

## مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية

بوقادة عبد الكريم<sup>(1)</sup>

مقدمة:

قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين<sup>(2)</sup>، 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.

ونظرا لأهمية مسألة حقوق الامتياز وكذا الرهون البحرية باعتبارها حقوق عينية تبعية تقع على السفينة تم إبرام اتفاقية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية وذلك بتاريخ 10 أبريل 1926 بمدينة بروكسل، وقد صدق عليها عدد كبير من الدول ومن بينهم الجزائر<sup>(3)</sup>، وقد تضمن القانون البحري الجزائري لعام 1976 الامتيازات والرهون البحرية في المواد 72 وما بعدها، وهي مكرسة في القانون رقم 98-05<sup>(4)</sup>.

وما تجدر إليه الإشارة أنه ثم في سنة 1967 تم إبرام اتفاقية أخرى في بروكسل لتحل محل اتفاقية 1926، إلى أنها لم تدخل حيز النفاذ إلى حد الآن، ثم بعد ذلك حلت محلها اتفاقية جنيف في 06 ماي 1993 والمعدة من طرف كل من (I 110) و (U.N.C.T.A.D)<sup>(5)</sup>.

إلا أنه تبقى اتفاقية بروكسل لعام 1926 هي القانون المعمول به والمطبق في مسائل الامتيازات والرهون البحرية<sup>(6)</sup>.

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

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان-

2 د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1997، ص 132.

3 انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لعام 1926 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية، بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية العدد 27 لسنة 1964.

4 القانون رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

5 للاستزادة في الموضوع أنظر. R.radière et E du point avic, droit naritime, opcit, pp, 27,29 et 32.

6 إلا أن بعض الدول، كالولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وكندا، لم تنظم إلى اتفاقية بروكسل 1926، حيث أوجدت قوانين داخلية خاصة في هذا الشأن، أنظر أكثر تفصيلا. بموعزة عودة النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير 2002-2003، جامعة الجزائر، بن عكنون ص 110.

على السفينة<sup>(1)</sup>، وعليه نجد امتيازات المرتبة الأولى أو الامتيازات الدولية والتي تم حصرها في خمسة امتيازات حيث لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها فهي امتيازات جامدة.<sup>(2)</sup>

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 الأنكلوسكسونية واللاتينية والجرمانية، ولكن رغم التقدم الذي أحرزته معاهدة 1926 مقارنة بالوضع قبل ذلك، إلا أنها تكلفتها العديد من الانتقادات، وذلك يظهر في أنها لم تستطع أن تقلص من العدد الكبير للديون الممتازة التي تتحملها كاهل السفينة، أما من الناحية الأخرى ظهرت الحاجة إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الرحلة البحرية للسفينة بل وأيضا 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.<sup>(3)</sup> في حين لم ينص المشرع الجزائري على الأجرة 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؟

### أولا: وعاء الامتياز الأجرة

إن الامتيازات البحرية أو الامتيازات على السفن كما يسميها العميد<sup>(4)</sup> R.Rodière. انصبت في فئتين امتيازات الدرجة الأولى، وامتيازات الدرجة الثانية، وفق ما جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1926<sup>(5)</sup>، إلا أنه في قضية SoldBucleugh لعام 1851، فقد تعرض Sinjohn JERVIS لإعطاء تعريف واضح للامتياز البحري بأنه حق أو امتياز على شيء لترتيب آثار قانونية بشأنه ولكن في الحقيقة هي إجراءات متعلقة بحق عيني، وأن هذا الحق أو الامتياز ينتقل مع الشيء (السفينة) في أي يد كانت، في حين ذلك يبقى الأستاذ BURCHELL أعطى تعريفا أكثر دقة للامتياز البحري باعتباره كحق امتياز يرتب على السفينة والأجرة، وفي بعض الحالات على البضائع مقابل خدمة السفينة أو الضرر الناتج عنها<sup>(6)</sup>، وهو ما جاءت به اتفاقية بروكسل 1926 إذ جعلت كل من السفينة والأجرة وملحقاتها أموالا يقع عليها امتياز الدائنين على غرار المشرع الجزائري الذي جعل السفينة وحدها ضامنة للوفاء بحقوق الدائنين وهذا ما نص عليه من خلال المادة 73

1 د. محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، الجزء الثاني، مصطفى باي الحلبي وأولاده، القاهرة، 1945، ص 687.

