه، وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها، كان ترتيبها

¹ عبد الحليم بوشكيوة، الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض إجابياته وعيوبه، المرجع السابق، ص 236.

بحسب أسبقية القيد، ولو كانت مقيدة في نفس اليوم، وتكون الأسبقية في هذه الحالة بساعة القيد، وإذا قدمت طلبات القيد في ذات الوقت، فحين ذلك تسجل متزاحمة في نفس المرتبة، ولكن سائر الدائنين المرتهنين يتأخرون بطبيعة الحال بعد الدائنين الممتازين على السفينة¹. ولا يعطي القيد للدائن المرتهن حق التقدم بالنسبة إلى أصل الدين فقط²، بل أنه يترتب على القيد أيضا ضمان فوائد سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية في وقت الأمر بالبيع³.

فمن هذا المنطلق يعني حق التقدم وهو أن يكون للدائن المرتهن في مواجهة دائني الراهن التاليين له في المرتبة والدائنين العاديين الأولوية في استيفاء حقه من ناتج بيع السفينة المرهونة بالمزاد العلني، وإن كان الدائن المرتهن يلي في المرتبة أصحاب حقوق الإمتياز البحرية التي عدتها المادة 72 من القانون البحري الجزائري، وسواء كان الحق الممتاز ناشئا قبل قيد الرهن أو بعده فإن صاحبه يستوفيه قبل الدائن المرتهن.

الفقرة الأولى: ضرورة قيد الرهن البحري ليحق للدائن المرتهن التقدم والتتبع

بالاستناد إلى نص المادة 904 من ق م ج ومن خلال الفقرة الثانية فقد نصت على أنه «لا يكون الرهن نافذا في حق الغير إلا إذا قيد العقد أو الحكم المثبت للرهن قبل أن يكسب هذا الغير حقا عينيا على العقار، وذلك دون إخلال بالأحكام المقررة في الإفلاس»

¹ حيث لا يمكن أن يحتفظ الدائن بحقه في الأولوية إلا بإجراء القيد في سجل السفينة، وإثر ذلك يكون له الحق في أن يتقدم على بقية الدائنين المرتهنين التاليين له في القيد والدائنين الممتازين أصحاب حقوق الامتياز الواردة في المادة 73 فقرة (ز) و(ح).

² إذ على بقية الدائنين العاديين، وإذا حصل وأن تزامم الدائنون المرتهنون على السفينة أو على حصة فيها كان ترتيبهم بحسب الأسبقية في قيد الرهن في سجل السفينة وذلك طبقا لنص المادة 65 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه «إذا أنشئ رهنان أو أكثر على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة، يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم»، وعليه يجب تثبيت تواريخ قيد الرهنون في سجلات السفن بأرقام متتابعة.

³ أنظر الملحق السادس، أمر بالحجز التنفيذي وبيع المنقولات.

ومنه يتضح من خلال النص أن القيد هو أساس نفاذ حق الرهن الرسمي على الغير ومعنى النفاذ أن يكون للدائن المرتهن ميزتي التقدم والتتبع في مواجهة هذا الغير. وبالرجوع إلى نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري فقد ألزم المشرع الجزائري بضرورة تقيد الرهن وهو ما يظهر جليا من خلال الفقرة 4 «ويقيد الرهن في دفتر التسجيل الجزائري للسفن»، ومنه لا يكون الرهن نافذا في حق الغير إلا إذا قيد العقد أو الحكم المثبت للرهن قبل أن يكسب هذا الغير حقا عينيا على السفينة. ولا يصح أيضا التمسك قبل الغير بتحويل حق مضمون بقيد، ولا التمسك بالحق الناشئ من حلول شخص محل الدائن في هذا الحق بحكم القانون أو الاتفاق، ولا التمسك كذلك بالتنازل عن مرتبة الغير لمصلحة دائن آخر، إلا إذا حصل التأشير بذلك في هامش القيد الأصلي¹.

الفقرة الثانية: مرتبة الرهن بالنسبة لحقوق الامتياز البحرية

أخذاً بالمادة 72 من القانون البحري الجزائري فإن الامتياز البحري هو تأمين عيني وقانوني يمنح الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه، وعليه كل ما يتضح من خلال هذه المادة وهو قد أبرزت وجود فرق بين الامتيازات والرهن عموما ووجه الاختلاف بينهما حيث يتمثل في كون الرهن ميزة تخول للدائن لا للدائن بخلاف حقوق الامتياز التي تعتبر بمثابة ميزة يولها القانون للديون بغض النظر عن الدائنين إذ أن القانون هو الذي يمنح الدين حق الامتياز ويجعله متقدما على سائر الديون.

¹ ويفهم من هذا أن الرهن لا يكون نافذا في حق الغير، إلا إذا قيد عقد رهن السفينة، أو قيد الحكم المثبت للرهن البحري، إذا صدر حكم بإثبات الرهن، قبل أن يكسب هذا الغير حقا عينيا على السفينة، وذلك دون إخلال بالأحكام المقررة في الإفلاس، ويراد بكسب الغير حقا عينيا على الرهن أن يكون هذا الحق شهر، بأن قيد هو الآخر أو سجل قبل قيد حق الرهن.

الفرع الثاني: حق التتبع

يقصد بحق الدائن المرتهن في تتبع السفينة المرهونة¹ فالدائن المرتهن يباشر حق التتبع حتى إذا انتقلت السفينة إلى حائز جديد²، ومن ثم مهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يتقل السفينة.

ومنه يقتضي تحديد مضمون حق المرتهن في التتبع أن يحدد من يكون حائزا وسلطات هذا الحائز على السفينة المرهونة في مواجهة الدائن المرتهن، وعليه يتوجب علينا أن نبين شروط حق الدائن (فقرة أولى) ثم نبين من هو الحائز (فقرة ثانية).

أولاً: شروط حق الدائن

للدائن المرتهن حق شخصي مضمون بحق الرهن فيشترط في استعماله حق التتبع ما يلي:

1- يجب أن يكون حقه الشخصي جالاً وقت استعمال حق التتبع، لأن استعمال حق التتبع هو تنفيذ بالدين، والمعروف أن التنفيذ لا يجوز قبل حلول أجل الدين، فإذا كان للدين أجل لم يحن، ولو كان ممنوحاً من المحكمة، فإنه لا يجوز للدائن استعمال حقه في التتبع حتى يحل ذلك الأجل، أما إذا كان للدين أجل لم ينقض ولكنه سقط لأي سبب م أسباب السقوط، جاز للدائن أن يقوم باتخاذ الإجراءات ضد من تصرف إليه الراهن في السفينة المرهونة وهو الحائز.

2- ويجب أيضاً أن يكون قيد الرهن قد تم في الوقت الملائم، بمعنى آخر أن يكون القيد قبل أن يصبح ممتعاً أو عديم الأثر، وقد تقدم أن القيد يمتنع إذا تصرف الراهن في السفينة المرهونة وسجل التصرف، لذا فيجب أن يكون رهن الدائن

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 144

² ويسمى المالك الجديد للعقار في نصوص التشريع والفقهاء بـ "الحائز"، ومنه إذا كان انتقال ملكية العقار المرهون "الحائز" لا يحرم الدائن المرتهن من أية ميزة من مميزات حقه، إلا أن الحائز له سلطات بالنسبة للعقار المرهونة، وأيضاً له حقوق بالنسبة للدائن المرتهن

مقيداً قبل تسجيل التصرف الذي بمقتضاه تم نقل الملكية إلى الغير، حتى يكون نافذاً في حقه.

ثانياً: الحائز

يعتبر الحائز في المنظور القانوني، هو من يضع يده على شيء من الأشياء لحساب نفسه أو لحساب الغير، وهذا سواء كانت حيازته قانونية أو عرضية، وبالرجوع إلى القاعدة العامة، فيعتبر الحائز في الرهن الرسمي ذو معنى خاص، حيث هو من تنتقل إليه ملكية عقار مرهون، أو حق عيني قابل للرهن على هذا العقار، ولا يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن¹.

أما بخصوص الرهن البحري فقد نصت المادة 67 من القانون البحري الجزائري على أنه مع مراعاة المادة 68 من نفس القانون تتبع الرهون البحرية، السفينة المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة.

فمن خلال هذه المادة 67 من ق ب ج² فقد قضت بتتبع الرهون البحرية السفينة أو حصتها المرهونة على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة، ومن ثم

¹ فقد عرفت الإرادة التشريعية الجزائرية الحائز في الرهن الرسمي ومن خلال المادة 2/901 بنصها «ويعتبر حائزاً للعقار المرهون من انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية هذا العقار أو أي حق عيني آخر قابل للرهن، ودون أن يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الدين المضمون» .

² فقد نصت المادة 67 من الأمر رقم 67-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «مع مراعاة أحكام المادة 68، تتبع الرهون البحرية السفينة المرهون أو حصتها المرهونة، على الرغم من أي تغيير في ملكية أو تسجيل السفينة المرهونة» وبعدها نصت المادة 68 م نفس القانون على أنه « في حالة البيع الجبري للسفينة، توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع »

فهما تعاقبت البيوع على السفينة¹ فإن حق الدائن يضل يثقل السفينة، وللحائز أن يختار بين دفع الدائن المرتهن والحلول محله، وبين تطهير السفينة أو التخلص منها أو تحمل إجراءات الحجز²، وهذا مع مراعاة أحكام تطهير السفينة من الرهون في حال البيع الجبري حسب مقتضيات المادة 68 من القانون البحري الجزائري والذي سنتعرض له في المطلب الأخير.

3

وإعمالاً بحكم المادة 901 من م ج فإن الحائز للسفينة يكون كل من انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية السفينة، أو أي حق عيني آخر عليها قابل للرهن دون أن يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن.

ومستأجر السفينة المرهونة لا يعتبر حائزاً لها ذلك أنه لا تنتقل إليه ملكيتها⁴ ويشترط في الحائز الذي يباشر الدائن المرتهن حق التتبع في مواجهاته أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت إليه قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن، ذلك أنه لا يجوز، وقد نصت المادة 51 من القانون التجارة البحرية المصري، على أن التصرف في السفينة المرهونة بعد إجراء ذلك القيد، وهو حظر روعي فيه عدم إرهاب الدائن المرتهن بمواصلة التتبع بعد أن أصبح بيع السفينة جبراً وشيك الوقوع.

¹ ومنه فهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يظل يثقل على السفينة وذلك طالما بقي الدين كله أو بعضه قائماً بغير وفاء، ذلك أنه طالما أن الرهن البحري يشهر بطريق القيد فلا مفاجأة أو مباغته الحائز وللإستزادة في هذا الشأن راجع كمال حمدي، المرجع السابق، ص 163 وكذا مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 117.

² أنظر الملحق السابع، محضر تبليغ حجز تنفيذي على سفينة

³ شراد علي، المرجع السابق، ص 16

⁴ فلا ينتبغ الدائن المرتهن السفينة في هذه الحالة وإنما ينفذ عليها في يد مالكيها وهو الراهن

وعلى الدائن المرتهن في حالة ما إذا انتقلت ملكية السفينة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن اتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة ضد الحائز، وبعد ذلك لتجنب الحائز هذه الإجراءات فعليه القيام بإجراءات تطهير السفينة من الرهن (التطهير الاختياري).

ثالثاً: القيود الواردة على حق التصرف في السفينة المرهونة

فهي قيود ترد على حق التصرف على السفينة المرهونة، مراعاة لمصالح الدائنين المرتهنين المشروعة، والقيود هذه تتمثل في عدم جواز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن وبطلان بيع السفينة المرهونة إلى أجنبي.

1/ عدم جواز حق التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن

فبخلاف المشرع الجزائري الذي يورد نصه في هذا الشأن فإن المشرع المصري ومن خلال المادة 51 من قانون التجارة البحرية قد أقر حكماً بموجبه بعدم جواز حق التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن¹.

فبهذا الحكم أراد المشرع المصري حماية حق الدائن المرتهن بالحد من حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة² من وقت قيد الحجز في سجل السفن، وهذا الحظر لا يتقرر بمجرد قيد الرهن ذاته أو توقيع الحجز³.

ومن خلال النص أعلاه يتضح أن الحظر يشمل حق التصرف بشكل عام في السفينة المرهونة، إلا أنه إذا كان الهدف من الحظر يكمن في عدم إرهاب الدائن المرتهن باتخاذ الإجراءات الواجبة قانوناً في مواجهة الحائز بعد أن صار التنفيذ الجبري وشيكاً، فهنا لا يكون التصرف المحظور سوى عبارة عن تصرف الناقل لملكية السفينة، ولكنه لا يقتصر

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 181.

² والتصرف المحض هو كل تصرف ناقل للملكية، فهو لا يقتصر على البيع.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 164.

على البيع كما في القيد الخاص ببيع السفينة لأجنبي وإنما يشمل كافة التصرفات الناقلية للملكية، ولا يقوم الحظر إلا إذا تم قيد محضر الحجز في سجل السفن، فهو لا يتقرر لمجرد قيد الرهن ذاته أو توقيع الحجز وإنما يلزم قيد محضر الحجز على السفينة في سجل السفن لكي تصفد يد الراهن عن حق التصرف في السفينة.

