

## الأحكام القانونية لحقّ الامتياز البحري

### بور طال أمينة (1)

#### مقدمة:

يفرض الاستغلال البحري على المجهّز حاجته الماسّة للائتمان لكي يتمكّن من الحصول على المبالغ اللازمة لتجهيز سفينته على أكمل وجه، لأجل ضمان سلامة الرّحلة البحرية،<sup>(2)</sup> خاصّة أمام ظهور السفن العملاقة التي تحتاج لأموال طائلة في إنشائها وتجهيزها واستثمارها،<sup>(3)</sup> وفي سبيل تشجيع ذلك وتيسير له في ضمان ائتمانه بشروط مناسبة، أُتيحت له إمكانيّة الحصول على نفقات الرّسالة البحريّة دون رغبته في المخاطرة بكلّ أمواله، وذلك باللّجوء إلى نظام القرض البحري الذي نشأ في القدم، فيحصل بمقتضاه المجهّز على ما يلزمه من فائدة مرتفعة، ممّا يمكّن الدائن من ضمان السّفينة وحمولتها، ولا يستوفي ما يستحقّه إلّا إذا وصلت السّفينة إلى برّ السّلامة على أحسن حال.<sup>(4)</sup>

غير أنّه أصبحت لا تقتصر نفقات استغلال السّفينة على القرض الذي يعقده المجهّز عند بداية الرحلة لتجهيز سفينته بل قد تستدعي بعض الظروف مصروفات طارئة أثناء الرّحلة البحرية التي تتطلّب ضرورة تدخّل الدائنين.<sup>(5)</sup>

وانطلاقاً من هذا فقد أصبح الأمر يستدعي ضرورة البحث عن ضمانات خاصّة على السّفن،<sup>(6)</sup> فقرّر المشرّع البحري حقوق عينيّة تبعيّة على السّفن،<sup>(7)</sup> التي يرجع الأصل في نشأتها إلى أحكام الشريعة العامّة التي تعترف بضمان الدائن

<sup>1</sup> طالبة دكتوراه في مخبر القانون البحري والنقل - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة أولى، 1969، ص 117.

<sup>3</sup> ابلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 1992، ص 63.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، طبعة ثانية، 2012، ص 65.

<sup>5</sup> وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008، ص 52.

<sup>6</sup> سميحة القليوبي، نفس المرجع، ص 117.

<sup>7</sup> يقصد بالحقوق العينية التبعيّة تلك الضمانات المقررة قانوناً للدائن على شيء معين، يخوله استيفاء حقه من ثمنه مقدّما على غيره من الدائنين، مع تنبّعه حين انتقاله من ملكية المدين إلى ملكية غيره.

- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 110.

العادي، والتي تتجسد على وجه الخصوص في 'الامتيازات البحرية' التي عالجها في القانون البحري الجزائري من المواد 72 إلى 91،<sup>(1)</sup> التي تتضمن الوفاء بحقوق الدائنين المتعلقة بالسفينة الذين يتعاملون مع المجهز. وخصص لها نظام خاص يقترب من العقار إلى حد كبير، مع التمتع بحق تتبع السفينة، والتقدم في استيفاء دينه على باقي الدائنين وفقا للترتيب المنصوص عليه قانونا.<sup>(2)</sup> بحيث يترتب على عدم تقرير هذه الحقوق عجز مجهز السفينة في الحصول على الائتمان اللازم لاستغلالها، وان كان بإمكان الدائن اقتضاء حقه، بالحصول على رهن بحري بعد ذبوعه.<sup>(3)</sup>

وعلى أساس إبحار السفينة بين موانئ تابعة لدول مختلفة، التي يكتسب من وراءها أشخاص ذوي جنسيات مختلفة حقوق كثيرة، مما يؤدي إلى تنازع بين القوانين،<sup>(4)</sup> فضلا عن اختلاف النصوص التشريعية في تنظيم حق الامتياز، الأمر الذي دفع إلى ضرورة الاهتمام بالامتيازات البحرية على المستوى الدولي، فأسفرت الجهود الدولية إلى إبرام اتفاقية بروكسل لـ 10/04/1926 التي تتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهن والامتيازات البحرية،<sup>(5)</sup> كما أبرمت اتفاقية ثانية في بروكسل بتاريخ 27/05/1967 التي قلصت من الديون الممتازة،<sup>(6)</sup> الأمر الذي استدعى ضرورة إبرام معاهدة جديدة في جنيف بتاريخ 07/05/1993 التي تتعلق بالامتيازات والرهن البحرية.<sup>(7)</sup>

<sup>1</sup> والجدير بالإشارة أنه نظم المشرع الفرنسي الامتيازات البحرية من المادة 31 إلى 42 من القانون رقم 67-5 المؤرخ في 03/01/1967 المتعلق بنظام السفن والوسائل الأخرى أو شراءها، والمرسوم الفرنسي رقم 67-967 المؤرخ في 27/10/1967 المتعلق بنظام السفن والسفن البحرية الأخرى من المادة 10 إلى 12.

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 117.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 145.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 67.

<sup>5</sup> دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 02/06/1931 والتي انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02/03/1964 ج.ر. عدد 1964/27.

والجدير بالذكر أنه تنبئ اتفاقية بروكسل لعام 1926 بين ثلاث مذاهب، فبخصوص المذهب الفرنسي والذي لا يتقرر الامتياز بخصوصه إلا لدين تعاقدى والذي يتجسد أساسه في الرهن الضمني، وهذا على خلاف المذهب الإنجليزي الذي ينادي بالرابطة بين الدين والشئ دون أن يتقرر للدين التعاقدية، كما يقوم المذهب الألماني على فكرة انه تكون كل سفينة مجموعة مستقلة عن ثروة المجهز البرية وسفنه الأخرى، وأنه تستقل كل رحلة بحقوقها وديونها عن الرحلات الأخرى، ويقتصر دين كل دائن على السفينة دون بقية سفن المجهز أو ثروته البحرية.

- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعرفة، مصر، 1997، ص 123، 124.

وهو السبب الذي أدى إلى عدم دخولها حيز النفاذ.<sup>6</sup>

<sup>7</sup> دخلت معاهدة جنيف لـ 07/05/1993 المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية حيز النفاذ في 05/09/2004 والتي لم تصادق عليها الجزائر.

وعليه تطرح إشكالية جوهرية سنحاول الإجابة عنها من خلال الموضوع محلّ الدراسة ألا وهي:  
- ما موقف المشرع الجزائري بخصوص تقسيم الامتيازات البحرية؟ وما هي أهم الأحكام التي جاء بها  
في تنظيمه لهذا النوع من الحقوق العينية التبعية؟

وفي سبيل معالجة هذه التساؤلات سنقسم الموضوع إلى مطلبين:

### المطلب الأول: ماهية الامتياز البحري

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن الامتياز البحري وانقضاءه

### المطلب الأول: ماهية الامتياز البحري:

يعرّف المشرع الجزائري حقّ الامتياز تطبيقاً للقواعد العامة في المادة 982 من ق.م.ج أنه 'أولوية يقرّها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته، ولا يكون للدين امتيازاً إلاّ بمقتضى نصّ قانوني'. بمعنى أنّ الامتياز حقّ يمنحه القانون لبعض الدائنين المستفيدين الذين يفضلون على الآخرين، كالريان ورجال السفينة.<sup>(1)</sup>

غير أنه يتميّز حقّ الامتياز *privilège maritime* في القانون البحري بخصوصية، على أساس أنّ الائتمان البحري انتمان قانوني وعيني مناطه السفينة وملحقاتها التي يعرضها المدين ضماناً لحقّ الدائن،<sup>(2)</sup> الذي يكسب صاحبه منافع يقرّ القانون ممارستها على بعض الديون المتعلقة على السفينة،<sup>(3)</sup> والذي يستفيد منه العديد من الدائنين، ويتميّز بفكرة مسؤولية مالك السفينة، الذي يسأل عن تصرفاته والعقود المبرمة من قبله، وكافة الديون الناشئة عن استغلالها.<sup>(4)</sup> وتتعدّد الامتيازات البحرية التي اختلف الأمر في تقسيمها بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، غير أنه سنحصر دراستنا في هذا المطلب المقسم إلى فرعين للحديث من خلال الفرع الأول عن تعداد الحقوق الممتازة حسب التشريع البحري الجزائري وتحديد وعاء الامتياز البحري وهذا من خلال الفرع الثاني.

