

جامعة 20 أوت 1955 . سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



حقوق الامتياز البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات المينائية و البحرية

تحت إشراف
العايب جمال

إعداد الطالبين
العايب صلاح الدين
لعيور ريم

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ. د / تياب نادية	أستاذ التعليم العالي	رئيسا
د/ العايب جمال	أستاذ محاضر أ	مشرفا ومقررا
د/ مقيح وسيلة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

سُورَةُ النَّحْلِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا
وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ
فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ۗ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴿١٤﴾

إهداء

إلى عائلتي الكريمة، سندي في هذه الحياة، والديّ العزيزين، وإخوتي الأعزاء، الذين كانوا لي خير داعم في مسيرتي العلمية والحياتية.

إلى أستاذي المؤطر العايب جمال، تقديرًا وامتنانًا لجهوده وتوجيهاته القيمة التي كانت نبراسًا لي طوال إعداد هذا العمل.

إلى الأستاذ بوعيطة أنيس، لما قدمه من ملاحظات بناءة ونصائح ثمينة ساهمت في إثراء هذا البحث.

إلى الأستاذة بوقرقورة منال، عرفانًا لها لما قدمته من دعم وتشجيع وملاحظات ساعدتني كثيرًا في تحسين هذا العمل.

إلى كل من كان لي عونًا ولو بكلمة طيبة، أهدي هذا العمل المتواضع عربون تقدير وامتنان.

العايب صلاح الدين

أتقدّم بجزيل الشكر والامتنان لكل من قدّم لي الدعم والمساعدة خلال إعداد هذا العمل، سواء بالنصيحة أو التوجيه أو التشجيع. كما أعبّر عن تقديري لكل من ساهم في توفير الظروف الملائمة لإنجاز هذا البحث، ولكل من كان له أثر إيجابي في مسيرتي العلمية خاصة أمي، ابي، أخوي وصديقاتي، فلكم مني كل الاحترام والتقدير.

لعيور ريم

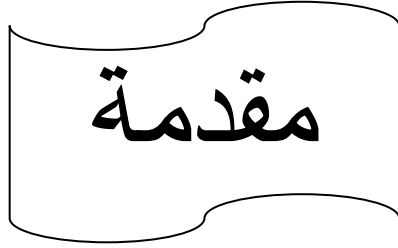
قائمة المختصرات:

أولاً: باللغة العربية

- د.س.ن: دون سنة نشر
- د.ط: دون طبعة
- ط: الطبعة
- ص.ص: من الصفحة إلى الصفحة
- ع: العدد
- ج.ر: الجريدة الرسمية
- ج: الجزء
- ق.م.ج: القانون المدني الجزائري
- ق.ع.ج: قانون العقوبات الجزائري
- ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري
- ق.ب.ج: قانون البحري الجزائري

ثانياً: باللغة الفرنسية

- **Arr** : Arrêt
- **Art** : Article
- **L.G.D.J** : Loi Générale de droit de justice
- **Opcit** : Ouvrage Précité
- **P** : Page



مقدمة

يُعد حق الامتياز البحري من بين أبرز الضمانات القانونية التي أقرها المشرع لحماية فئات محددة من الدائنين في مجال النقل البحري، نظراً لطبيعته الخاصة التي تُميّزه عن سائر التأمينات العينية الأخرى، سواء من حيث النشأة أو الأثر أو ترتيب الأولوية. فهو حق ينشأ مباشرة بقوة القانون، دون الحاجة إلى عقد أو تسجيل، ويمنح للدائن امتيازاً في استيفاء دينه على حساب باقي الدائنين، حتى أولئك الذين يملكون رهوناً مسجلة، مما يمنحه فعالية تنفيذية عالية ومكانة خاصة ضمن منظومة التأمينات العينية.

وفي هذا السياق، برز حق الامتياز البحري كأحد أبرز صور التأمينات العينية غير الحيازية، التي تمنح بعض فئات الدائنين امتيازاً قانونياً يضمن لهم استيفاء ديونهم بأفضلية على غيرهم من الدائنين، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذه الديون وإلى الدور الحيوي الذي تلعبه في تمويل الرحلة البحرية وتأمين استمراريتها.

وقد أقرت معظم التشريعات الوطنية هذا الحق كوسيلة لحماية فئات معينة من الدائنين الذين غالباً ما يجدون أنفسهم في وضع قانوني هشّ، حيث لا يستطيعون الحصول على رهون أو ضمانات تقليدية. ومن أبرز هذه الفئات: الرّبّان، وأفراد الطاقم، والمجهّزون، والمزوّدون، ومن يقومون بأعمال الإنقاذ البحري.

ولعل ما يميّز حق الامتياز البحري عن غيره من الحقوق هو أنه ينشأ بقوة القانون، دون الحاجة إلى أي إجراء شكلي، كما يمنح صاحبه حق التقدّم وحق التتبع في مواجهة الغير، حتى في حالة انتقال ملكية السفينة إلى شخص آخر.

وقد عُني المشرّع الجزائري بتنظيم هذا الحق ضمن القسم الخاص بالامتيازات على السفن في القانون البحري، كما انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لعام 1926 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية، في خطوة تهدف إلى تعزيز الانسجام بين التشريع الوطني والمعايير الدولية في هذا المجال.

غير أن تطور الملاحة البحرية المعاصرة، وتعقيد طبيعة المعاملات المرتبطة بالسفن، يثيران العديد من الإشكاليات بشأن مدى كفاية النظام القانوني الحالي لحق الامتياز البحري في تحقيق الغاية المرجوة منه، لا سيما في ظل:

- اتساع دائرة الدائنين المحتملين في النشاط البحري الحديث.
- تعدد مصادر القانون المنظم لهذا الحق (التشريعات الوطنية، الاتفاقيات الدولية، القوانين الأجنبية).

• صعوبة تحقيق التوازن بين حماية حقوق الدائنين الممتازين وحقوق بقية الدائنين والمالكين. ان اختيارنا لموضوع "حقوق الامتياز البحري" مبنى على عدة اسباب، منها الأسباب الذاتية بسبب اهتمامنا الخاص بالقانون البحري، ورغبتنا في التعمق في موضوع يتماشى مع تخصصنا الأكاديمي، ويمنحنا فرصة لفهم أعمق للممارسة القانونية في هذا المجال.

اما عن الأسباب الموضوعية تعد حقوق الامتياز البحرية من المواضيع القانونية المهمة نظرا لطبيعتها الخاصة، ودورها في حماية مصالح بعض الدائنين في قطاع يتميز بالتعقيد كالمجال البحري. كما أن هذا الحق يثير العديد من الإشكالات القانونية، سواء من حيث تكوينه أو تطبيقه مما يجعله جديرا بالدراسة والتحليل لفهم موقعه لضمانات العينية.

اهمية الدراسة:

ومن هنا، تبرز أهمية هذه الدراسة التي تهدف إلى تحليل النظام القانوني لحق الامتياز البحري في التشريع الجزائري، وبيان مدى انسجامه مع أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومقارنته ببعض الأنظمة القانونية الأخرى، مع محاولة استجلاء مكان القوة والقصور فيه، واقتراح ما يمكن من حلول لتحسين فعاليته وتطبيقه.

وتتجلى أهمية هذا الموضوع في:

1. الأهمية العملية لحق الامتياز البحري في تأمين حقوق المتعاملين في قطاع النقل البحري الذي يمثل رافداً حيوياً للاقتصاد الوطني الجزائري، بحكم الموقع الاستراتيجي للجزائر على ضفاف البحر الأبيض المتوسط.

2. الأهمية القانونية المرتبطة بطبيعة هذا الحق، الذي يمثل صورة فريدة من صور التأمينات العينية ذات الطابع الخاص، وي طرح إشكالات نظرية دقيقة حول علاقته بالقواعد العامة في مجال الضمانات العينية.

اهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف العلمية والعملية، من أبرزها:

1. تحديد الإطار المفاهيمي لحق الامتياز البحري.
2. تحليل النظام القانوني لحق الامتياز البحري في التشريع الجزائري.
3. تقييم مدى انسجام التشريع الجزائري مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.
4. المقارنة بين النظام الجزائري وبعض التشريعات.
5. رصد الإشكالات القانونية والعملية المرتبطة بتطبيق حق الامتياز.
6. اقتراح حلول وتوصيات عملية تسهم في تحسين الإطار القانوني لحق الامتياز البحري.

صعوبات الدراسة:

بالنسبة للصعوبات التي واجهناها اثناء دراستنا لهذا الموضوع اهمها وجود ندرة كبيرة في المراجع، سواء الكتب او الرسائل العلمية او المقالات، كما واجهنا صعوبة اثناء التبرص التطبيقي حيث لاحظنا ان هذا المرفق لا يعتمد عمليا على نظام الإمتياز البحري، ما شكل عائقا بين الجانب النظري للمذكرة بالجانب التطبيقي، وقد حد ذلك من إمكانية جمع معلومات ميدانية.

الإشكالية:

وتسعى هذه الدراسة إلى الإجابة على إشكالية رئيسية مفادها:

" هل يحقق نظام حقوق الامتياز البحري في التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية ضماناً فعلياً لاستيفاء الديون الممتازة؟ "

المنهج المتبع:

وللإجابة على هذه الإشكالية، اعتمدنا منهجاً تحليلياً مقارنةً، من خلال دراسة نصوص القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مع الاستئناس بما جاء في التشريعات المقارنة وبخاصة القانونان الفرنسي والمصري، وتحليل بعض الاجتهادات الفقهية والقضائية في هذا المجال.

وقد ارتأينا معالجة هذا الموضوع وفق الخطة التالية:

- الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لحق الامتياز البحري.
 - المبحث الأول: مفهوم حق الامتياز البحري.
 - المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لحق الامتياز البحري.
 - المبحث الثالث: توحيد احكام حق الامتياز البحري.
- الفصل الثاني: النظام القانوني لحق الامتياز البحري.
 - المبحث الأول: تعداد حقوق الامتياز البحرية.
 - المبحث الثاني: اثار حقوق الامتياز البحري.
 - المبحث الثالث: انقضاء حقوق الامتياز البحرية.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لحقوق

الامتياز البحرية

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لحقوق الامتياز البحرية

يحتل القانون البحري مكانة بارزة ضمن فروع القانون المختلفة، نظرًا للدور الحيوي الذي يلعبه النقل البحري في التجارة الدولية والعلاقات الاقتصادية بين الدول. وضمن هذا الإطار، تبرز أهمية ضمان حقوق الدائنين الذين تتعلق ديونهم بالنشاط البحري، لا سيما في ظل المخاطر التي تحيط بهذا النشاط. ومن أهم الآليات التي أقرها المشرع لحماية هؤلاء الدائنين نجد "حقوق الامتياز البحرية".

تُعد حقوق الامتياز البحرية ضمانات عينية تنقرر بنص القانون على أموال معينة للمدين (السفينة وملحقاتها وأجرة النقل في بعض الأحيان)، وتمنح الدائن صاحب الامتياز حق الأولوية في استيفاء دينه من هذه الأموال متقدمًا على غيره من الدائنين العاديين وحتى الدائنين المرتهنيين في بعض الحالات. ونظرًا للطبيعة الخاصة لهذه الحقوق وأهميتها العملية، فإن دراستها تستلزم تحديد إطارها المفاهيمي بدقة، وهو ما سنتناوله في هذا الفصل الأول.

سنقسم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث رئيسية: يتناول المبحث الأول ماهية حق الامتياز البحري من خلال تعريفه وتحديد محله، بينما يخصص المبحث الثاني لدراسة الطبيعة القانونية لهذا الحق، مع التركيز على طابعه العيني واستقلالته النسبية، بالإضافة إلى استعراض الآراء الفقهية والقضائية المختلفة بشأنه، أما المبحث الثالث فيتناول توحيد احكام حق الامتياز البحري.

المبحث الأول: مفهوم حق الامتياز البحري

يندرج حق الامتياز البحري ضمن فئة التأمينات العينية، إلا أن له خصوصيات تميّزه عن سائر الحقوق من ذات الطبيعة. ومن أجل الإحاطة الكاملة بهذا الحق، لا بد من الرجوع إلى أصل المفهوم وتحديد ماهيته من حيث التعريف والنطاق، سواء على المستوى الوطني، أي في ضوء التشريع والفقهاء الجزائريين، أو على المستوى الدولي، كما ورد في التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية. فمعرفة الماهية تُعدّ الخطوة الأولى لفهم البنية القانونية لهذا الحق، وبيان أبعاده وحدوده وآثاره العملية.

ولهذا، خصصنا هذا المبحث لدراسة المفهوم العام لحق الامتياز البحري من خلال تحليل تعريفاته القانونية والفقهية ومقارنته بما جاء في الأنظمة الدولية.

المطلب الأول: تعريف حق الامتياز البحري

إنّ فهم طبيعة الامتياز البحري يبدأ بتحديد معناه ومضمونه القانوني، وهو ما يستوجب الوقوف على التعريفات المعتمدة لهذا الحق، سواء من حيث الصياغة التشريعية، أو الاجتهاد الفقهي. ويكتسب هذا التحديد أهمية مضاعفة في القانون البحري، بالنظر إلى عدم وجود تعريف موحد أو صريح في أغلب التشريعات، ومن بينها التشريع الجزائري، مما يفتح الباب لاجتهادات متعددة تعتمد على الطابع العملي والوظيفي لهذا الحق.¹

وعليه، سيتناول هذا المطلب تعريف حق الامتياز البحري في بعدين:

1. على المستوى الوطني، من خلال ما ورد في الفقه الجزائري والممارسة التشريعية.
2. على المستوى الدولي، بالرجوع إلى التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية، لا سيما اتفاقية بروكسل 1926.

¹ شحماط محمود الوجيز في القانون البحري، دار العلوم للطباعة و النشر و التوزيع، عنابة، الجزائر، 2013، ص108

الفرع الأول: تعريف حق الامتياز على المستوى الوطني

يمكن تعريف حق الامتياز على المستوى الوطني من جانبين أساسيين يتمثلان في الجانب القانوني والجانب الفقهي، وسنوضح ذلك بشيء من التفصيل الآتي:

أولاً: التعريف القانوني لحق الامتياز البحري

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً جامعاً ومباشراً لحق الامتياز البحري ضمن نصوص القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976. إلا أنه يمكن استخلاص مفهومه من خلال الأحكام التي نظم بها هذه الحقوق.

فالمشرع الجزائري، ومن خلال المادة 72 من القانون البحري، قام بتعداد الديون التي تتمتع بحق الامتياز على السفينة وأجرة النقل للرحلة التي نشأ خلالها الدين، مرتبة حسب أولويتها.¹ وهذا التعداد، وإن لم يكن تعريفاً، إلا أنه يوضح أن الامتياز هو وصف يلحقه القانون بدين معين نظراً لصفته، يجعله مقدماً في الوفاء على غيره من الديون ولو كانت مضمونة برهن رسمي.

وبالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني الجزائري، نجد أن المادة 982 تعرف حق الامتياز بشكل عام بأنه: "أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته،² وأن الديون الممتازة تستوفى من أموال المدين كلها أو بعضها بحسب ما ينص عليه القانون. يتضح من هذا التعريف العام أن الامتياز يستند إلى نص قانوني صريح، وأن سبب تقريره هو صفة الدين ذاته وأن أثره هو منح الأولوية في الاستيفاء.

¹ انظر، المادة 72 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن ق.ب.ج، الجريدة الرسمية ج.د.ج، العدد 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977.

² انظر، المادة 982 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

وعليه، يمكن القول بأن حق الامتياز البحري في نظر المشرع الجزائري هو حق عيني تبقي يتقرر بنص القانون على السفينة وأجرة النقل في بعض الحالات، ضماناً للوفاء بديون معينة ذات صفة خاصة مرتبطة بالنشاط البحري، ويمنح الدائن الممتاز حق الأولوية في استيفاء دينه من هذه الأموال متقدماً على الدائنين الآخرين وفقاً للمرتبة التي يحددها القانون.¹

ثانياً: التعريف الفقهي لحق الامتياز البحري

لم يغفل الفقه القانوني أهمية حق الامتياز البحري، بل أولاه عناية خاصة لما له من خصوصية مقارنة بالتأمينات العينية الأخرى كالرهن الحيازي والرهن الرسمي. وقد سعى الفقهاء إلى التمييز بين الامتيازات العادية المنصوص عليها في القانون المدني، والامتيازات البحرية التي تنشأ في ظروف استثنائية تتصل مباشرة بمخاطر الملاحة البحرية ونشاط السفينة بوصفها أداة استغلال.

يعرف عبد الرزاق السنهوري الامتياز بوجه عام بأنه "حق عيني تبقي يخول للدائن سلطة تتبع المال المثقل بالامتياز في أي يد يكون، واستيفاء دينه منه بالأولوية على غيره من الدائنين".²

أما الفقيه المصري سليمان مرقس فيرى أن الامتياز "ضمان قانوني يقرر لصالح بعض الدائنين، ويمكنهم من استيفاء ديونهم من مال معين مقدماً على غيرهم، دون الحاجة إلى اتفاق أو تسجيل، ويستند مباشرة إلى نص القانون".³

¹ انظر، المادة 73 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن ق.ب.ج، الجريدة الرسمية ج.د.ج، العدد 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977.

² السنهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء العاشر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998، ص720.

³ مرقس سليمان، الحقوق العينية - التأمينات العينية، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1963، ص518.

ويبرز في الفقه المتخصص في القانون البحري تفسير هاني دويدار للامتياز البحري على أنه: "امتياز يمنح دون حاجة إلى عقد أو تسجيل، ويُعتبر من التأمينات العينية القانونية، إذ ينشأ تلقائياً بقوة القانون إذا توفرت الشروط المقررة، ويتعلق بديون نشأت بمناسبة رحلة بحرية أو نشاط السفينة ذاته¹.

يُمنح عقد الامتياز البحري لاستغلال نشاط الصيد البحري وتربية المائيات وفق شروط قانونية محددة ويعتبر عقداً إدارياً ذا طابع خاص، ومن خلاله تكتسب بعض الحقوق صفة الامتياز لارتباطها بالمرفق العام البحري².

ومن جهة أخرى، يشير علي البارودي في دراسة مقارنة موسعة إلى أن الامتياز البحري لا ينبغي أن يُفهم فقط كأداة ضمان، بل هو أيضاً نظام قانوني يستجيب لمتطلبات العملية البحرية حيث تنشأ الحاجة إلى منح الأفضلية القانونية لأطراف لا يمكنهم انتظار الإجراءات التقليدية كالرهن الرسمي أو القضائي، ومن ثمّ يتقرر لهم حق مباشر على السفينة حتى وإن تم بيعها أو تغيير مالكيها³.

ويلاحظ من هذا التنوع الفقهي أن الامتياز البحري يُعد من أكثر التأمينات مرونةً وفاعليةً إذ يوفر للدائن ضماناً عملياً فورياً، دون الحاجة إلى إجراءات شكلية، ويُمكن تفعيله حتى في مواجهة الغير حسن النية. كما يعكس إيمان الفقه القانوني بضرورة التوفيق بين اعتبارات حماية الدائنين وبين متطلبات السرعة والفعالية في العمليات البحرية.

¹ دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة الجديدة، الإسكندرية مصر، الطبعة الأولى، 2001 ص348

² بلباشة مريم وبوالحوت أصالة وقحام حنان، عقود الامتياز في القانون البحري الجزائري، جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة، السنة الجامعية 2022، ص ص5-6

³ El Baroudi Ali M., La Notion de Privilège sur le Navire en Droit Comparé, Université de Paris, 1963, p. 35.

الفرع الثاني: تعريف حق الامتياز البحري على المستوى الدولي

لقد وردت العديد من التعريفات على المستوى التشريعات الدولية منها :

أولاً: في إطار التشريع المقارن

يختلف مفهوم حق الامتياز البحري على المستوى الدولي باختلاف المدارس القانونية المعتمدة، حيث تتباين الأنظمة من حيث الأساس القانوني الذي يُمنح بموجبه هذا الحق، ومن حيث طبيعته الإجرائية أو العينية. ففي إطار التشريع اللاتيني، خصوصاً في فرنسا، يُنظر إلى الامتياز البحري كحق عيني قانوني ينشأ بقوة القانون لصالح فئات محددة من الدائنين الذين لهم علاقة مباشرة بالسفينة، مثل البحارة، والمجهز، والموردين، دون أن يتطلب الأمر تسجيلاً أو قيداً رسمياً. هذا المفهوم ما قرره الفقيه الفرنسي ريني روديير، الذي أكد على أن الامتياز البحري هو حق مستقل عن أي التزامات تعاقدية، يترتب على السفينة ذاتها ويمنح صاحبه أولوية عند التنفيذ حتى وإن تم تغيير مالك السفينة لاحقاً، إذ يستمر الامتياز نافذاً باعتباره لصيقاً بالسفينة لا بالشخص المدين¹.

أما في النظم الأنجلوسكسونية، مثل القانونين البريطاني والأمريكي، فإن الامتياز يُعرف بأنه حق مباشر على السفينة يُنشأ تلقائياً بمجرد نشوء الدين المرتبط بالنشاط البحري، دون حاجة إلى تسجيله أو حتى علم مالك السفينة به، ويظل قائماً حتى في حالة بيع السفينة للغير. وقد بيّن الفقيه علي البارودي أن " هذا المفهوم لا يميز فقط الامتياز البحري بصفته وسيلة لضمان الدين بل يمنحه طبيعة إجرائية ذاتية، تسمح للدائن باتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة نفسها ككيان قانوني مستقل، بغض النظر عن المركز القانوني للمدين"².

¹ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، اطروحة دكتوراه جامعة ابوبكر بلقايد تلمسان، 2019،

ص ص 86-87

² بوقادة عبد الكريم، المرجع نفسه، ص ص 63-64

أما التشريع الألماني، فقد انطلق من تصور مختلف للامتياز البحري، إذ يرى أن السفينة تشكل ذمة مالية مستقلة، ومن ثم فإن جميع الحقوق العينية التي تثقلها، بما فيها الامتيازات، يجب أن تكون مسجلة ضمن سجل السفن المعتمد. ويستلزم هذا النظام، بخلاف ما عليه الحال في فرنسا أو بريطانيا، وجود شكل من أشكال الإعلان الرسمي عن الامتياز ليكون له حجية تجاه الغير، ويُعد بذلك نظاماً أكثر تحفظاً من حيث الاعتراف بالحقوق الممتازة¹. وقد أشار الفقيه مولر إلى أن المشرعين الألمان ميزوا بين الحقوق التي تنشأ بحكم القانون دون قيد وبين تلك التي تستوجب تسجيلاً لكي تكون نافذة في مواجهة الغير، وهذا التمييز يعكس فلسفة خاصة في توازن المصالح بين دائني السفينة².

ورغم هذا التعدد في التصورات، فإن القاسم المشترك بين معظم التشريعات المقارنة هو الاعتراف للامتياز البحري بطابع عيني خاص، يهدف إلى ضمان حقوق فئات ساهمت في استمرار النشاط الملاحي، ويمنحها أولوية في مواجهة باقي الدائنين، بما في ذلك أولئك الذين يملكون رهوناً مسجلة. وتتبع هذه الحماية الخاصة من طبيعة البيئة البحرية نفسها، التي تستلزم السرعة والحسم والفعالية القانونية.

ثانياً: في إطار الاتفاقيات الدولية

سعت الاتفاقيات الدولية إلى توحيد الأحكام المتعلقة بحق الامتياز البحري، نتيجة لتعدد الأنظمة القانونية واختلاف تنظيمها لهذا الحق، وهو ما كان يسبب تنازعاً في القوانين الوطنية وصعوبات عملية في حالات النزاع الدولي. وتُعد اتفاقية بروكسل لعام 1926 من أولى الاتفاقيات التي حاولت وضع نظام موحد للامتيازات البحرية.

جاءت هذه الاتفاقية لتنظم ترتيب الديون الممتازة، وتحدد قائمة مغلقة للديون التي تتمتع بامتياز على السفينة، شملت أجور البحارة، ومصاريق الإنقاذ، وحقوق الموانئ، والتعويضات

¹ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، المرجع السابق، ص 64

² المرجع نفسه، ص 56.

الناجمة عن التصادم أو التلف. وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964، مما يجعلها جزءًا من القانون الوطني¹.