2 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: د. محمد السيد الفقر، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 136.

3 أ. جقبوي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، 2016، ص 199.

4 Med BENAMAR, Pes suretés martines en droit algérien op.cit.p.609.

5 Jean -Claude Dakouri, Droit des transports maritimes op.cit.p 46 et 47.

6 بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 109.

ق.ب.ح<sup>(1)</sup>، ومن هنا لا بأس إن عرجنا على السفينة باعتبارها وعاء للامتياز ثم إلى الأجرة التي سنتعرض إلى التفصيل فيها أكثر.

## 1) السفينة:

إن الامتيازات البحرية هي في الأصل ترتبط بالثروة البحرية ذاتها والتي محورها السفينة<sup>(2)</sup>، 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 السفينة لتجعلها ضامنة للدائنين للوفاء بحقوقهم<sup>(3)</sup>. ففكرة تخصيص السفينة لضمان الديون الناتجة عن استغلالها أساسه أن الامتياز ارتبط بالسفينة ذاتها لا بذمة المدين<sup>(4)</sup>. إلا أن المشرع المصري من خلال نصه في المادة 30 من القانون البحري المصري، فقد أورد قييدا لغرض حماية مالك السفينة، حيث حرم الدائن من امتيازها أي متى كانت حيازة المالك لسفينته قد زالت لسبب غير مشروع كاعتصاب السفينة وكان الدائن سيء النية، أي يعلم أنه يتعامل مع مغتصب السفينة وقت تعاقدته<sup>(5)</sup>.

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 لحدث في الموانئ أو المياه التي وقع فيها الإنقاذ سواء كانت مياه داخلية أو إقليمية وبادرت الجهة البحرية المختصة إلى إزالة الحطام وانتشاله أو رفعه<sup>(6)</sup> 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 الملاحة البحرية الجزائرية<sup>(7)</sup>، 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:

بالرجوع إلى القواعد العامة، فطبقا لما قرره فإن حقوق الامتياز في حال هلاك المال المثلقلها تبقى تحافظ على مرتبتها المنصوص عليها قانونا، 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 مرتهنين<sup>(8)</sup>.

1 لقد نصت المادة 73 من الأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه «تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة...»

2 د.جلال وفاء محمد بن، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1997، ص 116.

3 أ. جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 199 و200.

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

5 د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2011 ص 129.

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

7 د.جلال وفاء محمد بن، المرجع السابق، ص 117.

8 أ. جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 210.

إلا أنه باستقراء نص المادة 373 من ق.ب.ج فقد أقر المشرع الجزائري 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»<sup>(1)</sup>.

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 السلطات المينائية في حين ذلك فقد بين المشرع الجزائري أنه يمنح هذا الامتياز لكل من تولى رفع الحطام.<sup>(2)</sup>

#### أ) الأحكام المتعلقة بشخص المدين:

إنه اتباعا 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 المستأجر<sup>(3)</sup> وهو ما ذهب 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:

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 حكما لم يأت به المشرع الجزائري، ويتعلق الأمر بحالة فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية<sup>(4)</sup> 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 عالما وقت نشوء الامتياز أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأنه يتعامل مع غاصب للسفينة.<sup>(5)</sup>

#### 1) الأجرة:

تترتب حقوق الامتياز على الثروة البحرية للمجهز<sup>(6)</sup> 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

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 تظهير 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 جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 211.

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

5 د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية السفينة-أشخاص الملاحة البحرية، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 120 و 121.

6 بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 112.

ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة والجدير بالذكر أن الرهون البحرية تترتب على السفينة وملحقاتها دون أجرة النقل<sup>(1)</sup> وعليه سنتعرض إلى التعريف القانوني للأجرة الذي به ستمكن من معرفة شروط اعتبار الأجرة وعاء للامتياز.

### 1- 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 بـ freight. ويبقى لفظ «نولون» مستعملا حتى الآن في مصروفي العراق وفي بعض التشريعات<sup>(2)</sup>. 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 سفينة<sup>(3)</sup> 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 أولية<sup>(4)</sup>.