<sup>1</sup> الرجوع للمادة 348 من ق.ب.ج

<sup>2</sup> والجدير بالذكر هنا أنه يختلف الائتمان البحري عن الائتمان التجاري الذي تغلب عليه الصفة الشخصية، بحيث يراعي الدائن صفات المدين الشخصية ومقدرته على الوفاء أكثر من مراعاته للضمانات المادية التي يقدمها.

- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 65.

<sup>3</sup> Alain le BAYON, dictionnaire de droit maritime, presse universitaires de Rennes, 2004, p 211.

<sup>4</sup> Le nouveau code maritime algérien, Mémoire DESS, NEFFOUS Mohamed Mankour, France, 2000, p 18.

**الفرع الأول: تعداد الحقوق الممتازة على سبيل الحصر:**

لا يمتنع الأمر من الإشارة إلى تقسيم الديون البحرية المضمونة بامتياز حسب ما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1926 التي أخذت أحكامها من النظرية الأنجلوسكسونية، إذ تقضي بعدم منح الامتياز للديون التعاقدية، بما أنه يمكن لأصحابها الحصول على رهن بحري ضمانا للدين. مع أنه أبقى المشرع الدولي بعض الامتيازات ذات الأصل التعاقدية بقصد تقوية ائتمان الرهان أثناء السفر، أو بقصد حماية رجال الطاقم. وقرّر في الأصل الامتياز للديون الغير تعاقدية، التي

لا يشترط فيها ضمان اتفاقي خاص حين نشأتها.<sup>(1)</sup> فقسمتها إلى امتيازات الدرجة الأولى المحددة على سبيل الحصر في خمس امتيازات، وامتيازات الدرجة الثانية التي حدت بحرية تامة من قبل الدول.<sup>(2)</sup> مع الإشارة أنه لا يقتصر تصرّح دائني الامتيازات البحرية على مالك السفينة فقط، بل أنه يجوز لهم التمسك أيضا بالامتيازات التابعة للقانون العام، مع أنّ الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل فلا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية تطبيقا لنص المادة 76 من ق.ب.ج.

وانطلاقا من هذا يمكننا تحديد حقوق الامتياز التي جاء بها المشرع البحري الجزائري في المادة 73 كالاتي:

**الفقرة الأولى: حقوق الامتياز من الدرجة الأولى:****أ/ حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية:**

يتمثل مصدر هذه الديون 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 الأسباب.<sup>(3)</sup> وتتمثل هذه الامتيازات فيما يلي:

- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها:

نص المشرع الجزائري على هذه الديون في الفقرة أ من المادة 73 ق.ب.ج التي تعتبر ديون ممتازة لاعتبارات إنسانية وإن كانت ذات أصل تعاقدية،<sup>(4)</sup> على أساس أنها أجور يتقاضوها مقابل الجهود

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 68.

<sup>2</sup> إيلي صفا، المرجع السابق، ص 64.

<sup>3</sup> عادل المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، لبنان، الطبعة الخامسة، 2011، ص 46.

<sup>4</sup> فائز ذنون جاسم، الامتيازات والرهن على السفينة، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، العراق، عدد 17 / 01،

2015، ص 313.

التي بذلوها، هؤلاء في الرحلة البحرية،<sup>(1)</sup> بغية حماية مصالح الأشخاص الذي يعتمد عليهم المجهز بناء على عقد الاستخدام البحري في تسيير السفينة وإدارتها، مع أنها لا تقتصر على أجور الريان والبحارة بل تمتد إلى مصاريف علاجهم وردّهم إلى الوطن، بالإضافة إلى التعويضات المستحقة لهم، نتيجة فصلهم على نحو تعسفي، ويتّجه القضاء الفرنسي، أنه من بين ملحقات الأجر قسط التأمينات الاجتماعية، التي يسري عليها نفس الامتياز الذي يستفيد منه.<sup>(2)</sup> دون أن يسري ذلك على الديون المستحقة لتابعي المجهز، الذين يعملون على البرّ أو عمال مصانع السفن أو الموانئ.<sup>(3)</sup>

- الديون الناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة:

فضلا عن الأسباب العامة لاكتساب ملكية السفينة كالإرث والوصية والهبة نجد أسباب أخرى لاكتساب الملكية كالاستيلاء والمصادرة والترك، بيع وبناء السفينة، وعلى غرار ما قرره المشرع الجزائري بخصوص رهن السفينة ولو كانت في طور البناء، فإنه قرّر ضمان قانوني يتمثل في ممارسة حق الامتياز للمنشئ دون عمال ورشة البناء، بموجب الفقرة -و- من المادة 73، والذي لا يوجد له نظير في اتفاقية بروكسل لعام 1926، بخلاف اتفاقية بروكسل الثانية لعام 1967 التي منحت للدول حق حبس أو حق امتياز للمنشئ أو المصلح، الذي تكمن الغاية من وراءه لأجل حماية المنشئ أو المصلح، لاسيما وأنّ الجزائر لا تملك أحواض معتبرة لبناء السفن، الأمر الذي يستدعي تدخّل المشرع لحماية مصالح المنشئين والمصلحين،<sup>(4)</sup> الذين يتمثلون عادة في الريان بناء على العقود التي يبرمها بناء على صلاحياته القانونية، لحاجات واقعية تقتضيها صيانة السفينة، أو إكمال السفر،<sup>(5)</sup> أي ضرورة إبرام العقد أو إجراء العملية والفائدة التي تعود من وراءها على مجهز السفينة من وراء عدم تعطّل الرحلة البحرية.<sup>(6)</sup> سواء كان مالك السفينة أو كان الدين خاص به أو للمؤمن أو المرمم أو المقرض أو غيرهم من المتعاقدين.<sup>(7)</sup> بمعنى أنه بصرف النظر عما إذا كان الحق مقررا للريان أو الأشخاص الذين تعاقدوا معه، وهو ما أكدّه المشرع المصري أمام المشاكل التي قررتها اتفاقية بروكسل لعام 1926. باستثناء الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها شخص غير الريان كالفضولي التي لا تعتبر

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 47.

<sup>2</sup> فائز نون جاسم، نفس المرجع، ص 313.

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 128.

<sup>4</sup> جقبوي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة بن يوسف بن خدة - الجزائر - 2007/2006، ص 79.