غير أن اتفاقية بروكسل، رغم أهميتها التاريخية، لم تتمكن من معالجة كافة الإشكاليات المستجدة، لاسيما تلك المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار البيئية أو بالديون الناتجة عن عقود الشحن الحديثة. ولهذا السبب، جاءت اتفاقية جنيف لعام 1993 لتحديث المفاهيم وتنظيم المسائل العالقة. وقد أضافت هذه الاتفاقية أنواعًا جديدة من الامتيازات، وأدخلت أحكامًا أكثر دقة بخصوص ترتيب الدائنين وامتداد الامتيازات، كما أتاحت للدائن الممتاز ملاحقة السفينة حتى في حالة انتقال ملكيتها، متى لم يتم بيعها بيعًا قضائيًا. وقد شكلت هذه الاتفاقية محاولة للتوفيق بين النظم الثلاث الكبرى: اللاتينية، والأنجلوسكسونية، والجرمانية، في إطار قانون موحد يسمح بالتطبيق الدولي المنسجم.

كما كرست الاتفاقية الدولية للإنقاذ البحري لعام 1989، والتي دخلت حيز النفاذ بموجب المرسوم الرئاسي الجزائري رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، مبدأ منح حق امتياز لمنفذي عمليات الإنقاذ، سواء تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح أو البضائع أو السفينة نفسها. وقد انعكس هذا الاتجاه في القانون الجزائري من خلال المادة 373 من القانون البحري، التي نصت على منح هذا الامتياز مباشرة، دون الحاجة إلى إجراءات تسجيل أو إثبات شكلية².

تجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقيات، على اختلافها، أكدت جميعها على الطبيعة العينية للامتياز البحري، واعتبرته ضمانًا قانونيًا يمنح الدائن أولوية التنفيذ على السفينة، يعترف به في كافة الدول الموقعة، حتى وإن لم يكن مسجلًا أو معلنًا عنه في بلد العلم. وهكذا يمكن القول إن التشريع الدولي المعاصر يتجه بوضوح نحو توحيد قواعد الامتياز البحري بما يحقق الأمان القانوني للدائنين من جهة، ويضمن استقرار التجارة البحرية الدولية من جهة أخرى.

¹ انظر، المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية الجزائرية عدد 27، سنة 1964.

² انظر، المادة 373 ق.ب.ج

المطلب الثاني: محل حق الامتياز البحري

تُعدّ معرفة محل الحق من المبادئ الجوهرية في فهم أي نظام قانوني يتعلق بالحقوق العينية أو الشخصية، ذلك أن لكل حق موضوعًا أو وعاءً ينصرف إليه. وفي إطار الامتياز البحري، يكتسي محل الحق أهمية خاصة بالنظر إلى طبيعته العينية المباشرة، إذ لا يُمارَس هذا الامتياز في مواجهة شخص المدين فحسب، بل يُرتب على مال معين يرتبط بالنشاط البحري ارتباطًا وثيقًا.

وإذا كانت السفينة تمثل محل الامتياز التقليدي والأصلي، بالنظر إلى دورها المركزي في الملاحة البحرية وتوليد الالتزامات، فإن المشرع لم يقف عند هذا الحد، بل وسّع من نطاق محل الامتياز ليشمل أموالًا أخرى ذات صلة كأجرة النقل والملحقات والتعويضات المرتبطة بالسفينة أو برحلتها البحرية. وقد جاء هذا التوسيع استجابة للطبيعة الديناميكية للأنشطة البحرية، التي قد تفرز التزامات لا يمكن تغطيتها بالسفينة وحدها، لا سيما في حال تعرضها لخطر الهلاك أو التلف.

وعليه، فإن دراسة محل الامتياز البحري تقتضي التوقف عند السفينة بصفقتها المحور الأول لهذا الامتياز، ثم الانتقال إلى بحث الأموال الأخرى التي يمكن أن تكون محلًا له، ضمن إطار قانوني يُراعي التوازن بين مصالح الدائنين وضرورات التجارة البحرية.

الفرع الأول: السفينة كمحل لحق الامتياز البحري

يشكّل محل الامتياز البحري الأساس الذي تُبنى عليه فعالية هذا النظام القانوني الاستثنائي، ذلك أنه لا يرد على أي مال، بل على أموال معينة ارتبطت بالنشاط البحري أو ارتبطت بالسفينة كأداة للملاحة. وتحتل السفينة مركز الصدارة ضمن هذه الأموال، ليس فقط لكونها الوسيلة الرئيسية في تنفيذ الرحلة البحرية، وإنما كذلك بسبب اعتبارها ذمة مالية مستقلة يمكن تتبعها وتقييدها عينيًا بالامتيازات القانونية، حتى ولو تغير مالكها أو استُغلت من قبل الغير.

ومن ثم، فإنّ دراسة السفينة كمحل لحق الامتياز تقتضي التوقف عند تعريفها القانوني والفقهي، وخصائصها التي تيرر قابلية إخضاعها لهذا النوع من الحقوق، ثم بيان نطاق الامتياز الذي يمكن أن يرد عليها.

أولاً: تعريف السفينة

رغم أن المشرع الجزائري لم يُقدّم تعريفاً مباشراً للسفينة، إلا أنّ الإطار العام للقانون البحري يسمح باستخلاص تعريف وظيفي لها بوصفها منشأة بحرية صالحة للملاحة، مخصصة لنقل البضائع أو الركاب أو للقيام بمهام بحرية أخرى، ومجهزة بوسائل الدفع والملاحة اللازمة. وقد اجتهد الفقه في تكميل هذا الفراغ، فعرف البعض السفينة بأنها وحدة بحرية عائمة ومهيأة تقنياً لمواجهة ظروف البحر وتحقيق غايات النقل أو الاستغلال البحري عموماً.

أما الفقيه الفرنسي "Rodière" فقد تجاوز التعريف المادي للسفينة، واعتبرها وحدة قانونية واقتصادية تشكّل ذمة مالية مستقلة، تُرتب عليها التزامات وحقوق عينية، وتخضع لنظام قانوني خاص بها يجعلها شبيهة بال عقار من حيث التسجيل والقيود التي يمكن ترتيبها عليها، خاصة الامتياز والرهن¹.

ومما يستدعي بيانه أنّ السفينة ليست فقط وسيلة نقل، بل هي محل قانوني مركزي يُمارس عليه الامتياز، إذ تُعتبر الأداة الجوهرية التي تدور حولها الالتزامات الناشئة عن الرحلة البحرية سواء كانت تلك الالتزامات تعاقدية أو قانونية².

¹ بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، ص233

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، المرجع السابق، ص86

ثانيا: خصائص السفينة

تتمتع السفينة بخصائص تجعلها محلاً مناسباً للامتياز البحري. فهي:

أولاً: نقول ذو طبيعة خاصة، إذ تخضع لنظام تسجيل مستقل في السجل البحري، وتتطلب تحديداً قانونياً دقيقاً لهوية مالكيها ووضعيتها القانونية، مما يجعلها قريبة من العقارات من حيث قابلية إنشاء الحقوق العينية عليها¹.

ثانياً: فإن السفينة تُعدّ ذمة مالية مستقلة عن الذمة العامة للمجهّز أو المالك، حيث يمكن ترتيب حقوق على السفينة وحدها، باعتبارها تنتج أرباحاً وتُسْتَغَل في عمليات بحرية ذات طابع اقتصادي مستقل. ويشير محمد السيد الفقي إلى هذا المفهوم، موضحاً أن السفينة تُمثّل وحدة مالية قائمة بذاتها، قابلة لأن تكون وعاءً لضمان حقوق دائنيها الخاصين بها فقط، دون امتداد إلى الذمة العامة للمالك².

ثالثاً: يحتفظ الامتياز البحري بخاصيته حتى بعد زوال صفة الملاحة عن السفينة، فإذا تحولت إلى حطام قابل للبيع، استمر الامتياز قائماً على هذا الحطام، كما نصت المادة 48 من القانون البحري الجزائري التي أقرت ممارسة الامتياز في "نفس الشروط المقررة للسفينة ذاتها"³.

رابعاً: لا يُشترط في السفينة أن تكون مملوكة للمدين، إذ يمكن ممارسة الامتياز عليها حتى لو كانت مستأجرة، ما دام الدين قد نشأ أثناء استغلالها من قبل المستأجر في نطاق الرحلة البحرية التي ترتب فيها الدين⁴.

¹ بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المرجع السابق ص 233

² محمد السيد الفقي، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016، ص 140

³ المادة 48 من الأمر 76-80، ق.ب.ج

⁴ بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المرجع السابق ص 233-234

ثالثاً: نطاق الامتياز الواقع على السفينة

لا يقتصر حق الامتياز على هيكل السفينة فحسب، بل يمتد إلى ملحقاتها كافة، من تجهيزات وآلات ووسائل ملاحية وأثاث مخصص للاستغلال البحري. وهذا ما كرسته المادة 54 من القانون البحري الجزائري، والتي نصت على أن الامتياز يرد على السفينة وتفرعاتها وأجرة السفر التي نشأ فيها الدين¹.

ويشمل نطاق الامتياز أيضاً أجرة السفينة الناتجة عن الرحلة المرتبطة بالدين الممتاز، بشرط أن تكون الأجرة غير محصلة، لأن قبضها يُفقد استقلالها ويجعلها تندمج في ذمة المجهز، وبالتالي لا تعود محلاً لحق الامتياز².

كما تجيز المادة 11 من القانون البحري للدائن الممتاز التنفيذ على السفينة أو إيراداتها، بما فيها أجرة السفر، أو حتى المطالبة ببيع السفينة نفسها واستيفاء دينه من ثمنها، ما دامت العلاقة بين الدين والرحلة البحرية ثابتة³.

وأخيراً، يمكن أن يُرتب الامتياز حتى في الحالات التي لا يكون فيها المدين مالِكاً للسفينة، كأن يكون مستأجراً لها أو مستغلاً لها بعقد تجاري، طالما أن التصرفات التي أنشأت الدين نُفذت خلال فترة هذا الاستغلال⁴.

¹ المادة 54 من ق.ب.ج

² بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المرجع السابق، ص 212

³ المادة 11 من ق.ب.ج

⁴ بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المرجع السابق، ص 218-219

الفرع الثاني: الأموال الأخرى التي تكون محلا لحق الامتياز البحري

لم يحصر المشرع البحري الجزائري محل حق الامتياز في السفينة وحدها، بل وسّع نطاقه ليشمل أموالاً أخرى تتصل بالنشاط الملاحي، إما كمصدر للديون أو كضمان لها. ويُظهر هذا التوسيع الطابع العملي للامتياز البحري باعتباره وسيلة قانونية تهدف إلى تمكين الدائن من تتبع موارد مالية تتولد عن استغلال السفينة. ومن أبرز هذه الأموال: أجره النقل البحري، وملحقات السفينة، والتعويضات الناشئة عن الحوادث البحرية.

أولاً: أجره النقل كوعاء لحق الامتياز

تُعد أجره النقل من الموارد المهمة التي يجيز القانون ترتيب حق الامتياز عليها، شريطة أن تكون ناتجة عن الرحلة التي نشأ فيها الدين الممتاز. فقد نصت المادة 54 من القانون البحري الجزائري على أن الامتياز يترتب "على السفينة، وعلى أجره السفر، وعلى تفرعات السفينة والأجره المكتسبة خلال الرحلة البحرية"¹.

ويُشترط لاستمرار هذا الامتياز أن تبقى الأجره في ذمة الغير (الناقل إليه)، ولم تدخل في ذمة المجهز بعد. ففي حالة قبض الأجره، فإنها تدوب في أموال المجهز، وتفقد بذلك استقلالها كوعاء مميز قابل للامتياز².

ولعل الغاية من الامتياز على الأجره يفترض أن تكون "منفصلة عن الذمة المالية للمجهز" حتى يمكن للدائن الممتاز المطالبة بها كحق عيني³.

وقد كرّست اتفاقية بروكسل لسنة 1926 هذا الاتجاه، حين أقرت في مادتها العاشرة إمكانية ممارسة الامتياز على أجره النقل طالما أنها لا تزال في حيازة الربان أو ممثل المالك، ولم

¹ المادة 54 من ق.ب.ج

² بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجره كوعاء للامتيازات، المرجع السابق ص 212

³ بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، ص 185.

تُدْمَج في ذمة المجهز¹. مما سبق ذكره أن الأجرة تعتبر جزءًا من الذمة البحرية، وتُعامل كامتداد قانوني لمحل الامتياز متى ما ظلت معلقة الأداء².

ثانيًا: ملحقات السفينة كمحل للامتياز

تُعد ملحقات السفينة جزءًا من الأموال التي يشملها حق الامتياز، متى كانت مرتبطة بها وظيفيًا، كالألات، وأجهزة الملاحة، ووسائل الإنارة، والمراسي، وشباك الصيد في السفن المخصصة لذلك³. ويرى المشرع والفقهاء أن هذه الملحقات تندمج قانونًا في السفينة، طالما أن نزاعها يُضعف قدرتها على أداء وظيفتها البحرية.

ويُشترط في هذه الملحقات أن تكون لازمة لاستغلال السفينة ومعدة بصفة دائمة لذلك. أما العناصر القابلة للفصل أو غير اللازمة للاستغلال، فلا تدخل ضمن محل الامتياز. ومن هنا، تُستثنى بعض المساعدات المالية أو التعويضات التأمينية التي قد تُمنح للمجهز أو مالك السفينة، لأنها لا تُعد من ملحقات السفينة ولا تتولد عن الرحلة البحرية ذاتها⁴.

وقد نصت المادة 6 من اتفاقية بروكسل لعام 1926 على استبعاد هذه الأموال من نطاق الامتياز، باعتبارها لا تتوافر فيها العلاقة الوثيقة بالسفينة وعملياتها⁵.

ثالثًا: التعويضات البحرية كمحل للامتياز

تُعد التعويضات التي تُستحق عن حادث بحري معين من بين الأموال التي قد تُرتب عليها حقوق امتياز، بشرط أن تكون هذه التعويضات ناتجة مباشرة عن الرحلة التي نشأ خلالها الدين

¹ انظر، المادة 10 اتفاقية بروكسل لعام 1926 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات البحرية.

² بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، المرجع السابق، ص 220

³ المرجع نفسه، ص 221

⁴ المرجع نفسه، ص 231

⁵ انظر، المادة 6 اتفاقية بروكسل لعام 1926 بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات البحرية.

الممتاز. من ذلك مثلاً التعويضات المترتبة عن تصادم السفن أو تلف البضائع أو إصابة الركاب إذا كان الضرر الموجب للتعويض ناتجاً عن ذات الظروف التي أنشأت الدين¹.

وينطبق الأمر ذاته على مكافآت الإنقاذ البحري، حيث يرى بعض الفقه أن الدائن الممتاز يمكنه تتبع هذه المكافآت باعتبارها متولدة عن عمل مباشر له صلة بالواقعة المنشئة للدين. ويُشترط في هذه الحالة أن تكون المكافآت في مرحلة الاستحقاق أو لم تُوزع بعد، إذ لا يمكن تتبعها بعد أن تُؤول ملكيتها إلى أطراف متعددة².

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لحق الامتياز البحري

يشكل حق الامتياز البحري إحدى الركائز الجوهرية في البنية القانونية للانتماء البحري وهو يتمتع بوضع استثنائي في منظومة التأمينات العينية، حيث يجمع بين خصائص الحق العيني وسمات تنظيمية خاصة تجعله مستقلاً في كثير من أحكامه عن باقي الحقوق المعروفة في القانون المدني. ونظراً لهذا التميز، فإن الطبيعة القانونية لهذا الحق لا يمكن فهمها إلا من خلال التمييز بين جانبه العيني، الذي يخول صاحبه سلطتي التقدم والتتبع، وبين طبيعته القانونية الخاصة التي تمنحه استقلالاً تشريعياً داخل نظام التأمين البحري.

المطلب الأول: الطبيعة العينية للامتياز البحري

يمثل الطابع العيني أحد أهم خصائص حق الامتياز البحري، بل يمكن اعتباره الأساس القانوني الذي يقوم عليه هذا الحق، ويميزه عن باقي الحقوق المتعلقة بالدين البحري. فالامتياز البحري، باعتباره وسيلة لضمان الحقوق الناشئة عن استغلال السفينة أو نتيجة عمليات بحرية، يرد على مال معين لا على ذمة المدين، ويمنح صاحبه امتيازاً مباشراً على المال محل الضمان،

¹ فائز ذنون جاسم، الامتيازات والرهون على السفينة، دار النهضة، القاهرة، 2010، ص 913

² بورطال امينة، المرجع السابق، ص 185

متمثلاً غالباً في السفينة أو ملحقاتها أو أجرة النقل. وتستمد هذه الطبيعة العينية قوتها من نصوص أمرة، لا من اتفاق الأطراف، مما يجعلها من النظام العام الذي لا يجوز الاتفاق على مخالفته.

تتناول هذه الدراسة في هذا المطلب مظاهر الطبيعة العينية للامتياز البحري من خلال فرعين أساسيين، أولهما يتعلق بتأصيل هذا الامتياز كحق عيني تبعي، وثانيهما يُبرز خصوصيته مقارنة بباقي الحقوق العينية الأخرى. وبنية كالآتي:

الفرع الأول: الامتياز البحري كحق عيني تبعي

يُعدّ الامتياز البحري من الحقوق العينية التبعية التي تُرتب لضمان استيفاء دين معين من مال محدد، وهو ما يميّزه عن الحقوق الشخصية التي تنصرف إلى ذمة المدين. غير أن خصوصية الامتياز البحري تتجلى في كونه لا ينشأ بناءً على إرادة الأطراف، وإنما بقوة القانون عند توافر الشروط القانونية اللازمة، وهو ما يجعل نشأته من النظام العام لا من الاتفاق¹.

وقد نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري على أن الامتياز يرد على السفينة وملحقاتها وأجرة النقل، بما يؤكد أن المشرع قد حدد بدقة محل هذا الامتياز ونطاق تطبيقه دون ترك مجال لاجتهاد الأفراد في إنشائه أو توسيعه خارج الإطار القانوني الصريح². وبهذا يختلف الامتياز عن الرهن البحري الذي لا ينعقد إلا بإرادة الأطراف، ويتطلب تسجيلاً رسمياً في سجل السفن.

تمنح الطبيعة العينية للامتياز البحري للدائن الممتاز سلطتين أساسيتين هما: حق التقدم وحق التتبع.

فحق التقدم يسمح له بالحصول على دينه قبل سائر الدائنين الآخرين من ثمن المال المثقل بالامتياز، وحق التتبع يتيح له ملاحقة هذا المال في أي يد كانت، حتى ولو كان الحائز

¹ انظر، لمادة 73 من ق.ب.ج

² كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، طبعة 1997، ص778

الجديد حسن النية¹. وتُعتبر هاتان السلطتان من أبرز مظاهر القوة التنفيذية التي يتمتع بها هذا الحق العيني، وتمنحه حماية فعلية في سياق التجارة البحرية التي تُعرف بكثرة تداول السفن والملحقات وتغيير مالكيها.

وقد أكد الفقه أن الدائن البحري لا يحتاج إلى أي وساطة شخصية أو دعوى ضد المدين بل يباشر حقه مباشرة على المال المخصص، وهو ما يزيد من فاعلية الامتياز بوصفه وسيلة تنفيذ فعالة خارج إطار التنفيذ التقليدي الذي يتطلب إجراءات قضائية طويلة أو عقوداً موثقة².

الفرع الثاني: خصوصيات الامتياز البحري ضمن الحقوق العينية

رغم أن الامتياز البحري يُعد في جوهره حقاً عينياً تبعياً، إلا أنه يتمتع بخصوصيات قانونية تجعله مختلفاً عن غيره من الحقوق العينية الأخرى كالرهن الحيازي أو الرسمي. وأولى هذه الخصوصيات أن الامتياز البحري لا يحتاج إلى أي شكلية للانعقاد، فهو لا يُسجل في سجل السفن ولا يُشهر، ومع ذلك يظل نافذاً في مواجهة الغير، سواء أكان هذا الغير حسن النية أم لا³.

إضافة إلى ذلك، فإن الامتياز البحري لا يتطلب عقداً أو اتفاقاً كتابياً، وإنما ينشأ بمجرد تحقق الواقعة المنشئة للدين، كما هو الحال عند وقوع تصادم بحري أو تقديم خدمات إنقاذ⁴ أو تحميل البضائع، طالما أن هذه الوقائع تدخل ضمن الحالات المحددة في القانون⁵. وتترتب آثار هذا الامتياز تلقائياً دون انتظار إجراء لاحق، مما يحقق للدائن حماية فورية في بيئة بحرية تتسم بالتقلب والسرعة في تغيير أوضاع السفينة أو المجهز.

¹ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 186

² نفس المرجع ص ص 185

³ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 778

⁴ انظر، الملحق الوثيقتان 1 و 2

⁵ انظر، المادة 73 من ق.ب.ج

كما يمتد نطاق تطبيق هذا الامتياز إلى عدد من الأموال المرتبطة بالسفينة كالأجرة والملحقات، بل وحتى الحطام، ما دام الدين الممتاز قد نشأ أثناء الرحلة البحرية، وهو ما أكدته المشرع الجزائري في نص المادة 73 من القانون البحري¹.

كما هو معلوم أن الامتياز البحري لا يحتاج إلى تسجيل، ومع ذلك يمنح صاحبه نفس الحقوق التي يمنحها الرهن، بل يفوقه من حيث المرونة وسرعة النفاذ، فهو "حق قائم على ثقة المشرع في طبيعة الدين الممتاز دون حاجة لوسيط شكلي"². كما أن هذا الحق يوفر للدائن "آلية تنفيذ فورية تتجاوز الأطر الشكلية التقليدية التي تُعطل ضمان الدين في الميدان التجاري البحري"

3

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية الخاصة للامتياز البحري

لا يكفي الامتياز البحري بصفته كحق عيني تبعي، بل يتمتع ببنية قانونية خاصة تخرجه من دائرة التأمينات العينية التقليدية، وتضعه في مرتبة قانونية مستقلة. فطبيعته تتبع من مصادر أمرة، لا من الإرادة التعاقدية، مما يمنحه طابعاً تشريعياً خاصاً. وقد تطورت هذه الطبيعة القانونية من خلال تفاعل التشريعات البحرية الوطنية مع الاتفاقيات الدولية، وعلى رأسها اتفاقية بروكسل لعام 1926، لتكرس امتيازاً عينياً مستقلاً يتمتع بخصائص فريدة من حيث النشأة والآثار والتنفيذ.

وعليه، يُعالج هذا المطلب جانبين مترابطين: الأول يتعلق باستقلال الامتياز البحري عن باقي التأمينات العينية، والثاني يتناول الإطار القانوني الذي منحه المشرع الجزائري لهذا الحق الخاص.

¹ انظر، المادة 73 من ق.ب.ج

² فائز ذنون جاسم، مرجع سابق، ص 913

³ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 187

الفرع الأول: الامتياز البحري كحق قانوني مستقل عن التأمينات العينية

الامتياز البحري يتميز باستقلاله عن التأمينات التقليدية كالرهن الرسمي أو الحيازي، وذلك لأنه لا ينشأ بالإرادة، ولا يتطلب عقدًا أو تسجيلًا أو شهرًا ليُحتج به. بل هو حق قانوني خالص ينشأ تلقائيًا بقوة نص تشريعي، حين يتوافر سبب الدين المقرر له الامتياز، كالأجور، وخدمات الإنقاذ، والتصادمات البحرية، أو الأضرار المترتبة عن تشغيل السفينة¹.

وقد بينت المادة 73 من القانون البحري الجزائري على أن الامتياز البحري يرد على السفينة وملحقاتها وأجرة نقلها، دون أي قيد أو اشتراط شكلي، بما يعزز طبيعته كحق قانوني أمر لا تعاقدي². وتكمن أهمية ذلك في أن الامتياز يبقى قائمًا في مواجهة الغير، حتى وإن انتقلت ملكية السفينة إلى حائز حسن النية، طالما كان الدين المضمون قد نشأ واستوفى شروطه. ويُعتبر هذا خروجًا عن المبدأ العام الذي يربط حجية الحقوق العينية بإجراءات الشهر.

إضافة إلى ذلك أن "الامتياز البحري لا يحتاج إلى تسجيل حتى يكون نافذًا في مواجهة الكافة، بل يثبت تلقائيًا عند قيام السبب الذي منحه المشرع الامتياز"³، وهو ما يجعل هذا الحق مختلفًا تمامًا عن الرهن البحري الذي يتوقف وجوده على القيد الرسمي في سجل السفن.