أما في دراسة حقوق الامتياز البحرية فنجد في بعض الأحيان لفظ أجرة النقل بدلا من أجرة الحمولة<sup>(5)</sup> وإذا كنا بصدد تحديد المسؤولية فإن محل هذه الأخيرة هي أجرة النقل حيث يجب على المالك أن يدفع، فضلا عن قيمة السفينة، أجرة النقل، ذلك أن أجرة النقل تكون مع السفينة الذمة البحرية وهي وحدة قانونية لا يسأل المالك إلا في حدودها<sup>(6)</sup>.

### 1- اعتبار الأجرة محلا للامتياز:

إن التقنين البحري الجزائري لم يتضمن أي إشارة إلى الأجرة باعتبارها محلا للامتياز، وإنما حدد محلا واحدا والمتمثل في السفينة<sup>(7)</sup> 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 الديون<sup>(8)</sup>. 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

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

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

3 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

4 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.

5 كما حمدي، المرجع السابق، ص 134.

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

7 انظر المادة 73، قانون البحري الجزائري.

8 جقيوني حمزة، المرجع السابق، ص 216.

الثالث المتعلق بنقل البضائع، من خلال المواد 695 و738 من ق.ب.ج.

ويبقى الأمر المثير في ذلك أن المشرع الفرنسي تراجع عن موقفه هذا بموجب القانون 67-05 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 حرّمهم من أجرة السفينة<sup>(1)</sup>، في حين ذلك أن معظم التشريعات نصت على الأجرة كوعاء للامتياز والشأن نفسه بالنسبة لاتفاقية بروكسل لسنة 1926<sup>(2)</sup> 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 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<sup>(3)</sup> 73 على خلاف المشرع المصري الذي تعرض إليها بالتفصيل ذلك لكون مصر لم تنظم إلى الاتفاقية فخشي من وقوع فراغ في هذا الشأن<sup>(4)</sup>.

ولتوضيح ذلك فإنه تعتبر في حكم أجرة النقل كل من أجرة نقل البضاعة أو أجرة نقل الركاب حسب الأحوال<sup>(5)</sup>، وهو ما نص عليه المشرع الوطني من خلال المادة 738 ق.ب.ج. فيما يتعلق بدفع أجرة الحمولة من طرف الشاحن<sup>(6)</sup> ثم تولت المادة 821 من نفس القانون بإدراجها للأجرة كأحد الالتزامات الملقة على عاتق المسافر<sup>(7)</sup> وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسؤولية مالكي السفن<sup>(8)</sup>. 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 ركاب<sup>(9)</sup> وليس الأجرة الصافية<sup>(10)</sup> التي تمثل ربح المجهز والتي تستبعد من الأجرة الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، وتحدد الأجرة الصافية جزافيا

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 للاستزادة في هذا الشأن راجع، د مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 1993، ص 69، 70.

5 د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 129.

6 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».

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

8 جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 217.

9 أ. إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، ط. الأولى، 2010، ص 190.

10 الأجرة 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).

بستين في المائة (60%) من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين<sup>(1)</sup> وهذا 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 الإجمالية<sup>(2)</sup>.

### 1- حالات اعتبار الأجرة محلا للامتياز:

إن ما يجعل الأجرة وعاء 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 الدفع<sup>(3)</sup>

الأمر الثاني: يجب أن يتعلق الامتياز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين.<sup>(4)</sup>

#### أ - شرط استحقاق الأجرة:

يبقى حق الامتياز قائماً على أجرة النقل ما دامت الأجرة مستحقة الدفع<sup>(5)</sup> 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 الأطراف<sup>(6)</sup> 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 ممثليه<sup>(7)</sup>.

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 على حد سواء ومفهوم 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 ذاتيتها<sup>(8)</sup>.

فإذا أريد تحقق الامتياز على الأجرة، وجب توقيع حجز ما للمدين لدالغير عليها وهي تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك، أما إذا استوفيت الأجرة ودخلت في ذمة المالك فحق الامتياز عليها (الأجرة)

1 تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 22.

2 بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 112.

3 جقيوبي حمزة، المرجع السابق، ص 218.