<sup>5</sup> إيلي صفا، المرجع السابق، ص 64.

<sup>6</sup> هاني دويدار، نفس المرجع، ص 148.

<sup>7</sup> إيلي صفا، نفس المرجع، ص 64.

من الديون الممتازة، فضلا عن الحالة التي يخالف فيها الربان حدود سلطاته القانونية التي لا يتقرر لها الامتياز.<sup>(1)</sup>

كما يمكن أن يمارس الامتياز البحري المذكور في الفقرة 'و' من المادة 73 والضامن لديون منشئ السفينة أو القائم بإصلاحها مادامت السفينة تحت حيازته وفقا لأحكام المادة 78 من ق.ب.ج، وهذا على خلاف القانون الفرنسي الذي مكن حتى المومنين للمواد الأولية وعمال ورشة البناء الاستفادة من الامتياز.<sup>(2)</sup> وتكمن الغاية من وراء هذا الامتياز

لأجل تقوية الربان أثناء الرحلة البحرية، إذ قد يحجم الدائن المقيم خارج موطن السفينة، نتيجة صعوبة حصوله على ضمان اتقائي لدينه، عن إقراض الربان.

#### ب/ حقوق الامتياز ذات الطابع التصريحي:

تعتبر هذه الديون غير تعاقدية التي تنشأ من مصدر غير اتقائي كالفعل الضار، خشية من المشرع بأن لا يتمكن أصحابها من الحصول على ضمان اتقائي، الأمر الذي دفع إلى الإقرار لها بحق الامتياز، فضلا

عن كونها خدمات يستفيد منها جميع الدائنين.<sup>(3)</sup> مع الإشارة إلى أنه قد أخذها المشرع الدولي عن القانون الانجليزي الذي استقر على الإقرار بالامتياز للمضروب على الشيء مصدر الضرر، وهذا بخلاف القوانين اللاتينية التي لا تعترف بهذا الامتياز.<sup>(4)</sup> وتتمثل هذه الحقوق فيما نص عليه المشرع البحري الجزائري في المادة 73/ ج و د فيما يلي:

- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

- الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

بمعنى يجب أن يستحق العنصر البشري تعويضات تدفع له نتيجة الأضرار البدنية اللاحقة به، التي تسببت في وقوع إصابات أو وفاة بعد الحادث الذي تعرض له، مما يؤدي إلى مساءلة مجهز السفينة، عما أحقه بالغير من إصابات جسمانية حدثت أثناء الرحلة البحرية.<sup>(5)</sup>

<sup>1</sup> هاني دويدار، نفس المرجع، ص 148.

<sup>2</sup> Georges RIPERT, droit maritime, tome I, p 455.

<sup>3</sup> سميحة القليوبي، نفس المرجع، ص 123، 136.

<sup>4</sup> فائز ذنون جاسم، المرجع السابق، ص 314.

<sup>5</sup> عاطف محمّد الفقي، المرجع السابق، ص 118.

**ج/ حقوق الامتياز قوامها العمل النافع:**

يمكننا تقسيم هذه الحقوق التي تقوم على تحقيق المنفعة والفائدة من وراء اكتسابها، بحيث تتمثل في التعويضات الواجب دفعها لبعض الهيئات العامة والمبالغ المستحقة للخواص:

**1- المبالغ المستحقة لبعض الهيئات العامة:**

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

نصّ عليها المشرع الجزائري في الفقرة ب- من المادة 73 من ق.ب.ج وتتمثل هذه المبالغ في رسوم المنارة والمرافأ والتعويضات التي تستحقّ للسلطة المينائية كسلطة مستقلة تسيطر على تسيير الخدمة العامة المينائية،<sup>1</sup> أي أنه تدفع هذه

المبالغ للخرينة العامة للدولة عن الأضرار التي تلحقها السفينة بمنشآت الميناء حين دخولها أو خروجها منه، لأجل خدمة وصيانة المنشآت المينائية، ومن ثمّ المحافظة على السفينة كضمان للدائنين.<sup>2</sup>

فضلا عن رسوم الإرشاد البحري<sup>3</sup> التي يلتزم مجهزة السفينة بدفعها مقابل تلقيه خدمات الإرشاد، 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،<sup>4</sup> كما قد يمتد هذا الامتياز للرسم الإضافي التي تدفعه السفينة إلى جانب رسم الإرشاد المقرر حين عدم استعانتها بخدمات المرشد كجزء يوقع على المجهز أو الريان حين إخلاله بأداء التزامه وذلك لا يتقرر لمصلحة السفينة فقط بل لصالح الملاحة البحرية بوجه عام والمنشآت المينائية بشكل خاص، والجدير بالذكر أنه ينطبق على مقابل الإرشاد في هذه الحالة الأخيرة ب'الرسم' على أساس أنه واجب الدفع سواء استعان الريان بالمرشد أم لا، وبمفهوم المخالفة فإذا اعتبرناه أجرا فإنّ ذلك يقتصر فقط على الإرشاد الإجباري دون الاختياري،<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Robert REZENTHEL, droits maritimes (droit portuaire), édition juris service, paris, p 181.

<sup>2</sup> عاطف محمّد الفقي، نفس المرجع، ص 114.

<sup>3</sup> يعرف المشرع البحري الجزائري الإرشاد البحري في المادة 171 من ق.ب.ج أنه "المساعدة التي تقدّم إلى الريابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والعرض والمياه الداخلية والخروج منها.

<sup>4</sup> عاطف محمّد الفقي، نفس المرجع، ص 114.

<sup>5</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1995 والتعليقات الصادرة بموجبه رقم 1 لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق جامعة النهدين، العراق، المجلد 16، 2006، ص 35 إلى 37.

تعتبر كلّ دولة حرة في فرض الإرشاد الإجباري شريطة أن تخضع رسوم الإرشاد لمبدأ المساواة.<sup>1</sup> وعليه فإنّ حصيلة مقابل الإرشاد تعتبر من الضرائب العامة الذي تدخل إلى خزينة الدولة، وهكذا يتمتع المرشد بصفة الموظف العام الذي يقبض راتبه من الدولة مقابل تأديته لخدمة الإرشاد.<sup>2</sup> بالإضافة إلى رسوم القطر<sup>3</sup> التي تلتزم السفينة بدفعها، مقابل قطرها حين دخولها أو خروجها من أو إلى الميناء، وما هذا إلا لصالح الدولة، التي تساعد على المحافظة على السفينة، وتقاديا للحوادث البحرية التي يحتمل وقوعها من دونها،<sup>(4)</sup> والحرص على الحصول على هذه الرسوم والمصاريف على أساس أنها قد أنفقت لمصلحة جميع دائني السفينة، وساهمت بشكل كبير لأجل في الحفاظ على أموال السفينة وثمنها لمصلحة الدائنين.<sup>(5)</sup>

### - المصاريف القضائية:

وهو ما ينص عليه المشرع الجزائري في الفقرة هـ- من المادة 73 بحيث تتمثل في الرسوم والمصاريف القضائية المدفوعة للمحافظة على الثمن،<sup>(6)</sup> أي ما ينفقها أحد الدائنين أو بعضهم في سبيل استصدار حكم قضائي، ببيع السفينة وتوزيع ثمنها على جميع الدائنين، وتكمن الحكمة من وراء هذا الامتياز، أنه قد أنفقت هذه المصروفات للمصلحة العامة لجميع الدائنين، ولو لا إقدام احدهم على إنفاقها لما تمكّن أيّ منهم استيفاء شيء من حقه.<sup>(7)</sup>

### 2- المبالغ المستحقة للخواص:

تتمثل في الديون التي تترتب عن أداء أعمال وتضحيات من أجل إنقاذ السفينة، أو الخسارة المشتركة لأجل السلامة العامة، وتأمين سلامة السفينة من الهلاك، من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها، وهو ما نصّ عليه المشرع الجزائري في المادة 73/هـ، فيلتزم مالك

<sup>1</sup> عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء العلمية، العراق، المجلد 6، 2008، ص 75.