ومنه يترتب على تقرير هذا الحظر عدم جواز الاحتجاج بالتصرف في مواجهة الدائن المرتهن، ومن ثم يتم حرمان المتصرف إليه من الحقوق التي يقرها القانون لحائز السفينة عند توقيع الحجز على السفينة تمهيدا لبيعها بالمزاد العلني¹، ومن جانب آخر لا يتم توجيه الإجراءات إلا في مواجهة الراهن أو آخر حائز للسفينة قبل قيد محضر الحجز².

2/ بطلان بيع السفينة إلى أجنبي

نصت المادة 71 من القانون البحري الجزائري على أنه « تعتبر باطلة وعديمة الأثر، كل، عملية يمكن أن تؤدي بالسفينة المرهونة إلى فقدان جنسيتها» فرغم أن هذا النص لم يوضح لنا ماهي العمليات التي تفقد السفينة جنسيتها إلا أنه بهذا نستخلص أن كل ما يؤدي إلى إسقاط الجنسية على السفينة المثقلة برهن يعد باطل، وبذلك أكد الأستاذ MedBENAMAR تتضمن هذه المادة أن بيع السفينة لأجنبي والذي إذا تم فهذا يؤدي لانقضاء حقوق الدائنين المرتهنين 3 هذا وأكد أيضا الأستاذة M.REMONDE-GOUILLOUD أنه بالإضافة إلى حق التتبع فإن الدائن المرتهن له أيضا حق الحفاظ على دينه، خاصة إذا استطاعت السفينة محل الرهن أن تحول جنسيتها، وهذا حسب إرادتها، فذلك يعتبر أمرا خطيرا جدا، وهو ما نصت عليه المادة 57 من القانون الفرنسي لعام

¹ أنظر الملحق الثامن، إعلان عن بيع سفينتي صيد بالمزاد العلني.

² بن عمار محمد، بن حمو فتح الدين، آليات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 14.

³ BENAMAR (M), les suretés maritimes en droit algérien, op.cit, p 616.

1967 على ذلك¹ وهذا بخلاف المشرع المصري الذي وضح ذلك من خلال نص المادة 57 من قانون ومن خلال فقرتها الأولى على أنه «مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة 12 من هذا القانون إذا بيعت السفينة التجارية البحرية المرهونة بيعا اختياريا لأجنبي كان البيع باطلا ما لم ينزل الدائن المرتهن في عقد البيع عن الرهن».

ومنه تفترض هذه المادة أن البيع لأجنبي تم بمراعاة أحكام المادة 12 فقرة أولى من قانون التجارة البحرية، أي بعد الحصول على إذن من الوزير المختص، ذلك أنه في الفرض العكسي يقع البيع باطلا بغض النظر عن وروده على سفينة مرهونة.

ولكن مما تقدم لا ينطبق نص هذه المادة (57) إلا إذا كانت السفينة مصرية، لأن حكم المادة 12 السالف الذكر لا ينطبق إلا على السفن الوطنية² ويجب أن يكون البيع لأجنبي، ذلك أن النص لا يسري على البيع الذي يتم بين مصريين ويجب فوق ذلك أن يكون البيع اختياريا، فلا يسري بالتالي النص المتقدم إذا تم بيع السفينة جبرا ورسى المزداد على أجنبي³، أما الفقرة الثانية من نفس المادة والقانون (57) أقرت بعقوبة الحبس بمدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذي يخالف حكم الفقرة السابقة.

ومنه تكمن الحكمة من تقرير بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي⁴ وهي خشية قيام المشتري الأجنبي بتهريب السفينة المرهونة إلى خارج الحدود الإقليمية المصرية مما يترتب عليه إعاقة حق التتبع المقرر للدائن المرتهن، فأقر المشرع جزاء البطلان على عقد البيع، ولكن بما أن البيع صحيحا، ويجب أم يكون النزول في عقد البيع ذاته حتى لا يكون هناك

¹ Remonde-Gouiloude (M), droit maritime, op.cit, p 168.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 151.

³ علي يونس، المرجع السابق، ص 305.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 164.

مجال للشك حول البيع والنزول عن الرهن وبالتالي لا يحول النزول عن الرهن إستقلالاً عن البيع دون بطلانه، وعليه فحماية للدائن المرتهن فقد تم إقرار ومن خلال الفقرة الثانية من المادة (57) عقوبة جنائية على البائع الذي يخالف حكم الفقرة الأولى من المادة ذاتها، وتتمثل هذه العقوبة في الحبس¹.

المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري

وينقضي الرهن البحري بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي على العقارات طبقاً للقواعد العامة، فهو ينقضي بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي المضمون بالرهن لأي سبب من أسباب الانقضاء، كما ينقضي بصفة أصلية مستقلة عن الدين المضمون وسنتعرض من خلال الآتي لهاته الأسباب المختلفة.

الفرع الأول: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي المضمون

يعتبر الرهن بصفة عامة تأميناً اتفاقياً ينشئ حقاً عينياً تبعياً²، ينقضي بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون بالرهن بأي سبب من أسباب الانقضاء المنصوص عليها في القواعد العامة وهذا طبقاً للقانون المدني، وبذلك نجد نص المادة 933 من القانون المدني الجزائري³ قد نصت على أنه «ينقضي حق الرهن الرسمي بانقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي انقضى به الدين، دون إخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية كسبها في الفقرة ما بين انقضاء الحق وعودته».

¹ فلقد أقرت المادة 57 ومن خلال الفقرة الثانية حماية أكثر للدائن المرتهن بتقريرها عقوبة جنائية على بائع السفينة المرهونة اختيارياً لأجنبي إذا لم يلتزم بالأحكام سالفة الذكر.

² شراد علي، المرجع السابق، ص 17.

³ ونص هذه المادة يقابله نص المادة 1082 من القانون المدني المصري والتي قضت بأن الرهن يعود إذا عاد الدين لزوال السبب الذي انقضى به، وذلك دون إخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة بين انقضاء الدين وعودته، وصورة زوال السبب الذي انقضى به الدين أن يكون الوفاء باطلاً أو يكون الإبراء صادراً من غير ذي أهلية.

وهذه المادة تعتبر تطبيقاً لمبدأ تبعية الرهن للدين المنصوص عليه في المادة 1/893 بنصها على أنه «لا ينفصل الرهن عن الدين المضمون، بل يكون تابعا له في صحته وفي انقضائه، ما لم ينص القانون على غير ذلك».

ومن هذا المنطلق فإن الرهن لا ينقضي إلا إذا انقضى الدين المضمون كله تطبيقاً لمبدأ عدم تجزئة الرهن، ما لم ينص القانون أو يتم الاتفاق على غير ذلك المادة (892 م ج) (ضف إلى ذلك فإن الإرادة التشريعية خرجت على هذا المبدأ في حالة التطهير، فإنه ليس هناك ما يمنع الاتفاق على تحرير جزء من العقار المرهون، كلما أوفى المدين بجزء من الالتزام المضمون¹).

أما إذا زال السبب الذي انقضى به الدين عاد الرهن تباعا له، كما في حالة إبطال الوفاء بسبب نقص أهلية الموفي، أو أن الوفاء قد تم بشيء غير مملوك له وهو ما نصت عليه المادة 260 من ق م ج² فحينها يرجع للالتزام وجوده في هذه الحالة ويعود الرهن لضمانه.

ولكن لا يترتب على عودة الرهن الإضرار بحقوق الغير الذي كسب بحسن نية تلك الحقوق في الفترة ما بين انقضاء الرهن وعودته ونصت على ذلك المادة 933 من ق م ج بنصها على أنه «دون إخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته».

وبهذا يمكن لأصحاب هذه الحقوق أن يحتجوا بها في مواجهة الدائن المرتهن طالما أن حقوقهم العينية تم شهرها وفقا للقانون وكانوا حسني النية أي لا يعلمون بما شاب انقضاء

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 196.

² قضت المادة 260 من القانون المدني الجزائري على أنه «إذا قام الغير بوفاء الدين، كان له حق الرجوع على المدين بقدر ما دفع».

الرهن، وقد أورد القانون المدني الجزائري أحكاما خاصة ببعض أسباب انقضاء الدين، غير أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض إلى أي حكم، لذلك وبالرجوع إلى القواعد العامة، فنجد طرق الانقضاء تمثلت في الوفاء من خال المادة (285 م ج) والتجديد المادة(287 م ج) والمقاصة (م 297 م ج) واتحاد الذمة (م 304 م ج) والإبراء(م 325 م ج).
الفرع الثاني: انقضاء الرهن البحري بصفة أصلية

ويعني ذلك إنقضاء الرهن وحده استقلالا، فينقضي الرهن دون أن ينقضي الدين، بمعنى آخر ينقضي الرهن البحري بصفة أصلية مستقلة عن الدين المضمون بأسباب مختلفة، تتمثل في التنازل عن الرهن مع بقاء الدين قائما، وكذلك بهلاك السفينة، باستثناء حطامها الذي يبقى الرهن مرتبطا بها وأخيرا التطهير، وفي هذا نجد الأستاذان E.Du.Pontavice وRodière مصطلح "purge" أي تصفية رهون *purge des hypothèques*¹ حيث ينقضي الرهن بالتطهير السفينة والتطهير قد يكون تلقائيا بقوة القانون أو في حالة البيع الجبري *la vent judiciaire*، وقد يكون اختياريا إذا قام به حائز السفينة² وعليه فنهيك عن القواعد العامة نظمت المواد 66 و68 و69 وكذا 70 من القانون البحري الجزائري والتي تعرضت إلى هذه الحالات والتي سنتناولها في الآتي:

أولا: التنازل عن الرهن مع بقاء الدين قائما

ذلك أن التنازل عن الرهن أمر يغير التنازل عن الدين أي الإبراء، ذلك أنه في حالة الإبراء فإن الدين ينقضي ويزول الرهن مع الدين، أما في حالة التنازل عن الرهن فإن الرهن وحده هو الذي يزول أما الدين فيبقى.

¹Rodière (R)et DU Pontavice, droit maritime, op.cit, p 103

²كمال حمدي، المرجع السابق، ص 156،157، ومصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 8

ويختلف النزول عن الرهن عن مرتبته كما رأينا سابقا ذلك أن الأول يؤدي إلى انقضاء الرهن في حين أن الآخر يبقى فيه الدين قائما، إنما الدائن يتخلى عن مرتبته إلى دائن آخر لاحق له في المرتبة، والتنازل عن الرهن من طرف الدائن المرتهن يكون بإرادته المنفرد دون أخذ رأي الراهن في ذلك وهذا بخلاف التنازل عن مرتبة الرهن حيث يلزم توافق إرادتي الدين المتنازل ومن حصل التنازل لمصلحته.

وتبعا لذلك لا يجوز للمتنازل عن الرهن أن يرجع في تناوله إذ يبقى ملزما بهذا التنازل بخلاف المتنازل عن مرتبة الرهن إذ يبقى له الحق في الرجوع عن تنازله ما دام المدين لم يقبل البيع وهذا تطبقا لاقتران الإيجاب بالقبول الملزمة للجانبين.

ثانيا: هلاك السفينة

وينقضي الرهن بهلاك محل الرهن أي بهلاك السفينة¹، إلا أنه إذا واجهنا هذه الحالة فحينها ينتقل الرهن إلى حطامها، ويعني ذلك أن يكون للدائن ميزة التقدم على باقي الدائنين في استيفاء حقه من ثمن الحطام² وكذا ينتقل إلى مبلغ التأمين على هيكل السفينة وهو ما تعرضنا له سابقا وأيضا هو ما تناولته المادة 62 من القانون البحري الجزائري والتي تم ذكرها سالفا

ثالثا: انقضاء رهن السفينة بمرور 10 سنوات دون تجديد

ذلك أنه بمضي 10 سنوات من تاريخ القيد ينقضي الرهن البحري بقوة القانون، وفي هذا الخصوص فقد نصت المادة 66 من القانون البحري الجزائري على أنه «يحفظ

¹ إنه بانقضاء الرهن البحري بهلاك السفينة المرهونة، يترتب على ذلك شطبها من سجل السفن وشطب جميع رهون العالقة بها.

² عملا بحكم المادة 1049 من القانون المدني المصري فإن هلاك السفينة لا يؤدي إلى الإخلال بحق الدائن المرتهن في أن يقتضي حقه فورا وقبل حلول الأجل أو يحصل على تأمين كاف من الدين، سواء كان الهلاك ناشئا بخطأ المدين أو عن سبب أجنبي.