ولعل الغاية من ذلك أن هذا الامتياز "ليس أداة تعاقدية، بل وسيلة تشريعية استثنائية هدفها توفير حماية للدائن البحري دون إخضاعه لتعقيدات الرهن"⁴. ويمتد هذا الاستقلال أيضًا إلى نطاق المال الذي يرد عليه الامتياز، حيث لا يقتصر فقط على هيكل السفينة، بل يشمل أيضًا

¹ المادة 73 من القانون البحري الجزائري

² بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، مرجع سابق، ص 236

³ بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 158

⁴ فانز دنون جاسم، مرجع سابق ص 913

الأجرة، وملحقات السفينة، بل حتى الحطام البحري إن ظل قابلاً للتنفيذ عليه، كما ورد في نص المادة 73 الفقرة هـ¹.

مما سبق بيانه يتضح لنا أن الامتياز البحري "آلية قانونية تضمن للدائن حماية سريعة وفعالة دون خضوعه لإجراءات الرهن الشكلية"، ما يجعله يحقق مرونة تتناسب مع طبيعة التجارة البحرية².

الفرع الثاني: الأساس القانوني للامتياز في التشريع الجزائري

يقوم الامتياز البحري في التشريع الجزائري على قواعد أمر صريحة تضمن للدائن حماية قانونية فورية عند تحقق شروط معينة. وقد رتب القانون البحري هذا الحق في المادة 73 وما بعدها، محددًا قائمة الديون التي تُمنح امتيازًا بحريًا، كما قسمها إلى امتيازات من الدرجة الأولى وأخرى من الدرجة الثانية، مقتبسًا في ذلك ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لعام 1926³.

ومن خلال هذا التصنيف، ضمّن المشرع الجزائري ترتيبًا دقيقًا لأولويات الدائنين، فأعطى الامتياز البحري مرتبة تفوق رهون البحرية العادية، وهو ما تم تأكيده كذلك في نص المادة 48 من القانون البحري، التي حوّلت للدائن الممتاز حق التقدم على سائر الدائنين، حتى ولو كانت حقوقهم موثقة برهن مسجل⁴.

كما أن حق التتبع الذي يتمتع به الدائن البحري يجعله قادرًا على ملاحقة محل الامتياز سواء تعلق الأمر بالسفينة أو الأجرة أو غيرها، في يد أي مالك جديد، ما دام الدين قد نشأ

¹ المادة 73 من ق.ب.ج

² بورطال امينة، مرجع سابق ص ص 185 . 187

³ بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، مرجع سابق ص 236

⁴ المادة 48 من ق.ب.ج

بمناسبة النشاط الملاحي¹. وهو ما يجعل الامتياز البحري شبيهاً في بعض مظاهره بحق الملكية من حيث القوة التنفيذية المباشرة بقوة القانون.

وقد أكدت الفقيهة "سميحة القليوبي" أن الامتياز البحري "لا يقتصر على ضمان الدين بل يمنح الدائن سلطة مباشرة في مواجهة محل الدين دون وساطة المدين"، مشددة على أن القانون بصفة عامة "تبنى فلسفة خاصة في تكييف هذا الحق إلى حد ما"².

وفي هذا الإطار، يُعد الامتياز البحري أحد الأنظمة القانونية التي استلهمت الجزائر من التشريعات الدولية، وكيّفها بما يتلاءم مع بيئتها القانونية، مع الحرص على منح هذا الحق استقلالاً تشريعياً كاملاً يُتيح للدائن الحصول على ضمان فعال دون تعقيد باي شكل من الأشكال.

المبحث الثالث: توحيد احكام حق الامتياز البحري

يعد توحيد الأحكام المتعلقة بحق الامتياز البحري خطوة أساسية نحو إيجاد انسجام قانوني في تنظيم حقوق الدائنين على السفن، بما يسهم في تيسير المعاملات البحرية وضمان حماية حقوقهم. ويمكن تحقيق هذا التوحيد من خلال إبرام اتفاقيات دولية أو إجراء تعديلات تشريعية على المستوى الوطني، مع التركيز على توحيد الأحكام الخاصة بالرهن البحري وحقوق الامتياز وذلك بما يتماشى مع متطلبات التجارة البحرية الحديثة والمتغيرة وهذا ما سنتطرق اليه بالتوضيح الآتي بيانه:

¹ فائز ذنون جاسم، مرجع سابق ، ص933

² بوقادة عبد الكريم، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات، مرجع سابق ص ص236

المطلب الاول: التنازع في القوانين بشأن حق الامتياز البحري

يظهر التنازع في القوانين أو التنازع الإيجابي للقوانين هو كفرع أساسي من فروع القانون الدولي الخاص ويقصد به الحالة التي تتزاحم فيها قوانين متعددة على تنظيم علاقة قانونية ذات عنصر أجنبي ويقتضي الأمر تحديد أي قانون منها هو الواجب التطبيق.

ولتحديد هذا الأخير يجب ان نميز إلى اي معيار نستخدم مع معرفة رأي القوانين والاعراف الدولية في هذا الامر الذي اثار جدل كبير ومحتدم بين جل من الفقهاء ورجال القانون حول طبيعته.

الفرع الاول: علاقة الامتياز البحري بتنازع القوانين

تختلف العلاقات القانونية ذات الطابع الدولي، بطرح إشكال حول تحديد القانون الواجب التطبيق على حق الامتياز، خاصةً عندما يتعلق الأمر بأموال تقع في دول مختلفة.

القاعدة العامة في القانون الدولي الخاص تقضي بأن الحقوق العينية تخضع لقانون موقع المال (lex situs). وقد أقرّ المشرع الجزائري هذا المبدأ في المادة 18 من القانون المدني حيث جاء فيها: "يسري على المال سواء كان منقولاً أو عقاراً، قانون البلد الذي يوجد فيه هذا المال".¹

هذا المبدأ يتوافق مع ما ذهب إليه "Henri Batiffol" في كتابه "Droit international privé"، حيث أكد أن إذا تعلق الأمر بحق امتياز منشأ في دولة أجنبية فإن الاعتراف به في دولة أخرى يستوجب أن يُعترف به طبقاً لقانون موقع المال فاتفاقية بروكسل تمثل الخطوة الأولى والرصينة في الجهود الدولية المبذولة لتوحيد القواعد القانونية المتعلقة بالامتيازات البحرية، حيث كان لها دور بارز في إعادة القانون البحري إلى الساحة العالمية بعد

¹ انظر، المادة 18 ق.م.ج

فترة من التراجع نتيجة لتطور مفاهيم الدولة وحق السيادة. وقد تركت هذه الاتفاقية أثراً بالغاً في التشريعات الوطنية المختلفة.¹

حيث ان السفينة بطبيعتها المتجددة والتقنية المتطورة التي تتمتع بها، تكتسب امتيازات وقوة تجعلها مهياًة للإبحار عبر دول العالم، مما يضعها في مواجهة العديد من المنازعات أثناء الملاحة البحرية، حيث تخضع لمختلف القوانين الوطنية في البلدان التي تمر بها. فمن الممكن أن تُباع السفينة في دولة غير دولة المنشأ، أو يُحجز عليها في دولة أخرى بسبب تحميلها بامتيازات بحرية في وطنها الأصلي، وهذا يثير موضوع تعارض القوانين.

كما ان السفينة تُعد من الأموال المتنقلة التي تنتقل باستمرار وتحمل علم الدولة التي تنسب إليها جنسيتها. لذلك، كان الفقه الدولي القديم يعتبر السفينة بمثابة جزيرة صغيرة على متن الماء، أي قطعة من إقليم الدولة، مما يفرض تطبيق قانون دولة المال عليها، إلا أن هذا الرأي يؤدي إلى نتائج متضاربة ومتناقضة.

وعليه، فإن علاقة الامتيازات البحرية بتنازع القوانين علاقة وثيقة ومتينة، لا سيما أن للسفينة نظام قانوني مزدوج يتميز بخصوصية خاصة، فهي من ناحية تعتبر مالاً منقولاً، ومن ناحية أخرى تختلف عن باقي الأموال المنقولة لأنها تخالف المبدأ القانوني القائل "الحيازة سند الملكية في المنقول"، ولذلك تقارب العقار من حيث الخضوع لقواعد وإجراءات مشابهة.

بناءً على ذلك، فإن هناك ترابطاً قوياً بين الامتيازات البحرية ومسألة تنازع القوانين، حيث تظل مشكلة تنازع القوانين مشكلة دائمة ومتجددة، يمكن تجاوزها عبر الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تنظم هذا الشأن، بالإضافة إلى القواعد العرفية التي اعتمدها المجتمع الدولي. ولا يغيب أيضاً دور التحكيم والوساطة في حل هذه المشكلة من خلال تطبيق قواعد تنازع القوانين الدولية في فض النزاعات البحرية.

¹ Henri Batiffol, Droit international privé, tome 1, LGDJ, 1993, Paris pp423-425

الجدير بالذكر، أن اللجوء إلى قواعد تنازع القوانين في إطار القانون الدولي الخاص لا يؤدي إلى صراع أو تنافر بين التشريعات والأنظمة القانونية، بل الهدف منه هو تحقيق تناغم وتوافق بين التشريعات الأجنبية والتشريع الوطني لتحديد القانون الواجب التطبيق بما يتناسب مع النزاع المطروح، وصولاً إلى تسويته.¹

الفرع الثاني: إشكالية تنازع القوانين في مجال الامتياز البحري

بالرغم من أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 تُعتبر من أوائل الإنجازات التي حققها المجتمع الدولي في سبيل توحيد قواعد الامتيازات البحرية، إلا أنها لم تكن الحل الوحيد للقضاء على أسباب تنازع القوانين في هذا المجال. إذ لا تزال هناك دول لم توقع على هذه الاتفاقية أو لم تنضم إليها بشكل فعلي، مما يجعل أحكامها غير ملزمة لتلك الدول. بالإضافة إلى ذلك، تحمل الاتفاقية في طياتها ما يفتح المجال للتنازع حول القوانين، نظراً لاعتمادها على تحفظات مختلفة تخص التشريعات الوطنية للدول الموقعة، خصوصاً فيما يتعلق بحرية تلك الدول في تنظيم الامتيازات البحرية. وهذا يطرح تساؤلاً هاماً حول القانون الواجب التطبيق في المنازعات البحرية المتعلقة بحق الامتياز. ومن ثم، تكمن أهمية البحث في مدى قدرة اتفاقية بروكسل على تجاوز هذا التنازع، أو اللجوء إلى تحديد القانون الواجب التطبيق في حال عدم كفاية الاتفاقية لحل هذه الإشكالية، وهو ما سنقوم شرحه و تلخيصه في النقاط التالية :

أولاً: مدى تطبيق معاهدة بروكسل لفض هذا التنازع

نصت المادة الرابعة عشر من معاهدة بروكسل إلى تطبيق هذه المعاهدة وأحكامها على كل دولة من الدول المتعاقدة وذلك متى كانت السفينة محل الامتياز البحري أي تتبع لإحدى

¹ احمد عبد الرزاق نعمة اللامي، النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية، جامعة قم قم إيران، مجلة

الجامعة العراقية، العدد 09 ج3 ، 2013 ص599

الدول المتعاقدة، كما جاءت على جواز اللجوء إلى التشريعات الوطنية إذا كانت هذه التشريعات قد نصت على تطبيق المعاهدة في حال كانت السفن مملوكة لدول غير متعاقدة.

إن العبرة في تطبيق قواعد وأحكام هذه المعاهدة هو أن تكون الدولة التي عرض عليها النزاع، وكذلك الدولة التي تعود جنسية السفينة إليها - الدولة التي تحمل السفينة علمها - من ضمن الدول الموقعة على المعاهدة أو كانت منضمة إلى هذه المعاهدة، ولا يكون لهذه القاعدة أي استثناء غير في حالة وجود نص في التشريع الوطني للدولة المعروض عليها النزاع.

كما نص على تطبيق معاهدة بروكسل حتى ولو كانت السفينة تابعة لدولة من الدول غير الموقعة على تلك المعاهدة"، وعلى خلاف ذلك فلا يكون لجنسية الدائن أي اعتبار في شأن تنازل القوانين بشأن الامتيازات البحرية، ولعل السبب المبرر لذلك هو عدم تمكينه من التلاعب من خلال التنازل عن الحق لأي شخص آخر يكون لجنسيته دوراً في قضية الموضوع، إلا أنه في حال اتحدت جنسيتي الدائن والسفينة محل الامتياز فإن الظاهر هو تطبيق قانونهما الوطني المشترك باعتبار أنه القانون الأولي والأوجب بالتطبيق على النزاع، وذلك لتعلق المنازعة بعناصر وطنية بحتة ومن ثم يكون تطبيق المعاهدة في هذه الحالة قاصراً على كون الدائن والسفينة كل منهما مختلفين من حيث الجنسية، ونشير إلى أن عدم التزام الدولة المعروض عليها النزاع بتطبيق معاهدة بروكسل لعدم توقيع الدولة على تلك المعاهدة لا يعني أنها محررة من عدم تطبيقها لأنها لم تلتزم لأي طرف من الأطراف بالامتناع عن تنفيذها، فالقاضي ملزم بمقتضى القانون تطبيق القواعد القانونية ومبادئ القانون العام والعرف حتى وأن لم تنص عليه تشريعاته الوطنية. وتجدر الإشارة إلى أن معظم القضاة في الواقع العملي يأخذ بتطبيق قانون قاضي بلد الحجز والبيع سواء فيما يتعلق بالاعتراف للدين بصفته الامتياز، أو في شأن ترتيب الديون الممتازة.

ثانياً: مدى تطبيق قانون علم السفينة على الامتيازات البحرية

يرى بعض من الفقهاء أن تطبيق معاهدة بروكسل على المنازعات المتعلقة بالامتيازات البحرية لا يتناسب مع طبيعة السفينة، إذ أن السفينة، رغم كونها من المنقولات، تُعتبر منقولة

خاصًا ومتميزًا لا يمكن إخضاعه للقانون الوطني بشكل مباشر. يعود ذلك إلى أن تطبيق القانون الوطني قد يواجه صعوبة في التفريق بين المنقولات المتشابهة، فضلاً عن غياب آلية واضحة لشهر نسبة السفينة إلى مالكها، وهو أمر غير قائم في حالة السفينة، التي تتميز بصفات فريدة مثل اسمها، حمولتها، ووصفها، ولا تشبه في ذلك المنقولات العادية.

كما أن القواعد المنظمة لمسألة الامتياز تقتضي أن يكون الدائنون على دراية مسبقة بجنسية السفينة، مما يجعلهم يعولون على قانون جنسية السفينة في تحديد حقوقهم، وإثباتها، وكيفية استيفائها. بالإضافة إلى ذلك، فإن تطبيق قانون جنسية السفينة يسهم في تعزيز الائتمان البحري لما يمنحه من استقرار في التعاملات وطمأنة في حل النزاعات، في المقابل، فإن تطبيق قانون القاضي يثير مشكلات عديدة للدائن، حيث يتعرض لاحتمالية تطبيق قوانين مختلفة لا يستطيع التعرف عليها عند نشوء حقه على السفينة، مما يضعه في وضع حرج. هذا الرأي هو ما اعتمده مؤتمر بروكسل المنعقد عام 1988، وهو ما دفع بعض الدول إلى الاستجابة لتطبيقه.¹

المطلب الثاني: دور الفقه في توحيد الأحكام

يلعب الفقه دورًا جوهريًا في توحيد أحكام حق الامتياز البحري من خلال تفسير وتطوير القواعد القانونية بما يضمن اتساعها مع المبادئ العامة للقانون البحري الدولي. كما يساهم في سدّ الثغرات التشريعية وتقديم حلول عملية للمنازعات ذات الطابع الدولي.

الفرع الأول: نظرية الفقه الفرنسي

تندرج هذه النظرية ضمن التوجهات ذات الطابع اللاتيني، مع استثناء كل من هولندا وبلجيكا، وتعتمد على مجموعة من المبادئ الأساسية، أبرزها:²

¹ احمد عبد الرزاق نعمة اللامي، مرجع سابق، ص ص 701-700

² نفس المرجع

أولاً: تعدد الحقوق التي تتمتع بامتياز بحري، إذ نص القانون التجاري الفرنسي في مادته 190 على منح الامتياز لعدد كبير من الحقوق بلغ عددها أحد عشر حقاً، وهي:

- امتياز مصاريف الدعوى القضائية.
- امتياز حقوق الإرشاد.
- امتياز مصاريف حراسة السفينة.
- امتياز المبالغ المستحقة لمؤجر المخازن.
- امتياز مصاريف صيانة السفينة عن الرحلة الأخيرة.
- امتياز أجور الطاقم والريان.
- امتياز حقوق المقرض والممون لتغطية حاجيات السفينة.
- امتياز البائع.
- امتياز المبالغ المستحقة لعمال ورشات البناء.
- امتياز مصاريف الأشغال والتجهيزات قبل انطلاق الرحلة.
- امتياز أقساط التأمين على جسم السفينة الخاصة بالرحلة الأخيرة.

ثانياً: تركيز النظرية على منح الامتياز للحقوق ذات الأصل التعاقدية دون أن تمتد الحماية لتشمل الحقوق ذات الطبيعة التقصيرية، إذ يُنظر للامتياز كنوع من الرهن الضمني الذي يقوّه القانون للدائن في حال عدم حصوله على ضمان اتفاقي آخر. من ذلك مثلاً، ما يُمنح للشاحنين في حالة التلف أو الفقدان، أو للمُنفقين على صيانة السفينة، حيث يقوم الامتياز على فكرة الرهن الضمني في المنظور الفرنسي.¹

ثالثاً: العمل ربط نشأة وبقاء الحقوق الممتازة بضرورة احترام بعض الشكليات وأوجه الإثبات، وإلا فإن الدائن الممتاز يفقد أولوية حقه ويدخل في طائفة الدائنين العاديين، حتى وإن كان حسن النية.

¹ انظر، القانون رقم 05-67 المؤرخ في 03 جانفي 1967 المتضمن لنظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية، والذي جاء مرفقاً بمرسوم تنفيذي رقم 967-67 بتاريخ 27 أكتوبر 1967.

وقد تراجع المشرع الفرنسي جزئياً عن هذا التوجه بعد انضمامه إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بتاريخ 23 فيفري 1935، التي خفّضت عدد الحقوق الممتازة مقارنة بالنصوص الوطنية، حيث كان تعدد تلك الحقوق يُعدّ عائقاً أمام تطور نظام الرهن البحري، الذي أُدخل إلى القانون الفرنسي بموجب تشريع 10 سبتمبر 1874، دون أن يلقى نجاحاً فعلياً رغم محاولة توضيحه سنة 1885.¹

وقد تكوّن تحول في رؤية المشرع الفرنسي من خلال القانون رقم 67-05 المؤرخ في 03 جانفي 1967 والمتعلق بالنظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية، والذي جاء مرفقاً بمرسوم تنفيذي رقم 67-967 بتاريخ 27 أكتوبر 1967. حيث لم يُقرّ سوى بحقين ممتازين ذوي طبيعة تعاقدية من أصل ستة، وهما:

1. امتياز أجور الربان والطاقم بناءً على عقد عمل (الفقرة الرابعة من المادة 31).
2. امتياز الحقوق الناتجة عن عقود أو عمليات قام بها الربان خارج ميناء التسجيل في حدود صلاحياته واحتياجات السفينة (الفقرة السابعة من نفس المادة).

أما باقي الحقوق فكان أصلها تقصيري. وقد كان تأثير النظرية الفرنسية محدوداً عند صياغة اتفاقية بروكسل لسنة 1926، التي لم تتضمن سوى حقين تعاقديين فقط، وتأثيرها كان أضعف في اتفاقية بروكسل لسنة 1967 التي أقرت بحق ممتاز واحد فقط ذو طبيعة تعاقدية وهو أجر الطاقم والربان. كما لم تصادق فرنسا على هذه الاتفاقية ولا على اتفاقية جنيف لسنة 1993 التي جاءت على نفس النهج، مما يعكس محدودية النهج الفرنسي القائم على منح الامتياز باعتباره

¹ انظر، القانون رقم 67-05 المؤرخ في 03 جانفي 1967 المتضمن لنظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية، والذي جاء مرفقاً بمرسوم تنفيذي رقم 67-967 بتاريخ 27 أكتوبر 1967.

رهنًا ضمنيًا للدائن الذي لم يتمكن من الحصول على ضمان تعاقدى، وهي رؤية لا تتماشى مع مقتضيات المنطق القانوني الحديث.¹

تتباين الأسس التي يعتمدها القضاء الفرنسي في إقرار اختصاص قانونه الوطني لتطبيقه على الامتيازات البحرية، وذلك باختلاف القرارات القضائية الصادرة في هذا الشأن. فتارة يُطبق القانون الفرنسي انطلاقًا من اعتباره جزءًا من النظام العام، وتارة أخرى باعتباره قاعدة جزائية تدخل ضمن نطاق اختصاص قانون القاضي الذي ينظر النزاع، وأحيانًا يُطبق على أساس كونه قانون "موقع الشيء".

غير أن هذه الحجج لم تسلم من الانتقادات التي وجهها أغلب الفقهاء، على اعتبار أن الامتيازات تتعلق بحقوق خاصة بالدائنين ولا تمس النظام العام للدولة التي يُباشر فيها الحجز وبيع السفينة. كما أن إسناد الاختصاص لقانون القاضي قد يؤدي إلى نتائج غير متوقعة، مثل إمكانية الحجز على السفن الفرنسية بناء على ترتيب امتيازات غير مأخوذ بها وطنيًا.

وفي هذا السياق، اقترح الفقيه "باتيفول" (Batifol) تطبيق قانون القاضي فقط على مستوى ترتيب الامتيازات دون إنشائها، الذي يجب أن يبقى خاضعًا لقانون علم السفينة. وقد تبنت محكمة "رين" (Rennes) هذا الاتجاه في أحد أحكامها، إلا أن هذا الطرح هو الآخر لم يسلم من الانتقاد لكونه لا يوفر وضوحًا كافيًا للدائنين بشأن موقع ديونهم في سلم الامتيازات، مما يعرضهم لمفاجآت قانونية عند التنفيذ. ويُظهر تمسك القضاء الفرنسي بقانونه في هذا المجال حرصًا ضمنيًا على حماية مصالح الدائنين الفرنسيين، حتى وإن كان ذلك على حساب الأمن القانوني في العلاقات ذات البعد الدولي.²

¹ احكام حق الامتياز البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 3 بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق 2007 ص ص 40 41

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 68

وتعتبر الامتيازات البحرية بمثابة أوراق مالية غير تقليدية مسجلة على السفينة وملحقاتها. وهي أوراق مالية حقيقية لا يمكن نزع ملكيتها، مما يمنح حاملها حق الأفضلية في تسوية بعض الديون ضد مالك السفينة. ومع ذلك، توجد في بعض الأنظمة القانونية حقوق احتفاظ قانونية تسمح للدائن بالاحتفاظ بالسفينة حتى سداد مطالبه.

يمكن تعريف الامتياز البحري بأنه حق يمنحه القانون لبعض الدائنين الذين نشأت ملكيتهم من تشغيل السفينة، ليتم سداه قبل الدائنين الآخرين على سعر البيع في المحكمة. وبناء على ذلك، فإن الامتيازات البحرية، أو الامتيازات على السفن، هي مزايا يمنحها القانون لمتطلبات معينة تتعلق بالسفينة.

تحت النظرية التقليدية على أنه تم منح مالك السفينة هذا الامتياز لغرض الحد من حجم مسؤوليته عندما يحدث الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال في تشغيل السفينة. تسلط هذه الفكرة الضوء على قاعدة قديمة مشتركة بين الدول البحرية تهدف إلى تعزيز تطوير النقل البحري. في البداية كانت نظرية الثروة في البحر تنص على أن مسؤولية مالك السفينة لا يمكن أن تتجاوز قيمة السفينة والشحن، أي تكلفة نقل البضائع. وفي هذا السياق، قد يكون من المناسب التمييز بين الامتيازات البحرية والرهن البحرية.