<sup>2</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، نفس المرجع، ص 37.

<sup>3</sup> يعرف القطر بموجب المادة 860 من ق.ب.ج أنه 'يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة.'

<sup>4</sup> عاطف محمّد الفقي، المرجع السابق، ص 114، 115، 117.

<sup>5</sup> عادي علي المقدادي، المرجع السابق، ص 47.

<sup>6</sup> فائز ذنون جاسم، المرجع السابق، ص 313.

<sup>7</sup> عاطف محمّد الفقي، نفس المرجع، ص 113.

السفينة بالوفاء بحصته في الخسارة المشتركة،<sup>(1)</sup> أي ما يستحقه الشاحنين، الذين اختارهم الربان لأجل التّضحية ببضائعهم، وإنقاذ السفينة والبضائع المشحونة على متنها من خطر الهلاك، ممّا يجعلها ضماناً للذائنين،<sup>(2)</sup> وهو ما كرسته اتفاقية بروكسل لعام 1926 دون اتفاقية جنيف، نظراً لتخلف السبب الذي يدعو لمنح هذا الامتياز بمثل هذه الحقوق. كما لم تنصّ اتفاقية بروكسل لعام 1926 إمكانية تقرير حق حبس الحطام، وبيعها، بل تركت ذلك للدولة، والعلة من وراء تقرير هذا الامتياز باعتبارها حقوق نتجت عن الجهود التي بذلت في سبيل إنقاذ السفينة، إذ كان من المحتمل لو لم يتم اتّخاذها هلاكها، مما يؤدي إلى ضياع حقوق دائنيها.

### الفقرة الثانية: حقوق الامتياز من الدرجة الثانية:

تتمثل في حقوق الامتياز التي نصّ عليها المشرع البحري الجزائري في المادّة 73/ ز - ح:

#### أ/ حقوق الامتياز فقرة ز من ق.ب.ج:

هي الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفّذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة، بحيث يجب أن يقوم بهذه الامتيازات من هذه الدرجة ربان السفينة لأجل ترميم السفينة وتزويدها بالوقود، والأدوات الصّروية لها والتي يشترط في هذه الديون توافر بعض الشّروط:<sup>(3)</sup>

- أن يقوم الربان بهذه التصرفات خارج ميناء تسجيل السفينة، إذ يمكن للمتعاقد في ميناء التسجيل مع الربان التّحقّق من المركز المالي للمجهز، فيحصل على تأمين اتّفاقي كرهن بحري، في حين أنه لا يمكن لصاحب الحقّ الاتصال بمالك السفينة خارج ميناء التسجيل، من أجل ترتيب رهن لضمان حقّه.

- أن تقع هذه العقود التي أجراها الربان في حدود الاختصاصات القانونية المخوّلة له، ممّا يعني أنه لا يترتّب الامتياز على الديون الناشئة عمّا يبرمه الربان من عقود أو يباشره من عمليات في حدود سلطاته الاتّفاقية، بتفويض خاص من المجهز. وإذا خالف الربان ذلك، فلا يلزم المجهز بذلك، وما هذا إلّا تقليلاً من الامتيازات الاتّفاقية، وإلّا فيكون المجهز قد سمح بالإقرار على السفينة امتيازات بإرادته، في حالات تخرج عن النّطاق القانوني، وهو ما يمكّن الربان من الوصول إلى نفس النتيجة، حين تصرفه خارج عن سلطته القانونية، فيقرّ بذلك للمجهز فيتمتّع الدائن حينئذ بامتياز بحري.<sup>(4)</sup>

<sup>1</sup> فائز ذنون جاسم، المرجع السابق، ص 313.

<sup>2</sup> عاطف محمّد الفقي، المرجع السابق، ص 116.

<sup>3</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 47، 48،

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 130.

– الصّرورة الواقعية من وراء القيام بهذه العمليات لضمان ترميم وصيانة السفينة لمتابعة رحلتها.(1)  
ب/ حقوق الامتياز فقرة ح من ق.ب.ج:

تتمثل في الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب، أي جميع التعويضات التي يلتزم مجهزة السفينة بدفعها من جراء الأضرار التي تسببت في هلاك البضائع والأمتعة، أو تلفها، على أساس أنه مسؤول عن إيصالها سالمة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول،(2) دون التعويضات عن التأخير في تسليمها.(3)

#### الفرع الثاني: محل الامتياز البحري:

تعتبر الثروة البحرية Fortune de mer معيار مهم جدًا في تحديد محل امتياز الدين البحري، الذي يتمحور حول كل من السفينة وأجرة النّقل وملحقات السفينة وأجرة النّقل:

#### الفقرة الأولى: السفينة:

ولما كانت الثروة البحرية للمجهّز وعاء للامتيازات البحرية، فلا تشمل كل عناصر الذمة المالية مهما كان الامتياز بل تمتد للسفينة، كأهم عنصر للذمة المالية،(4) على أساس ارتباط الامتياز البحري بالثروة البحرية، دون الشخص المدين بذاته،(5) وما هذا الحكم إلا نتيجة منطقيّة للصفة العينية لحقوق الامتياز،(6) وتطبيقا لفكرة تخصيص السفينة لضمان الدائنين، بسبب استغلالها، بحيث تعتبر كل سفينة وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة بحقوقها والتزاماتها وهذا على خلاف القواعد العامة التي تقضي بحصر حق الامتياز، على الأموال المملوكة للمدين.(7) وبصرف النظر عن ملكية السفينة للمجهّز، بمعنى أنه يستقلّ حقّ الدائنين عن صفة المجهّز الذي يستغلّ السفينة، سواء كان مستغلّها هو المالك نفسه، أو غير المالك،(8) كأن أن يكون على سبيل المثال مستأجرها الأصلي، حين تأجير السفينة من الباطن،(9) بحيث تنصّ المادة 91 من ق.ب.ج في هذا السياق "أنه تطبق أحكام الفصل المتعلق

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 48، 49.

<sup>2</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>3</sup> كمال حمدي، نفس المرجع، ص 129.

<sup>4</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 129.

<sup>5</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120.

<sup>6</sup> كمال حمدي، نفس المرجع، ص 133.

<sup>7</sup> عاطف محمد الفقي، نفس المرجع، ص 120.

<sup>8</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 133.

<sup>9</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 120.

بالامتيازات على السفن المستغلة إما من قبل المالك وإما من قبل المجهز الغير مالك وإما من قبل المستأجر".