الرهن البحري لعشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله النظامي، وعند انتهاء هذه المدة وعدم تجديد الرهن يعتبر هذا الأخير لاغيا» .
رابعاً: تغيير الجنسية

يؤدي تغيير جنسية السفينة¹ إلى إنشاء سجل جديد لها لا يرتبط بالسجل السابق مما يؤدي إلى انقضاء الحقوق العينية التي سبق شهرها على السفينة وسقوط آجالها، وقد سبق أن وضحنا بأن نقل ملكية السفينة المرهونة وديا إلى أجنبي محظور في الجزائر وفي فرنسا وكذا مصر، ما دام لم يحرر ترخيص من طرف المرتهن في هذا البيع، فمثل هذا البيع لا ينتج أثره إلا بشطب الحقوق العينية في سجل السفينة.
خامساً: شطب الرهن

حيث نصت المادة 69 من القانون البحري الجزائري على أنه «يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية إما بناء على رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء»، وكما يجوز أن يتم الشطب تلقائياً حسب المادة 70 من نفس القانون والتي نصت على أنه «يجوز أن يتم الشطب تلقائياً من قبل السلطة البحرية في حالة سقوط القيود بالبطلان وعدم تجديدها».

الفرع الثالث: انقضاء الرهن البحري عن طريق التطهير La Radiation

ذاك ما نصت عليه المادة 934 من ق م ج على أنه « إذا تمت إجراءات التطهير انقضى الرهن الرسمي نهائياً، ولو زالت لأي سبب من الأسباب ملكية الحائز الذي طهر العقار» ويفهم من هذا النص أن حق الرهن الرسمي ينقضي بالتطهير، سواء تم التطهير والعقار لا يزال في ملكية الحائز، أو تم بعد أن باع الدائنون العقار في المزاد العلني الجبري

¹ إن فقدان السفينة لجنسيتها، يندثر الرهن الوارد عليها، وتبقى مسألة القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة مقسم في الفقه بين قانون القاضي باعتباره القانون الواجب التطبيق على كافة الامتيازات والرهون التي تنقل السفينة وقت الحجز عليها، وبين تطبيق قانون العلم الذي يقضي باحترام الحقوق التي اكتسبت في ظل القانون الأول.

ورسا المزاد على غير الحائز¹ ومنه أيضا يبقى أثر التطهير في انقضاء الرهن، حتى بعد زوال ملكية الحائز الذي قام بالتطهير، لأي سبب من الأسباب، كبطلان سند الملكية أو لتحقيق الشرط الفاسخ الذي كان معلقا عليه، ففي هذه الحالة تعود الملكية إلى المالك السابق خالصة من الرهون التي طهر منها العقار².

فمن هذا المنطلق ينقضي الرهن البحري وبصفة تبعية بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن الرسمي لذلك ينقضي الرهن بتطهير السفينة، والتطهير يكون تلقائيا أي بقوة القانون وذلك في حالة البيع الإختياري volontaire وقد يكون البيع جبريا radiation judiciaire إذا قام به حائز السفينة ومنه سنتعرض في الآتي لهذه الأسباب³.

1/ التطهير الإختياري للسفينة

يقوم المشتري بتطهير السفينة اختياريا وذلك بإبلاغ الدائنين المرتهنين المسجلين في السفينة باستعداده للوفاء حالا بكل الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة الملزم به ويقوم المشتري بإيداع الثمن في خزانة المحكمة لسداد ديون جميع الدائنين المرتهنين⁴ للمشتري حائز السفينة أو حصة منها أن يتفادى إجراءات التنفيذ عليها ويظهر السفينة من الرهون التي تنقلها، وحقيقة الأمر أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى البيع الإختياري في القانون المصري وهذا بخلاف المشرع المصري الذي تطرق إليه من خلال المواد من 54 إلى 56 من قانون التجارة البحرية، حيث ورد وفقا لأحكام أنه يتوجب على الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة إذا انتقلت ملكية السفينة كلها أو بعضها قبل قيد

¹ محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 122.

² عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 318.

³ Anastasia Toprkova, les surets maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe, op.cit,p 19.

⁴ على شراد، المرجع السابق، ص 17.

محضر الحجز¹ ذلك على أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التتبيه عليه على يد محضر بدفع الثمن²، وإذا أراد الحائز تفادي إجراءات الحجز والبيع بمعنى تطهير السفينة من الرهن ، من تم وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشرة يوماً التالية للتتبيه³ أن يعلن الدائنين المقيدون في سجل السفينة على يد محضر في محلهم المختار بموجب العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثننها والمصاريف وقائمة تحتوي على الديون المقيدة مع تواريخها ومقدار وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة.

وبعد ذلك فإنه متى تم الإعلان من الحائز على النحو الذي تم ذكره آنفاً فإنه يجوز لكل دائن أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح له بزيادة العشر⁴ وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف، ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ إعلان الحائز للدائنين على تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في أحد الموانئ المصرية

¹ وفقاً لنص المادة 51 من قانون التجارة البحرية فإنه لا يجوز التصرف في السفينة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 169.

³ وهو ما ذهب إليه المشرع الليبي من خلال نص المادة 69 من القانون البحري حيث بين كيفية تطهير المشتري للسفينة المرهونة أو الحصة فيها، لذلك قررت هذه المادة بأنه ينبغي على المشتري وبعد أن يقيد شرائه للسفينة في دفتر تسجيل السفن وفي خلال خمسة عشرة يوماً التالية أن يبلغ جميع الدائنين المقيدون في سجل السفن في الموطن المختار لكل منهم، بنسخة من سند ملكية السفينة، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فوراً، سواء أكانت هذه الديون مستحقة الأداء أم غير مستحقة، وذلك في حدود الثمن الملزم به، ويجوز لكل دائن مقيد وفي ظرف عشرة أيام من تاريخ الإبلاغ أن يطلب بيع السفينة أو بيع الحصة المرهونة بالمزاد مع عرض زيادة العشر على ثمن وتقديم كفالة لدفع الثمن والمصاريف، ويشتمل الطلب على تكليف بالحضور أمام المحكمة الابتدائية التابع لها مكان وجود السفينة أو مرفأ تسجيلها إذا كانت مبحرة، ذلك لأجل تقرير إجراء المزايدة العلنية، ويجري البيع بالمزاد بمسعى من الدائن الذي طلبه أو بمسعى من المشتري طبقاً لإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة.

⁴ وذلك إذا لم يقتنع أحد الدائنين المرتهنين بكفاية الثمن أو تسربت إلى نفسه مظنة التواطؤ بين طرفي البيع على الحط منه، وللاهتمام أكثر راجع، كمال حمدي، المرجع السابق، ص 169.

وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة، على أنه إذا لم يتقدم أي دائن بالطلب سالف البيان فإنه يكون للحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أي إجراءات أخرى¹.

2/ تطهير السفينة بالبيع الجبري (بيع السفينة بالمزاد العلني)

وينقضي الرهن على السفينة أيضا بتطهيرها بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن، إذ يباشر الدائنون حقهم بالأفضلية على ثمن البيع، وبالرجوع إلى القواعد العامة نرى أن تسجيل حكم مرسي المزاد هو الذي يطهر السفينة من القيود التي تم شهرها وكذلك من حقوق الامتياز متى تم إعلان هؤلاء بقائمة شروط البيع وبتاريخ جلسته على النحو الذي سبق ذكره².

ويرى البعض أن تسجيل حكم مرسي المزاد هو الذي يطهر العقار بصرف النظر عن إيداع الثمن ويرى البعض الآخر بشأن حكم مرسي المزاد لن يصدر إلا بعد البيع وبعد أن يقوم المشتري بسداد هذا الثمن وهذا المعنى يختفي وراء قول القانون أن حقوق أصحاب الديون تنتقل إلى الثمن³.

وأما بخصوص أحكام تطهير السفينة بقوة القانون في القانون البحري الجزائري، فنجد المادة 68 منه قد نصت على أنه «في حال البيع الجبري للسفينة، توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة ماعدا الرهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تم حسب الأحكام التي يخضع لها البيع تحدد بموجب مرسوم كفيات البيع الإجمالي للسفينة وكذلك التبليغ المسبق لكل من الرهون

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 169.

²Bénac-Schmidt (f) privilège mobilier, D.T.08,1998, p 23.

³ ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، المرجع السابق، ص 17.

والامتيازات البحرية وأمين دفتر تسجيل السفن»، إلا حقيقة الأمر هذا المرسوم لم يرى النور إلى غاية يومنا هذا وفي انتظار صدور هذا النص تبقى أحكام هذا البيع تخضع حتما للقواعد العامة للبيع بالمزاد العلني¹.

وبالرجوع إلى المادة 936 من القانون المدني الجزائري فقد نصت على أنه «إذا بيع العقار المرهون بيعا جبريا سواء أكان ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس الذي سلم إليه العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد إلى الدائنين الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن»
يتضح من هذا النص أنه إذا تم بيع السفينة بالمزاد العلني² فعند رسو المزاد تظهر السفينة من الرهون وينتقل حق الدائنين المرتهنين إلى الثمن الذي أودع في خزين المحكمة ويوزع على الدائنين المرتهنين المقيدة أسمائهم في سجل السفن، أما بالنسبة للبيع الجبري في الخارج فقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية بانوه bano بأنه لا يظهر الديون المتقلة بها السفينة.

وما تجدر إليه الإشارة فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد سكتت عن هذا التنازع الدولي، في حين نجد المادة 11 من اتفاقية 1967 قد أقرت بأن البيع الجبري لسفينة وطنية في ميناء أجنبية يطهر السفينة من الديون الرهنية ومن الامتيازات المتقلة بها السفينة متى كان البلد الذي أجري فيه البيع يكون أحد طرفي الاتفاقية³.

¹علي شراد، المرجع السابق، ص17

²أنظر الملحق التاسع، إعلان بيع سفينة بالمزاد العلني

³Auchter (G), Art. précité, p 54.

أما في القانون البحري المصري فإن الحجز على السفينة وبيعها قضائياً في ميناء أجنبي جائز، إلا أنه يتبع في ذلك الإجراءات المنصوص عليها في قانون محل الحجز ولكن يجب الرجوع فيما يتعلق بتطهير السفينة من الديون التي تنقلها إلى قانون علم السفينة¹.

¹كمال حمدي، المرجع السابق، ص 147.

الخاتمة

الخاتمة

لقد تبين لنا من خلال هذه الدراسة أنه، لتسهيل منح القرض من جهة وتأمين حماية كافية للدائنين من جهة أخرى، عنيت معظم القوانين البحرية بإيجاد نظام ضمان خاص يرتكز أساسا على الإمتيازات والرهن البحرية، ولكن حقيقة الأمر وباعتبار السفينة من ناحية طبيعتها فتشبه العقار لحد كبير وما يترتب عليه من تصرفات وآثار قانونية خاصة ما تعلق بالرهن البحري، ومن ثم فإذا كان القانون المدني يمثل الشريعة العامة فمنطقي جدا أن نجد بعض أحكامه قد كان لها وجود في القانون البحري، خاصة ما تعلق ب الضمانات التي أقرت لصالح الدائنين وهو ما عنونه المشرع الجزائري في القانون البحري بالحقوق العينية على السفينة، حيث بالرجوع إلى الطبيعة الخاصة للسفينة والبيئة البحرية التي تباشر فيها نشاطها على حد سواء.

فاستنتجا لما تقدم في موضوع الإمتيازات البحرية والذي كان محور الدراسة في الباب الأول اتضح لنا أنه حق عيني يقرره القانون ضمانا لوفاء ديون بحرية معينة يمنح الدائن الأولوية في استيفاء دينه من المحل الذي يرد عليه وتتبع ذلك المحل في أي يد يكون وهذا المحل إما أن يكون السفينة أو الأجرة أو الملحقات سواء بالنسبة للسفينة أم الأجرة. وعلى وجه المقارنة بالإمتياز المقرر في القانون المدني ، فإن الاختلاف بينهما يبدو واضحا في المحل الذي يرد فيه حق الامتياز فلا ينتقل حق الامتياز البحري عند هلاك محله أو تلفه أو فقده إلى مبلغ التأمين المستحق للمالك أو المجهز في حين تقضي القاعدة العامة في القانون المدني بحلول مبلغ التعويض أو التأمين محل الشيء المثقل بالامتياز عند هلاكه أو تلفه، كما لا يشترط القانون البحري أن يكون محل حق الامتياز البحري (السفينة) مملوكة للمجهز إذ يتم التنفيذ على السفينة سواء أكانت مملوكة للمجهز أو مستأجرة منه، في حين ذلك يشترط التقنين المدني أن يكون المال المثقل بالامتياز مملوكا للمدين ويستطيع الدائن

الذي له دين ممتاز وفقا لهذا القانون أيضا أن ينفذ على بقية أموال المدين عند عدم كفاية
المحل المتقل بالامتياز ليستوفي بقية دينه، ويخلو حق الامتياز البحري من هذا الحكم.
ويتباعدان من حيث آثارهما المترتبة الناتجة عنهما، إذ يمنح حق الإمتياز البحري
صاحبه حقي التقدم والتتبع بينما يمنح حق الامتياز في القانون المدني صاحبه حق التقدم ولا
يمنحه حق التتبع دائما كما هو الحال في حقوق الامتياز العامة.