وبالتالي فإن الرهن العقاري هو أيضًا أوراق مالية تمنح حقوقًا عينية للدائن، ولكنها أوراق مالية تقليدية لها الأسبقية بعد المطالبات الممتازة، وذلك بموجب تطبيق المادة 65 من اتفاقية الرهن العقاري وبموجب المادة 3 من اتفاقية بروكسل، والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات البحرية والرهن العقاري المبرمة في بروكسل.¹

¹ وثيقة متحصل عليها من الموقع التالي :

<https://www.studocu.com/fr-Privileges-2-Résumé-Droit-international-public-ch/document/universite-de-lausanne/droit-international-public/privileges-2-resume-droit-international-public/77044882> ، جامعة لوزان

تاريخ زيارة الموقع الإلكتروني، 2025.05.26 ساعة 19:26

الفرع الثاني: النظرية الألمانية

يعتمد انصار هذه النظرية على التمييز بين الثروة البرية والثروة البحرية، حيث تُعتبر السفينة بمثابة ذمة مالية مستقلة، لها حقوقها والتزاماتها الخاصة. وبالتالي، يُعدّ كل دائن ترتب دينه بسبب نشاط السفينة دائناً ممتازاً عليها، بغض النظر عن مصدر الدين أو طبيعته. كما أن كل رحلة بحرية تُعدّ وحدة مستقلة تنشأ بمناسبة مجموعة خاصة من الامتيازات، بحيث تُمنح الديون الممتازة المرتبطة بتلك الرحلة أولوية على الديون الممتازة المتعلقة بالرحلات السابقة.

ومن جهة أخرى، اعتمد القانون الألماني توجّهًا أكثر تحديدًا لها، إذ يُطبّق مبدأ "قانون موقع المال" في مسائل الامتيازات المرتبطة بالانتماء. فعندما يكون أصل الدين تعاقدياً، يُطبّق القانون الذي يحكم العقد على أساس مكان وجود المال. أما إذا كان الدين ناتجاً عن فعل ضار (أي ذو طبيعة غير تعاقدية)، فإن القانون الواجب التطبيق يُحدّد وفقاً لمكان وقوع الجريمة: فإذا وقع الفعل في المياه الإقليمية، يُطبّق قانون الدولة الساحلية؛ أما إذا وقع في أعالي البحار، فإن القانون المطبق هو قانون علم السفينة.

وبخصوص ترتيب الامتيازات، فقد أقرّ المشرّع الألماني إخضاعها لقانون القاضي الوطني. وبذلك، فإن الامتيازات الأجنبية تُسجّل ضمن نفس الفئات والرتب التي يحددها القانون الألماني، بغض النظر عن الاختلافات في التفاصيل أو التوصيف القانوني في الدولة الأجنبية. وفي حال تعذر تصنيف أحد الامتيازات الأجنبية ضمن الفئات المنصوص عليها في القانون الوطني، فإنه لا يُرفض تلقائياً، بل يُراعى مبدأ "الحقوق المكتسبة"، ما يسمح له بالاندماج في النظام القانوني المحلي وترتيبه ضمن الامتيازات الأخرى حسب أسبقيته.¹

وقد برزت فكرتين محورتين في هذا السياق هما:

¹ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 64-65

أولاً : تنطلق من اعتبار أن كل سفينة تُشكّل وحدة مالية مستقلة ومنفصلة عن باقي ثروة المجهز سواء البرية أو البحرية، وكأنّ للمجهز عدة ذمم مالية تتعدد بعدد السفن التي يمتلكها. ونتيجة لذلك، فإن كل دائن نشأ حقه بسبب السفينة يُعدّ دائناً ممتازاً عليها وحدها، بغض النظر عن طبيعة الدين، سواء كان مصدره تعاقدياً أو تقصيرياً. بل ويقتصر نطاق الامتياز على السفينة التي ترتب عليها الدين، دون أن يمتد إلى السفن الأخرى التابعة لنفس المجهز، أو إلى أمواله البرية، تطبيقاً لمبدأ الفصل بين الذمم المالية البحرية والبرية، وأيضاً بين الذمم المالية البحرية ذاتها.

ثانياً : تعتبر هذه النظرية على شرط أن كل رحلة بحرية تقوم بها السفينة تُنتج مجموعة من الحقوق والالتزامات المستقلة عن الرحلات الأخرى. ولا يعني هذا أن الامتيازات المرتبطة بالرحلات السابقة تُلغى بمجرد قيام السفينة برحلة جديدة، بل يتم دمج جميع الحقوق الممتازة الناشئة عن مختلف الرحلات في كيان واحد، وتُمنح الأفضلية بحسب ترتيب زمني عكسي. بمعنى أن الامتيازات الناشئة عن الرحلة الأخيرة تأخذ الأسبقية على ما قبلها، تليها الامتيازات المرتبطة بالرحلات السابقة، حتى تصل إلى امتيازات الرحلة الأولى التي تُعتبر الأقدم من حيث النشأة، ولكنها الأدنى من حيث سلم الترتيب.

ويمثل هذا الموقف تميّزاً واضحاً عن تطابق النهج الفرنسي، الذي كان يعتبر أن قيام السفينة برحلة جديدة يؤدي إلى انقضاء الامتيازات المقررة لصالح الدائنين عن الرحلات السابقة.

خلاصة:

يهدف هذا الفصل إلى تقديم الأسس النظرية العامة لموضوع حقوق الامتياز البحرية، من خلال تحديد مفهوم الامتياز بشكل عام، قبل التطرق إلى الامتياز البحري كنوع خاص. تم التطرق أولاً إلى مفهوم الامتياز في القانون المدني، والأساس القانوني الذي يقوم عليه، إضافة إلى أنواعه وتقسيماته المختلفة. ثم انتقل البحث إلى توضيح خصائص حقوق الامتياز البحرية وتمييزها عن باقي الحقوق العينية التبعية كالرهن البحري. كما تم التطرق إلى النظام القانوني الذي يحكم الامتيازات البحرية في التشريعات المختلفة مع التركيز على التشريع الجزائري، مع مقارنات مختصرة مع بعض التشريعات العربية والأجنبية.

وقد أظهر هذا الفصل أهمية الامتياز البحري كضمانة قوية للدائنين نظراً لصفة الديون الممتازة المرتبطة باستغلال السفينة، والتي تضمن ترتيباً خاصاً عند التزاحم مع الديون الأخرى.

الفصل الثاني

النظام القانوني لحق الامتياز

البحري

الفصل الثاني: النظام القانوني لحق الامتياز البحري

يُعد حق الامتياز البحري من أبرز اهم الضمانات القانونية التي أقرها المشرع لحماية حقوق فئات معينة من الدائنين في المجال البحري، نظرًا لما يتميز به هذا القطاع من خصوصية تتطلب تنظيمًا دقيقًا للديون والضمانات المرتبطة بها. وقد أولى القانون البحري الجزائري أهمية خاصة لهذا الحق، إذ نظمه في إطار قانوني محكم، مستندًا في ذلك إلى المبادئ العامة للتشريع المدني، وإلى المعايير الدولية المقارنة، لاسيما اتفاقية بروكسل لسنة 1926.

ويأتي هذا التنظيم ليعكس رغبة المشرع في العمل على تحقيق التوازن بين مصلحة الدائنين في استيفاء حقوقهم، ومصلحة استمرارية النشاط البحري الذي يمثل عنصرًا حيويًا في الاقتصاد الوطني. حيث اشاد باحثون وخبراء في القانون إلى تصنيف الامتيازات وفقًا لطبيعتها وأولويتها يظهر بوضوح محاولة السعي إلى حماية الفئات الهشة، كأفراد طاقم السفينة، والمتعاملين معها والجهات التي تسهم في صيانتها أو إنقاذها، وذلك بإعطائهم امتيازًا قانونيًا يعلو حتى على الرهون المسجلة.

من خلال ما سبق يمكننا ان نوضح في هذا الفصل تسليط الضوء على الإطار التنظيمي والقانوني المنظم لحق الامتياز البحري، من خلال دراسة أنواعه وتصنيفه ومراتبه، ثم تحليل الآثار المترتبة عليه، كحق الأفضلية وحق التتبع، وصولًا إلى أسباب انقضائه. وذلك بهدف تقديم رؤية شاملة حول هذا النظام القانوني الحيوي، وتقييم مدى كفاءته في حماية الحقوق وتحقيق الأمن القانوني في المعاملات البحرية.

المبحث الأول: تعداد حقوق الامتياز البحرية

اعتمد المشرع الجزائري في تنظيمه لحقوق الامتياز البحرية مقارنة قائمة على التدرج في الأولوية، مستندًا في ذلك إلى ما جاء في المادة 73 من القانون البحري، والتي تضمنت تعدادًا دقيقًا لفئات هذه الحقوق وفقًا لطبيعتها ودرجة ارتباطها بالنشاط البحري. وقد استوحى هذا الترتيب من التقاليد القانونية الدولية، خاصة اتفاقية بروكسل لسنة 1926، مع مراعاة الخصوصيات القانونية والاقتصادية الوطنية.

وسوف نتطرق في المطلب الأول إلى فئة من الديون التي ترتقي إلى الامتيازات من الدرجة الأولى، لما لها من أولوية قصوى في مواجهة بقية الدائنين، وتُمنح الحماية دون الحاجة إلى أي إجراء شكلي. أما في المطلب الثاني، فسوف نتناول الامتيازات من الدرجة الثانية، وهي أقل مرتبة من حيث الأولوية، لكنها تبقى مع ذلك مشمولة بالحماية القانونية باعتبارها تمثل حقوقًا نشأت بمناسبة تشغيل السفينة واستغلالها. ويعكس هذا التدرج في الترتيب رغبة المشرع في تحقيق التوازن بين ضمان حقوق بعض الفئات ذات الطبيعة الخاصة.

المطلب الأول : تصنيف حقوق الامتياز من الدرجة الاولى

يشكل تصنيف الامتيازات البحرية من حيث درجاتها أحد المرتكزات الأساسية التي اعتمدها المشرع الجزائري لضمان ترتيب واضح للديون المستحقة على السفينة. وان الامتيازات من الدرجة الأولى تتمتع بأولوية قصوى سواء من حيث النفاذ أو التنفيذ، حتى على الرهون البحرية المسجلة. ويأتي هذا التمييز استنادًا إلى طبيعة الديون التي تتدرج ضمن هذه الفئة. وقد تلتقي جميعًا في كونها تتمتع بصفة الامتياز القانوني دون الحاجة إلى التسجيل أو الإشهار. وفي هذا الإطار سنعالج في الفرع الأول حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية، والتي تنشأ من علاقات قانونية بين السفينة وبعض الأشخاص، بينما نخصص الفرع الثاني لحقوق الامتياز ذات الطابع التقصيري، التي تتبع من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الاستغلال البحري، ونختم في الفرع الثالث بحقوق الامتياز التي قوامها العمل النافع، والتي تُمنح مقابل خدمات قدمت فعليًا لمصلحة السفينة في إطار المحافظة عليها أو ضمان استمراريتها.

فرع الأول: حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية

يتعلق هذا الفرع بفئة من الحقوق التي تنشأ عن علاقات تعاقدية مباشرة بين الدائن والسفينة أو مالكيها، ويعترف لها القانون بصفة الامتياز نظراً لطبيعتها الخاصة. وسنتطرق في الفقرة الأولى إلى الأجور والمبالغ المستحقة لربان وطاقم السفينة، وفي الفقرة الثانية إلى الديون الناشئة عن إنشاء السفينة أو تصليحها.

أولاً: الأجور والمبالغ المستحقة لربان وطاقم السفينة بموجب عقود عملهم على متنها:

يُعد الامتياز الممنوح للأجور والمبالغ المستحقة للربان وأفراد طاقم السفينة من أبرز صور الامتيازات البحرية التي أقرها المشرع الجزائري، وذلك بموجب الفقرة الأولى من المادة 73 من القانون البحري.¹ ويُمثل هذا الامتياز ضماناً قانونية ذات طابع عيني استثنائي، تُمكن البحارة من تحصيل حقوقهم المالية المرتبطة بعقد العمل البحري بأسبقية مطلقة على سائر الدائنين الآخرين، بمن فيهم الدائنون المرتهنون. وذلك من خلال منحهم أولوية خاصة في الحصول على حقوقهم من ثمن بيع السفينة في حال اتخاذ إجراءات قانونية ضدها، كالحجز التنفيذي والبيع القضائي. ويتم إعطاء الامتياز لفئة محددة من الأشخاص، هم العاملون على متن السفينة في إطار علاقة تعاقدية مباشرة مع مالكيها. ويستند هذا الامتياز إلى فلسفة تشريعية ذات بعد إنساني واجتماعي واقتصادي.² فالمشرع الجزائري وهو يقرر هذه الأولوية المطلقة، إنما يستحضر الوضع الخاص لهذه الفئة من العمال الذين يواجهون تحديات وظروف عمل قد تكون قاسية ومليئة بالمخاطر. إن الأجر بالنسبة لهؤلاء ليس مجرد مقابل مادي للجهد المبذول، بل هو في الغالب المصدر الوحيد الذي يعتمدون عليه. لذا، فإن ضمان حصولهم على هذه المستحقات يمثل تجسيداً لمبادئ العدالة الاجتماعية وحماية الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية. ومن زاوية أخرى يمثل هذا الامتياز تجسيداً لاعتراف قانوني بالدور المحوري الذي يلعبه الربان ورجال السفينة في تسيير

¹ حريز اسماء، دفع أجور البحارة، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 2، المجلد 4/ العدد 01، 2017، ص 37، 38

² جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص 73

وإدارة وتشغيل السفينة، وبالتالي في تحقيق الأهداف الاقتصادية والتجارية لمالكها. فبدون كفاءتهم وخبراتهم، لا يمكن للسفينة أن تقوم بالمهام المخصصة بها. لذا، فإن تأمين حقوقهم المالية يعتبر في جانب منه حماية لمصلحة النشاط البحري ككل.¹ وتجدر الإشارة إلى أن نطاق الامتياز المنصوص عليه في الفقرة الأولى من المادة 73 لا يقتصر فقط على الأجور الأساسية التي يتم الاتفاق عليها في عقد العمل البحري، بل يمتد ليشمل جميع المبالغ الأخرى التي قد يستحقها العاملون بموجب هذا العقد، كالبدلات المختلفة، والمكافآت المستحقة عن أداء مهام محددة أو تحقيق أهداف معينة، وحتى التعويضات التي قد يحكم بها لصالحهم في حالة إنهاء عقود عملهم بشكل غير قانوني أو تعسفي.² وقد أخذت بعض الاجتهادات القضائية، بالاستئناس بالمبادئ القانونية المستقرة في القانون البحري المقارن، في اعتبار بعض الملحقات المرتبطة بالأجر، كالحصص المستحقة للتأمينات الاجتماعية، جزءاً من الدين الممتاز الذي يشملها هذا الامتياز. في السياق المقارن، نلاحظ أن أجور البحارة قد حظيت بمكانة مماثلة في القانون الفرنسي للنقل البحري، الذي يُعتبر من أهم القوانين المرجعية في هذا المجال. فقد نصت المادة L.5114-7 من قانون النقل الفرنسي (Code des transports) على أن ديون الأجور والمستحقات المالية لأفراد طاقم السفينة تُعد من الامتيازات البحرية ذات الأولوية القصوى، وتعلو حتى على الرهون البحرية التي قد تكون مسجلة مسبقاً على السفينة.³ وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية هذا التوجه في عدد من قراراتها، أبرزها القرار الصادر بتاريخ 7 يوليو 1998، والذي قضت فيه بأن امتياز أجور البحارة يتمتع بطابع حمائي خاص يبرر تقدمه على باقي الضمانات العينية، ما دام الأمر يتعلق بحماية فئة هشة من العمال معرضة بشكل دائم للمخاطر المرتبطة بالملاحة. والملاحظ في التشريع الفرنسي أن هذا الامتياز يتمتع بالأثر المباشر فور نشوء الدين دون الحاجة إلى تسجيله أو الإشهار به في السجلات البحرية، مما يجعله أكثر قوة وفعالية في ضمان استيفاء

¹ بورطال أمينة، مرجع سابق، ص 186, 187.

² جقبوبي حمزة، نفس المرجع، ص 78.

³ وثيقة متحصل عليها من الموقع التالي : www.légifrance.gouv.fr, code des transports, partie législative.

Livre v: transports Martine, titre 1er: dispositions générales, chapitre IV: sûretés et privilèges,

section 3: privilèges article L5114-7 تاريخ الدخول : 2025.05.25 الساعة 10:00

حقوق الطاقم البحري. كما أن هذه الحماية القانونية تُكرس مبدأ التضامن الاجتماعي، وتُعبّر عن التزام الدولة بحماية الأجور كحق أساسي للكرامة الإنسانية والاستقرار الأسري والاجتماعي.¹ وبالتالي، فإن امتياز الأجور والمبالغ الواجبة الأداء للربان ورجال السفينة كما ورد في القانون البحري الجزائري والمقارن، يمثل أداة قانونية قوية وضرورية لتحقيق العدالة الاجتماعية وضمان حقوق العاملين في القطاع البحري.

ثانياً: الديون الناشئة عن إنشاء وتصلح السفينة:

قد أقرها المشرع الجزائري بموجب المادة 73 في الفقرة "و" من القانون البحري، والتي تنص صراحة على تمتع الديون الناشئة عن إنشاء السفينة أو إصلاحها بامتياز بحري. يُخول هذا الامتياز لصاحبه سواء كان منشئاً أو مصلحاً أولوية قانونية على غيره من الدائنين في استيفاء دينه من ثمن بيع السفينة، في حال خضوعها لإجراءات الحجز. ولا يُشترط توفر عقد مكتوب أو قيد شكلي معين، بل يكفي أن يكون العمل قد نُفذ فعلاً وأن تكون الخدمة المقدّمة متعلقة مباشرة بوجود السفينة أو صلاحيتها للملاحة. تقوم هذه الآلية على أساس أن الخدمات التي يقدمها المنشئ أو المصلح لا تُعد خدمات عرضية، بل تدخل في صميم تكوين السفينة أو في المحافظة على بنيتها التقنية، بما يجعلها عنصراً جوهرياً في استمرارية أداء وظيفتها كمرفق للنقل البحري. ومن هذا المنطلق، فإن السفينة تُعتبر محلاً مباشراً للمنفعة التي تحققت من هذا العمل، مما يبرر تحميلها بهذا الدين وتفضيله على غيره من الديون غير المرتبطة وظيفياً بالسفينة.² وقد سبق أن أثاراً هذا النوع من الديون نقاشاً واسعاً على المستوى الدولي، لا سيما في مؤتمر بروكسل لعام 1922، حيث لم يُتفق في البداية على تقرير امتياز من هذا النوع، على اعتبار أن الممولين أو المصلحين يمكنهم حماية حقوقهم من خلال الحصول على ضمانات اتفاقية. إلا أن هذا التوجه قوبل باعتراضات من طرف مجهزي السفن والمصلحين الذين أشاروا إلى واقع الممارسات البحرية،

¹ Légifrance, jurisprudence judiciaire, cour des cassation, chambre commerciale, du 7 juillet

1998, 96-15, 724, publié au bulletin

² بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 187

خاصة في الحالات التي تكون فيها السفينة في ميناء بعيد أو في حالة استعجال تستدعي التدخل السريع دون الرجوع إلى المالك أو تسجيل العقود. واعتُبر حينها أن عدم تمكين الربان من إجراء التصليحات اللازمة، أو حرمان المصلحين من ضمان قانوني لاسترداد ديونهم، من شأنه أن يؤدي إلى تعطيل الرحلة البحرية أو حتى تعريض السفينة للخطر، وهو ما يضر بجميع الأطراف بمن فيهم الدائنون الآخرون.

وبناءً على هذه الاعتبارات الواقعية والعملية، تم تكريس هذا الامتياز في اتفاقية بروكسل لسنة 1926، التي نصت في مادتها الثانية الفقرة 5 على أن الامتياز يشمل الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة، في حدود سلطاته القانونية، لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو مواصلة السفر، سواء أكان الدين مستحقاً لمتعهد التوريد أو للمصلحين أو للمقرضين أو لغيرهم من المتعاقدين. ورغم الاتفاقيات لاحقة مثل اتفاقية بروكسل لسنة 1967 واتفاقية 1993 لم تُدرج صراحة هذا الامتياز ضمن قائمتها، إلا أن المشرع الجزائري أبقى عليه، مستنداً عليها، وإلى ما يكرسه من توازن بين مصلحة الدائن ومصلحة استمرارية المرفق البحري.¹ كما يجد هذا الامتياز سنده في القواعد العامة للقانون المدني، في المادة 200 من القانون المدني الجزائري، التي تعطي لكل من أنفق مصروفات نافعة أو ضرورية على شيء الحق في حبسه إلى حين استيفاء مستحقاته. وبالقياس، فإن منشئ أو مصلح السفينة الذي يتكبد نفقات أو يقدم عملاً مباشراً يدخل في تكوين السفينة أو في إعادة تأهيلها، له أن يمتنع عن تسليمها أو أن يتمسك بحق الحبس والامتياز معاً لحين تسوية مستحقاته. وهكذا، يتجلى امتياز منشئ أو مصلح السفينة في التشريع الجزائري كوسيلة قانونية متقدمة تسعى لتحقيق توازن دقيق بين متطلبات حماية المهنة البحرية وضمن استمرار استغلال السفينة كمرفق اقتصادي، دون الإخلال بحقوق باقي الدائنين، وضمن حدود العدالة وفعالية الأداء القانوني.²

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية مصر، 198، ص335

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص108

الفرع الثاني: حقوق الامتياز ذات الطابع التقصيري

تُمنح هذه الحقوق لفائدة المتضررين من الأفعال غير المشروعة المرتبطة باستغلال السفينة، دون أن يكون بينهم وبين مالكيها أي التزام تعاقدية، وذلك حمايةً لفئات قد لا تملك وسائل قانونية لضمان حقوقها. وفي هذا السياق، سنتناول في الفقرة الأولى الحقوق الناتجة عن الوفاة أو الإصابة الجسدية، أما الفقرة الثانية فستُخصص لـ الحقوق الناشئة عن الأضرار المادية ذات الطابع الجنحي أو شبه الجنحي.