4 عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120.

5 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».

6 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 واجباً عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى»

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

8 د على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1983، ص 209.

ينتفي أو يسقط، وحينها لا يستطيع الدائن الممتاز أن ينعي على المدين بالأجرة أنه قد وفى بدينه متجاهلا حقه ما دام هذا الحق مستترا.

### أ - ممارسة الحق الممتاز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين:

بيان محل الامتياز على كل من السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين أو حقه<sup>(1)</sup>، 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.

فوفقا 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 استقرار النص يتبين أن الرحلة البحرية تعبر معيارا لتحديد المستفيد من الأجرة<sup>(2)</sup> إذ أن لكل رحلة أجرة نقل مخصصة للوفاء بالحق الممتاز التي نشأ خلالها الدين وليس التي نشأت خلال رحلة سابقة أو لاحقة، ومفاد ذلك أن كثرة الامتياز والتراكمات الطارئة على الأجرة لا تسمح لها باستثناء امتيازات واردة 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 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 تبعتها 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.<sup>(3)</sup>

### 1 - تفرعات السفينة وأجرة النقل:

ويرد الامتياز أيضا على تفرعات السفينة<sup>(4)</sup> 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

1 د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة 1993، ص 129.

2 جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 220، 221.

3 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 05-77، إذ بسطت هذه الفقرة الامتياز على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

4 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 عبرة 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 وللتنفيل أكثر راجع د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلب الحقوقية، ط الأولى، 2011، ص 123.

المادية التي تتبع السفينة ولا تنفصل 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 ذكره<sup>(1)</sup> وإذا كانت الملحقات المادية تتمثل في هيكل السفينة وكذا توابع السفينة سواء أكانت ملحقات لازمة لإلقاء السفينة في البحر لأول مرة كالآلات التي تزود لتأدية وظائف مختلفة كالآلات 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 المنفصلة<sup>(2)</sup>.

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 السفينة<sup>(3)</sup> صف إلى ذلك أن الاختلاف بين نصوص المعاهدة والتقنين البحري، ينجر عنه اللامساوات بين من يمكنه التمسك بأحكام المعاهدة، وبين من لا يمكنه في حال عدم توفر شروط تطبيقها، وتجنبنا، للوقوف أمام هذه الأوضاع الشاذة، كان بالإمكان الاكتفاء، بحرمان الدائنين الممتازين من ممارسة حقوقهم على مبالغ التأمين وفتح المجال أمامهم بالنسبة لبقية التفرعات<sup>(4)</sup>.

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.

#### أ - التعويضات المعتمدة:

1 La convention de 1926 (art 4et 1et 2) et la loi de 1967 (ert 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. : هذا الشأن راجع : PirreBonnasiers - christianscapel, droit maritime, LGDJ 2006, page 380.

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.

4 جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 225.

1. التعويضات المسحقة 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 إصلاحها<sup>(1)</sup>، 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.

في حين ذلك فهي تعتبر من ملحقات أجرة النقل التعويضات المسحقة للناقل عن خسارة أجرة النقل، كما لو فقدنا الناقل بخطأ من الشاحن أو من غيره فاستحق تعويضات عنها<sup>(2)</sup>.

2. 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 الأضرار<sup>(3)</sup>.

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 الوصول<sup>(4)</sup>.

3. المكافآت المسحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ والإسعاف:

ومنه ووفق ما ورد في الفقرة 2 من المادة 4 من الاتفاقية فإن المكافآت المسحقة للمالك عن أعمال الإسعاف والإنقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة، بعد خصم المبالغ المسحقة للربان وبقية الأشخاص الذين في خدمة السفينة<sup>(5)</sup>.

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.

### 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 استثنته اتفاقية بروكسل 1926 بموجب الفقرة السادسة من المادة الرابعة<sup>(6)</sup>.

1 Pierre Bonnasies- Christian Scapel, droit maritime, LGDJ 2006 page 380 et 381.

2 عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 122.

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

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.

6 نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 ومن خلال الفقرة السادسة المادة الرابعة على أنه «لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة، التعويضات المسحقة

**1. 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 مثقلا بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين بمقتضى عقد التأمين<sup>(1)</sup>، 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 خالصا للدائنين المرتهنين، إذا ما هلكت السفينة المرهونة<sup>(2)</sup>، 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 بالتأمين<sup>(3)</sup>، 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.