واستنتجنا أنهما يختلفان من حيث انقضاء كل منها فحق الامتياز البحري ينقضي
بأسباب وطرق خاصة ببيع السفينة رضاء أو جبرا من قبل محكمة أو بالتقادم الذي تراوحت
مدته بين ستة أشهر أو سنة أو حتى ثلاث سنوات فضلا عن انقضائه بالتبعية عن انقضاء
الحق بالوفاء أو بأي سبب آخر من أسباب انقضاء ذلك الحق في حين لا تنقضي حقوق
الامتياز في القانون المدني بأس سبب خاص للانقضاء عدا التنازل كما أن مدة التقادم التي
يحددها هذا القانون لانقضاء حق الامتياز هي مدة تقادم الحق نفسه وهي ليست واحدة.

كذلك بالرجوع إلى مسألة تنازع القوانين في تحديد حقوق الامتياز والرهون
البحرية، قد اعترضتها صعوبات كبيرة، فيما تعلق بشأن الائتمان العينية على السفينة فإن
الفقه كان في غالبته متجها إلى الأخذ بقانون محل قيد السفينة، أي قانون العلم وقد استند في
تطبيق هذا القانون على أساس التوسع في مفهوم قانون موقع الشيء أو على أساس القانون
الشخصي للسفينة، أو على أساس ما جرى عليه العرف دوليا.

فبالرجوع إلى ما تعرضنا له من خلال هذه الدراسة، فقد بدأ الصراع في تحديد
وتوحيد الامتيازات البحرية بظهور النظريات الثالث المتباينة، الأنجلوسكسونية واللاتينية
والألمانية وكان لكل منها وجهة نظر تحاول أن تفرضها على الطرف الآخر وبهذا تطبق
أحكامها، على سائر دول العالم، ولكن هذا الصراع دام لسنين طويلة بدون نتيجة، فبدأ
التفكير في البحث عن سبل أخرى، وهو بالفعل ما تم بميلاد اتفاقية بروكسل لسنة 1926

والمعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإمتيازات والرهن البحرية، ثم اتفاقية بروكسل لسنة 1967 وبعدها اتفاقية جنيف لسنة 1993، ولكن قد لقت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 نجاحا كبيرا، حيث صادقت عليها العديد من الدول ومنها الجزائر، تحت المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964، وبانضمام الجزائر إلى المعاهدة الأولى صار يتحكم في تنظيم الامتياز البحري، نصين، وكل نص يعمل ضمن الحدود المرسومة له، إلا أن ازدواجية التنظيم قد نتج عنها عدد من المأخذ، منها أن بعض الحقوق الممتازة يفترض فيها أن تدرج ضمن امتيازات الدرجة الأولى، أو الامتيازات الواردة على سبيل الحصر، وتسمى بالامتيازات الدولية أيضا، وهي امتيازات تسبق الرهن البحرية، في حين ذلك تولى المشرع الجزائري وضعها ضمن حقوق الامتياز التي تلي الرهن البحرية، وبطبيعة الحال هو موقف يشوبه بعض العيوب ذلك أن التفاوت غير مبرر في المراتب لنفس الحقوق الممتازة، حيث لا يحول دون التقدم أو التأخر عن الرهن البحرية سوى قدرة أو عدم القدرة على التمسك بأحكام المعاهدة، ضف إلى هذا الحكم، وجود أمر آخر وهو أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 قد جعلت من السفينة والأجرة وملحقاتها محلا يقع عليه الامتياز البحري، في حين ذلك المشرع الجزائري، نص من خلال التقنين البحري على السفينة فقط دون غيرها من الأموال الأخرى والتي آثر بها الدائنين المرتهنين، وحينها يجد الدائن الذي ليس بإمكانه إعمال نصوص المعاهدة نفسه مضطرا إلى قبول هذا الوضع الذي لم يكن له يد في قيامه، وبالتالي حرمانه من أموال معتبرة، لا لشيء إلا لتعلق النزاع بعناصر وطنية بحتة دون إمكانية المطالبة بتطبيق نصوص المعاهدة، وبالمقابل يجد الدائن الذي يتمسك بامتياز نفس الحق، نفسه أمام خيارات وفرص كثيرة تفتح له المجال لاستيفاء حقوقه كاملة وهذا بسبب قدرته على اللجوء لأحكام المعاهدة.

وكان استنتاجنا أيضا أنه رغم الحلول التي توصلت إليها الاتفاقيات الدولية، وعلى الخصوص الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر، في مجال توحيد أحكام الامتياز البحري، إلا أنها لم تحقق الهدف المرغوب وهذا لوجود عدة أسباب، كان أهمها عدم القدرة على الوصول إلى إجماع دولي بشأنها، ضف إلى ذلك وجود الكثير من التحفظات والتي تركتها المعاهدة للدول الموقعة، وهو ما أدى نسبية في التطبيق وبالتالي عدم تحقيق نتيجة.

فالسبب الجدي في عدم التوصل إلى المبتغى من خلال الاتفاقيات التي صدرت في هذا الشأن خاصة إتفاقية بروكسل 1926، وهو أنه قد تم وضع المصالح العملية المتعارضة بعضها في مواجهة البعض دون أية محاولة للاستناد إلى أساس نظري يربط بين هذه المصالح، ودون أية دراسة مقارنة جدية، فقد جاء أنصار كل نظام وليس في برامجهم محاولة فهم النظم الأخرى، وإنما همهم الوحيد وهو تقديم مشروع والقانون الذي يمثلونه في أحسن صورة والتغني بمحاسن وتقديم مزاياه، محاولين منهم فرض أكبر قدر ممكن منه على نصوص القانون الواحد، ولم يلبث أن جاء الدائنون البحريون أنفسهم، وقد أغرتهم رائحة الجدل ليشاركوا في هذا الجدل، ومنه محاولة لكل واحد منهم أن يحصل على المرتبة الأولى إن استطاع، وإلا فأقصى ما يمكن أن يصل إليه بمهارته في الجدل وقدرته على الإقناع، ثم جاء الدائنون المرتهنون جميعا يهاجمون الدائنين الممتازين جميعا.

كان بديهيا إذن ألا يقتصر الأمر على مجرد طول الزمن الذي استغرقه توحيد الامتياز على السفينة، وإنما يصل إلى جودة ذاتها أو بعبارة أدق عدم جودتها، ولا شك أن الفضل الأول يعود لمعاهدة بروكسل لسنة 1926، إذ يكمن هذا الفضل إلى حد كبير في القضاء على مشاكل تنازع القوانين بين البلاد الموقعة عليها، إلا أن التنظيم القانون والحكام التي جاءت بها الاتفاقية ليست خير القوانين.

ويظهر ذلك فيما تثيره مسألة الاعتراف بالامتيازات البحرية الأجنبية، تنازع القوانين بين الدول التي يعينها هذا الأمر، ذلك أن دينا بحريا ما يتمتع بوصف الامتياز لدى دولة ما في حين لا يتمتع بهذا الوصف في دولة أخرى، مما يستتبع اختلاف الدول في مسألة الاعتراف بالامتيازات البحرية الأجنبية وقد وجدت أن الحلول التي تأخذ بها الدول تتميز باتجاهات متعددة ومختلفة وهي:

أولاً: بتطبيق قانون القاضي وهذا الاتجاه أخذت به الممارسة القضائية الإنكليزية في قضية Halcyon Isle تحديدا إذ عدت مسألة الاعتراف بالامتيازات البحرية من الإجراءات فتطبق بشأنها قانون القاضي وقد أخذت بذلك أيضا ممارسات دول أخرى كأثر للممارسة الإنكليزية كم هو الحال في دول الجنوب وقد كان للممارسة الإنكليزية غاية جوهرية وهي تطبيق القانون الإنكليزي (قانون القاضي) ومن ثم إذا ليس من المحبذ في الممارسة الإنكليزية تطبيق قانون أجنبي لأنها تفضل تطبيق قانونها الوطني استنادا إلى قاعدة خضوع الإجراءات لقانون القاضي.

ثانياً: بتطبيق قانون علم السفينة، الذي حظي بتأييد فقهاء قانونيين عدة من دول مختلفة وتبناه مؤتمر بروكسل الدولي للقانون التجاري لعام 1888 ليكون ضابط إسناد لحل تنازع القوانين في عدد من موضوعات القانون البحري ومنها الامتيازات البحرية ونصت على تطبيقه أيضا بشأن الامتيازات البحرية القوانين البحرية للدول المختلفة منها السويد وهولندا إلا أن تطبيقه على الامتيازات البحرية لم يكن ميسرا دائما بسبب صعوبات واجهته كظاهرة أعلام المجاملة التي انتشرت في دول العالم التي تتبع التسجيل المفتوح ولا تتمتع السفن بموجبها بالرابطة الجوهرية مع دول أعلامها ثم تغيير جنسية السفينة الأمر الذي يؤدي إلى تغيير أعلامها، فهذه الصعوبات أدت إلى الحد من تطبيقه ليس على الامتيازات البحرية وحدها بل على التعاملات البحرية الأخرى، ضف إلى ذلك تطور قاعدة الإسناد نفسها في

الوقت الحاضر التي أصبحت تتكون من ضوابط إسناد نفسها في الوقت الحاضر التي أصبحت تتكون من ضوابط إسناد عدة بشأن فكرة مسندة واحدة الأمر الذي يؤدي إلى أن تصبح احتمالية تطبيقه على الامتيازات البحرية فقط.

وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فقد صرح بحقوق الامتياز البحري وعددها من خلال المادة 73 من التقنين البحري، والتي قسمها إلى نوعين حقوق الامتياز من الدرجة الأولى وحقوق الامتياز من الدرجة الثانية، هذا التقسيم المستوحى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي تأثرت بالنظرية الأنجلوسكسونية، بالإضافة إلى أن المشرع قد خول لدائن المجهز المالك سلطة تتبع السفينة في أي يد تكون، هذا الحق الأخير الذي يرتبط على وجه الخصوص بالعقارات، والذي يحتمل أن يتمسك الحائز قبله بقاعدة الحيازة للمنقول سند الملكية زيادة على تمتعه بحق الأفضلية بين الدائنين والذي يمتد حتى بالنسبة لأولوية الديون الممتازة عن بعضها البعض وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري.

أما بالنسبة لحق التقدم فأمر يختلف نوعا ما، إذ قد يشكل صعوبة على الدائن الممتاز في ممارسته إذا لم يكن من الدائنين الحاجزين على السفينة، مادام ليس بالإمكان إحاطته بإجراءات ونتائج الحجز على السفينة من قبل المحكمة نظرا لغياب نظام لشهر الحقوق الممتازة، كما قد يتيح الفرصة لبعض الدائنين وبتواطؤ من المالك، السعي إلى الحجز على السفينة محل الامتياز في بلدان لا يتسنى وصول أخبار الحجز على السفينة منها، ليحصل الأول على حقه كاملا دون مزاحمة دائنين ممتازين تحتل امتيازاتهم مراتب متقدمة.

وبخصوص الرهن البحري فقد تبين لنا أن الرهن هو جعل مال محبوس وموقوف مقابل حق يمكن استيفاءه من ذلك المال وهو عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن، والراهن هو المدين الأصلي، وقد يكون من الغير أي الكفيل العيني، ويرتب العقد للدائن حق عيني تبعي هو الرهن، ويطلق الرهن على العقد الذي بين الراهن والمرتهن، وعلى الحق

العيني التبعي الذي يخول للدائن سلطة التقدم على سائر الدائنين العاديين والمرتهنين التاليين له في المرتبة وأيضا تتبع العين المرهونة في يد الغير.

ولعقد الرهن الرسمي أو التأميني خصائص معينة فهو أولا حق عيني تابع للالتزام، فلا يقوم على استقلال بل مرتبط بالدين الأصلي فيقوم مع قيام الدين ويزول مع زواله بالانقضاء أو البطلان أو الإبطال ويتميز الرهن الرسمي ثانيا بأنه حق عيني.

ويعتبر الرهن من التأمينات العينية التي تجعل للدائن الذي يتمتع بها يتقدم على الدائن العادي بأن يتقاضى حقه من هذه التأمينات، متقدما في ذلك على الدائن العادي، كما أن الدائن ذو التأمينات العينية ليس له فحسب حق التقدم بل له أيضا حق التتبع، فإذا باع مالك التأمين العيني المرهونة كان للدائن أن يتبعه في يد من يشتريه وينفذ عليه بحقه.

كذلك تكمن السمة الأساسية للقانون البحري الحديث في أهمية القضايا الدولية التي تطرح عليه نتيجة التطور الهائل الذي حدث في الملاحة التجارية منذ مطلع القرن التاسع عشر.

فالسفينة العصرية الآن مهياة لتمخر جميع موانئ العالم، وهذا الاتصال المتزايد بهذا الشكل يؤدي حتما إلى قيام منازعات بين مختلف التشريعات، فقد يحصل أن تباع سفينة في ميناء أجنبي، ويثور التساؤل عن القانون الذي يحكم إجراءات هذا البيع وآثاره، وقد تكون سفينة مرهونة وفقا لأحكام قانونها الوطني ثم تسافر إلى ميناء أجنبي فيحجز عليها فيه، وتباع وفاء للديون التي عليها، ويثور البحث عن القانون الذي يحكم هذا الرهن، سواء ما تعلق بقانون علم السفينة أو قانون موقع الشيء أي قانون محل الحجز.