كما يستلزم ترتيب الامتياز ضرورة أن يكون الدين الذي نشأ يرتبط برحلة قامت بها السفينة، التي نشأ الدين بسببها أثناء الرحلة البحرية، دون السفن الأخرى المملوكة للشخص المدين حال تعددها.<sup>(1)</sup> وينحصر تحديد الطبيعة القانونية للسفينة التي يرد عليها الامتياز، في العمارات المخصصة للملاحة البحرية،<sup>(2)</sup> بغض النظر عن حمولتها ودرجتها،<sup>(3)</sup> والغرض الذي خصصت له سواء كانت للصيد أو النزهة أو التجارة البحرية، ويمتد هذا الامتياز حتى للسفن المملوكة للدولة مادامت تستغل في التجارة البحرية،<sup>(4)</sup> باستثناء السفن العامة كالسفن الحربية التي لا يمكن ممارسة عليها حق الامتياز باعتبارها من الأموال العامة للدولة التي لا يجوز توقيع الحجز عليها أو بيعها.<sup>(5)</sup> والجدير بالإشارة إلى أنه يرد الامتياز على السفينة حسب حالتها وقت التتبع، فإذا كانت على شكل حطام، فإنه ينتقل الامتياز إلى ثمن حطامها.

#### الفقرة الثانية: أجرة النقل:

ينصب الامتياز البحري على أجرة النقل التي تستحق على المجهز دون غيرها، باستثناء الأجور المستحقة للبحارة والربان، شريطة ألا تكون قد دخلت أجرة النقل في ذمة المجهز، بل لازالت مستحقة له، كدين في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المجهز، إذ يستطيع صاحب الحق الممتاز توقيع الحجز على الأجرة تحت أيدي هؤلاء، (حجز ما للمدين لدى الغير)، أما إذا تم تحصيلها من قبل المجهز، يفقد الدائن الممتاز امتيازها عليها، بحيث تفقد تخصيصها وتختلط بذمته بمجرد دخولها في ذمة المجهز.<sup>(6)</sup>

وإذا نشأت الديون على رحلة معينة فلا يمارس الامتياز إلا على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية التي نشأ خلالها الدين والحق الممتاز،<sup>(7)</sup> فلو نشأ الدين على سبيل المثال عن تصادم وقع بسبب خطأ من السفينة، أثناء الرحلة البحرية، فإنه يتقرر حق المتضرر على أجرة النقل المستحقة للسفينة التي

<sup>1</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 149.

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 129.

<sup>3</sup> هاني دويدار، نفس المرجع، ص 149.

<sup>4</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 129.

<sup>5</sup> إيلي صفا، المرجع السابق، ص 68.

<sup>6</sup> عاطف محمد الفقي، نفس المرجع، ص 121.

<sup>7</sup> Jean Claude Dakouri, droit des transports maritime, l'Harmattan, 2014, p 48.

حدث التصادم بسببها،<sup>(1)</sup> إذ يجب ألا يمتد الامتياز إلى أجور النقل في رحلات أخرى تقوم بها ذات السفينة، وإن كان يمكن أن يمتد على الديون الناشئة عن عقود عمل الأشخاص الذين يرتبطون بعقد الاستخدام البحري بالنسبة لجميع الرحلات.<sup>(2)</sup> وما الغاية من وراء ذلك إلا لأجل ضمان هذه الديون مراعاة لحقوق أصحابها.<sup>(3)</sup>

وتتمثل أجرة النقل محل الامتياز البحري التي تأخذ بعين الاعتبار في الأجرة الإجمالية، أي الأجرة المستحقة للمجهز دون أن تخصم منها مصاريف الرحلة.<sup>(4)</sup> كما لا يقتصر محل الامتياز إلى ما يجاوز السفينة في أجزائها عند نقل البضائع فقط، بل يمتد إلى نقل الأشخاص، مع أن أجرة السفر تدفع مسبقاً، في بداية الرحلة البحرية، مما يتعدّر معه التعرّف فيما إذا كان قبضها المالك أم لا تزال تحت يد ممثله.<sup>(5)</sup>

#### الفقرة الثالثة: ملحقات السفينة وأجرة النقل المكتسبة منها:

يعتبر الامتياز البحري كما هو الحال عليه بخصوص الرهن البحري بحيث لا يقتصر على السفينة فقط بل يمتد امتياز الدائن إلى جميع ملحقات،<sup>(6)</sup> ووسائل السفينة، أي كلّ ما يستلزم لأجل تسييرها واستغلالها، بحيث تشمل جميع الحقوق التي ترد على السفينة وملحقاتها.<sup>(7)</sup> والتي تختلف في مجال الامتيازات البحرية كجزء لا يتجزأ من السفينة، لاسيّما وأن اصطلاح السفينة يشملها.<sup>(8)</sup> والتي هي عبارة عن ديون تحلّ في الذمة المالية محلّ مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها، وتمت مراعاة في تقرير هذا الامتياز على هذه الملحقات على أساس أنها تمثل عناصر اقتطعت من الذمة المالية أو يجب أن تضاف إليها.<sup>(9)</sup> وعليه تحلّ كلّ من أجرة النقل وملحقات السفينة محلّ مال آخر، والتي تتمثل في:

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 150.

<sup>3</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 134، 135.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 122.

<sup>5</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 150.

<sup>6</sup> Jean Claude Dakouri, op.cité, p 48.

<sup>7</sup> مجبر محمّد، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد الأول، 2010، ص 17.

<sup>8</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 135.

<sup>9</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 73.

أ/ التّعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار اللاحقة به قبل إصلاحها، ويقتصر الامتياز على السفينة دون المبالغ إذا أصلحت السفينة، من غير الجائر أن يرد الامتياز على محلين. والتعويضات المستحقة، للناقل عن خسارة أجرة النقل، كما لو فقدها نتيجة خطأ صادر من الشاحن أو الغير.

ب/ التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر المشتركة إذا تضررت السفينة مادياً ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل، أي ما يتحصّل عليه المالك من قبل الطرف المستفيد نتيجة التضحية الاختيارية بالسفينة التي قام بها الريان، ضماناً للسلامة العامة، وكذا ما يدفع للناقل نتيجة خسارة أجرة النقل.

ج/ المكافآت والمبالغ المستحقة للمالك نظير عمّا تكفل به من أعمال المساعدة وإنقاذ سفن أخرى أثناء الرحلة البحرية حتى نهايتها بعد خصم المبالغ المستحقة لأطراف عقد العمل البحري، مع أنّه لا يرد إلاّ على صافي هذه المكافأة، بعد خصم المبالغ المستحقة للريان وأفراد الطاقم، الموجودين على متن السفينة المساعدة.<sup>(1)</sup>

وتستثنى من المبالغ محلّ الامتياز البحري، بعض المبالغ التي لا يمكن أن تأخذ حكم السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، كالتعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين، على خلاف ما تقضي به القواعد العامة، أنّه حينما يكون الشيء المؤمن عليه متقلاً بامتياز انتقل هذا الحقّ للتعويض المستحق للمدين بموجب عقد التأمين،<sup>(2)</sup> ويبرر استبعاد تعويض التأمين من نطاق الامتياز أنه لا يعتبر التعويض عنصراً من عناصر الثروة البحرية للمجهز، بل أنّه يكون مقابل أقساط التأمين التي يدفعها المالك.<sup>(3)</sup> بالإضافة إلى المكافآت أو الإعانات التي تمنحها الدولة، أو أحد الأشخاص الاعتبارية، بما أنّها لا تتعلّق برحلة بحرية،<sup>(4)</sup> وذلك رغبة من المشرّع في مراعاة مصلحة مالك السفينة الذي يحتاج لهذه المبالغ للاستثمار البحري، أو الاستمرار فيه عقب الحادث الذي تعرّضت له السفينة، واستحقّ عليه مبلغ التعويض دعماً للتجارة الوطنية وتشجيعاً للأسطول التجاري.<sup>(5)</sup>

#### المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن الامتياز البحري وانقضاءه:

نتعرّض في هذا المطلب إلى الآثار التي تترتب عن الامتياز البحري التي تنحصر في حقّ التتبع وحقّ الأفضلية كما هو الشأن بخصوصه في القواعد العامة، وهذا من خلال الفرع الأول، كما نخصّص

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 123.