الفقرة الأولى: الحقوق الممتازة المدرجة في الفقرة "ج"

تنص الفقرة (ج) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري، على منح امتياز بحري للتعويضات المستحقة نتيجة الوفاة أو الإصابة الجسدية، متى كانت هذه الأضرار ناتجة عن نشاط السفينة ومرتبطة به مباشرة. ويتعلق الأمر هنا بديون ذات مصدر تقصيري، لا تركز على التزامات تعاقدية، بل على المسؤولية المدنية الناشئة عن الفعل الضار، وهو ما يجعلها جديرة بالحماية بامتياز خاص.¹ ويُقصد بالعلاقة المباشرة أن يكون الضرر فعل ناتج عن استغلال السفينة بصفقتها أداة ملاحية. فمثلاً، حادث يقع أثناء إرساء السفينة أو خلال صيانتها في الحوض الجاف يعتبر ضمن هذه العلاقة، في حين أن حادثاً يقع في مكاتب الشركة المالكة للسفينة، أو أثناء عمليات برية لاحقة، لا يُعد ذات صلة مباشرة. ويهدف هذا القيد إلى تركيز الامتياز على المخاطر المرتبطة جوهرياً بالملاحة البحرية دون توسع يفرغ النص من طابعه الخاص.² يشمل هذا الامتياز الأشخاص الطبيعيين المتضررين من الحوادث البحرية، سواء كانوا من الركاب، أفراد الطاقم، عمال الموانئ، الشاحنين أو حتى من الغير، كما يشمل أيضاً حقوق ورثتهم في حال الوفاة. ومثال ذلك، إذا أصيب أحد عمال الإرساء أثناء تحميل السفينة نتيجة خطأ في التثبيت أو المناورة، فإن التعويض المستحق له يُعطى بموجب هذا الامتياز.³ وقد منح المشرع الجزائري لهذا

¹ مسعودان الياس، ترتيب الديون البحرية في القانون الجزائري، مجلة الفكر القانوني و السياسي، المجلد 9 العدد 1، سنة 2025، ص 441

² عادل علي مقدادي، القانون البحري، طبعة 5، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الاردن: 2011، ص193

³ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، المرجع السابق د، ص122

الامتياز المرتبة الثالثة ضمن سلم ترتيب الحقوق الممتازة البحرية، وهو ترتيب أعلى مما خصصته له اتفاقية بروكسل لعام 1926 التي أدرجته في المرتبة الرابعة، في انسجام مع التأثير الإنجليزي الذي يعترف بامتياز للدائن التقصيري على الشيء المسبب للضرر. ويُلاحظ أن هذه المرتبة تعكس توجهًا تشريعيًا لحماية فئات هشة كعمال الموانئ والركاب، الذين يتعرضون للأذى دون أن تكون لهم في الغالب وسائل ضغط أو حماية تعاقدية. ويأتي هذا ليكمل ما ورد في فقرات أخرى من المادة 73 إذ تغطي الفقرة (أ) الأجور والمستحقات الناتجة عن العلاقة الشغيلة، في حين تمنح الفقرة (ج) حماية للحق في السلامة الجسدية، وهو ما يُظهر البعد الإنساني والاجتماعي في سياسة المشرع البحرية. وعليه، فإن هذا الامتياز يهدف إلى ضمان تعويض سريع وفعال للضحايا، ويُرتب وفق معيار الأولوية الاجتماعية للمصلحة المحمية، مما يجعله أحد أهم صور الحماية في النظام القانوني البحري الجزائري.¹

الفقرة الثانية: التعويضات الممتازة ضمن الفقرة "د":

تُعد الحقوق الممتازة المنصوص عليها في الفقرة (د) من المادة 73 من نفس القانون المذكور اعلاه من أهم صور الامتيازات ذات الأصل التقصيري، حيث تتعلق هذه الحقوق بالديون الناشئة عن الأفعال الجنحية أو شبه الجنحية المرتكبة من طرف مالك السفينة، وغير المثبتة بعقد، والتي تنشأ عن فقدان مال أو ضرر لاحق به، سواء على البر أو في البحر، متى كان ذلك الضرر ذا صلة مباشرة باستغلال السفينة.² ويمثل هذا الامتياز تجسيدًا لمبدأ مسؤولية السفينة بذاتها عن الأضرار التي تسببها خلال نشاطها الملاحي، وهو ما يعرف في الفقه الأنجلوسكسوني بمبدأ "Lien" أو الامتياز العيني البحري، والذي يعكس انتصار نظرية المسؤولية الملقاة على عاتق الشيء بدلًا من المسؤولية الشخصية. إذ يعتبر أن السفينة، بمجرد تسببها في الضرر تُصبح بذاتها محلًا لهذا الامتياز، فينشأ لصالح المتضرر حق عيني يمكنه من مباشرة الدعوى ضد السفينة دون المرور بمسؤولية المالك. ويمتد هذا الامتياز ليشمل كافة الأضرار المادية أو البدنية

¹ جقبوي حمزة، مرجع سابق، ص ص 97,96

² مسعودان الياس، مرجع سابق. ص 441

التي تلحق بالغير نتيجة نشاط السفينة، سواء كانوا ركابًا، طاقمًا، أو أطرافًا ثالثة متضررة من تصادم أو حادث بحري، كما يشمل المنشآت الساحلية والبنى التحتية المينائية التي تصيبها أضرار بسبب السفينة، وكذا ما يصيب البضائع والأمتعة من تلف أو فقدان، بشرط أن تكون العلاقة بين الضرر واستغلال السفينة مباشرة.¹ وعلى خلاف الفقرة (ج) من نفس المادة التي تغطي التعويضات الناشئة عن المسؤولية المختلطة المرتبطة بالموت أو الإصابة الجسدية، فإن الفقرة (د) تقتصر على المسؤولية التقصيرية البحتة التي تنشأ دون وجود علاقة تعاقدية مسبقة وهو ما يعكس تمييزًا تشريعيًا دقيقًا بين نوعي المسؤولية. وتُصنّف هذه الحقوق في مرتبة متقدمة ضمن ترتيب الدائنين البحريين، لكنها ليست في الدرجة الأولى، حيث تسبقها امتيازات أخرى كالمصاريف القضائية، وديون الإنقاذ البحري، والخسائر المشتركة. ومع ذلك، فإن الطبيعة العينية لهذا الامتياز تجعل منه وسيلة فعّالة لحماية الدائنين الذين يصعب عليهم أحيانًا تأمين ديونهم بعقود مكتوبة أو ضمانات عينية تقليدية.² وتُبرز الفقرة (د) من المادة 73 تأثر المشرع الجزائري بالاتجاهات الدولية، لا سيما اتفاقية بروكسل لسنة 1967، التي نصت صراحة في مادتها الرابعة على منح امتياز للديون الناشئة عن الضرر غير التعاقدية³، وهي فلسفة قانونية لم تعترف بها بعض التشريعات اللاتينية التي ظلت متمسكة بوحدة الذمة المالية ونفت فكرة امتياز الديون التقصيرية. ويُلاحظ أن المشرع الجزائري، باعتماده هذا الامتياز، يكون قد خالف هذا الاتجاه اللاتيني، وأقر بطبيعة الامتياز البحري كحق عيني مستقل عن الشخص المدين، مكرّسًا بذلك خصوصية الديون البحرية الناتجة عن استغلال السفينة، والاعتراف الضمني بمسؤولية السفينة في حد ذاتها.⁴

¹ دحمانى محمد الصغير، دراسات في القانون البحري، منشورات دار الاديب، دون طبعة، ص 306,307

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق. ص 123,124

³ انظر المادة 73 من ق.ج.م

⁴ دحمانى الصغير، مرجع سابق، ص 307

الفرع الثالث: حقوق الامتياز قوامها العمل النافع

يتعلق هذا الفرع بالديون التي تنشأ عن خدمات أو مصاريف قُدمت مباشرة لمصلحة السفينة، وتُمنح امتيازاً بالنظر إلى طبيعتها الضرورية لاستمرار نشاطها البحري. وسنتناول في الفقرة الأولى المبالغ المستحقة لبعض الهيئات، وفي الفقرة الثانية المبالغ المستحقة للخوادم.

الفقرة الأولى: المبالغ المستحقة لبعض الهيئات

تتعلق بالديون التي تستحق لهيئات عامة مقابل خدمات ضرورية تُقدّم للسفينة خلال نشاطها الملاحي، وقد منحها المشرع صفة الامتياز نظراً لأهميتها. وتنقسم هذه إلى :

1. رسوم الميناء¹ والقناة وطرق الملاحة ومصاريف الإرشاد، وهي مبالغ تُفرض على السفينة مقابل استعمال المنشآت المينائية والخدمات المرتبطة بالتنقل والملاحة، وتُعد ضرورية لدخول السفينة وخروجها بأمان

2. المصاريف القضائية، وتشمل النفقات التي تُنفق خلال فترة الحجز التنفيذي للحفاظ على السفينة ومتابعة إجراءات بيعها، وتُمنح امتيازاً لكونها تصرف لفائدة جميع الدائنين وتسهم في تمكينهم من استيفاء حقوقهم.

و سنحاول ان نشرح ذلك بالتفصيل الآتي :

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

تُعد رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة، بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد، من الديون الممتازة التي نصت عليها الفقرة "ب" من المادة 73 من القانون البحري الجزائري حيث تتجلى هذه المبالغ في رسوم المنارة والمرافأ، بالإضافة إلى التعويضات المستحقة للسلطة المينائية بصفتها جهة مشغلة ومسؤولة عن تسيير الخدمة العامة المينائية.² يكمن مبرر امتياز هذه المصاريف في كونها تُنفق لمصلحة جميع دائني السفينة، حيث تُدفع للخزينة العامة للدولة

¹ انظر للملحق الوثيقة الثالثة

² بورطال امينة، مرجع سابق، ص 189

كتعويض عن أي أضرار قد تلحق بمنشآت الميناء عند دخول السفينة أو خروجها، ولأجل خدمة وصيانة هذه المنشآت، مما يساهم بشكل مباشر في المحافظة على قيمة السفينة كضمان للدائنين.¹ يُضاف إلى ذلك رسوم الإرشاد البحري، وهي مبالغ يلتزم مجهزة السفينة بدفعها مقابل تلقيه خدمات الإرشاد الضرورية لسلامة الملاحة. تُحدد هذه الرسوم عادةً على أساس حمولة السفينة، ويلزم المجهز بأدائها حتى لو لم يستعن بخدمات المرشد فعلياً في حال الإرشاد الإجباري. وقد يمتد هذا الامتياز ليشمل رسماً إضافياً يُدفع عند عدم الاستعانة بالمرشد، وهو بمثابة جزاء يُوقع على المجهز أو الريان عند إخلالهم بهذا الالتزام، مما يؤكد الطبيعة الإلزامية للخدمة. ولا يقتصر الهدف من هذه الرسوم على مصلحة السفينة فحسب، بل يمتد ليشمل الصالح العام للملاحة البحرية والمنشآت المينائية. يُطلق على مقابل الإرشاد في هذه الحالة مصطلح "الرسم" بدلاً من "الأجر"، وذلك لكونه واجب الدفع بغض النظر عن الاستعانة بالمرشد، مما يميزه عن الأجر المرتبط بالخدمة الاختيارية. ورغم حرية كل دولة في فرض الإرشاد الإجباري، إلا أن ذلك مشروط بخضوع رسوم الإرشاد لمبدأ المساواة. ونتيجة لذلك، تُعتبر حصيله مقابل الإرشاد من الضرائب العامة التي تتوّل إلى خزينة الدولة، ويتمتع المرشد بصفة الموظف العام الذي يتقاضى راتبه من الدولة مقابل تأديته لهذه الخدمة العامة. كما يشمل هذا الامتياز رسوم القطر التي تلتزم السفينة بدفعها مقابل خدمات القطر عند دخولها أو خروجها من الميناء، وذلك أيضاً لصالح الدولة، وتساهم في المحافظة على السفينة وتفاذي الحوادث البحرية المحتملة. تُعتبر جميع هذه الرسوم ممتازة بمجرد دخول السفينة في الميناء الأخير، وهو ما يحدد النطاق الزمني لسريانه. وتُبرر الأولوية الممنوحة لهذه المصاريف كونها تُعد ضرورية للحفاظ على كيان السفينة أو تمكين تصفيتها. وعلى الرغم من أن المشرع الجزائري لم يصنف صراحة الديون الناشئة عن حفظ السفينة ضمن الديون الممتازة ذات الصنف الأول، على خلاف بعض التشريعات الأخرى (مثل المادة 31 من القانون الفرنسي لسنة 1967 والمادة 48 من قانون التجارة البحرية اللبناني)، إلا أن التفسير الراجح يقضي بإدراج الرسوم المتعلقة بحفظ السفينة ضمناً تحت بند رسوم الميناء. يستند هذا الإدراج إلى مبدأ عام مفاده أن رسوم الخدمات، التي تقدمها السلطات المينائية وتستلزم توفير

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، طبعة 2006، ص 68

البنى التحتية والأجهزة اللازمة مثل تلك المرتبطة بالظروف الأمنية الراهنة وحماية الموانئ، تغطي بطبيعتها تكاليف الحفظ الأساسية التي تُعد جزءاً لا يتجزأ من استغلال السفينة في الميناء، وذلك بهدف ضمان سلامتها والحفاظ على قيمتها.¹

ثانياً: المصاريف القضائية

وضع المشرع الجزائري، من خلال الفقرة "هـ" من المادة 73 من القانون البحري الجزائري امتيازاً خاصاً للمصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها وذلك ابتداءً من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.² تُعرف هذه المصاريف بأنها تلك التي تُنفق لمصلحة جميع الدائنين في سبيل حفظ أموال المدين وبيعها، وتشمل الدعوى والحجز والبيع³، بما في ذلك ما يلزم من مصاريف النشر والإعلان عن البيع ومصاريف الخبير الذي يعينه المحضر بعد الحجز. هذا الامتياز هي المصلحة العامة التي تتحقق لجميع الدائنين فلو لا إقدام أحد الدائنين أو أعوان القضاء على إنفاق هذه المصروفات، لما تمكن أي منهم من استيفاء حقوقه من ثمن بيع السفينة. لذا، فإن عنصر المصلحة المشتركة هو المعيار الأساسي لاعتبار هذه الديون ممتازة؛ فإذا لم تتحقق مصلحة سوى لصاحب المصروف دون الدائنين الآخرين، فإنه لا يطبق نص المادة 73 من نفس القانون المذكور اعلاه، ويمتنع على هذا الدائن الاستفادة من الامتياز البحري. تتميز هذه المصاريف القضائية والمصاريف المتعلقة بحراسة السفينة بطبيعتها المزدوجة كونها مصروفات أو خدمات نشأت في الميناء الأخير وتعود بالنفع على جميع الدائنين، وتعتبر في مجموعها حقوقاً للدولة أو الجهات التي تقدم هذه الخدمات. وقد أثبتت هذه المصاريف أهميتها عالمياً، حيث كانت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 سبّاقة في منح هذا الامتياز المرتبة الأولى ضمن الديون الممتازة في مادتها الثانية، فقرتها الأولى، وهو ما يتبعه العديد من التشريعات البحرية.⁴ على سبيل المثال، نصت المادة 990 من القانون المدني الجزائري في فقرتها

¹ الدكتور دحماني محمد الصغير، نفس المرجع، ص 306

² انظر، المادة 73 ق.ج.م

³ على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1975 ص ص 243-244

⁴ بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 137

الثانية على استيفاء مصاريف حفظ وبيع أموال المدين قبل أي حق آخر بشكل عام¹، وكذلك العديد من القوانين المقارنة مثل المادة 31 من القانون الفرنسي لسنة 1967 والمادة 50 الفقرة 1 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972، التي تمنح هذه المصاريف الأولوية القصوى². وعلى الرغم من أهمية هذه المصاريف في ضمان حقوق الدائنين وتمكين إجراءات التنفيذ على السفينة، يُلاحظ أن المادة 73 من القانون البحري الجزائري قد وضعتها في المرتبة الخامسة ضمن تسلسل الامتيازات البحرية. وهذا يعني أن أربع فئات أخرى من الديون الممتازة تسبقها في الأولوية ويُعد هذا الترتيب المغاير اختلافاً جوهرياً عن المعايير الدولية والتشريعات المقارنة التي عادةً ما تمنح المصاريف القضائية الأولوية المطلقة لكونها تخدم المصلحة المشتركة لجميع الدائنين ولولاها لما أمكن توزيع ثمن السفينة. لم يقدم المشرع الجزائري تبريراً صريحاً لهذا التخفيض في المرتبة. وقد يُفسر ذلك بأنه جزء من سياسة تشريعية تهدف إلى إعطاء الأولوية القصوى للديون المتعلقة بسلامة الأفراد (أجور الطاقم، الإصابات الجسدية) أو لضمان حقوق الجهات العامة التي تقدم خدمات حيوية للسفينة والملاحة، أو ربما لتشجيع الاستثمار في بعض القطاعات المينائية عبر منح ديون معينة أولوية أعلى. في ظل هذا التباين، يبرز النقاش حول وضع مصاريف الحراسة والمحافظة على السفينة³. فبينما يرى المشرع الجزائري أن التفرقة بين المصاريف القضائية ومصاريف المحافظة على السفينة وحراستها ليست ذات أهمية كبيرة من حيث تحديد المرتبة باعتبار أن كلاهما ضمن الفقرة "هـ" ويقعان في نفس الترتيب، فإن التشريع الفرنسي، يفصل بينهما، حيث تأتي مصاريف المحافظة على السفينة وحراستها ضمن المرتبة الثانية، بينما تحافظ المصاريف القضائية على مرتبتها الأولى بموجب المادة 31 من نفس القانون الفرنسي. هذا الاختلاف أثار جدلاً فقهيًا وقضائياً واسعاً في فرنسا، حيث اتجه القضاء إلى إدراج مصاريف الحراسة القضائية ضمن حقوق الامتياز من المرتبة الأولى، كما ظهر في قضية السفينة

¹ الدكتور دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 307

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 75

³ عماد حميد الخالدي، تنازع القوانين في الامتيازات البحرية، الطبعة الأولى، منشورات دار الحلبي الحقوقية بيروت لبنان،

"Liberté"، في حين انتقد فقه آخر هذا الرأي وسعى إلى إدخالها ضمن حقوق الامتياز من المرتبة الثانية. وقد امتد هذا الإشكال ليشمل تحديد مرتبة ألساط التأمين التي يتولى القائم على التسوية القضائية دفعها بهدف الحفاظ على السفينة أثناء توقفها بالرصيف. ففي حين قضت محكمة أكس (AIX) بتاريخ 30 يناير 1960 بإدخال مثل هذه المصاريف ضمن حقوق الامتياز من المرتبة الأولى، إلا أن محكمة النقض أنكرت الصفة الممتازة لألساط التأمين التي يتولى الحارس القضائي دفعها، معتبرة أن مثل هذه الألساط لا تمنح سوى حق احتمالي في التعويض مما يعكس حرص القضاء على التفسير الضيق لمفهوم الامتيازات. لكن وبالرغم من غياب اجتهادات قضائية واضحة ومباشرة متاحة حول هذا الترتيب بالتحديد، فإن العواقب العملية لوضع المصاريف القضائية في المرتبة الخامسة قد تكون وخيمة؛ فقد يؤدي ذلك إلى إقحام الدائنين عن المضي في إجراءات الحجز والبيع لعدم ضمان استرداد مصاريفهم، مما قد يعطل عمليات التنفيذ ويضعف الضمانات الممنوحة للدائنين بشكل عام، خاصة في ظل المنافسة مع الامتيازات الأخرى.¹

الفقرة الثانية: المبالغ المستحقة للخواص

تُعد المبالغ المستحقة للخواص المنصوص عليها في الفقرة (هـ) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري من أبرز الديون الممتازة التي تحظى بحماية قانونية خاصة، نظراً لطبيعتها العينية وارتباطها المباشر بالجهود التي بُذلت للحفاظ على السفينة وسلامة الأشخاص والممتلكات المرتبطة بها أثناء الملاحة البحرية. وتتمثل هذه الديون في الحقوق الناشئة عن عمليات الإسعاف والإنقاذ، وسحب حطام السفن، والمساهمة في الخسائر أو المخاطر المشتركة، بالإضافة إلى مصاريف حراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداءً من تاريخ الحجز التنفيذي إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

ويقوم هذا الامتياز على مبدأ أساسي مفاده أن الدائنين الذين ساهموا في إنقاذ السفينة أو منع هلاكها يجب أن تُمنح لهم أولوية في استيفاء حقوقهم من قيمة السفينة نفسها، وذلك بالنظر

¹ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 137، 138.

إلى الطبيعة الخاصة للجهود التي قدموها، والتي كان من الممكن لولاها أن يؤدي الخطر إلى هلاك السفينة وفقدان باقي الحقوق المرتبطة بها. ولذلك، تُعتبر هذه الديون بمثابة ديون ممتازة ذات طبيعة عينية، ترتبط مباشرة بالسفينة، وتسمح للدائن بمباشرة دعوى عينية تجاهها، دون الحاجة للرجوع إلى المسؤولية الشخصية للمالك.¹ ومن الناحية القانونية، يكتسب هذا الامتياز طابعه المميز بصفته من الحقوق العينية التي تضمن للدائن أفضلية على بقية الدائنين، خاصة وأن هذه الديون لا تنشأ من علاقة تعاقدية تقليدية، بل من أفعال فعلية أو وقائع بحرية تستدعي تدخلاً عاجلاً وفعالاً للحفاظ على السفينة واستمرار الملاحة. كما أن طبيعة هذا الامتياز تتأسس على الاعتبارات الواقعية للمصلحة العامة البحرية، كتوزيع الخطر وتقاسم المسؤولية، لا سيما فيما يتعلق بالخسائر المشتركة، حيث يتحمل جميع المعننين كالمشاهدين والمجهز والربان الخسائر التي تقع في سبيل إنقاذ السفينة والبضائع المشحونة على متنها. وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الامتياز من النصوص الدولية، هي اتفاقية بروكسل لسنة 1967، حيث جاءت صياغة الفقرة (هـ) من المادة 73 متطابقة مع نص الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من تلك الاتفاقية، مما يدل على انفتاح التشريع الجزائري على المعايير الدولية الحديثة في هذا المجال، رغم تباين هذه الصياغات عن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي لم تنص صراحة على بعض الحقوق كرفع الحطام أو عمليات الحراسة. ويتمتع هذا الامتياز بمرتبة متقدمة نسبياً في ترتيب الامتيازات البحرية، حيث يقع في الدرجة الخامسة وفقاً للترتيب الذي أورده القانون البحري الجزائري، مما يُمكن أصحابه من استيفاء حقوقهم من حصيلة بيع السفينة قبل العديد من الدائنين الآخرين وبشكل يكرّس حماية قانونية فعالة لمستحقي هذه المبالغ، ويضمن استقرار المعاملات البحرية وحماية الاستثمارات المرتبطة بالملاحة.²

¹ بورطال أمينة مرجع سابق، ص ص 190,191

² بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص ص 139,140

المطلب الثاني: حقوق الامتياز من الدرجة الثانية

إلى جانب الامتيازات التي منحها المشرع صفة الأولوية القصوى، أقرّ أيضًا وجود فئة أخرى من الديون تُرتب في مرتبة تالية، وهي ما يُعرف بحقوق الامتياز من الدرجة الثانية. وتتميّز بكونها أقل أولوية من حيث الترتيب، إلا أنها تحتفظ بمكانة قانونية معتبرة ضمن نظام الضمانات البحرية، نظرًا لارتباطها بأنشطة ضرورية تمسّ بشكل مباشر أو غير مباشر تشغيل السفينة أو تنفيذ التزامات تعاقدية خاصة بها. ويستند هذا التصنيف إلى ما ورد في نص المادة 73 من نفس القانون المذكور اعلاه، التي ميّزت بين امتيازات تمتع بأفضلية مطلقة وأخرى تخضع لأولوية الرهون البحرية المسجلة. وفي هذا الإطار، سنتناول في الفرع الأول حقوق الامتياز المنصوص عليها في الفقرة "ز"، والمتعلقة بالديون الناشئة عن تصرفات الربان خارج ميناء تسجيل السفينة ثم ننقل في الفرع الثاني إلى حقوق الامتياز الواردة في الفقرة "ح"، التي ترتبط بالخسائر التي تلحق بالحمولة أو الأمتعة أثناء النقل البحري.

الفرع الأول: حقوق الامتياز الفقرة ز من ق ب ج

تندرج الديون المنصوص عليها في الفقرة (ز) من المادة 73 من القانون نفسه ضمن فئة الديون المضمونة بامتياز بحري، وتتمثل في تلك الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان أو العمليات التي يباشرها خارج ميناء تسجيل السفينة، وذلك في حدود الصلاحيات الشرعية المخولة له بغرض تلبية احتياجات فعلية وضرورية تتعلق بالحفاظ على السفينة أو ضمان مواصلة رحلتها البحرية. ويُفهم من هذا النص أن المشرع منح هذه الديون صفة الامتياز مراعاة للظروف الطارئة التي قد تتعرض لها السفينة أثناء رحلتها، والتي قد تستوجب تدخلًا عاجلاً من الربان لإبرام تصرفات ضرورية لحماية مصالح السفينة ومواصلة نشاطها، حين تكون بعيدة عن الميناء الأصلي الذي سجلت فيه.¹ وقد عبّر المشرع عن هذه الحالات بصيغة مزدوجة شملت "العقود" و"العمليات" بما يدل على اتساع نطاق هذا الامتياز ليشمل التصرفات القانونية والمادية، ما دام الغرض منها مرتبطاً بصيانة السفينة أو باستمرار الرحلة البحرية. وتزداد أهمية هذا الامتياز في الحالات التي

¹ دحماني محمد صغير، المرجع السابق، ص 309

يكون فيها الربان مضطراً للتصرف الفوري دون الرجوع إلى المجهز أو المالك خاصة وأن الأشخاص الذين يتعاملون مع الربان في هذه الظروف لا تكون لديهم وسيلة فعالة للتحقق من الوضع المالي للمالك ولا يمكنهم طلب ضمانات مثل الرهن البحري.¹ ويجسد هذا الامتياز الطبيعة الواقعية والمرنة للقانون البحري، الذي يعترف بالحاجة إلى منح الربان صلاحيات واسعة للتصرف باسم المالك في ظروف غير متوقعة، مما يعزز من استقرار المعاملات البحرية الدولية ويطمئن الدائنين الذين يتعاملون معه في أماكن بعيدة. غير أن المشرع، مراعاة للطبيعة الاستثنائية لهذا الامتياز²، قيده بجملة من الشروط الصارمة التي يجب توافرها مجتمعة حتى يُعترف بوجوده وهي:

1. أن يتم التعاقد أو تنفيذ العملية خارج ميناء تسجيل السفينة، إذ أن الدائنين في هذا الميناء يستطيعون، من حيث المبدأ، حماية حقوقهم من خلال قيد الرهن البحري في السجل الرسمي.