وتثير مسألة تنازع القوانين في المسائل التي تتعلق بالتأمينات العينية مشاكل عديدة، فهناك مشكل طبيعة السفينة ذاتها، ومشكل إسناد التأمين من حيث إنشائه وآثاره إلى قانون دولة معينة، وهناك اعتراف القاضي بالتأمين العين الذي نشأ وفقا لدولة ما، ويتصدر هذه

المشاكل في مجموعها مشكل تنازع الاختصاص القضائي، وقد حدث بالفعل حيث سعت الدول إلى بدل جهود قصوى في سبيل توحيد أحكام الرهن البحري، وهو ما تم بالفعل وتعرضنا له من خلال هذه الدراسة بدراسة فكرة التنازع ودور الاتفاقيات الدولية الثلاث المتعلقة بتوحيد قواعد الامتيازات والرهن البحرية، وهذا المسعى الدولي حاول تجسيد فكرة التوحيد في سبيل جعل المعاملات البحرية يسودها نوع من الثقة والطمأنينة.

وما يلاحظ أيضا أنه بخلاف الرهن في القانون المدني الذي له ثلاثة مصادر وهي العقد والقانون والقضاء، نجد أن الرهن البحري له مصدر واحد يتمثل في الاتفاق وهو الحكم الذي أقره المشرع صراحة في القانون البحري بأن قضى بأن الرهن البحري هو تأمين اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة، ونتيجة ذلك لا يوجد في القانون البحري الرهن القانوني أو الرهن القضائي.

وتكمن نقطة الاختلاف الجوهرية بين الرهن والامتيازات البحرية على السفن، والتي تشكل مظهرا من مظاهر هيمنة هذه الأخيرة عليها، إذ أن سيطرة الامتيازات على الرهن البحرية هي ناتجة من خلال النظام القانوني لكلا النظامين، حيث أن الامتيازات لا يمنحها إلا القانون بخلاف الرهن البحري الذي هو تأمين اتفاقي وعقد يتطلب اتفاق الأطراف.

واستنتجنا أيضا أنه توجد خصوصية للرهن البحري من حيث الآثار، تشكلت في أهمية قيدها، حيث رأى جانب من الفقه أن قيد الرهن البحري يختلف عما هو عليه الحال في القانون المدني، إلا أن المشرع الجزائري لم يبدي حرصه في ذلك ومحاولة سن قوانين تتوافق وطبيعة السفينة فأخضعها للتقنين المدني بصفة محضة، كما تظهر ميزة أساسية لهذه الرهن قد تشكل القاعدة الأساسية لخصوصيتها وهي أن يد المدين الراهن لا يعطلها الرهن

إذ يبقى محتفظا بحيازة السفينة المرهونة وذلك لغرض الاستمرار في الاستغلال لها وهي الغاية التي أنشئ بموجبها الرهن البحري.

وقد أورد المشرع الجزائري بوجوب شهر هذه الحقوق عن طريق قيدها في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، وهو الأمر الذي لم يعنى به ولم ينص عليه صراحة فيما يتعلق بالامتيازات على السفن ويبدو أن هذه ميزة تضاف إلى تنظيم هذه الرهون.

وما يمكن إضافة في الأخير أيضا أنه يجب على المشرع الجزائري، إعادة النظر في بعض النصوص التي تتعلق بحقوق العينية الواردة على السفينة وتعديلها بما يتوافق وعصرنتها، حتى أننا كما رأينا في الامتياز البحري ترك النص غامض فيما يتعلق بالمحل وحصره في السفينة فقط، لذلك ينبغي أن يولي نفس الأهمية التي أعطاها للرهن الرسمي في القانون المدني، إذا علمنا أن التشريعات البحرية الأخرى أفردت نصوصها للرهن البحري فقط وهو ما نجده في القانون الفرنسي مثلا.

وتبقى أيضا الحماية التي أقرها المشرع الجزائري للدائن المرتهن غير كفيلة، إذ يضطر إلى انتظار استيفاء أصحاب الامتياز من الدرجة الأولى لحقوقهم وهو ما قد يحول بين الغاية التي وجد من أجلها الرهن وهو الإئتمان البحري، وبالتالي يبعد المجهزين عن نظام التأمينات البحرية رغم ما توفره من ميزات لهم. ومن ثم لا بد من إعادة النظر في القانون البحري الصادر سنة 1976 والذي لم يجري أي تعديل على هاته الحقوق وتدعيمه بنصوص توفر الحماية المتبادلة بين الدائن المرتهن والمدين الراهن.

الملاحق

قائمة المصادر والمراجع

باللغة العربية

أولاً: المؤلفات

1. أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال خزي وشركائه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985.
2. أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، الطبعة الرابعة، نشأة المعارف القانونية، 2007.
3. إيل صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
4. إيمان الجميل، الربان (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات والسلطات)، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي للنشر، مصر، سنة 2014.
5. إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.
6. إيمان حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الحديث، 2013.
7. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، 2011.
8. بهجت عبد الله فايت، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة نهضة الشرق جامعة الإسكندرية، 1984.
9. جقبوبي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، 2016.
10. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997.
11. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988.
12. ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون والبحرية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1993.
13. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، (مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، عقود النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، ط الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
14. سليمان مرقس، التأمينات العينية، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1963.
15. سمير عبد السيد تناغو، التأمينات الشخصية والعينية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.
16. صبيح عبد اللطيف عبد الله، محاضرة أُلقيت في مركز تطوير طرائق التدريس والتدريب الجامعي التابع إلى جامعة بغداد، تشرين الثاني 1999.

17. صهيب عبد الله بشير الشخانة، الضمانات العينية الرهن ومدى مشروعيتها استثمارها في المصارف الإسلامية، الطبعة الأولى، دار النفائس للنشر والتوزيع، الأردن 2011.
18. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2007.
19. عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2009.
20. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 1999.
21. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية السفينة أشخاص الملاحة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008.
22. عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة وأشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985.
23. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء 10، الطبعة الثالثة منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 1998.
24. عبد الفتاح ترك، موسوعة القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الكتب والوثائق المصرية.
25. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2011.
26. عبد الفضيل محمد أحمد، الوجيز في القانون البحري، المنصورة سنة 1985.
27. عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، سنة 2009.
28. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1999.
29. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف الإسكندرية، بدون سنة.
30. العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2002، الجزائر
31. علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية سنة 1977.
32. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، سنة 1988.
33. علي الشرفاوي، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، 1995.
34. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعي، بن عكنون الجزائر، 2005.

35. عمار الخالدي، تنازع القوانين في الامتيازات البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2013.
36. كامل مرسي محمد، الحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية، رهن رسمي، حق اختصاص، رهن حيازي، حقوق الامتياز، الطبعة الثانية، المطبعة العالمية، مصر، 1951.
37. كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
38. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
39. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
40. محمد الفقي عاطف، قانون التجارة البحرية السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
41. محمد بهجت عبد الله أمين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج 2، وج 3، ط 1، دار النهضة العربية القاهرة، 2004-2005.
42. محمد حسن قاسم، موجز الحقوق العينية الأصلية، الطبعة الأولى، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2004.
43. محمد حسين، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
44. محمد حسين، الوجيز في التأمينات الشخصية والعينية في القانون المدني الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائري، 1986.
45. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، شركة دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
46. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
47. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
48. محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
49. محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، الجزء الثاني، مصطفى بابي الحلبي وأولاده، القاهرة، 1945.
50. محمود الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
51. محمود جمال زكي، التأمينات العينية والشخصية، ط 3، دار الكتاب الحديث، 1979.
52. محمود سمير الشرقاوي، العقود البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1991.
53. محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

54. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2013.
55. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع بالأردن، 2015.
56. مصطفى كمال، طه، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
57. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر 2007.
58. ملك شقلم، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017.
59. ملك شقلم، الرهن التأميني البحري في ظل تنازع وتوحيد القوانين والامتيازات البحرية الدولية، دار الوفاء لدنيا للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2018.
60. نبيل ابراهيم سعد، الحقوق العينية الأصلية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006
61. هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
62. وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة أشخاصها وعقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2008.

ثانيا: الاطروحات والمذكرات

✓ أطروحات الدكتوراه

1. العرباوي نبيل صالح، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة تلمسان، 2009-2010.
2. بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.
3. حياة بن عيسى، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2014-2015.
4. مراد بسعيد، رسالة الدكتوراه، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012.

✓ مذكرات الماجستير

1. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران، 2011/2012.

2. بسعدي يوسف، إشكالات تسليم البضائع في عقد النقل البحري وفقا للتشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2016/2017.
3. تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016-2017.
4. حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع عقود والمسؤولية، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996.
5. عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران.
6. عبد الملك عبد الله محمد الورقي، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحرا (دراسة مقارنة)، رسالة تقدم بها إلى مجلس كلية الحقوق القانون-جامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة بغداد، العراق، 2003.
7. علي شراد، الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة، مذكرة الخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا لقضاء، الدفعة الخامسة عشر، 2004-2007.
8. غربي عطا الله، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2009.
9. لريبي مكي، الحطام البحري وفقا للتشريع الجزائري ومعاهدة نيروبي لسنة 2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2013.
10. لطرش زهية، عمليات الإسعاف البحري، مذكرة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، يوسف بن خدة، سنة 2011، 2012.
11. محمد الأمين مهري، التأمين البحري على السفينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2005-2006.
12. منهوج عبد القادر، خصوصية الرهون البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011/2012.

ثالثا: المقالات

1. أربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الخامس، سنة 2017.
2. أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة بموجب أحكام قانون رقم 46 لعام 2006، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24، العدد الثاني، 2008.

3. بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد الثاني، سنة 2014.
4. بن عمار محمد، بن حمو فتح الدين، آليات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعو أبي بكر بلقايد تلمسان، ع 8 سنة 2018
5. حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016
6. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 9، 2014
7. بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد السابع، 2018
8. حسان سعاد، دوافع إزالة الحطام البحري في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، مخبر القانون البحري والنقل جامعة تلمسان
9. حياة بن عيسى، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد ن تلمسان، العدد لأول، 2014
10. درويش مريم، مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل مخبر القانون البحري والنقل، العدد السادس، جامعة تلمسان، 2017.
11. دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، جامعو أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد الرابع، سنة 2016.
12. زهرة ناجي، مبدأ الحلول القانوني للمؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير في التأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلة علمية محكمة تعنى بالدراسات القانونية في مجال القانون البحري والنقل تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل - جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، العدد الرابع، 2016.
13. سعاد حسان، نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، 2016
14. عبد الحليم بوشكيوة، الرهن الرسمي كضمان من ضمانات القروض إيجابياته وعيوبه، مجلة الواحات للبحوث والدراسات، جامعة غرداية، العدد السادس، 2009.
15. فائز دنون جاسم، الامتيازات والرهن على السفينة، مجلة القانونية ليبيا، العدد الرابع، سنة 2011.

16. فائز دنون، الامتيازات و الرهون على السفينة، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، العراق، عدد 2015/01/17.
17. محمد بن عمار، السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993.
18. مدحت حافظ إبراهيم، الحقوق العينية والحجز على السفن طبقا لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد الثالث، 1995.
19. مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.
20. مراد بسعيد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، مخبر القانون البحري والنقل، 2014.
21. مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، العدد الأول، 2014.

رابعاً: محاضرات

1. نبيل زقان، محاضرات في القانون البحري، سنة الرابعة، كلية الحقوق، مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2014/2013.
2. محاضرات غير منشورة: الأستاذ حبار محمد (الابن): مدرسة الدكتوراه، الموسم الجامعي 2006-2007، كلية الحقوق بجامعة السانبا وهران.
3. ابراهيم حبيب الخليلي، محاضرات في القانون البحري الخاص، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1979.
4. ملزي عبد الرحمان، محاضرات ملقاة على طلبة كلية الحقوق بجامعة بن عكنون في القانون البحري.

خامساً: النصوص القانونية

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم.
2. الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977 ص 496، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998.
3. الامر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات.

4. Décret n° 64-70 du 02 Mars 1964, Portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, JO N° 29 du 07 Avril 1964.
5. Décret n° 64-72 du 02 Mars 1964, Portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes. JO N° 27 du 31 Mars 1964.
6. المرسوم الرئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989 الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 72 نوفمبر 2011.
7. المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 5 أبريل سنة 1966 الجريدة الرسمية ع 3 سنة 2000
8. المرسوم التنفيذي 99-199 مؤرخ في 06 جمادى الأول عام 1420هـ الموافق ل 18 غشت سنة 1999، وكذا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية، المؤرخة في 22 أوت 1999 عدد 57
9. المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 06 أبريل 2004م الذي يحدد الشهادات وشهادات الملاحه الخاصة بالملاحه البحرية وشروط إصدارها، الجريدة الرسمية ع 29 سنة 2004
10. المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420هـ الموافق ل 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهيأة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02. المؤرخة في 15 يناير 2006. المعدل بمقتضى المرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 الموافق ل 14 يناير 2015 الجريدة الرسمية ع 03، المؤرخة في 27 يناير 2015.