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 132، 133.

<sup>3</sup> عاطف محمد الفقي، نفس المرجع، ص 124.

<sup>4</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 132، 133.

<sup>5</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 151.

الفرع الثاني للحديث عن انقضاء حقّ الامتياز البحري بالتقادم وبحالات أخرى سنتحدّث عنها في الفرع الثاني:

### الفرع الأول: مفعول الامتيازات البحرية:

يترتب على حقّ الامتياز أن يتمتّع الدائن الممتاز بحقّ التقدّم في استيفاء دينه على غيره من الدائنين التاليين له في المرتبة،<sup>(1)</sup> بحيث تمنح الامتيازات البحرية للدائن الممتاز حقّ التتبع، وحقّ الأفضليّة:

### الفقرة الأولى: حقّ التتبع droit de suite:

القاعدة العامّة أنّه تعتبر جميع أموال المدين ضامنة لحقوق الدائنية، فلا يباشر حقّ الامتياز إلاّ على أموال المدين، ولا يتمتّع دائن المدين بالحقّ على مال معيّن بالذات من أمواله، ولما كانت السفينة مالا فلا يتمتّع دائن مالها بسلطة تتبّعها، حينما يتمسك حائزها في مواجهته ب'قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية'،<sup>(2)</sup> لخضوع جميع التصرفات والحقوق الواردة على السفن لنظام شهر خاص،<sup>(3)</sup> لاسيّما وأنّه يتقرّر حقّ التتبع فقط على العقارات في الأصل تطبيقاً للقواعد العامّة،<sup>(4)</sup> غير أنّه خرج المشرّع البحري عن القواعد العامّة، المتعلقة بالضمانات المقرّرة للدائنين العاديين، هؤلاء الذين خول لهم سلطة التتبع<sup>(5)</sup> التي أصبحت تمتدّ للسفينة في أيّ يد تكون، كمنقول من نوع خاص الذي أصبح يعامل معاملة العقار،<sup>(6)</sup> ومع مراعاة أحكام المادّة 87 الواردة بعده، تبقى الامتيازات البحريّة المذكورة في المادّة 73 تابعة للسفينة وذلك رغما عن كلّ تغيير للملكية أو التّسجيل.<sup>(7)</sup> ويظلّ الإشكال الذي يمكن أن يطرح أنّ الامتياز البحري على خلاف الرهن البحري، لا يخضع لإجراءات الإشهار،<sup>(8)</sup> أو لأيّ شرط خاص في الإثبات،<sup>(9)</sup> وبالتالي فلا يكون المالكين الجدد على علم بوجود الامتياز.<sup>(10)</sup>

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 127.

<sup>2</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 120.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 152.

<sup>4</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 123.

<sup>5</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>6</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 123.

<sup>7</sup> تطبيقاً لنصّ المادّة 82 من ق.ب.ج.

<sup>8</sup> NEFFOUS Mohamed Mankour, op.cité, p 24.

<sup>9</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 152.

<sup>10</sup> NEFFOUS Mohamed Mankour, op.cité, p 24.

فضلا على أن ديونهم غير ممتازة،<sup>(1)</sup> وعليه يحق للدائن الممتاز تتبع حقه وتنفيذه على السفينة مع المالك الجديد، إذا انتقلت ملكية السفينة لمالك آخر.<sup>(2)</sup> بحيث يرى الفقيه الفرنسي René RODIERE في هذا السياق أنه يمنح الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع،<sup>(3)</sup> ويستوفي حقه من ثمن السفينة، دون أن يتمسك الحائز في مواجهته بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، لتصبح السفينة في هذه الحالة شأنها شأن العقار، كما حدو المشرع البحري في تقرير ذلك رغب منه في دعم انتمان المجهز في الحصول على المبالغ اللازمة لتأمين رسالته البحرية.

ومن بين الشروط الواجب توافرها لممارسة حق التتبع من قبل الدائن البحري العادي ما يلي:

- يجب أن يكون الدين ناشئا عن السفينة ذاتها أو مرتبط بها، كالديون المتعلقة بتجهيز السفينة إتماما للرحلة البحرية، وامتداده بكافة المؤن اللازمة، بغض النظر إلى نوعية السفينة تجارية كانت أو لا.

- ضرورة أن تكون السفينة محلا للبيع، بحيث لا يمكن للدائن حق تتبع السفينة إذا كانت محل تصرفات قانونية أخرى غير البيع.

- يجب أن يكون البيع اختياريا، على أساس أن هذا النوع من البيوع لا يطهر المبيع من حقوق دائني البائع على خلاف البيع الجبري. وان كان قد يطهر السفينة من الديون شريطة أن تبحر السفينة باسم مشتري جديد ولحسابه، ولم يعارض الدائن المشتري الجديد.<sup>(4)</sup>

#### الفقرة الثانية: حق الأفضلية droit de préférence:

يخول الامتياز البحري للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه، وهذا على خلاف الزمن البحري كتأمين اتفاقي.<sup>(5)</sup> يتمتع أصحاب الحقوق الممتازة باستيفاء حقوقهم الممتازة بالأولوية عن سائر الدائنين العاديين، والدائنين الذين يأتون بعده في المرتبة طبقا للقواعد العامة.<sup>(6)</sup> ويمارس حق الأفضلية في إطار البيع الجبري، كما تنص المادة 75 من ق.ب.ج أنه تكون الامتيازات

<sup>1</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>2</sup> <http://www.lawintegration.com>

تاريخ زيارة الموقع الإلكتروني: 2018/02/17 على الساعة 15:42

<sup>3</sup> René RODIERE dit « Le privilège donne au créancier un droit réel sur le navire»

- تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجيستر، جامعة مولد معمري تيزي وزو-الجزائر، 2016/2015، ص 120.

<sup>4</sup> سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص من 118 إلى 121.

<sup>5</sup> جقبوبي حمزة، المرجع السابق، ص 08.

<sup>6</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 152.

المذكورة في 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-ح من المادة المذكورة. ويمكننا القول بخصوص أفضلية الديون الامتيازية 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 تنص عليه المادة 80 من ق.ب.ج.