2. أن يكون الربان قد تصرف ضمن حدود صلاحياته القانونية التي يخولها له القانون البحري وليس استناداً إلى تفويض خاص صادر عن المجهز، لأن هذا الأخير يندرج ضمن الامتيازات الاتفاقية لا القانونية.

3. أن يكون الدين ناتجاً عن احتياج فعلي وضروري كتكاليف الترميمات المستعجلة، أو شراء الوقود، أو التزود بالتموين أو المعدات الضرورية، أو حماية البضاعة المشحونة. ولا يفقد الدين صفة الامتياز سواء كان مستحقاً لموردين، أو مصلحين أو مقرضين، أو حتى للربان نفسه، طالما تحققت الشروط السالفة الذكر.³

كما لا يشترط أن يكون الربان مالكاً للسفينة، بل يكفي أن يكون قد تصرف بصفته ممثلاً قانونياً عنها وفي حدود صلاحياته. ويشمل هذا الامتياز، على سبيل المثال لا الحصر، الحقوق

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، رقم الإيداع 9047/1432، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، 2012، ص 98، ص 99.

² صبحي عرب، محاضرات في ق.ب.ج، القيت على طلبة السنة الثالثة ليسانس بكلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، السنة الجامعية 2010-2011، ص 41.

³ عماد حميد الخالدي، المرجع السابق، ص 66، 67.

الناشئة عن قروض أُبرمت بهدف تزويد السفينة بالوقود، أو عن شراء مؤونة لازمة للطاقم، أو عن أعمال تصليح ضرورية أُنجزت في ميناء أجنبي أثناء الرحلة. كما يمتد إلى العمليات التي قد يضطر الربان إلى مباشرتها بنفسه، مثل بيع جزء من البضائع المشحونة لسداد نفقات عاجلة تفرضها صيانة السفينة أو متابعة رحلتها. ويتميز هذا الامتياز بكونه قانونياً تلقائياً، لا يخضع للقيود في السجل البحري ولا يستلزم اتفاقاً خاصاً مع المالك، ما يجعله يحظى بالأولوية في التوزيع على باقي الديون ويمنح حماية حقيقية للدائنين الذين وثقوا بتصرف الربان في لحظة حرجية، خصوصاً في الأماكن النائية حيث يصعب الرجوع إلى المالك.¹ وتجدر الإشارة إلى أن هذا النوع من الامتيازات حاضر أيضاً في أغلب التشريعات البحرية الحديثة، كالقانون الفرنسي الذي نص على امتياز مماثل في المادة " 7-5114L من Code des transports"، وكذا في الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل لعام 1926، ما يدل على طابعه العالمي كآلية لحماية السفينة واستمرارية استغلالها التجاري.² وعليه، فإن هذا الامتياز يحقق توازناً دقيقاً بين حماية المالك من التصرفات غير المشروعة، وبين ضمان حقوق الدائنين الذين يساهمون عملياً في استمرار النشاط الملاحي، مما يعزز فعالية النظام الائتماني البحري برمته ويضمن استمرارية النشاط الاقتصادي المرتبط بالنقل البحري.

الفرع الثاني: حقوق الامتياز فقرة ح من ق ب ج

تنص الفقرة (ح) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري على منح امتياز بحري للديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب. ويقصد بهذه الديون تلك التي تُرتب مسؤولية عقدية في ذمة مالك السفينة أو تجهزها تجاه الشاحنين أو الركاب، نتيجة الهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف الذي يصيب البضائع أو الأمتعة أثناء عملية النقل البحري

¹ بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 166

²² وثيقة متحصل عليها من الموقع التالي : www.légifrance.gouv.fr , code des transports, section 3:

7:30 : 2025.06.09 الساعة 7:30 privilèges article L5114-7 تاريخ الدخول

بموجب عقد نقل مبرم بين الأطراف، ويُستثنى من نطاق هذا الامتياز الضرر غير العادي الناجم عن التأخير في التسليم، ما لم يُنص صراحة على خلاف ذلك.¹

يكتسب هذا الامتياز طابعه الخاص من كونه نابغاً من علاقة تعاقدية خالصة، أي أنه يرتبط مباشرة بتنفيذ الالتزامات المتفق عليها بين مالك السفينة والمتعاملين معه بموجب عقد النقل، خلافاً للديون الناتجة عن المسؤولية التقصيرية، كالديون المنصوص عليها في الفقرة (د) من نفس المادة، التي لا تستند إلى عقد وإنما إلى ضرر غير مشروع وقع للغير. ويمتد نطاق هذا الامتياز ليشمل جميع المطالبات الناشئة عن الخسائر التي تلحق بالأمتعة الشخصية للركاب، كما حددتها المادة 822 من القانون البحري مما يربط هذا الامتياز بحقوق الركاب أيضاً، وليس فقط أصحاب البضائع التجارية.² وقد استمد هذا الامتياز مكانته من الفقه والاتفاقيات الدولية، حيث نصت عليه صراحة الفقرة الخامسة من المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المتعلقة بالامتيازات البحرية، غير أن الاتفاقيات اللاحقة، على غرار اتفاقية بروكسل الثانية لعام 1967 واتفاقية جنيف لسنة 1993، لم تتضمنه ضمن قائمة الامتيازات المعترف بها دولياً، وهو ما أثار تحفظ عدد من الدول، مثل الولايات المتحدة الأمريكية، التي رفضت التوقيع على الاتفاقية الثانية باعتبار أن حذف هذا النوع من الامتيازات يُضعف من الحماية القانونية المقررة للدائنين من الشاحنين والركاب، خاصة وأن هذه الفئة من الدائنين تكون في أغلب الأحيان في موقع تفاوضي أضعف تجاه الناقل.³ من الناحية العملية، فإن هذا الامتياز يعكس توجهاً تشريعياً لحماية أصحاب الحقوق الناشئة عن عقود النقل البحري، إلا أن فعاليته تصطدم أحياناً بترتيبه القانوني، حيث لا يأتي في مرتبة متقدمة مقارنة ببعض الامتيازات الأخرى الأكثر حماية، مثل أجور البحارة أو المصاريف القضائية الناتجة عن حجز السفينة والمحافظة عليها، ما قد يُضعف من فرص استيفاء هذه الديون عند توزيع ثمن السفينة بعد بيعها. وتجدر الإشارة إلى أن المادة 76 من القانون البحري الجزائري تفتح الباب للدائنين في هذا السياق للتمسك بامتيازات القانون العام، أي تلك المنصوص عليها

¹ بورطال امال. مرجع سابق. ص 192

² جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص ص 141، 142

³ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص ص 174، 175

في القانون المدني، خاصة ما تعلق منها بحقوق الامتياز الخاصة والعامة الواقعة على المنقول كما ورد في المواد من 990 إلى 998 من القانون المدني، ويُعد من أبرزها الامتياز المترتب عن المصاريف الضرورية لحفظ المال، المنصوص عليه في المادة 992 مدني، غير أن هذه الامتيازات لا تُرتَّب إلا بعد الرهون البحرية، مما يقلل من قوتها الضامنة في الواقع العملي. لذلك فإن الترتيب القانوني الحالي للديون الممتازة في القانون البحري الجزائري قد لا يمنح هذا النوع من الدائنين أولوية كافية لاسترداد حقوقهم، مما قد يدفعهم إلى التردد في تقديم الائتمان أو التعاقد في مجال النقل البحري دون ضمانات إضافية، وهو ما يُضعف الثقة في منظومة الامتيازات البحرية ويستدعي مراجعة تشريعية متوازنة تعيد ترتيب هذه الامتيازات وفقاً لطبيعتها وأهميتها.¹

المبحث الثاني: آثار حقوق الامتياز البحري

يترتب على ثبوت الامتياز البحري للدائن عدد من الآثار القانونية التي تمنحه وضعاً مميزاً في الضمانات²، وتوفر له حماية فعالة لحقه المالي في مواجهة باقي الدائنين، سواء كانوا من أصحاب الحقوق العادية أو أصحاب الرهون المسجلة. ومن بين أبرز هذه الآثار، حق الأفضلية وحق التتبع، واللذان يمثلان السند الذي يسمح للامتياز بأن يؤدي دوره الكامل في تأمين استيفاء الدين. وتتمثل هذه الآثار في تمكين الدائن الممتاز من استيفاء حقه وفقاً لترتيب خاص يمنحه أولوية قانونية لا ترتبط بوجود تسجيل مسبق، كما تتيح له التقدم على بقية الدائنين عند التنفيذ واستهداف السفينة ولو خرجت من ملكية المدين.

وقد حرص المشرع على تكريس هذه الآثار من خلال نصوص واضحة، تعكس إرادة قانونية في جعل الامتياز البحري أداة فعالة، وتضمن للدائنين الذين يتمتعون به إمكانية الوصول إلى حقوقهم دون أن تعيقهم تعقيدات الإجراءات الشكلية أو تغير الوضعية القانونية للسفينة.³

¹ دحماني محمد صغير، المرجع السابق، ص 310.

² مختار احمد بربري، دروس في القانون البحري، دراسة مقارنة القيت على طلبه الماجستير، كلية الحقوق، السنة الجامعية

2016-2017، ص 31

³ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 97

نلخص آثار حقوق الامتياز البحري من خلال تحديد المطلبين التاليين، فالمطلب الاول يتمثل في حق الافضلية بينما المطلب الثاني فنخصه لحق التتبع و سنبين ذل كما يلي:

المطلب الاول: حق الافضلية

يُعد حق الأفضلية من أبرز الخصائص التي يتمتع بها الدائن الحاصل على امتياز بحري حيث يسمح له القانون باستيفاء دينه وفق ترتيب خاص يُقدّمه على سائر الدائنين الآخرين. ولا يرتبط هذا التقدّم بقيود شكلية، بل يكفي أن يكون الدين داخلاً ضمن الفئات التي منحها المشرّع هذه المكانة. ويُظهر رغبة المشرّع في تنظيم أولوية الاستحقاق بين مختلف الامتيازات البحرية نفسها من جهة، وبينها وبين بقية الضمانات العينية من جهة أخرى.¹ ولفهم كيفية ممارسة هذا الحق عملياً، سيتم التطرق في الفرع الأول إلى نظام ترتيب حقوق الامتياز البحرية، بينما يُخصّص الفرع الثاني لنظام ترتيب حقوق الامتياز بالنظر لسائر التأمينات

الفرع الأول: نظام ترتيب حقوق الامتياز البحرية

يُشكل نظام ترتيب حقوق الامتياز البحرية إطاراً قانونياً دقيقاً يحكم أولوية استيفاء الديون البحرية، حيث يتفرع إلى نظامين متكاملين. يتمثل الأول في ترتيب حقوق الامتياز البحرية عند تعدد الرحلات، بينما يتمثل الثاني في ترتيب هذه الحقوق بالنسبة لرحلة واحدة. وهذا التقسيم يعكس الطبيعة المركبة للنشاط البحري الذي يجمع بين الاستمرارية الزمنية وتعدد العمليات الملاحية.

الفقرة الاولى: ترتيب حقوق الامتياز البحرية عند تعدد لرحلات

يمثل نظام ترتيب حقوق الامتياز البحري في القانون الجزائري، خاصة في حالات تعدد الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة، تهدف إلى تنظيم أولوية استيفاء الديون المستحقة على السفينة. هذا النظام لا يكفي بمعيار زمني بسيط، بل يتبنى منهجية معقدة تجمع بين معايير موضوعية وزمنية، ويتم ذلك ضمن إطار قانوني متكامل يضمن تحقيق توازن دقيق بين مصالح

¹ تطور احلام، محاضرات في القانون البحري، ملقاء على تلبة السنة الثالثة حقوق، بكلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة

20 اوت 15 سكيكدة، السنة الجامعية 2021-2022، ص26

جميع الأطراف المعنية بالعملية البحرية، من الدائنين ذوي الامتيازات الخاصة إلى حاملي الرهون البحرية والدائنين العاديين.¹ تتأسس هذه التراتبية القانونية الشاملة على عدة مواد محورية في القانون البحري الجزائري. فمن ناحية، هناك تنظيم دقيق للعلاقة بين الامتيازات البحرية والرهن المسجلة، وهو ما فصلته المادة 75 من القانون البحري الجزائري. هذه المادة تقف كأساس قانوني راسخ، حيث تنص على أن "تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و من المادة 73 الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانوناً، غير أن هذه الرهن تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، و ح، من المادة المذكورة." هذا يعني أن المشرع الجزائري² قد قسّم الديون الممتازة الواردة تفصيلاً في المادة 73 إلى فئتين رئيسيتين:

1. **الفئة الأولى :** التي تشمل الديون الأكثر أهمية وحاجة للحماية من أ إلى و، والتي تتمتع

بأولوية مطلقة حتى على الرهن البحرية المسجلة، وهي فئات تحمي في الغالب مصالح حيوية كأفراد الطاقم، سلطات الموانئ، وضحايا الحوادث البحرية.

2. **الفئة الثانية :** ز و ح، فتخضع لأولوية حقوق المرتهنين، مما يدل على توازن بين حماية

الدائنين المباشرين وحماية الدائنين الذين قدموا تمويلات ضخمة للسفينة بضمانات عينية.³

ويقدم القانون الجزائري بعداً زمنياً إضافياً يخص حالات تعدد الرحلات. في هذا السياق

يستند النظام إلى مبدأ "أولوية الرحلة الأخيرة" المعروف بمبدأ الترتيب العكسي⁴، وهو مبدأ قانوني

راسخ مستمد من النظرية الألمانية. هذه النظرية تعتبر كل رحلة تقوم بها السفينة بمثابة "مجموعة

قانونية قائمة بذاتها"، لها حقوقها والتزاماتها الخاصة، وأن المجموعة القانونية المترتبة على الرحلة

اللاحقة تتقدم بأولوية على المجموعة القانونية التي تنشأ عن الرحلة السابقة عليها. هذا التفضيل

للرحلة الأحدث على سابقتها هو الأساس الذي يقوم عليه تنظيم الامتيازات البحرية في هذا

السياق. وقد تجلّى هذا المبدأ بوضوح في المادة 80 من القانون البحري الجزائري، والتي نصت

¹ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 106

² نظور احلام، مرجع سابق، ص 29

³ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة ، مرجع سابق، ص 221

⁴ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 117

على أن "الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة". هذا النص يرسخ قاعدة عامة بأن الحقوق الممتازة التي تنشأ خلال الرحلة الأحدث للسفينة، أياً كانت طبيعتها وتصنيفها الداخلي بموجب المادة 73 من نفس القانون الذي تتمتع بأولوية على الحقوق الممتازة التي نشأت خلال الرحلات السابقة.¹ الأهمية العملية لهذا الترتيب العكسي تكمن في تحديد الائتمان البحري للسفينة وتشجيع الدائنين الجدد على الإقدام على معاونة السفينة وتقديم الخدمات الضرورية لها خلال الرحلات البحرية اللاحقة.² فمع علمهم بأن امتيازاتهم الحديثة ستتقدم على الامتيازات القديمة مع مراعاة الترتيب الداخلي للمادة 75،³ يزداد اطمئنانهم وثقتهم في استرداد ديونهم، مما يضمن استمرارية العمليات البحرية وحركة التجارة. ومع ذلك، لم يغفل المشرع الجزائري خصوصية بعض العلاقات القانونية في المجال البحري، ف جاء باستثناء هام على هذه القاعدة العامة. هذا الاستثناء، والذي ورد أيضاً في المادة 80، يتعلق بالديون الناشئة عن عقد عمل واحد لاستخدام الملاحين ويمتد لعدة رحلات. في هذه الحالة، وعلى الرغم من أن هذه الديون قد تكون قد نشأت فعلياً خلال رحلات سابقة، فإن القانون الجزائري يعاملها جميعاً وكأنها ديون للرحلة الأخيرة.⁴ بعبارة أخرى، تأتي هذه الديون جميعها في نفس المرتبة مع ديون آخر هذه الرحلات، وبالتالي تتقدم على الامتيازات الناشئة عن رحلات سابقة أخرى. هذا التمييز التشريعي يعكس حرص المشرع على حماية مصالح الملاحين، الذين يعتبرون عنصراً حيوياً في استمرارية وتشغيل السفينة، ويضمن لهم أولوية أعلى في استيفاء مستحققاتهم بغض النظر عن طول مدة العقد أو عدد الرحلات التي قاموا بها.

إن هذا التفاعل المنظم بين التراتبية الشاملة للامتيازات والرهن البحرية وفقاً للمادتين 73 و 75، ومبدأ "أولوية الرحلة الأخيرة" والاستثناء الخاص بديون الملاحين وفقاً للمادة 80، ضمن الإطار العام للقانون البحري الجزائري، يشكل نظاماً متكاملماً يهدف إلى تحقيق العدالة بين الدائنين

¹ العربي بوكعبان، الوافي في القانون الجزائري البحري، الطبعة الأولى، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص117

² على البارودي، مرجع سابق، ص247

³ احلام نظور، مرجع سابق، ص27

المختلفين، مع إيلاء اهتمام خاص للفئات التي تحتاج إلى حماية إضافية، وفي الوقت ذاته، توفير بيئة قانونية مستقرة ومشجعة لاستمرارية وسلامة العمليات البحرية الدولية.

الفقرة الثانية: ترتيب حقوق الامتياز لرحلة واحدة

يُعدّ ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة نظامًا قانونيًا أساسيًا يهدف إلى تحديد أولوية سداد الديون الممتازة التي تنشأ على السفينة أو أجرتها أو ملاحقاتها خلال رحلة بحرية محددة. يتبنى هذا النظام، والذي تُعرف به النظرية اللاتينية في القانون البحري، آلية دقيقة لتنظيم عملية استيفاء الحقوق المالية للدائنين في حال تزامهم على أصول السفينة، وذلك من خلال تحديد مرتبة كل دين ممتاز وفقًا لمعايير قانونية.¹ وتُعامل الحقوق الممتازة ضمن كل فئة على قدم المساواة، وتوزع حصيلة السداد بينها بنسبة قيمة كل دين. إلا أن المشرع قد خرج عن هذه القاعدة في حالات تتعلق ببعض الديون التعاقدية. فبالنسبة لامتيازات المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ، وحصصة السفينة في الخسائر المشتركة، بالإضافة إلى الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة، وإصلاحها، وتوريد المؤن، أو متابعة السفر، تُطبق قاعدة الترتيب العكسي لتواريخ نشوئها. وهذا يعني أن الحق الأحدث زمنيًا يتقدّم على الحق الأسبق حتى لو كانا من نفس النوع أو تعلقًا بنفس الرحلة؛ فعلى سبيل المثال، يتقدّم المنقذ أو الممول الذي يتدخل في حادث لاحق على من سبقه في نفس الرحلة، كما تتقدّم الديون الناشئة عن الرحلة الأخيرة على تلك الناشئة عن الرحلات السابقة. تكمن من هذا الاستثناء في الحرص على تجديد الائتمان وتحفيز الدائنين الجدد لتقديم الخدمات الضرورية للسفينة. فهذا الترتيب يُعتبر بمثابة "إجراء" للدائنين المتأخرين، حيث أن تدخلهم الأخير غالبًا ما يكون حاسمًا في إنقاذ السفينة وما عليها من حقوق ممتازة كانت عرضة للهلاك. ولولا هذه المساعدة أو المصروفات اللاحقة، لهلكت السفينة وضاعت جميع حقوق الامتياز السابقة.²

¹ العربي بوكعيان، مرجع سابق، ص 117

² على البارودي، مرجع سابق، ص 248

وفيما يخص القانون الجزائري، تُصنّف الامتيازات البحرية وتُرتب ضمن مراتب محددة في المادة 73 من القانون البحري الجزائري، التي تعد الأساس في تحديد الإطار العام لغالبية الديون الممتازة التي قد تنشأ بمناسبة الرحلة البحرية.¹ فكل مرتبة تمثل فئة من الديون التي تتمتع بدرجة معينة من الأولوية في استيفائها من قيمة السفينة أو أصولها، بحيث تُسدّد الديون التي تقع في مراتب أعلى أولاً قبل الديون في المراتب الأدنى. على سبيل المثال، تشمل المراتب المذكورة في القانون الجزائري أجور ومبالغ الريان ورجال السفينة في المرتبة الأولى، تليها رسوم الميناء والقناة ومصاريف الإرشاد في المرتبة الثانية، ثم الديون المستحقة بسبب الموت أو الإصابة الجسمانية في المرتبة الثالثة، وهكذا. ومع ذلك، وبخروج على مبدأ الترتيب الهرمي الصارم، تؤكد المادة 73 أيضاً تطبيق مبدأ الترتيب العكسي تحديداً للديون المتتالية من نفس النوع، مثل عقود صيانة السفينة التي تُبرم على التوالي، حيث تُعطى الأولوية للديون الناشئة عن العقود اللاحقة. كما تُمنح أولوية مطلقة لفئة محددة، كديون الإسعاف والإنقاذ بموجب المادة 77، والتي تتقدم على جميع الامتيازات الأخرى بمجرد اكتمال العمليات التي أدت إلى نشوئها، مما يؤكد المكانة الخاصة التي يوليها المشرع الجزائري لهذه الالتزامات نظراً لأهميتها الحيوية لسلامة الملاحة البحرية. ومع ذلك يُلاحظ أنه إذا كانت الديون ناجمة عن حادث بحري واحد، فإنها تُعتبر قد نشأت جميعاً في تاريخ واحد، وبالتالي لا يوجد تمييز في المرتبة بينها، بينما يُطبّق الترتيب العكسي بوضوح إذا تعددت الحوادث خلال الرحلة الواحدة، مما يضمن أن السفينة ستجد دائماً منقذاً جديداً يتدخل وهو مطمئن إلى تقدم امتيازته².

الفرع الثاني : نظام ترتيب الامتياز البحري بالنظر الى سائر التأمينات

يتعلق هذا الفرع بتحديد مكانة حقوق الامتياز البحري ضمن مختلف التأمينات العينية الأخرى التي تُقرها التشريعات، سواء كانت رهوناً بحرية أو امتيازات ذات طابع عام أو خاص. ويهدف إلى بيان ما إذا كانت هذه الحقوق تتقدم، تتأخر أو تتساوى مع غيرها عند التزاحم في

¹ صبحي عرب، مرجع سابق، ص 53

² جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص ص 190,189

التنفيذ.¹ وفي هذا الإطار، سنتطرق في الفقرة الأولى إلى علاقة حقوق الامتياز البحري بالرهن البحري، من حيث ترتيب كل منهما وشروط نفاذهما عند التعارض. أما في الفقرة الثانية، فسنعالج مرتبة حقوق الامتياز البحرية بالنظر لحقوق امتياز القانون العام.

الفقرة الأولى: مرتبة حقوق الامتياز البحرية بالنسبة للرهن البحرية

أولاً: مرتبة الرهن البحرية بين التراجع والافضلية بالنسبة للامتيازات البحرية

تتمثل افضلية الرهن البحرية وحقوق الامتياز البحرية في الاطار القانوني الذي ينظم اولوية الاستيفاء بين الدائنين في البيئة البحرية حيث يتم ترتيب هذه الحقوق وفقاً لدرجات محددة بناء على طبيعة الدين والغرض منه.² وفيه قد تكون للامتيازات البحرية التي تدخل في الدرجة الاولى اسبقية على الرهن البحرية، في حين ذلك تكون افضلية للرهن البحرية على حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية.