✓ القوانين الأجنبية

11. قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، والمادة 169 من القانون البحري العماني لسنة 1981 والمادة 24 من القانون البحري البحريني لسنة 1982.
12. قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 والمادة 56 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972.

1. Loi N° 67-05 du 03 Janvier 1967, Portant statut des navires et autres bâtiments de mer, J C P, 1967, 32616.

المراجع باللغة الأجنبية

Ouvrages :

1. Ali M. EL Baroudi, LA Notion De Privilège Sur Le Navire En Droit Comparé et Sur Le Plan International, ouvrage couronné de la faculté de droit de paris, publication N° 03, 1963.
2. Arnaud Montas, droit maritime, Dyna' Albert André, Traité Pratique du régime hypothécaire, imprimerie librairie générale de jurisprudence, Marchal et billard, imprimeurs-éditeurs libraires de la cour de cassation place dauphine, 27, paris 1886.
3. Avocat ,Augastin Cauquis, thèse pour le doctorat, Droit romain de l'hypothèque maritime, commentaire de la loi du 10 juillet 1885, faculté de droit D'aixe ,1887.
4. Benlolo Myriam – CARABOT UIAS CANDAS et Eglantine CUJO, Union Européenne et droit international, En L'honneur de Patrick Daller, ED A PEDONE, paris.
5. Bonassies (P)– CHRISTIAN Scalpel, droit maritime, LGDJ 2006.
6. Bonassies (P),« La Convention internationale de le 1993 sur les privilèges et hypothèque maritimes.» Annales IMTM, 1996, Dossier Vingt ans de Conventions internationales maritimes en droit privé: 1976- 1996
7. Bonnecase(J), Précis élémentaire de droit maritim, librairie recueil sirey, paris, 1932.
8. Charles Gusbers, Suretés réelles et des biens, recherches juridiques collection dirigée par Nicolas Molfessis, ECONOMICA 49 rue Héricart, 75015 paris.
9. Chauveau (P) , Traite de Droit Maritime, Librairies Techniques, paris,1958.
10. Danjon(D), Manuel du Droit Maritime, LGDJ, paris,1921
11. David Hummels, coute de transport et échanges, tendances structurelles, rapport de centre de recherches sur les transports, paris,2004
12. Dekhili, Les suretés sur le navire: privilèges et hypothèques, Le phare (Journal Maghrébin des Transport et des Echanges Internationaux), n 10/02/2000
13. DU Pontavice (E) Le Nouveau Statut des Navires et Autres Bâtiments de Mer J.C.P, 1970

14. DU Pontavice (E), Affrètements maritimes et transports, 1^{ère} éd, Delmas 1970.
15. DU Pontavice (E), Le statut des navire, Litec, Paris, 1976
16. DU Pontavice (E), observations sur la distinction entre contrat d'affrètement et contrat de transport de marchandises par mer, ADMA, 1987
17. Faber (D), electronic bills of lading, LMCLQ ,1996
18. Fleury (P), Effets de l'hypothèque, sur les droits du débiteur considéré comme propriétaire de l'immeuble hypothéqué, Faculté de droit, Université de Rennes, 1899.
19. Francesco Berlingieri, The Convention on maritime on Liens and Mortgages, 1993 an analysais of its provisions in the light of the previous conventions and of the travaux préparatoires, CMI yearbook 1996
20. Gaël Piète, Droit maritime, éditons A Pedone, paris
21. Gilbert Gidel, Le Droit International public de La Mer en Temps de Paix, T1, Libraries Eduard Duchemin, paris, 1981.
22. Higgins (P), La Régime Juridique des navires de Commerce en Temps de paix, R.C.A.D.I, Vol.30, 1929.
23. Jacques Potier, Bilan de santé de l'hypothèque maritime en France, Annuaire de droit maritime et aérien, T 3, 1976
24. Jacques Putzeys, droit des transports et droit maritime, Bruxelles 1993
25. Jan Asser, Maritime Liens and Mortgages in the Conflict of Laws, Goteborg, akademiforlaget-Gumperts, 1963
26. Jean- Claude Dakouri, droit des transport maritimes, L'Harmattan,
27. Jean Lucien Wibault, The Scolie 81 US (14 Wall) 170 – 1872 V14.
28. Jean- Pierre Beurrier, droit maritimes, Dalloz, 2006/2007
29. Jean-Pierre Beurrier, droits maritimes, Dalloz action, 3^{-ème} édition 2014
30. Jellaoui Brahim, L'hypothèque Maritime en Algérie, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de post graduation spécialisée, option administration Maritime, Institut supérieur maritime de bou-ismail, 2003/2004, Algérie
31. Jeremy Brown, the Extinction of Maritime liens, L.M.C.L.Q, part 3, 2003
32. Katell Oilleau, Préface Vialard Antoine, Le crédit tire du navire, presses universitaires D'Aix Marseille, 2011
33. Macarus Hebert Paul, The Origin and Nature of Maritime Liens, T.L.R, Vol, 4, 1930.

34. Maire –Claude Desrosiers, le droit maritime, volume 23, Bruyant Bruxelles, éditions Yvon Blais.
35. Neil Hutton. The origin, development, and future of maritime liens and the action in rem, T.M.L.J, Vol, 28,2003.
36. Remond- Couilloud (M), Droit Maritime, 2^{ème}Ed A. Pedone, 1993.
37. Rezenthel Robert, droit maritimes (droit portuaire), éd juris service, paris
38. Ripert (G) la conférence d'Anvers du comité maritime international 28-30 juillet 1921, revue. autran XXXIII, pp 304
39. Ripert (G), droit maritime, T2,4^{-ème} éd, Rousseau, paris, 1950
40. Ripert (G), droit maritime, TII, Crédit maritime Fortune de mer, transport maritime 4^{ème} édition, Rousseau 1952,1^{er} édition, 1914, 2^{ème} éd, 1929
41. Ripert (G), droit maritime, Traité élémentaire de droit commercial, tome 1, 3 éd, LGDJ, 1954.
42. Ripert(G), droit maritime, T 1, libraire Dalloz, paris, 1950, N 309
43. Rodière (R) DU PONTAVICE (E), droit maritime, Précis Dalloz, 11^{ème} éd, paris
44. Rodière (R), droits maritimes, (d'après le précis du doyen RIPERT (G). 2^{ème} édition 1997.
45. Rodière (R), et DU PONTAVICE (E), droit maritime, précis DALLOZ, 12^{ème}, éd 1997
46. Rodière (R), et DU Pontavice. E, e encyclopédie, Dalloz, commercial, 1974 .
47. Rodière (R), Traitement Général de droit maritime, paris, 1979
48. Safa Pierre, Droit Maritime, éd juridique CADCP, 1^{ère} éd 2000.
49. Safa Pierre, Droit Maritime, T2, risque de mer, affrètements maritimes, transports maritimes 1^{er} éd, SADER, Beyrouth,2000.
50. sup droit, collection dirigée par Frédéric debove, paris, 2012.
51. Tassel (Y), du concept de lien, Nature juridique et histoire, D.M.F, octobre 1997, N° 3.
52. Tassel (Y), privilèges maritimes, J.C. Com.Fasc,1090,1,1986
53. Tetley Q.C, The general maritime Law-The lex maritime, S.J.I.L.C, Vol, 20, 1994.

54. Veaux (D), Privilèges spéciaux sur les meubles, Généralités, Caractères, Fondement classement, JC Civ, art 2102 notarial répertoire, Dr Français, privilèges, Fasc. 38,5, 1989
55. Vialard Antoine, droit maritime, dépôt l'égal- 1^{er} édition, 1997, octobre, c, presses universitaires de France, 1997, 108, boulevard saint-Germain, 75006, paris
56. Vilard Antoine, droit maritime, presses universitaires de paris, 1^{er} éd, octobre, 1997
57. William Tetley (w), Cession et transfert des privilèges maritimes, Y a-t-il subrogation du privilège ? DMF, 1990
58. Yves Bellone- Pierre, la déconstruction des navires, master 2 droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, Aix – Marseille, 2006-2007.
59. Zanetos (I), L'hypothèque maritime en France et aux Etats Unis, Mémoire D.E.S.S, Aix-Marseille, 1999.

Thèses de doctorat :

1. Alexandre Pons, LA QUESTION DE CUBA, au point de vue du droit international, Thèse de droit international public, Université de Montpellier, faculté de droit, Imprimerie générale du midi AVENUE DE TOULOUSE, 1907.
2. Augustin Cauquil, droit roman de l'hypothèque conventionnelle droit français de l'hypothèque maritime, commentaire de la loi du 10 juillet 1885, Thèse pour le doctorat, Faculté de droit D'IX, 1887 .
3. Claire-Anne Michel, La Concurrence entre les suretés, Thèse Doctorat en droit, Université Panthéon- Sorbonne, Paris I, école doctorale de droit privé, Soutenue publiquement le 13 décembre 2016.
4. Moulinard(L), privilèges sur les meubles, Thèse Doctorat, Faculté De Droit De Toulouse, Typographie de Bonnal et Gibran, rue saint Rome, 44, 1871
5. L'hypothèque maritime en France et aux Etats- Unis par Mlle Irène Zanetos, mémoire CDMT, 1999
6. Grassin(P), du crédit maritime et de son organisation en France, thèse paris, 1921.
7. CarrusSuzy, privilèges sur le navire pour fournitures et réparations (étude de droit comparé), Thèse pour le doctorat, université de paris, faculté de droit, soutenu le 3 mars 1928.

Articles :

1. Alexis Lemarié, Les nouvelles limites de responsabilité en matière de créances maritimes de la Convention de 1976/1996 sont-elles déjà applicables en France ? Le droit Maritime Français, DMF, N° 800, 1^{er} mars 2018.
2. Alli.M. El Baroudi, L'inscription des privilèges sur le variserait excellent moyen de 3 changes, C.M.I, 74 V,1978.
3. Auchter(G), La Convention International sur Les privilèges et hypothèques maritimes, DMF, 1993.
4. Auchter (G), Les Règles de Hambourg, R.D.T, 1979
5. Avant-projet de traiteur les hypothèques et les privilèges maritimes C.M.I 1906
6. Batiffol(H), traité de droit international privé, paris, L.G.D.J, 4 ED,1967.
7. Benac-Schmidt (f), privilèges mobiliers, D.T,08,1998.
8. Bonassies (P), Les hypothèques et privilèges maritimes en droit Anglais et en droit Américain, DMF,1965.
9. Bonassies(P), DMF, 195 et l'arrêt Chemisa Banc V. Westham ton, 1964, A.M.C.
10. Bonassies(P), Les hypothèque et privilèges maritimes en droit anglais et en droit américaine, DMF 1965
11. Discussion générale, Bulletins N° 13 a 19 et G. Barbie Les droit 5 réelle maritimes et le compte-rendu de la disco- sion de Venise 1907 revue autans, XXIII
12. District Court of Virginia, 1^{er} oct. 1982, The Sorrento, 1982 AMC 29 DMF 1983. 63..
13. Ripert (G), La Conférence d'Anvers du comité maritimes international 28-30 juillet 1921, Revue, autran XXXIII
14. GrahamBradfield, The nature and scope of contemporay maritime liens in south african admiralty law, 21 January 1999.
15. Fromagest(H), étude des conflits de lois relatifs aux droit réels sur les navires, R.I.D.M 1904,1905, T17.
16. Grosdidier(J), DES NATONS, « Le régime administrative et financier des ports maritimes, LGDJ, 1969
17. Legendre (C), La conférence diplomatique du Bruxelles, DMF,1967
18. Benamar Mohammed, Assistance et sauvetage maritime en droit algérien, revue maghrébine de droit, n° 5, tunis,1997.
19. BenamarMohammed, L'action de la marine nationale algérienne dans le domaine de la navigation, DMF, 1998, N° 583.

20. Bessaid Mourad, Hypothèque maritime en droit Algérien, revue des sciences administratives et politiques, université Abou bekr belkaid Tlemcen, N° 8, 2009.
21. Muller (W), Réflexion sur le régime des privilèges maritimes, DMF, 1983
22. Bonassies(P), le droit positif française en 2002, DMF ; 2003
23. Bonassies(P), Cour du droit maritime (2005-2006) pour le Master II Droit maritime et des Transports (Aix- Marseille III), N 145.
24. Chaumette Patrick, Le navire n'est pas une personne, DMF, Juillet-aout, 2007
25. Delebeque(Ph), droit maritime, 13 éd, 2014, Dalloz, n 149
26. Rodière(R), Faut- il réviser la définition classique du navire, J.C.P, Ed Général, 04 Janvier, 1978, N°08-09
27. Schadee(H), quelques notes marginales à la convention sur les privilèges et hypothèque maritimes, DMF, 1959
28. Trip Com de Marseille, 17/12/1954, navire « Isabell o », DMF, 1955.
29. Trip Com de Seine, 24/06/1959, navire, « Louis Désire », DMF, 1960.
30. Trip. Com. Marseille, 17 déc. 1954. DMF 1955.
31. V. Rev. Int, de droit maritime Comparé, T II.
32. Vialard (A), de quelques aspects théoriques du régime des privilèges maritimes, DMF, 1984.
33. Sauvage(C), Privilèges, Principes de classement des privilèges et des droits réels mobiliers et immobiliers, JC Civ, art, 2092-2113, notarial répertoire, privilèges, fasc,05.196.