**1. 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 الامتياز<sup>(4)</sup>، وذلك تدعيما لأسطولها البحري تقوية وتشجيعا له في منافسة الأساطيل البحرية الأجنبية<sup>(5)</sup>، 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 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 خاصة<sup>(6)</sup>.

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.

**الخاتمة:**

يتبين لنا من خلال هذه الدراسة أن المجهز يظل يحتاج إلى أموال ضخمة لتجهيز الرحلة البحرية، وهو

للمالك بمقتضى عقد التأمين، أو المنح والمساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة».

1 محمود سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 133

2 تخصصهذه التعويضات لتشجيع الائتمان البحري من خلال تقديمها كضمان لفائدة الدائنين المرتهنين يستأثرون بها عن غيرهم من الدائنين ولو كانوا ممتازين.

3 Med Benamar, opci.P 611.

4 Bonassies-Christian scapel.op.cit, p 380.

5 عاطف محمد الفقي، المرجع السابق ص 125.

6 جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 230.

ما يجعله يسعى لسد حاجيات الرحلة البحرية، عن طريق الائتمان، لذلك أقرت المعاهدات الدولية بحقوق الامتياز البحري على الثروة البحرية للمجهز والتي تندرج في أهم عناصره وهي السفينة ذاتها، وكذا أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وكذا على ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل.

ومن هذا المنطلق لقت اهتمامها الكبير في بذل مجهوداتها لتوحيد هذه الامتيازات وتحديدها حسب الأولوية فأخضعتها للترتيب وفق الأحقية، وبالطبع فقد نجت في ذلك، من خلال إبرام معاهدة بروكسل المنبثقة في 10 أبريل 1926، والمتعلقة بتوحيد قواعد حقوق الامتياز والرهون البحرية، إذ استطاعت جمع هذه الحقوق فوردت على سبيل الحصر (الدرجة الأولى) وعلى سبيل المثل (الدرجة الثانية).

لنرى بعد ذلك أنه رجح كفة قبولها من طرف دول كثيرة فأبدت استحسانها ومن بينها الجزائر التي صادقت عليها، ومن هنا فإن نجاحها يتجلى في اعتبارها المعاهدة المعمول بها في هذا المجال.

كما أن هذه القواعد تعتبر مهمة لمجهز السفينة والغير وذلك لدعمها للائتمان البحري، إلا أنه يبقى هذا الموضوع يثير كثير من الصعوبات لكون السفينة في تنقل دائم، وبالتالي ينتج عن نشاطها أضرار للغير وفي أماكن مختلفة بما أنها رابطة تجارية بحرية خارجية.

ومن اللافت للنظر أن المشرع الجزائري قد نظم حقوق الامتياز ورتبها وبين كيفية استيفائها، على حساب السفينة فقط، ويظهر ذلك من خلال نصوصه القانونية، في حين ذلك لم يأخذ بما اعتبرته اتفاقية بروكسل محل للائتمان المتمثل في السفينة والأجرة.

وعليه يجب أن يحدث تعديله بما يتناسب والمعاهدات الدولية النافذة في الجزائر، ومع الأخذ أيضا بعين الاعتبار ما تقتضيه المصلحة الوطنية، تعديلا يضمن حقوق كل من تعلق له حقه بالسفينة، دائنا كان أو مدينا، ومدها إلى الأجرة وملحقاتها، وعدم الاكتفاء على السفينة فقط، التي تثقل بالرهن والامتياز، فيتزاحم عليها كل من الدائنين المرتهنيين والدائنين الممتازين، فرمما لا تستطيع وحدها حمل هذه الحقوق وخاصة حقوق الدائنين الذين نص عليهم في المادة 73 ق ب ج إذ تحتاج كل تلك الفئات لحماية معتبرة، إذا كان كل من الرهان ورجال السفينة فئة لا تملك إلا جهدها من جهة، ومن جهة ثانية اعترافا لها بالدور الذي تقوم به في تكوين ثروة المجهز والحفاظ عليها وقس على ذلك باقي الفئات الواردة في النص.