1- افضلية حقوق الامتياز البحري من الدرجة الاولى على الرهن البحرية

يُعد مبدأ أفضلية حقوق الامتياز البحري من الدرجة الأولى على الرهن البحرية من المبادئ الراسخة في النظام القانوني البحري، وهو ما كرّسه كل من التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية،³ وفي مقدمتها اتفاقية بروكسل لسنة 1926. فقد نصت في المادة الثالثة الفقرة الأولى على أن الامتيازات البحرية الواردة فيها تتقدم على الرهن البحرية المسجلة قانوناً، حتى وإن سبق إنشاء هذه الرهن نشوء الامتيازات.⁴ وقد تبنت المشرع الجزائري هذا التوجه من خلال المادة 75 من القانون البحري، التي أكدت على أولوية الامتيازات البحرية المحددة على كافة الرهن البحرية الأخرى، ما يمنحها ترتيباً متقدماً في استيفاء الحقوق من ثمن السفينة عند بيعها. ويظهر من هذا التنظيم أن المشرع لم يكتفِ بمجرد تحديد ترتيب الامتيازات، وإنما منحها حماية قانونية خاصة

¹ شحماط محمود، مرجع سابق، ص 122

² نظور احلام، مرجع سابق، ص 28

³ سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 70

⁴ جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص 197

تُمكن الدائنين الممتازين من استيفاء حقوقهم كاملة قبل أصحاب الرهون، دون حاجة إلى تسجيل مسبق. ويترتب على ذلك أنه مهما بلغت ضماناتهم، لا يمكنهم أن يتقدموا على أصحاب الامتيازات من الدرجة الأولى، ما دام هؤلاء قد اكتسبوا حقوقهم وفقاً للأسباب والشروط التي يحددها القانون. وعليه، فإن أفضلية الامتياز البحري من الدرجة الأولى تُعد إحدى الركائز الأساسية في ضبط العلاقة بين الدائنين على السفينة، وتُكرّس مبدأ الأسبقية الموضوعية التي لا تتراحمها أية ضمانات أخرى، بما فيها الرهون المسجلة.¹

ب- افضلية حقوق الامتياز البحري من الدرجة الثانية على الرهون البحرية

تُعد مسألة ترتيب الأولوية بين الرهون البحرية وحقوق الامتياز من الدرجة الثانية من أهم الإشكاليات التي انشغل بها الفقه والقضاء في القانون البحري، نظراً لما يترتب عنها من آثار قانونية ومالية تمسّ الدائنين على اختلاف مواقعهم، خاصة في حالات التنفيذ الجبري على السفينة أو إعلان إفلاس مالكها. وقد ازدادت هذه الإشكالية حدّة مع تزايد الحاجة إلى تنظيم التزاحم بين الحقوق البحرية من جهة، وضمان تمويل الملاحة البحرية من جهة أخرى، وهو ما جعل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية تسعى لإيجاد توازن دقيق بين الحماية القانونية لحقوق الامتياز وحماية مراكز المقرضين من أصحاب الرهون البحرية. وقد اتجهت الإتفاقيات الدولية، انطلاقاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1926،² إلى إعادة النظر في الترتيب التقليدي للحقوق، من خلال منح الرهن البحري المسجّل مرتبة تسبق بعض الامتيازات، وهو ما يظهر بوضوح في نص المادة 73 من القانون البحري الجزائري التي تبنت هذا الترتيب حيث فرّق بين حقوق الامتياز البحرية المدرجة في الفقرتين "و" و"ح"، والتي تلي الرهون البحرية في الترتيب، وبين تلك المدرجة في الفقرات السابقة عليها والتي تتقدّم على الرهون. فالرهن البحري يأتي مباشرة بعد الحقوق الممتازة المذكورة في الفقرات من "أ" إلى "هـ"، بينما يتقدّم على الحقوق الواردة في "و" و"ح"، مما يكرّس له مرتبة متقدّمة في الترتيب القانوني. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل لسنة 1967، التي جاءت

¹ بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص224

² سميحة الفيولوبي، مرجع سابق، ص70

لاحقاً، سعت إلى التقليل من عدد الحقوق الممتازة المعترف بها، غير أنها لم تلغ إمكانية منح الدول صلاحية إدخال استثناءات جديدة وفقاً لمصالحها التشريعية، وهو ما يفسر استمرار بعض التباين في الأنظمة القانونية الوطنية بشأن ترتيب هذه الحقوق. فان أفضلية الرهن البحري على حقوق الامتياز من الدرجة الثانية ليست مجرد ترتيب تقني للضمانات، بل تهدف إلى تحقيق التوازن لحماية الدائنين.¹

الفقرة الثانية: مرتبة حقوق الامتياز البحرية بالنظر لحقوق امتياز القانون العام

في إطار التنظيم القانوني الجزائري، تُمنح حقوق الامتياز البحرية أولوية صريحة ومقدمة على حقوق الامتياز العامة، وذلك وفق ما نصت عليه المادة 76 من القانون البحري، التي أكدت خضوع امتيازات القانون العام للأولوية المقررة للديون البحرية المحددة في المادة 73 من نفس القانون. ويعكس هذا التقديم إرادة المشرع في دعم خصوصية الدين البحري لما له من ارتباط مباشر باستمرارية الملاحة البحرية وحماية العاملين فيها، وهو ما يبرر منحه مرتبة متقدمة عند التزام مع الحقوق الأخرى.² غير أن هذا لا يعني إلغاء امتيازات القانون العام، وإنما تنظيم ترتيبها في سياق زمني لاحق، بحيث تُراعى أولويتها بعد سداد الحقوق البحرية. ولما لم يتطرق المشرع البحري إلى ترتيب هذه الامتيازات فيما بينها، فإن الرجوع إلى قواعد القانون المدني يصبح ضرورياً لتحديد مراتبها، وهو ما يؤدي إلى الترتيب التالي: تأتي في المرتبة الأولى حقوق الامتياز المستحقة للبحارة والعمال وغيرهم ممن ارتبط عملهم بالرحلة البحرية الأخيرة للسفينة، وكذلك أجورهم ورواتبهم عن هذه الرحلة. ويشمل هذا الامتياز التعويضات المستحقة لهم عن الإصابات أو الوفاة أثناء الخدمة تليها في المرتبة الثانية المصاريف القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها وتوزيع ثمنها، وتستوفى بالأولوية وقبل كل حق آخر طبقاً لنص المادة 990 من القانون المدني الجزائري.

بعدها المرتبة الثالثة تأتي المبالغ المستحقة للخزينة العامة من ضرائب ورسوم وحقوق أخرى من أي نوع كانت، وتستوفى بعد المصاريف القضائية وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة

¹ بوقادة عبد الكريم الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 224

² انظر، المادة 76 ق.ب.ج

991 من التقنين المدني الجزائري. ثم المرتبة الرابعة امتياز المبالغ التي صرفت في حفظ المنقول وفيما يلزم له من ترميم، يكون لها امتياز على ذلك المنقول، وتؤدى بعد الامتيازات الثلاثة السابقة ذكرها وهذا وفقاً لنص المادة 992 من القانون المدني الجزائري.

وتأتي في المرتبة الخامسة كل من امتياز البائع وامتياز الشريك المتقاسم، وبموجب هذا الحق يكون للشركاء المتقاسمين نفس مرتبة البائع وإذا تزاخم الحقان معاً يقدم فيهما الأسبق في التاريخ وهو ما نصت عليه المادة 998 من القانون المدني الجزائري.¹

وفيما يخص القانون الجزائري، تُصنّف الامتيازات البحرية وتُرتب ضمن مراتب محددة في المادة 73 من القانون البحري الجزائري،² التي تعد الأساس في تحديد الإطار العام لغالبية الديون الممتازة التي قد تنشأ بمناسبة الرحلة البحرية. فكل مرتبة تمثل فئة من الديون التي تتمتع بدرجة معينة من الأولوية في استيفائها من قيمة السفينة أو أصولها، بحيث تُسدّد الديون التي تقع في مراتب أعلى أولاً قبل الديون في المراتب الأدنى. على سبيل المثال، تشمل المراتب المذكورة في القانون الجزائري أجور ومبالغ الريان ورجال السفينة في المرتبة الأولى، تليها رسوم الميناء والقناة ومصاريف الإرشاد في المرتبة الثانية، ثم الديون المستحقة بسبب الموت أو الإصابة الجسمانية في المرتبة الثالثة، وهكذا. ومع ذلك، وبخروج على مبدأ الترتيب الهرمي الصارم، تؤكد المادة 73 أيضاً تطبيق مبدأ الترتيب العكسي تحديداً للديون المتتالية من نفس النوع، مثل عقود صيانة السفينة التي تُبرم على التوالي، حيث تُعطى الأولوية للديون الناشئة عن العقود اللاحقة. كما تُمنح أولوية مطلقة لفئة محددة، كديون الإسعاف والإنقاذ بموجب المادة 77، والتي تتقدم على جميع الامتيازات الأخرى بمجرد اكتمال العمليات التي أدت إلى نشوئها،³ مما يؤكد المكانة الخاصة التي يوليها المشرع الجزائري لهذه الالتزامات نظراً لأهميتها الحيوية لسلامة الملاحة البحرية. ومع ذلك، يُلاحظ أنه إذا كانت الديون ناجمة عن حادث بحري واحد، فإنها تُعتبر قد نشأت جميعاً في تاريخ واحد، وبالتالي لا يوجد تمييز في المرتبة بينها، بينما يُطبّق الترتيب العكسي بوضوح إذا

¹ جقبوي حمزة مرجع سابق ص ص 203, 204

² انظر، المادة 73 ق.ب.ج

³ نظور احلام، مرجع سابق، ص 29

تعددت الحوادث خلال الرحلة الواحدة، مما يضمن أن السفينة ستجد دائماً منقذاً جديداً يتدخل وهو مطمئن إلى تقدم امتيازها.

المطلب الثاني: حق التتبع

يتمتع الامتياز البحري بحق التتبع¹ وهو يسمح للدائن بملاحقة السفينة محل الدين حتى بعد انتقال ملكيتها إلى الغير، دون أن يفقد حقه في التنفيذ عليها. ويكتسب هذا الحق أهميته من طبيعة المعاملات البحرية التي تتسم بسرعة التصرف والتنقل، مما قد يؤدي إلى نقل ملكية السفينة المثقلة بالدين إلى أطراف لا علم لهم بالامتيازات القائمة عليها. وفي هذا المطلب، سنتناول بالدراسة أثر غياب نظام شهر حقوق الامتياز البحرية في الفرع الأول، لما لهذا الغياب من أثر مباشر على مركز كل من الدائن الممتاز والمالك الجديد للسفينة. ثم ننتقل في الفرع الثاني إلى بحث حق الدائن الممتاز في تتبع السفينة حال انتقال ملكيتها، وكيفية ممارسته لهذا الحق في ظل الإطار القانوني المنظم له.

الفرع الأول: غياب نظام شهر حقوق الامتياز البحرية

الامتياز البحري بكونه حقاً ينشأ مباشرة بنص القانون، دون الحاجة إلى أي إجراء من جانب الدائن أو المدين، ودون أن يتوقف نفاذه في مواجهة الغير على أي قيد أو إجراء شكلي كالشهر أو التسجيل. ويُعدّ هذا الاستثناء من نظام الشهر انعكاساً للطبيعة الخاصة للنشاط البحري، حيث تستلزم المعاملات سرعة في التنفيذ وبعداً عن التعقيدات الإجرائية التي قد تعيق حماية الحقوق. ويترتب عن ذلك أن الدائن الممتاز يُمكنه، بمجرد تحقق شروط الامتياز، تتبع السفينة محل الدين، والحجز عليها، وطلب بيعها لاستيفاء حقه، حتى في حال انتقال ملكيتها إلى شخص آخر، ودون أن يكون المالك الجديد على علم بوجود هذا الامتياز، ودون أن يُشترط إثباته بأي شكل من أشكال الإشهار أو التسجيل الرسمي.² ويستند هذا المبدأ إلى ما جاء في المادة 11 من اتفاقية بروكسل لسنة 1926، التي قررت صراحة أن الامتيازات البحرية لا تخضع لأي شكلية

¹ محمود شحماط، مرجع سابق، ص 29

² بوقادة عبد الكريم الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق ص ص 234,235

سواء من حيث النشأة أو من حيث الإثبات، كما أن القانون الجزائري كرس هذا الاتجاه من خلال تنظيمه لحقوق الامتياز ضمن القانون البحري دون اشتراط أي إجراء شكلي سابق لنفاذها، بل اكتفى في المادة 86 بذكر إدراج الامتيازات ضمن وثائق السفينة، دون أن يربط ذلك بأي جزاء صريح في حال الإغفال، مما يُبقي تأثيره القانوني غامضاً من حيث مدى صحة الاحتجاج بالامتياز تجاه الغير أو حق الدائن في مباشرة الحجز.¹ وقد أشار الفقه إلى أن هذا الوضع، رغم ما يمنحه من حماية قوية للدائن الممتاز، قد يخلق نوعاً من الغموض وعدم الأمن القانوني بالنسبة للغير، خصوصاً في غياب آليات علنية تتيح له التحقق من وجود هذه الحقوق مسبقاً.² ويذهب الفقيه الفرنسي René Rodière إلى أن الامتياز البحري لا يستند إلى حيابة سابقة أو إلى أي مظهر ظاهري من مظاهر الملكية، بل إلى صلة مباشرة بالدين ذاته، وهو ما يبزر استيفاءه من ثمن السفينة، ولو على حساب مالكة الجديد.³ وقد لاحظ العديد من الباحثين خللاً تشريعياً في هذا الصدد، نتيجة غياب نصوص واضحة تحدد آثار عدم تسجيل الامتياز أو شروط التقييد في سجل خاص، وهو ما دفع ببعض الدراسات القانونية إلى اقتراح إنشاء سجل عمومي خاص بحقوق الامتياز، يُمكن المهنيين والمالكين الجدد من الاطلاع عليها ويعيد التوازن بين مصلحة الدائن الممتاز ومصلحة الغير. وعليه، فإن عدم خضوع حق الامتياز البحري لنظام الشهر يُعتبر تنظيمًا قانونيًا خاصًا يهدف إلى ضمان سرعة وفعالية في حماية الحقوق الممتازة، غير أنه لا يخلو من إشكالات عملية تستدعي تدخلًا تشريعياً لتحقيق قدر أكبر من الشفافية واليقين القانوني في المعاملات البحرية.

الفرع الثاني: حق التتبع المقرر للدائن الممتاز

ان حق التتبع يسمح للدائن الممتاز بأن يُلاحق السفينة محل الامتياز في أي يد انتقلت إليها، ولو تحولت ملكيتها إلى الغير. وقد نصت المادة 82 من القانون البحري الجزائري صراحة على هذا الحق، حيث أكدت أن الامتيازات البحرية تبقى تابعة للسفينة رغم كل تغيير في الملكية

¹ جقبوي حمزة مرجع سابق ص 205

² سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 71

³ بورطال أمينة، مرجع سابق ص 197

أو التسجيل، وهو ما كرّسته المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل لعام 1926، وأعاد التأكيد عليه المشرع الدولي في الفقرة الثانية من المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1967، ثم اتفاقية جنيف لعام 1993، بما يعكس حرصًا مشتركًا بين التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية على صيانة موقع الدائن البحري الممتاز وضمن استيفائه لدينه من وعاء السفينة ذاته، وليس فقط من شخص المدين. ويمتد أثر هذا الحق إلى تتبع السفينة عينًا كما يشمل أيضًا الأجرة المتحصلة منها، باعتبار أن الامتياز البحري لا يرتبط بشخص مالك السفينة، وإنما يرد على الذمة البحرية في حد ذاتها، التي تمثلها السفينة وملاحقها وعوائدها. ويدعم هذا الطرح ما ورد في المادة الثانية من اتفاقية بروكسل 1926 التي أقرت بأن الامتيازات ترد على السفينة وأجرتها، إلا أن ممارسة هذا التتبع في جانب الأجرة يظل مشروطًا بقيود معينة، والتي تحصر مفعول الامتياز في حدود الأجرة المستحقة عند توقيت معين، وتحت شروط محددة، ما يُظهر أن الامتياز البحري ليس مطلقًا في شموله للأجرة، بل يتطلب مراعاة الإطار الزمني والشرعي لتكوّن الدين.¹ ومن جهة أخرى، فإن هذه الخصوصية في الامتياز البحري تمثل خروجًا واضحًا عن القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري²، وبالذات المادة 1/985 منه، التي تشترط لحجية الامتياز على المنقول ألا يكون قد انتقل إلى حائز حسن النية، مما يؤدي إلى سقوط حق التتبع في هذه الحالة. أما في مجال القانون البحري، فقد اختار المشرع منح هذا الحق للدائن الممتاز حتى في مواجهة الغير حسن النية، استنادًا إلى الطبيعة الخاصة، ولضمان استقرار المعاملات في القطاع البحري الذي يتميز بسرعة التصرف في الأموال وتبدل اليد المالكة. غير أن ممارسة هذا الحق لا تكون دون حدود، إذ يظل مشروطًا بعدم وجود مانع قانوني كالتقادم، الذي حدده القانون بثلاث سنوات من تاريخ نشوء الدين، أو في حال ثبوت علم الدائن بأن من تعاقد معه كان مغتصبًا للسفينة بغير وجه حق، وهي الحالة التي تنفي الحماية القانونية عن الدائن الذي تعامل مع المستولي سيئ النية. كما أن ممارسة هذا الحق تظل محل إشكال عملي في ظل غياب نصوص واضحة، حيث لم ينص القانون البحري بشكل صريح على ضرورة هذه الحقوق أو كيفية

¹ جقبوي حمزة مرجع سابق ص 211

² شحماط محمود، مرجع سابق، ص 124

إثباتها، باستثناء ما ورد في المادة 86 من ذات القانون. في ضوء ما تقدم، يتضح أن حق التتبع في الامتيازات البحرية، ورغم ما يمنحه من حماية فعالة للدائنين الممتازين، يطرح في الوقت ذاته تحديات عملية تتطلب تدخلاً تشريعياً لتوضيح آليات الشهر، وإعادة التوازن بين حقوق الدائن الممتاز وحماية الغير حسن النية.¹

المبحث الثالث: انقضاء حقوق الامتياز البحرية

رغم ما يتمتع به الامتياز البحري من طبيعة خاصة تمنح صاحبه أفضلية قانونية في استيفاء حقه على حساب باقي الدائنين، إلا أن هذا الحق ليس دائماً، إذ يرد عليه الانقضاء كغيره من الحقوق، سواء لأسباب قانونية أو واقعية.² ويُعد تنظيم حالات انقضاء هذا الامتياز ضرورياً لتوازن مصالح بين أصحاب الحقوق المختلفة. ويتميز انقضاء الامتياز البحري عن غيره من الحقوق العينية بأن له طابعاً خاصاً من حيث الشروط والآجال، وقد أولى المشرع الجزائري هذه المسألة أهمية واضحة من خلال نصوص صريحة تحدد أسباب انقضاءه وتوقيته،³ مع مراعاة التوازن بين حماية الدائنين وضمان حرية التصرف في السفينة. وتتجلى دراسة هذا المبحث من خلال مطلبين أساسيين يتناول المطلب الأول الأسباب العامة لانقضاء حقوق الامتياز، في حين يخصص المطلب الثاني لدراسة الانقضاء الناتج عن التصرفات القانونية الواقعية التي تطرأ على السفينة.

المطلب الأول: أسباب الانقضاء العامة لحقوق الامتياز البحري

يتضمن هذا المطلب دراسة الأسباب التي تؤدي إلى زوال الامتياز البحري بصورة طبيعية أو تلقائية دون تدخل إرادي من الدائن، حيث سنتطرق في الفرع الأول التقادم وفي الفرع الثاني إلى خروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح، لما لهما من أثر مباشر في إنهاء هذا الحق.

¹ بوقادة عبد الكريم الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق ص 236

² سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص 71

³ المادة 81 من ق.ب.ج

الفرع الأول: التقادم

في سياق الامتياز البحري، يُعدّ التقادم مبدأً قانونياً يُحدد مصير الحقوق؛ فهو نظام يؤدي إلى سقوط الامتياز وفقدان الدائن لحقه في المطالبة به إذا لم يبادر خلال فترة زمنية محددة.¹ لا يقتصر تأثير التقادم على وسائل المطالبة فحسب، بل يمكن أن يؤدي إلى إعدام الحق ذاته، سواء من حيث إمكانية تحصيله أو من حيث طبيعته القانونية. وفي التشريع الجزائري، ورد نظام التقادم البحري بشكل دقيق ضمن القانون البحري، في والتي نصت عليه المادة 84 من القانون البحري أن: "الامتيازات البحرية تنقضي بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون، إلا إذا حُجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت بيعاً جبرياً."² وهذا يعني أن الدائن المتمسك بحق امتياز بحري، إذا لم يباشر إجراء التنفيذ الجبري خلال سنة من تاريخ نشوء الدين، فإنه يفقد حقه في الامتياز، ولو كان أصل الدين لا يزال قائماً. وقد بيّنت المادة 81 من نفس القانون الحالات المختلفة التي يبدأ منها حساب هذه السنة، وذلك بحسب طبيعة الدين، حيث نصت على "أن يعتبر كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي:

1. الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرورة يوم حصوله،
2. المساهمة بالخسائر المشتركة يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر،
3. الاسعاف أو الانقاذ أو رفع حطام السفن يوم انتهاء هذه العمليات،
4. فقدان البضائع أو الحوائج أو ضررها يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم،
5. الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين."³

أما من زاوية القانون المدني الجزائري، فإن التقادم يعد سبباً لانقضاء الالتزامات، كما نصّت على ذلك المادة 308 من القانون المدني، التي وضعت القاعدة العامة للتقادم الطويل بمدة 15 سنة، إلا إذا ورد نص خاص بمدة أقصر، كما هو الحال في القانون البحري. كما جاء في المادة

¹ تطور احلام، مرجع سابق، ص28

² المادة 84 ق.ب.ج

³ المادة 81 ق.ب.ج

309 من نفس القانون أن الدعوى لا تسقط بالتقادم إلا إذا تمسك به المدين أمام القضاء، ما يفيد أن التقادم ليس حتمياً بل يمكن تجاوزه ما لم يتم الدفع به. أما المادة 85 فقد شددت على أن مدة السنة لا تخضع لأي وقف أو انقطاع، غير أنه لا يمكن سريانها إن وجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن من حجز السفينة، بشرط ألا تتجاوز هذه الحالة ثلاث سنوات من تاريخ نشوء الدين. هذا التوجه يُظهر إرادة المشرع في الحفاظ على حقوق الدائن البحري دون أن يُترك الأمر مفتوحاً إلى ما لا نهاية.¹

وفي مقارنة ذلك بالقوانين العربية الأخرى، في التشريع المصري، فقد نصت المادة 38/1 من قانون التجارة البحرية لسنة 1990 على أن حقوق الامتياز تسقط بمضي سنة واحدة، ما عدا الحقوق الضامنة لبعض الديون مثل ديون التوريد، التي حددت المادة 29 مدة تقادمها بستة أشهر من تاريخ استحقاق الدين.² وتجدر الإشارة إلى أن المشرع المصري، على عكس الجزائري، لم يضع قاعدة واضحة بشأن آجال السقوط في بعض الامتيازات المرتبطة بأجرة النقل ومُلحقاتها، ما أثار بعض الغموض في التطبيق العملي لهذا النوع من التقادم.³ أما القانون الليبي، فقد نص في المادة 57/1 من قانون البحري على أن مدة التقادم سنة واحدة، لكنها تبدأ من تواريخ مختلفة بحسب طبيعة الدين، على غرار ما ورد في القانون الجزائري. كما نص صراحة في الفقرة الثالثة من نفس المادة على أنه في حال تعذر حجز السفينة لأسباب خارجة عن إرادة الدائن، فإن مدة التقادم تُمدد إلى ثلاث سنوات تبدأ من تاريخ نشوء الدين، وهو نفس ما قرره المادة 85 من القانون الجزائري، مما يدل على تقارب تشريعي بين البلدين في هذه النقطة.⁴

من خلال ما سبق، يتضح لنا أن التقادم في المجال البحري ليس مجرد أداة لإسقاط الحقوق، بل هو نظام قانوني متكامل يُراعي مبدأ الاستقرار وحماية حقوق الدائنين، ويختلف في تنظيمه

¹ جقبوبي حمزة مرجع سابق ص 228

² عماد حميد الخالدي مرجع سابق، ص 114

³ بورطال أمينة، مرجع سابق ص 200

⁴ محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص ص 109، 110

من نظام قانوني إلى آخر، مع ملاحظة تقارب كبير بين التشريعات خصوصاً الجزائرية والليبية، مقابل اختلاف جزئي في الصياغة والمضمون لدى التشريع المصري.¹