Autre Documentation :

1. Arrêt de la cour de cassation le 20 février 1844
2. Bulletins n° 13 à 19 et G. Barbie les droit 5 réels maritimes et le compte-rendu de la discussion de Venise 1907, Revue Autan, XXIII.
3. C A de ROUEN (2^{ème} ch.civ) 1 er septembre 2005, Groupama transports et a.c/surpêche d'armement et de pêche, DMF ,01/12/2005 n° 665.
4. C A de Rouen, 17/01/1958, DMF 1959, P225, C A de Rouen, 21/01/1960, DMF,1961, Trib de Com de Seine, 24/06/1959, DMF,1960.
5. C. d'Appel de Rennes, 6 Fév. 1962, v, Jean Lucien WIBAULT, Recherche sur les conflits de loi en droit maritime, paris, 1969.

6. CF.R. Rodière, in le centenaire de l'hypothèque maritime en France, Rencontre internationale des 12 et 13 décembre 1974 organisée par L'AFDM et le crédit naval – CMAF, T 1.
7. Convention de Bruxelles (6 – 10 octobre 1923) Dor, 1923/3,
8. La conférence diplomatique de Bruxelles (6 sessions 6- 10 avril 1926)
9. Sauvage(C), Privilèges, Principes de classement des privilèges et des droits réels mobiliers et immobiliers, JC Civ, art, 2092-2113, notarial répertoire, privilèges, fasc,05.196.

Site web

1. www.cmi.org
2. www.uctshiplaw.com

الفهرس

3.....	قائمة المختصرات
1.....	مقدمة
15.....	الباب الأول أحكام حق الامتياز البحري
17.....	الفصل الأول: ماهية الامتياز البحري
17.....	المبحث الأول: إثبات الامتيازات البحرية وأساسها القانوني
18.....	المطلب الأول: مفهوم حق الامتياز البحري على السفن
19.....	الفرع الأول: تعريف الامتياز البحري عبر مختلف الأنظمة
19.....	الفقرة الأولى: تعريف حق الامتياز وفقا للتشريع الجزائري
20.....	الفقرة الثانية: تعريف حق الامتياز البحري وفقا للتشريع الفرنسي

- 22.....الفقرة الثالثة: تعريف حق الامتياز وفقا للنظام الانجلوسكسوني
- 24.....المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للإمتياز البحري
- 29.....الفرع الأول: السفينة
- 31.....أولا: مرتبة امتياز المبالغ المستحقة عن رفع حطام السفينة:
- 33.....ثانيا: الأحكام المتعلقة بشخص المدين
- 34.....ثالثا: أحوال انتفاء مسؤولية المالك
- 34.....الفرع الثاني: الأجرة
- 35.....أولا: التعريف القانوني للأجرة
- 36.....ثانيا: اعتبار الأجرة محلا للامتياز
- 40.....ثالثا: حالات اعتبار الأجرة محلا للامتياز
- 40.....أ/ شرط استحقاق الأجرة:
- 41.....ب/ ممارسة الحق الممتاز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين:
- 42.....ج/ الاستثناء
- 43.....الفرع الثالث: تفرعات السفينة وأجرة النقل
- 46.....أولا: التعويضاتالمعتبرة
- أ/ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها،
أو عن خسارة أجرة.....
- ب/ التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية
لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل:
- 47.....ج/ المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ والإسعاف:
- 49.....الفرع الرابع: المبالغ التي لا تدخل في محل الامتياز
- 49.....أولا: التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين
- 50.....ثانيا: الإعانات والمساعدات
- 51.....الفرع الثالث: خصائص حق الامتياز البحري
- 52.....ثالثا: خاصية الأولوية .
- 53.....رابعا: ميزة التقدم والتتبع

الفرع الرابع: الأساس القانوني للإمتيازات البحرية ودور معاهدة بروكسل لسنة 1926 في ذلك.....	53
معاهدة بروكسل لسنة 1926 م.....	55
المطلب الثاني: تميز حق الامتياز البحري عن غيره من الحقوق الأخرى	57
الفرع الأول: تميز حق الامتياز البحري عن سائر الحقوق العينية.....	57
أولاً: حق الامتياز لا ينقرر إلا بنص في القانون.....	57
ثانياً: حق الامتياز يختلف عن الحقوق العينية الأخرى ذلك أن الممتاز في حق الامتياز هو لصفة في الدين	58
الفرع الثاني: اقتراب حق الامتياز البحري من سائر الحقوق العينية التبعية.....	59
الفرع الثالث: ارتباط الإمتياز بالحق.....	62
المطلب الثالث: مسألة تنازع القوانين.....	62
الفرع الأول: النظريات التي تحكم هذه المسألة.....	62
أولاً: النظرية الأنجلوسكسونية:.....	63
ثانياً: النظرية الألمانية.....	64
ثالثاً: النظرية اللاتينية.....	66
رابعاً: النظرية الإنجليزية.....	69
الفرع الثاني: نتائج أعمال المؤتمرات الدولية وصور المشروعات المتعلقة باتفاقية 10 أبريل 1926 م.....	70
الفقرة الأولى: عرض لأعمال المؤتمرات التي سبقت إبرام اتفاقية بروكسل 10 أبريل 1926 م.....	71
أولاً: مؤتمر هامبورج لسنة 1902 م.....	71
ثانياً: مؤتمر أمستردام لسنة 1904 م.....	71
ثالثاً: مؤتمر ليفربول لسنة 1905 م.....	73
رابعاً: مؤتمر البندقية لسنة 1907 م ومشروع لجنة باريس لسنة 1906 م.....	75
الفرع الثالث: انعقاد مؤتمرات بروكسل الدبلوماسية من سنة 1909 م إلى سنة 1910 م.....	77
الفقرة الأولى: مؤتمر بروكسل لسنة 1913 م واجتماع اللجنة الفرعية.....	79
أولاً: مؤتمر أنقرس لسنة 1921 م.....	79

- 80..... ثانيا: مؤتمر بروكسل الدبلوماسي والمشروع النهائي لسنة 1922م.....
- الفقرة الثانية: مؤتمر بروكسل الدبلوماسي والمشروع الجديد المعد من طرف اللجنة
- 82..... الفرعية دورة 6-9 أكتوبر لسنة 1923م.....
- 83..... أولا: مؤتمر جنوة لسنة 1925م.....
- 85..... الفرع الرابع: اتفاقية بروكسل ل 10 أبريل 1926م.....
- 85..... أولا: النتائج المتوصل إليها من قبل اتفاقية 1926.....
- 87..... ثانيا: الامتيازات البحرية التي تضمنتها الاتفاقية.....
- 89..... الفرع الثالث: البحث عن الحلول.....
- 90..... الفقرة الأولى: مدى تطبيق المعاهدة بروكسل 1926م.....
- 91..... حكم إذا لم يمكن تطبيق المعاهدة.....
- 92..... الفقرة الثانية: نشوء النزاع جراء إنشاء الامتياز وترتيبه وانقضائه.....
- 94..... الفقرة الثالثة: النزاع الناشئ جراء إثبات الامتياز.....
- 96..... الفرع الرابع: حالة تغيير جنسية السفينة.....
- 98..... المبحث الثاني: تعداد الحقوق الممتازة على سبيل الحصر.....
- 100..... المطالب الأول: حقوق الامتيازات الدولية (الامتيازات المقدمة على الرهن).....
- 101..... الفرع الأول: حقوق الامتياز من الدرجة الأولى.....
- 103..... الفقرة الأولى: حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية.....
- 103..... أولا: الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة.....
- 107..... ثانيا: الديون الناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة.....
- 110..... 1/ يشمل هذا الامتياز طائفتين من الديون.....
- 114..... 2/ امتياز حقوق مصلح السفينة.....
- 116..... الفقرة الثانية: حقوق الامتياز ذات الطابع التقصيري.....
- 120..... أولا: الحقوق الممتازة المدرجة في الفقرة "ج".....
- 123..... ثانيا: التعويضات الممتازة ضمن الفقرة "د".....
- 125..... ثالثا: تحديد وجه التشابه الذي يجمع الفقرتين معا "ج" و"د".....
- 126..... 1/ نظام تحديد المسؤولية.....
- 126..... 2/ الاستثناء الوارد ضمن المادة 74 من القانون البحري الجزائري.....

- 127 الفرع الثاني: حقوق الامتياز قوامها العمل النافع
- 128 الفقرة الأولى: المبالغ المستحقة لبعض الهيئات العامة
- 128 ... أولاً: رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد
- 133 ثانياً: رسوم الإرشاد
- 136 ثالثاً: امتياز المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها
- 138 الفقرة الثانية: المبالغ المستحقة للخواص
- 139 أولاً: المكافآت المستحقة نظير المساعدة والإنقاذ
- 141 1/ محل الامتياز يتعلق بإنقاذ الأرواح (الأشخاص)
- 143 2/ محل الامتياز يتعلق بإنقاذ الأموال (السفينة)
- 147 3/ الأسس المعتمد عليها في تحديد مكافأة الإنقاذ
- 149 4/ توزيع مكافأة الإنقاذ
- 150 أ/ الأشخاص المعنيون بحق الامتياز
- 154 ب/ الصنف المستثنى للأشخاص منحق الامتياز
- 156 ثانياً: الامتياز المقرر لإنقاذ حطام السفن
- 158 1/ حقوق منقذ الحطام
- 158 أ. محل الامتياز (حطام السفن)
- 158 1- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة:
- 159 2- القوارب
- 159 3- أشياء مختلفة تابعة للسفينة
- 159 ب. حالات خاصة من الحطام
- 160 1- حطام ذو فائدة تاريخية، أثرية أو فنية أو علمية
- 160 2- ممتلكات الدولة
- 161 2/ حق المنقذ في المكافأة
- 162 ثالثاً: الامتياز المقرر للمشاركة في الخسائر المشتركة
- 164 رابعاً: امتياز مصاريف الحراسة والمحافظة على السفينة
- 165 المطلب الثاني: حقوق الامتياز من الدرجة الثانية
- 166 الفرع الأول: الامتياز المقرر ضمن الفقرة (ز)

- أولاً: الشروط الواجب توافرها لقيام هذا الامتياز 167
- ثالثاً: أن يبرم الربان العقود أو يباشر العمليات بسبب الحاجة الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر 169
- ثانياً: نتيجة تحقق هذه الشروط 171
- ثالثاً: اختصاصات ربان السفينة 171
- 1/ الاختصاصات العامة للربان 172
- 2/ الاختصاصات الخاصة للربان: 173
- الفرع الثاني: حقوق الامتياز المقررة ضمن الفقرة (ح) 174
- الفقرة الأولى: الأموال التي يقع عليها حق الامتياز 175
- أولاً: الحقائب 175
- 1/ الأمتعة اليدوية 176
- 2/ الأمتعة المسجلة 176
- 3/ الأمتعة التي تستفيد من حق الامتياز 177
- ثانياً: الحمولة 178
- المطلب الثالث: امتيازات القانون العام 179
- الفرع الأول: حقوق الامتياز الخاصة الواقعة على المنقول 181
- الفقرة الأولى: حقوق امتياز تتعلق بحفظ أموال المدين 183
- أولاً: امتياز المصاريف القضائية 183
- 1/ شروط ثبوت هذا الامتياز 184
- 2/ محل الامتياز 186
- ثانياً: المبالغ المستحقة للخزينة العامة 186
- ثالثاً: مصروفات حفظ وترميم المنقول 187
- الفقرة الثانية: حقوق امتياز تتعلق بإثراء ذمة المدين 189
- أولاً: امتياز بائع المنقول 189
- ثانياً: امتياز المتقاسم في المنقول 190
- الفرع الثاني: حقوق الامتياز العامة 192
- المطلب الرابع: وعاء حقوق الامتياز 193