#### الفرع الأول: انقضاء الامتياز البحري:

ينقضي الامتياز بوصفه صفة في الدين وحق تابع بانقضاء الدين المضمون في حد ذاته بأي سبب من أسباب الانقضاء تطبيقا للقواعد العامة بالوفاء أو المقاصة أو الإبراء أو غيرها من طرق الوفاء بالدين،<sup>(1)</sup> أو ببيع السفينة جبرا أو اختيارا أو بالتقادم، وتطبيقا لمفهوم المادة 87 من ق.ب.ج أنه ينقضي الامتياز حين بيع السفينة أو بأي طريقة اختيارية لنقل الملكية ومن هنا حق التتبع الذي يتضمنه بعد ثلاث أشهر من تسجيل عقد النقل. كما ينقضي الامتياز بهلاك المال، أو حين مصادرة السفينة من قبل السلطات البحرية المختصة، وحين البيع الجبري للسفينة على اثر دعوى قضائية:

#### الفقرة الأولى: البيع الجبري:

يحق لدائني السفينة الذين يتعرضون إلى خطر عدم حصولهم على الحقوق المترتبة على السفينة، الحجز عليها ضمانا للحق لهم في استيفاءها، تمهيدا لأجل بيعها واستيفاء حقوقهم من ثمنها.<sup>(2)</sup> يترتب على بيع السفينة قضائيا تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها بما فيها حقوق الامتياز، أو الديون المترتبة عليها، وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع، أمام ما يحمله هذا الأخير من ضمانات كافية لحقوق الدائنين.<sup>(3)</sup> ومن ثم تنقل ملكية السفينة إلى المشتري مطهرة من كل حق عيني عليه، ويوزع ثمنها وفقا لترتيب الدائنين الممتازين والمرتهنين والعاديين.<sup>(4)</sup> ويترتب على البيع الجبري للسفينة ممارسة إجراءات التنفيذ الجبري عليها، وذلك ببيعها في المزاد العلني، بحيث تنتقل ملكيتها إلى الراسي عليه المزاد، خالية من كل الحقوق العينية، التي تنقلها، لاسيما وأنه ينفذ البيع الجبري بإتباع إجراءات تتطلب نوع من العلانية في تنفيذها.<sup>(5)</sup>

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 78.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 45.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 76.

<sup>4</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 128.

<sup>5</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 155.

ويؤكد المشرع البحري الجزائري على تطبيق أحكام المادة 68 من ق.ب.ج المتعلّقة بالرهن البحري،<sup>1</sup> عند البيع الجبري للسفينة، بشكل مماثل لوقف الامتيازات البحرية وكذلك وقف الأعباء الأخرى من أي نوع كان والمرتببة على السفينة وهو ما تنص عليه المادة 88 من ق.ب.ج.

### الفقرة الثانية: البيع الاختياري:

كما هو معلوم أنه لا يؤدّي هذا النوع من البيع إلى انقضاء حقوق الامتياز البحرية، على أساس أنها لا تخضع لأي إجراء شكلي لنفاذها في مواجهة الغير، لكنّها تقرّ لأصحاب الحقوق الممتازة بتتبع السفينة في أي يد تكون، ممّا يشكّل خطراً على مشتري السفينة الذي تنتقل إليه ملكية السفينة مثقلة بهذه الحقوق،<sup>(2)</sup> فيفاجأ بتتبع أصحاب حقوق الامتياز على السفينة تحت يده وهو على غير علم بوجودها،<sup>(3)</sup> والذي لا يكون قادراً على الوقوف عليها مقدّمًا نظراً لطابعها المستتر، وعدم خضوعها للشهر،<sup>(4)</sup> وعليه فلا تبقى حقوق الامتياز فترة زمنية طويلة، حين يبيع السفينة اختيارياً.<sup>(5)</sup> ولذلك وضع نظاماً لتطهير هذه الحقوق المستترة أكثر سرعة من النظام الذي يخلص من انقضائها العادي.<sup>(6)</sup> والجدير بالذكر أنه لا يشمل هذا التطهير من حقوق الامتياز إلا السفينة، دون أن يمتد لأجرة النقل أو الديون المعتمدة في ملحقات السفينة، وأجرة النقل<sup>(7)</sup> على أساس أنها لا تعتبر من ملحقات المبيع.<sup>(8)</sup>

### الفقرة الثالثة: التقادم:

خصوصية الامتياز البحري أنه لا يلحق التقادم إلا حقوق الامتياز ذاتها، فينقضي بذاته بفوات مدة تقادم الدين المضمون بالامتياز، دون انقضاء الدين الذي يظلّ موجوداً فيصبح ديناً عادياً، ما لم ينقضي بسبب خاص، وهو ما يشكّل حكم جديد يخالف المتعارف عليه، في القواعد العامة، التي

<sup>1</sup> تنصّ المادة 68 من ق.ب.ج أنه "في حالة البيع الجبري للسفينة، توقف جميع رهون البحرية التي تنقل السفينة ماعدا رهون التي أخذها المشتري على عاتقه بالاتفاق مع الدائن المرتهن شريطة أن يكون البيع قد تمّ حسب الأحكام التي يخضع لها ذلك البيع.

تحدد بموجب مرسوم كفايات البيع الجبري للسفينة وكذلك التبليغ المسبق لكلّ المستفيدين من الرهن والامتيازات البحرية وأمين دفتر تسجيل السفن"

<sup>2</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141، 142.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 155، 156.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 76.

<sup>5</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 155، 156.

<sup>6</sup> مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 76.

<sup>7</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 129.

<sup>8</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 142.

تقضي في كون أنّ الامتياز صفة لاصقة بالدين التي يظلّ مستمرًا مع بقاء الدين المضمون قائما بغير أيّ وفاء. (1) على أساس أنّه يلازم الامتياز الدّين منذ نشأته إلى حين الوفاء به، وتكمن الغاية من وراء ذلك لأجل حتّ الدائنين البحريين الإسراع للمطالبة بديونهم، لتقادي تراكم الدّيون الممتازة الذي قد يؤدّي إلى عسر في الوفاء بها، ورعاية لمصالح الدائنين وتجديد لائتمان المجهّز. (2)

وتقضي المادّة 1/84 من ق.ب.ج أنه "تتقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدّة وبيعت جبريا" والتي يتبين لنا من خلالها أنّ المشرع الجزائري قد خصّ النقاد من جميع الامتيازات البحريّة، بما في ذلك السفينة، وهو تقادم سنوي مستوحى من اتفاقية بروكسل لعام 1926، بأن تظلّ السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة تشجيعا للائتمان البحري ودعوة الدائنين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة.

وهذا على خلاف المشرع المصري الذي نص في المادة 1/38 من قانون التجارة البحرية لعام 1990 أنّه "تتقضي حقوق الامتياز بمضي سنة واحدة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29 التي تتقضي بمضي ستة أشهر"، ذلك أنه إذا كان ينقضي الامتياز على السفينة بمضي المدّة المقررة قانونا، بخلاف الامتياز على أجرة النقل وملحقات السفينة وأجرة النقل الذي يظلّ قائما، لاسيّما وأنّ الأصل في بقاء الامتياز إلى حين زوال الحقّ الممتاز، مما يتبين معه أنه لم يخرج المشرع المصري على هذه القاعدة إلّا بخصوص الامتياز الوارد على السفينة، فقضي انقضاء الامتياز مع بقاء الدين قائما وصيرورته، دين عادي، ويلاحظ على أنّ مضي مدة طويلة لنشأة الدّين، يغلب معه أن يكون مالك السفينة، قد قبض أجرة النقل وملحقات السفينة والأجرة، الأمر الذي يترتب عليه زوال الامتياز عنها. (3)

وذلك على غرار ما جاء به القانون الفرنسي، الذي يشمل كافة الديون، غير أنّ جانب من الفقه الفرنسي يحصر ذلك في ديون التوريد فقط، على خلاف الفقيه الفرنسي Ripert الذي يرى بضرورة تطبيق مدّة 6 أشهر حتى على جميع عمليات والعقود المبرمة من قبل الريان، حتى ولو تعلق الأمر بالإصلاحات، بينما لا يتعلق الإصلاح بالتوريد. (4) غير أنّه يأخذ بالرأي الرّاجح أنّ مدّة التقادم القصيرة

<sup>1</sup> عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 131.