196	الفرع الأول: وعاء الامتياز السفينة
197	الفقرة الأولى: السفينة
198	أ) مرتبة امتياز المبالغ المستحقة عن رفع حطام السفينة:
200	ب) الأحكام المتعلقة بشخص المدين:
201	ج) أحوال انتفاء مسؤولية المالك:
202	الفرع الثاني: الأجرة
202	أولاً: التعريف القانوني للأجرة
203	ثانياً: اعتبار الأجرة محلاً للامتياز
206	ثالثاً: حالات اعتبار الأجرة محلاً للامتياز
206	1- شرط استحقاق الأجرة:
208	2- ممارسة الحق الممتاز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين:
211	أولاً: التعويضات المعتبرة
	أ- التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها،
211	أو عن خسارة أجرة:
212	ب- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ والإسعاف
213	ج- التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين:
214	الفرع الثاني: الإعانات والمساعدات
215	الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن الامتياز البحري وأسباب انقضائه
216	المبحث الأول: آثار الامتياز البحري
217	المطلب الأول: حق التقدم أو الأفضلية
219	الفرع الأول: ترتيب وفاء حقوق الامتياز
219	الفقرة الأولى: الرحلة البحرية كوحدة ترتيب الحقوق البحرية الممتازة
222	الفقرة الثانية: ترتيب حقوق الامتياز الناشئة عن عدة رحلات بحرية
224	الفرع الثاني: نظام ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظر إلى سائر التأمينات
224	الفقرة الأولى: مرتبة حقوق الامتياز البحرية بالنسبة للرهن البحرية
225	أولاً: مرتبة الرهن البحرية بين التراجع والأفضلية بالنسبة للامتيازات البحرية
225	1/ أفضلية حقوق الامتياز البحري من الدرجة الأولى على الرهن البحرية

226	2/ أفضلية الرهون البحرية على حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية.....
228	ثانيا: حالات خاصة لتقدم الرهون البحرية.....
229	الفقرة الثانية: مكانة حقوق الامتياز البحري من الترتيب بالنسبة لحقوق امتياز القانون العام.....
229	أولا: تراجع مرتبة حقوق الامتياز التابعة للقانون العام.....
233	ثانيا: الترتيب التسلسلي لحقوق الامتياز العامة فيما بينها.....
235	المطلب الثاني: حق التتبع.....
235	الفرع الأول: عدم خضوع حق الامتياز لنظام الشهر.....
237	الفرع الثاني: حق التتبع المقرر للدائن الممتاز في القانون البحري.....
238	المبحث الثاني: طرق انقضاء الامتياز البحري.....
239	المطلب الأول: انقضاء حق الامتياز بالطريق التبعي.....
241	الفرع الأول: انقضاء حق الامتياز لزوال الحق المضمون.....
243	الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الامتياز.....
243	الفقرة الأولى: أسباب انقضاء الدين لانقضاء الحق بالوفاء.....
245	الفقرة الثانية: زوال حق الامتياز لزوال الحق بما يعادل الوفاء.....
245	أولا: الوفاء بمقابل.....
245	ثانيا: التجديد والإنابة.....
247	ثالثا: المقاصة.....
248	رابعا: اتحاد الذمة.....
249	الفقرة الثالثة: زوال الامتياز لزوال الحق دون الوفاء.....
249	أولا: الإبراء من الدين.....
250	ثانيا: استحالة الوفاء.....
251	ثالثا: التقادم المسقط.....
251	المطلب الثاني: انقضاء حق الامتياز بالطريق الأصلي.....
252	الفرع الأول: الإنقضاء بالتقادم.....
253	الفقرة الأولى: التقادم الوارد في التشريع الجزائري.....
255	الفقرة الثانية: التقادم وفق اتفاقية بروكسل لسنة 1926.....

259	الفرع الثاني: حالات أخرى للانقضاء
260	الفقرة الأولى: مصادرة السفينة
261	الفقرة الثانية: بيع السفينة جبراً
264	الفقرة الثالثة: بيع السفينة رضاءً
259	الباب الثاني: الأحكام الموضوعية والشكلية لعقد الرهن البحري
261	الفصل الأول: تكوين عقد الرهن البحري وإثباته
262	المبحث الأول: إنشاء الرهن البحري
263	المطلب الأول: تعريف الرهن التأميني وخصائصه
264	الفرع الأول: تعريف الرهن التأميني البحري
264	أولاً: تعريف الرهن البحري قانوناً
265	الفرع الثاني: خصائص عقد الرهن التأميني
265	أولاً: عقد الرهن عقد رضائي
265	ثانياً: عقد الرهن عقد إذعان
266	المطلب الثاني: أركان عقد الرهن البحري
267	الفرع الأول: الأركان الموضوعية الخاصة
267	الفقرة الأولى: الرضا
268	أولاً: سلطة الرهن (طرفا الرهن)
268	1/ الدائن المرتهن
270	2/ المدين الراهن
270	أ/ أن يكون مالكا للسفينة
271	ب/ أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن
272	ج/ التوكيل في الرهن التأميني (العقاري)
273	1/ الكفيل الشخصي والكفيل العيني
274	2/ العلاقة بين الكفيل والدائن
276	3/ العلاقة بين الكفيل والمدين
277	الفقرة الثانية: المحل
279	أولاً: القيام بالملاحة البحرية

286	ثانيا: القدرة على مواجهة أخطار البحر
287	ثالثا: القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد
289	رابعا: العمارات البحرية محل الرهن البحري
290	1. الموقف التشريعي
292	2. الموقف الفقهي
294	الفقرة الثالثة: السبب
295	الفرع الثاني: الأركان الشكلية الخاصة
295	أولا: الرسمية
298	ثانيا: النقد الموجه لاشتراط الرسمية
299	المطلب الثالث: حالات خاصة للرهن البحري
299	الفرع الأول: رهن السفينة قيد الإنشاء
301	أولا: البناء الاقتصادي أو المباشر construction à l'économie, en régie
302	ثانيا: البناء غير المباشر أو بثمن جزافي construction au forfait
303	الفرع الثاني: بقاء الرهن على حطام السفينة
303	الفرع الثالث: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ
304	أولا: تعريف الشيوخ البحري
305	الفقرة الثانية: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة وفقا للقانون الجزائري
307	الفقرة الثالثة: تسيير الشيوخ البحري
311	المطلب الرابع: توسيع وعاء الرهن
312	الفرع الأول: توسيع وعاء الرهن بحكم القانون
314	الفقرة الأولى: تعويضات الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 62 من ق ب ج
314	أولا: تعويضات المالك عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة
316	1/ موقف المشرع الجزائري
317	ثانيا: تعويضات الخسائر المشتركة
322	الفقرة الثانية: تعويضات الفقرتين (ج) و(د) من المادة 62 من ق ب ج
323	أولا: تعويضات الإسعاف البحري
323	1/ تعريف الإسعاف البحري

- 2/ التعويضات المقررة لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم منذ
325 تسجيل الرهن
- 3/ وجوب توافر الشروط القانونية للإسعاف البحري 325
- أ/ الشرط الأول: وصف السفينة في أحد طرفي العملية 327
- ب/ الشرط الثاني: أن يقدم الإسعاف للمنشأة ذاتها أو لحمولتها 327
- ج/ الشرط الثالث: توافر عنصر الخطر 329
- د/ ضرورة تحقق النتيجة المفيدة 331
- 4 / أن تكون التعويضات قد استحققت لمالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو
الإنقاذ المتمم منذ تسجيل الرهن وذلك في حدود ما لحق السفينة المرهونة من فقدان أو
خسارة 332
- الفقرة الثانية: تعويضات التأمين علي هيكل السفينة 334
- الفرع الثاني: العناصر المستبعدة من نطاق الرهن 339
- الفقرة الأولى: أجره النقل 340
- 1/ التعريف القانوني لأجره الحمولة 340
- 2/ أنواع أجره الحمولة 343
- أ/ الأجره مستحقة في كل الأحوال 343
- ب/ الأجره القيمة: 344
- ج/ الأجره من الحافة إلى الحافة: 344
- د/ الأجره تحت الرافعات: 345
- و/ أجره الرصيف: 345
- 3/ علة استبعاد أجره النقل من نطاق الرهن 346
- الفقرة الثانية: الإعانات أو المساعدات الممنوحة من قبل الدولة 347
- المبحث الثاني: أحكام الرهن البحري بين تنازع القوانين وبين مسعى الجهود الدولية
لتوحيدها 348
- المطلب الأول: الرهن البحري في مجال القوانين الدولية 349
- الفرع الأول: النظريات التي حكمت الرهن البحري 349
- الفقرة الأولى: النظرية اللاتينية 350

352	الفقرة الثانية: النظرية الأنجلوسكسونية.....
355	الفرع الثاني: نتائج عملية التوحيد.....
356	المطلب الثاني: إشكالية تنازع القوانين.....
356	الفرع الأول: تنازع القوانين بشأن الحقوق العينية على السفن.....
358	أولاً / إجراءات الشهر الخاصة بنقل ملكية السفن.....
359	ثانياً/الأحكام التي أخذت بقانون موقع الشيء.....
360	الفرع الثاني: تطبيق: قانون العلم على إجراءات نقل الملكية.....
362	أولاً: الأخذ بقانون العلم كأحد أسباب التي أدت لإجراءات الشهر الخاصة بنقل الملكية.....
364	المطلب الثالث: أساليب ومعوقات عملية توحيد قوانين الرهن البحري.....
364	الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق.....
365	أولاً: فيما يتعلق بشكل الرهن.....
366	ثانياً: فيما يتعلق بإشهار الرهن.....
368	ثالثاً: فيما يتعلق بالتطهير.....
369	الفرع الثاني: تغيير جنسية السفينة وأثر ذلك على صحة الرهون.....
371	أولاً: موقف التشريع من هذا التنازع.....
373	ثانياً: عراقيل التوحيد:.....
375	الفرع الثالث: نتائج أعمال المؤتمرات الدولية.....
377	الفصل الثاني: الأحكام الموضوعية للرهن البحري من حيث الآثار.....
379	المبحث الأول: أهمية قيد الرهن البحري على السفينة.....
379	المطلب الأول: اختلاف القيد عن التسجيل.....
380	الفرع الأول: من حيث المحل.....
380	الفقرة الأولى: محل التسجيل.....
383	الفقرة الثانية: محل القيد.....
386	الفرع الثاني: من حيث الآثار.....
386	الفقرة الأولى: آثار التسجيل.....
387	الفقرة الثانية: آثار القيد.....
390	الفرع الأول: معنى القيد والجهة المختصة.....

393	الفرع الثاني: كيفية إجراء القيد
395	أولاً: الدائن
396	ثانياً: المدين
397	الفرع الثالث: تجديد القيد وشطبه
397	الفقرة الأولى: وجوب تجديد القيد كل عشر سنوات
399	الفقرة الثانية: مصروفات التجديد
401	الفقرة الثالثة: الحكمة في التجديد
402	1/ جزاء التجديد
402	2/ جزاء عدم التجديد
403	الفرع الرابع: شطب القيد وإلغاء الشطب
406	أولاً: الشطب الإختياري
406	ثانياً: الشطب القضائي
407	ثالثاً: كيفية إجراء الشطب
408	رابعاً: ما يترتب على الشطب دون النزول عن الرهن
408	خامساً: مصاريف الشطب
409	المبحث الثاني: آثار الرهن البحري فيما بين طرفيه وبالنسبة للغير
409	المطلب الأول: آثار الرهن بالنسبة لطرفيه
410	الفرع الأول: بالنسبة للمدين الراهن
411	الفقرة الأولى: الالتزام بترتيب حق الرهن
412	الفقرة الثانية: الإلتزام بضمان الراهن لسلامة حق الرهن
414	الفرع الثاني: بالنسبة للدائن المرتهن
414	الفقرة الأولى: حجز السفينة المرهونة
416	الفقرة الثانية: القيود الواردة على حق الدائن المرتهن
418	المطلب الثاني: آثار الرهن بالنسبة إلى الغير
419	الفرع الأول: حق التقدم أو الأفضلية droit de préférence
420	الفقرة الأولى: ضرورة قيد الرهن البحري ليحق للدائن المرتهن التقدم والتتبع
421	الفقرة الثانية: مرتبة الرهن بالنسبة لحقوق الامتياز البحرية

422	الفرع الثاني: حق التتبع
422	أولاً: شروط حق الدائن
423	ثانياً: الحائز
425	ثالثاً: القيود الواردة على حق التصرف في السفينة المرهونة
425	1/ عدم جواز حق التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن
426	2/ بطلان بيع السفينة إلى أجنبي
428	المطلب الثالث: انقضاء الرهن البحري
428	الفرع الأول: انقضاء الرهن البحري بصفة تبعية لانقضاء الدين الأصلي المضمون
430	الفرع الثاني: انقضاء الرهن البحري بصفة أصلية
430	أولاً: التنازل عن الرهن مع بقاء الدين قائماً
431	ثانياً: هلاك السفينة
431	ثالثاً: انقضاء رهن السفينة بمرور 10 سنوات دون تجديد
432	رابعاً: تغيير الجنسية
432	خامساً: شطب الرهن
432	الفرع الثالث: انقضاء الرهن البحري عن طريق التطهير La Radiation
433	1/ التطهير الاختياري للسفينة
435	2/ تطهير السفينة بالبيع الجبري (بيع السفينة بالمزاد العلني)
433	الخاتمة
463	قائمة المصادر والمراجع
477	الفهرس

تم بعون الله وحمده