<sup>2</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 142، 143.

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 156، 157.

<sup>4</sup> Emmanuel du Pontavice, le statut des navires, librairie de la cour de cassation, p 170,

المقررة وهي ستة أشهر التي تراعى فيها دورية ديون التوريد. وتكمن الغاية من وراء تقصير مدة التقادم ألا وهو الإسراع في تخليص السفينة من العبء العيني المقرّر عليها تشجيعا للانتمان البحري العادي. كما تعتبر هذه المدة القانونية لانقضاء الامتياز مدة تقادم حقيقي وليست مدة سقوط، والتي تسري عليها أحكام القانون المدني الخاصة بانقطاع التقادم ووقفه،<sup>(1)</sup> وهو ما يتبين لنا من خلال المادة 85 من ق.ب.ج.<sup>(2)</sup>

والجدير بالإشارة أنه يختلف تاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري وتاريخ سريان مدة التقادم باختلاف نوع الدين، مع بعض الاستثناءات الواردة على ذلك بالنظر إلى طبيعة كل امتياز على حدى،<sup>(3)</sup> تطبيقا للمادة 81 من ق.ب.ج. بحيث يبدأ من يوم حصول الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره، ومن يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر فيما يتعلّق بالمساهمة بالخسائر المشتركة، ومن يوم انتهاء العمليات المتعلقة بالإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن، ومن يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم عند فقدان البضائع أو الحقائق أو ضررها، أما الحالات الأخرى فتبدأ المهلة من يوم استحقاق الدين تطبيقا للقواعد العامة.

#### الخاتمة:

أخيرا يمكننا القول أنّ موضوع الامتياز البحري لقي اهتماما جليا على مستوى التشريع الوطني والدولي، نظرا للأهمية التي يحظى بها في التجارة البحرية، تدعيما للانتمان البحري واستجابة لرغبة المجهزين في الحصول على ضمانات قانونية ذات طبيعة مالية تكفل لهم تنفيذ الرحلة البحرية على أكمل وجه، وعليه فقد حاولنا من خلال هذه الورقة البحثية تبيان هذه الامتيازات القانونية المتعددة التي أوردتها مشرنا البحري الجزائري في نصّ المادة 73 من ق.ب.ج، التي تنقسم إلى نوعين حقوق الامتياز من الدرجة الأولى وحقوق الامتياز من الدرجة الثانية، هذا التقسيم الذي هو مستوحى من اتفاقية بروكسل لعام 1926 التي تأثرت بالنظرية الأنجلوسكسونية. بالإضافة إلى تبياننا لخصوصية الامتياز البحري الذي يرد على السفينة كأصل عام وأجرة النقل، ويمتدّ حتى لملاحقات السفينة وأجرة النقل مع بعض الاستثناءات.

<sup>1</sup> كمال حمدي، المرجع السابق، ص 143.

<sup>2</sup> تنصّ المادة 85 من ق.ب.ج. 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 تمكّن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة، على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي"

<sup>3</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، 157.

وخروجاً عن القواعد العامّة الواردة في القانون المدني الجزائري فقد حوّل المشرع البحري الجزائري لدائن المجهّز المالك سلطة تتبع السفينة كمنقول من نوع خاص في أيّ يد تكون، هذا الحقّ الأخير الذي يرتبط على وجه الخصوص بالعقارات، والذي يحتمل أن يتمسك الحائز قبله بـ 'قاعدة الحياة للمنقول سند الملكية' بالإضافة إلى تمتّعه بحقّ الأفضليّة بين الدائنين والذي يمتدّ حتّى بالنسبة لأولوية الديون الممتازة عن بعضها البعض وفقاً لأحكام القانون البحري الجزائري.

وإذا كان ينقضي حقّ الامتياز البحري كسائر الحقوق بأسباب الانقضاء المعروفة في القواعد العامّة، إلاّ أنه ينقضي ببيع السفينة قضائياً الذي يطهرها من جميع الحقوق الواردة عليها، ويستوفي حقه من ثمنها أو البيع الاختياري أو تقادمه دون انقضاء الدّين المضمون بالامتياز، مع أنّه كان محلّ جدل فقهي وقانوني، بخصوص تحديد فترة تقادم حقّ الامتياز، على خلاف ما هو الحال عليه في التشريع البحري الجزائري الذي حدّدت فيه فترة تقادم بمرور سنة.

ومن بين التّوصيات التي يفصّل الأخذ بها مصادقة الجزائر على معاهدة جنيف لعام 1993 المتعلقة بالامتيازات والرّهون البحريّة، وتعديل أحكام الامتياز البحري في القانون البحري الجزائري الذي يعتبرها بعض النّقص إذا ما قارنها ببعض التّشريعات البحريّة.

**المراجع المعتمدة:**

**أولاً: باللغة العربية:**

**1/ الكتب والمؤلّفات:**

- أيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، لبنان، طبعة أولى، 1992.
- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة أولى، 1969.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، لبنان، الطبعة 5، 2011.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، طبعة ثانية، 2012.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1997.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، 2008.

**2/ رسائل ومذكرات جامعيّة:**

- تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النّقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة مولد معمري تيزي وزو-الجزائر، 2015/2016.

- جقبوي حمزة، أحكام حق الامتياز البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، جامعة بن يوسف بن خدة -الجزائر - 2007/2006.

### 3/ مقالات قانونية:

- ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه رقم 1 لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق جامعة النهريين، العراق، المجلد 16، 2006.

- عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء العلمية، العراق، المجلد السادس، 2008.

- فائز ذنون جاسم، الامتيازات والرّهون على السفينة، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، العراق، عدد 17 / 01، 2015.

- مجبر محمّد، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد الأول، 2010.

### 4/ الاتفاقيات الدوليّة وتشريعات وطنيّة:

- اتفاقية بروكسل لـ 10/04/1926 التي تتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرّهون والامتيازات البحرية، التي دخلت حيّز النّفّاذ في 02/06/1931 والتي انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02/03/1964 ج.ر. عدد 27/1964.

- معاهدة جنيف لـ 07/05/1993 التي تتعلّق بالامتيازات والرّهون البحرية.

- الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 لـ 15 أوت 2010 ج.ر. عدد 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990.

### 5/ مواقع الكترونية:

<http://www.lawintegration.com>

تاريخ زيارة الموقع الالكتروني: 17/02/2018 على الساعة 15:42

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية:

### Les ouvrages :

-Alain le BAYON, dictionnaire de droit maritime, presse universitaires de Rennes, 2004.

-Emmanuel du Pontavice, le statut des navires, librairie de la cour de cassation.

- Jean Claude Dakouri, droit des transports maritime, l'Harmattan, 2014.
- Georges RIPERT, droit maritime, tome 1, édition Rousseau et Cie, 14 rue Soufflot, paris, 1950
- Robert REZENTHEL, droits maritimes (droit portuaire), édition juris service, paris.

**Mémoires :**

- NEFFOUS Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Mémoire DESS, France, 2000.

**Lois et décrets :**

- Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, modifié par le décret n° 67-967 du 27/10/1967 JO 04/11/1967.