الفرع الثاني: خروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح

يُقصد بخروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح، في نطاق القانون البحري، انتهاء العلاقة المادية والقانونية بين السفينة ومكان البناء أو التصليح، سواء تم الخروج بموجب نقل الملكية، أو مغادرة السفينة لورش الإصلاح أو البناء بقصد الاستغلال التجاري أو الفني. ويترتب على هذا الخروج نتائج قانونية مباشرة تمس استمرارية حق الامتياز المقرر لصالح المنشئ أو المصلح، إذا لم يتم تسجيله أو اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لحفظه، وفقاً لما تقضي به أحكام التقادم والامتياز في القانون البحري. فالمشرع الجزائري، في الفقرة (و) من المادة 73 من القانون البحري، أدرج صراحة ديون المنشئ والمصلح ضمن قائمة الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة، ووضعاً بذلك اعترافاً تشريعياً بأهمية عملهم، وضرورة حمايتهم في مواجهة تقلبات السوق البحرية وتبدل ملكية السفن. غير أن هذا الامتياز لا يبقى مطلقاً، بل يخضع لقيود حاسمة، أبرزها ما نصت عليه المادة 84 من نفس القانون، التي قررت صراحةً انقضاء الامتياز البحري بمضي سنة واحدة من تاريخ نشوء الدين المضمون، ما لم يتم الحجز على السفينة وبيعها جبرياً خلال هذه المدة. الأكثر أهمية من حيث الأثر، هو ما قرره الفقرة الثانية من المادة نفسها، إذ أكدت أن خروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح قبل انقضاء تلك السنة، دون تسجيل أي تحفظ قانوني، يؤدي إلى سقوط الامتياز تلقائياً، حتى قبل اكتمال أجل السنة، ما لم تكن هناك إجراءات تحفظية أو قضائية قائمة. ولم يغفل المشرع الجزائري عن تحديد التاريخ المرجعي لاحتساب أجل السنة المقررة لانقضاء الامتياز، حيث جاء في المادة 81 من القانون البحري توضيح دقيق لمتى يُعتبر الدين قد نشأ، وذلك بحسب نوعه. فمثلاً، بالنسبة للإصابة الجسمانية أو فقدان المال، يُحتسب الأجل من تاريخ وقوع الحادث، أما في حالة الإنقاذ ورفع الحطام، فيُعد يوم انتهاء العملية هو المنطلق، وغير ذلك من الحالات. هذا التحديد الزمني مهم، لأنه يربط بين واقعة الخروج من

¹ سميحة القيلوبي، مرجع سابق، ص72

الحيازة وتاريخ نشوء الدين، مما يجعل أي تساهل من طرف المنشئ أو المصلح في استرداد السفينة قبل نهاية الأجل القانوني مؤدياً إلى زوال امتيازها. ومن خلال القواعد العامة الواردة في القانون المدني الجزائري، وبالخصوص المادتين 995 و996. حيث تنص المادة 995 على أن الحيازة قرينة قانونية على وجود الحق، وهي قاعدة تعكس احترام المشرع للوضعية الظاهرة، وتُقدّر من خلالها الحيازة كدليل كافٍ على مشروعية الادعاء. أما المادة 996 فتمنح الحائز الذي فقد الحيازة بالقوة أو الخفية، الحق في استردادها خلال سنة واحدة، وهو ما يفيد أن سكوت الحائز، وعدم المطالبة بالحيازة ضمن الأجل، يعدّ بمثابة تخلٍ ضمني عنها، ومن ثم عن الحقوق المرتبطة بها. وبالقياس على ذلك، فإن منشئ أو مصلح السفينة الذي لا يسعى خلال تلك السنة لاسترجاع السفينة أو اتخاذ تدابير تحفظية، يُفترض فيه أنه تنازل عن امتيازها، سواء صراحة أو ضمناً. وهكذا، يتضح أن خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح لا يمثل واقعة عرضية فحسب، بل هو مؤشر قانوني على إرادة مفترضة في التخلي عن الضمان، خاصة إذا لم يُقترن بأي سلوك قانوني يدل على رغبة الدائن في الحفاظ على مركزه.¹

المطلب الثاني: الانقضاء الخاصة بالتصرفات القانوني الواقعية على السفينة

سنعالج في هذا المطلب الحالات التي ينقضي فيها الامتياز البحري نتيجة لتصرفات قانونية واقعية تطرأ على السفينة، سنتناول في الفرع الأول مصادرة السفينة ثم الفرع الثاني البيع الجبري للسفينة وفي الأخير الفرع الثالث البيع الاختياري للسفينة

الفرع الأول: مصادر السفينة

تُعد مصادرة السفينة من التدابير القانونية التي تترتب على ارتكاب أفعال مجرّمة بموجب القانون، وتتمثل في نزع ملكية السفينة من مالكيها قهراً، دون مقابل، وإلحاقها بملكية الدولة. ويُنظر إلى هذا الإجراء بوصفه أحد التدابير الجزائية أو العقابية التي تُفرض على السفينة بسبب ارتباطها بواقعة تمس النظام العام أو تُخلّ بالأمن، كأن تكون السفينة قد استُخدمت في أنشطة غير مشروعة، أو ارتبطت بجرائم تهدد السلامة العامة أو السيادة الوطنية، سواء ارتكبها مالكيها أو

¹ جقبوبي حمزة، مرجع سابق، ص 237

غيره. وقد عرف القانون الجزائري هذا المفهوم ضمن المادة 15 من قانون العقوبات، باعتبار المصادرة أيلولة نهائية إلى الدولة تُقرر قضائياً، وقد تكون وجوبية أو جوزية بحسب طبيعتها وما ينص عليه القانون. وعلى وجه الخصوص، قد تكون المصادرة من العقوبات التكميلية المنصوص عليها في المادة 9 من قانون العقوبات، حيث يُلزم القاضي بالحكم بها إذا كانت وجوبية، أو يمنح سلطة تقديرية إذا لم تكن كذلك. وتبرز أهمية مصادرة السفينة في القانون البحري حين تُتخذ كعقوبة على خرق قوانين الجمارك أو الشرطة أو الأمن، وهو ما يجعلها سبباً مباشراً في زوال الحقوق العينية الخاصة كحق الامتياز. وقد اعتُبرت المصادرة من أسباب انقضاء الامتياز البحري في اتفاقية بروكسل لسنة 1926 من خلال المادة 9 الفقرة الأولى، وهو ما كرّسه المشرع الفرنسي بصياغة دقيقة ضمن الفقرة الثانية من المادة 40 من الأمر 67-05 في تشريعه البحري إلى حالات انقضاء الامتياز، إلا أن المشرع الجزائري لم يفصل في مسألة المصادرة كما فعل المشرع الفرنسي. وتعزز من أهمية هذا الإجراء المادة 87 من القانون البحري الجزائري، التي تنص على أن المصادرة، حتى وإن تمت من قبل السلطات الإدارية المختصة، لا تكون نافذة بحق الغير، وبخاصة الدائنين، إلا إذا أُقرت بحكم قضائي نهائي. ويعكس هذا الشرط التزام المشرع الجزائري بحماية حقوق الغير ذوي المصلحة المشروعة في السفينة المصادرة، كما يُعد تقييداً قانونياً للسلطات الإدارية يهدف إلى التوازن بين مقتضيات النظام العام وضمانات الملكية الخاصة. أما القانون المصري، فلا يتضمن أي نص صريح يربط بين المصادرة وانقضاء الامتياز.¹

الفرع الثاني: البيع الجبري للسفينة

يُقصد بالبيع الجبري للسفينة ذلك الإجراء القانوني الذي يتم بموجب حكم قضائي يصدر عن الجهة المختصة، بناءً على طلب أحد الدائنين الذين لهم حق مضمون على السفينة، بهدف استيفاء دينهم من قيمتها.² ويتم هذا النوع من البيع عادةً بعد توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، تنفيذاً لحكم نهائي، حيث تُعرض للبيع بالمزاد العلني، وتُخصص حصيلة هذا البيع لتسديد الديون

¹ بوقادة عبد الكريم. الكريم الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 259

² عماد الخالدي، مرجع سابق ص 109

المرتبة عليها بحسب ترتيب الامتيازات والرهن المقررة قانوناً ويترتب على البيع الجبري للسفينة نتائج قانونية هامة، أبرزها انقضاء الامتيازات البحرية والحقوق العينية التبعية المرتبة على السفينة، بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات، وهو ما نصت عليه المادة 87 من القانون البحري الجزائري صراحة، التي اعتبرت البيع الجبري من بين الحالات التي تزول بها الامتيازات. كما أكدت المادة 88 من نفس القانون على أن أحكام البيع الجبري تُطبّق بشكل مماثل لأحكام المادة 68، مما يؤدي إلى وقف جميع الامتيازات البحرية والأعباء الأخرى، أيًا كان نوعها، ويُتاح للمشتري الجديد الحصول على ملكية السفينة خالية من أي ديون سابقة. وتُوزع حصيلة البيع الناتجة عن المزايدة وفقاً لترتيب الدائنين الممتازين المنصوص عليه قانوناً، وبحسب ما تقرره المحكمة، ويُعد هذا الإجراء ضماناً لحماية أصحاب الحقوق العينية على السفينة، كما يُعد وسيلة فعّالة لإجبار المدين على الوفاء بديونه تحت رقابة القضاء.¹

الفرع الثالث: البيع الاختياري للسفينة

يُقصد بالبيع الاختياري للسفينة ذلك التصرف القانوني الذي يتم بناءً على إرادة المالك أو من ينوب عنه، ويهدف إلى نقل ملكية السفينة إلى الغير مقابل ثمن متفق عليه، دون أن يكون هذا النقل ناتجاً عن إجراءات قضائية أو قهرية، أي أنه يتم بطريق التراضي. ويُعد هذا البيع بمثابة تصرف ناقل للملكية يتم بإرادة حرة، غير خاضع لتدخل القضاء²، مما قد يؤدي إلى انتقال السفينة محملة بحقوق الامتياز البحري إلى المشتري الجديد، ما لم تُتخذ الإجراءات القانونية اللازمة لتطهيرها من تلك الحقوق، وهو ما يُشكّل خطراً على مصالح الدائنين الممتازين.³ ان هذا النوع من التصرفات، نظراً لطبيعته التوافقية، قد يؤدي إلى تهديد الضمانات التي يتمتع بها الدائنون الممتازون، خاصة إذا لم يكن للمشتري علم مسبق بتلك الحقوق، أو لم يُقم الدائنون

¹ بورطال أمينة مرجع سابق ص ص 198,199

² عماد حميد الخالدي، مرجع سابق ص 106

³ محمد نصر محمد، مرجع سابق ص 109

أنفسهم بإشهارها وفقاً لما هو منصوص عليه في القوانين أو الاتفاقيات الدولية، مما دعا المشرع البحري إلى وضع نظام قانوني لحماية أصحاب هذه الحقوق وتقادي ضياعها.¹

وقد تناولت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 هذه ضمن المادة 9، حيث نصت على أن حقوق الامتياز لا تتقضي بمجرد بيع السفينة إلا إذا كان البيع مصحوباً بإجراءات الشهر المحددة قانوناً، والمقدمة إلى السلطات المختصة ضمن آجال مضبوطة.² أما بالنسبة للتشريع الجزائري، فقد نص في الفقرة (ج) من المادة 87 من القانون البحري على أن تطهير السفينة من الامتيازات البحرية، في حالة نقل الملكية اختيارياً، لا يتم إلا بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ تسجيل عقد البيع في السجل البحري، ما لم يُعارض أحد الدائنين خلال هذا الأجل، وهو ما يتوافق مع ما نص عليه أيضاً المشرع الفرنسي في الفقرة 2 من المادة 40 من المرسوم البحري الفرنسي الصادر سنة 1967، الذي اشترط بدوره مضي أجل شهرين من تاريخ إشهار البيع الاختياري دون معارضة من الدائنين كي يُعتد به. أما في القانون المصري، ورغم أن مصر ليست طرفاً في اتفاقية بروكسل، فقد جاء في المادة 37/ب من قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 أن بيع السفينة اختيارياً لا يؤدي إلى انقضاء الامتيازات ما لم يُشهر البيع في سجل السفن ويمض عليه ستين يوماً دون اعتراض من الدائنين المدرجين في كشف حقوق الامتياز. أما القانون الليبي، فقد أكد في المادة 57 منه على أن الامتيازات البحرية تبقى قائمة بعد البيع الاختياري، إلا إذا تم شهر البيع وتسجيله، وانقضت مدة شهرين دون اعتراض من أصحاب الحقوق الممتازة. ويتضح من مجمل هذه النصوص أن البيع الاختياري للسفينة يخضع لضوابط دقيقة ترمي إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المالك في التصرف في سفينته ومصلحة الدائنين في الحفاظ على حقوقهم المضمونة بالامتياز، وذلك من خلال فرض نظام للإشهار وتحديد آجال قانونية، تُمكن هؤلاء الدائنين من الاعتراض على البيع إذا كان من شأنه أن يضر بحقوقهم. كما أن إخلال المشتري أو المالك

¹ على البارودي مرجع سابق، ص 255

² بوقادة عبد الكريم، الكريم الامتيازات والرهون البحرية الواردة على السفينة، مرجع سابق، ص 263

بالإجراءات المحددة قد يترتب عليه عدم انقضاء حقوق الامتياز، وبالتالي عدم نفاذ البيع في مواجهتهم.¹

خلاصة:

خصص هذا الفصل لدراسة النظام القانوني لحقوق الامتياز البحرية في التشريع الجزائري ومقارنتها مع بعض التشريعات الدولية. تم التطرق فيه إلى نطاق تطبيق الامتياز البحري، وتحديد الديون التي تحظى بامتياز وفقاً لنصوص القانون البحري الجزائري، مع الإشارة إلى الترتيب الذي وضعه المشرع لهذه الديون في حالة التعدد والتراحم.

كما تناول الفصل دراسة تفصيلية للاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا المجال، خاصة اتفاقية بروكسل لعام 1926 واتفاقية 1967، مع إبراز موقف المشرع الجزائري من هذه الاتفاقيات. وتم أيضاً تحليل الأحكام الخاصة بسقوط الامتياز وانقضائه، إضافة إلى آليات التنفيذ على السفينة.

في نهاية الفصل، تبين أن النظام الجزائري رغم اعتماده على النصوص التقليدية، إلا أنه بحاجة إلى تحديثات تتلاءم مع تطورات التجارة البحرية الدولية، وبما يحقق التوازن بين حماية الدائنين وضمان استقرار المعاملات البحرية.

¹ جقبوبي حمزة مرجع سابق ص ص 244,245

خاتمة

خاتمة

تشكل حقوق الامتياز البحرية إحدى الركائز الجوهرية في النظام القانوني البحري، نظراً لما توفره من ضمانات فعالة لحماية حقوق الدائنين الذين يرتبط دينهم بالسفينة كمال أو كلياً، سواء تعلّق الأمر بخدمات مقدّمة لها أو أضرار ناتجة عنها أو بمصاريف أنقذت السفينة أو أنقذت شحنتها. وقد بيّنت هذه الدراسة أن طبيعة هذه الحقوق تتميز بالتفرد، حيث إنها تتقدم على سائر الحقوق العينية الأخرى، بل وحتى على الرهون البحرية، دون الحاجة إلى تسجيلها، ما يمنحها طابعاً استثنائياً من حيث الأفضلية والتنفيذ.

ومن خلال استقراء وتحليل النصوص القانونية، خاصة الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتعلق بالقانون البحري الجزائري، والرجوع إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية بروكسل لعام 1926، إلى جانب مقارنة التشريعات البحرية العربية كالقانون المصري (قانون التجارة البحرية لسنة 1990) والقانون الليبي، تبين أن المشرع الجزائري قد حاول مواكبة التوجهات الدولية، لكنه لم يبلغ درجة التوحيد أو الدقة التي نلمسها في بعض التشريعات المقارنة.

وقد توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج، أهمها:

- أن حقوق الامتياز البحرية لا تُنشأ باتفاق، بل تتبع من القانون مباشرة، مما يضفي عليها صفة الإلزام ويجعلها بمثابة حماية تشريعية للدائنين، خاصة في حالات الإفلاس أو البيع الجبري.
- أن ترتيب الامتيازات، كما جاء في المادة 73 من القانون البحري الجزائري، يفنر إلى بعض التوضيح، لا سيما عند تعارضها مع رهون مسجلة أو عند تعدد أصحاب الامتياز، وهو ما قد يؤدي إلى نزاعات قضائية حول الأفضلية في توزيع الناتج عن البيع الجبري.
- أن آجال التقادم القصيرة جداً المنصوص عليها في المادة 84، والمحددة بسنة واحدة فقط، قد تُقضي في بعض الحالات إلى ضياع حقوق الدائنين، خصوصاً إذا تعذر الحجز خلال هذه المدة.

• أن المشرّع لم يحدد بشكل صريح أثر تسجيل الرهون في مواجهة أصحاب الامتياز، ولا مدى إمكانية الجمع أو التضارب بين الحقوق الممتازة والرهن البحرية في حالة التصفية القضائية.

• وقد ترتب عن هذه الملاحظات مجموعة من الإشكالات التطبيقية التي تواجه القضاة والمحامين وملاك السفن في الجزائر، مما يستدعي تدخلاً تشريعياً أو اجتهاداً قضائياً أكثر وضوحاً لضمان الأمن القانوني والاقتصادي في القطاع البحري.

وانطلاقاً من هذه النتائج، نقترح التوصيات التالية:

1. ضرورة إعادة النظر في المادة 84 من القانون البحري الجزائري، من خلال تمديد مدة التقادم إلى سنتين أو ثلاث سنوات، أسوة ببعض التشريعات المقارنة، لتفادي ضياع الحقوق المشروعة بسبب قصر الأجل.

2. اقتراح تعديل نص المادة 73 لتشمل ترتيباً أكثر تفصيلاً للامتيازات، مع بيان أولوياتها عند تعارضها مع الرهن البحرية، وذلك للحد من الغموض في التطبيق العملي.

3. إدراج آلية تسجيل اختياري لبعض حقوق الامتياز في سجل السفن، بهدف تقوية مركز الدائن الممتاز وتعزيز شفافية المعاملات البحرية.

4. إنشاء قسم خاص داخل المحاكم التجارية مختص في النزاعات البحرية، يضم قضاة ذوي تكوين متخصص في القانون البحري الدولي والمقارن، بما يضمن فهماً دقيقاً لطبيعة حقوق الامتياز.

5. تشجيع تبني مشروع قانون بحري موحد مغاربي أو عربي، يجمع بين مقتضيات التشريع الوطني والمعايير الدولية، لتيسير التعاون القضائي البحري وحماية المعاملات البحرية العابرة للحدود.

ختاماً، يمكن القول أن نظام حقوق الامتياز البحري في التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية يحقق ضماناً فعلياً لاستيفاء الديون الممتازة، لكن فعاليته قد تتأثر ببعض المعوقات العملية والقانونية التي تبرز في ظل اختلاف التشريعات وتعدد الحقوق المتنافسة على السفن. ومن ثم،

يُعد التطوير المستمر والتنسيق الدولي جزءًا أساسيًا من الحلول المقترحة لتحقيق حماية قانونية فعّالة للدائنين الممتازين، وضمان استقرار المعاملات البحرية على الصعيدين الوطني والدولي.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

قائمة المراجع باللغة العربية:

أولاً : الكتب:

1. عبد الفتاح عبد الباقي، "القانون البحري"، دار الفكر العربي، 2015.
2. عبد العزيز حسين الشافعي، "القانون البحري دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية"، دار النهضة العربية، القاهرة.
3. عبد الرزاق السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1998.
4. مرقس سليمان، "الحقوق العينية - التأمينات العينية"، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1963.
5. دويدار هاني، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.
6. محمد السيد الفقي، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.
7. كمال حمدي، "القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
8. مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
9. مصطفى كمال طه، "أساسيات القانون البحري"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
10. علي البارودي، "مبادئ القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.
11. العربي بوكعبان، "الوافي في القانون الجزائري البحري"، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
12. محمد نصر محمد، "الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة"، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.

13. صبحي عرب، "محاضرات في القانون البحري"، جامعة الجزائر.

ثانياً : الرسائل :

أ . أطروحات الدكتوراه:

1. بوقادة عبد الكريم، "الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة"، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2019.

ب . رسائل الماجستير:

1. بورطال أمينة، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، جامعة الجزائر 3.
2. بلباشة مريم وبوالحوت أصالة وقحام حنان، "عقود الامتياز في القانون البحري الجزائري"، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2022.
3. "أحكام حق الامتياز البحري"، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 3 بن يوسف بن خدة، 2007.

ج . المحاضرات:

1. نظور أحلام، "محاضرات في القانون البحري"، جامعة سكيكدة.
2. مختار أحمد بربري، "دروس في القانون البحري"، جامعة الجزائر.
3. صبحي عرب، "محاضرات في القانون البحري"، جامعة الجزائر.

ثالثاً : المقالات:

1. بوقادة عبد الكريم، "مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.

2. بورطال أمينة، "الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.
3. حريز أسماء، "دفع أجور البحارة"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 2.
4. مسعودان إلياس، "ترتيب الديون البحرية في القانون الجزائري"، مجلة الفكر القانوني والسياسي.

رابعاً : الوثائق المستخرجة من المواقع الإلكترونية:

1. Privileges 2 – Résumé Droit international public، جامعة لوزان
<https://www.studocu.com>
2. www.legifrance.gouv.fr, Code des transports.
3. Légifrance, jurisprudence judiciaire.

خامساً : النصوص التشريعية و التنظيمية :

أ . النصوص التشريعية الوطنية :

القوانين:

1. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري.
2. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري.
3. القانون رقم 67-05 المؤرخ في 3 جانفي 1967، المتضمن النظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية.

المراسيم التشريعية:

1. المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 2 مارس 1964.

ب . النصوص التشريعية الأجنبية : العربية:

1. قانون التجارة البحرية المصري.
2. قانون البحري الليبي.
3. قانون التجارة البحرية الأردني.

الفرنسية:

1. Code des transports français.

سادساً : مواقع الإنترنت:

1. www.legifrance.gouv.fr
2. <https://www.studocu.com>

En français :

Ouvrages :

1. Henri Batiffol, "Droit international privé", LGDJ.

Thèses et mémoires :

1. El Baroudi Ali M., "La Notion de Privilège sur le Navire en Droit Comparé", Université de Paris, 1963.

Sites Internet :

1. www.legifrance.gouv.fr
2. <https://www.studocu.com>



الفهرس

1	مقدمة
6	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لحقوق الامتياز البحرية
7	المبحث الأول: مفهوم حق الامتياز البحري
7	المطلب الأول: تعريف حق الامتياز البحري
11	الفرع الثاني: تعريف حق الامتياز البحري على المستوى الدولي
14	المطلب الثاني: محل حق الامتياز البحري
14	الفرع الاول: السفينة كمحل لحق الامتياز البحري
18	الفرع الثاني: الأموال الأخرى التي تكون محلا لحق الامتياز البحري
20	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لحق الامتياز البحري
20	المطلب الأول: الطبيعة العينية للامتياز البحري
21	الفرع الأول: الامتياز البحري كحق عيني تبعي
22	الفرع الثاني: خصوصيات الامتياز البحري ضمن الحقوق العينية
23	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية الخاصة للامتياز البحري
24	الفرع الأول: الامتياز البحري كحق قانوني مستقل عن التأمينات العينية
25	الفرع الثاني: الأساس القانوني للامتياز في التشريع الجزائري
26	المبحث الثالث: توحيد احكام حق الامتياز البحري
27	المطلب الاول: التنازع في القوانين بشأن حق الامتياز البحري
27	الفرع الاول: علاقة الامتياز البحري بتنازع القوانين

- 29..... الفرع الثاني: إشكالية تنازع القوانين في مجال الامتياز البحري
- 31..... المطب الثاني: دور الفقه في توحيد الأحكام
- 31..... الفرع الأول: نظرية الفقه الفرنسي
- 36..... الفرع الثاني: النظرية الألمانية
- 40..... الفصل الثاني: النظام القانوني لحق الامتياز البحري
- 41..... المبحث الأول: تعداد حقوق الامتياز البحرية
- 41..... المطب الأول : تصنيف حقوق الامتياز من الدرجة الاولى
- 42..... فرع الأول: حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدية
- 46..... الفرع الثاني: حقوق الامتياز ذات الطابع التصيري
- 49..... الفرع الثالث: حقوق الامتياز قوامها العمل النافع
- 55..... المطب الثاني: حقوق الامتياز من الدرجة الثانية
- 55..... الفرع الاول: حقوق الامتياز الفقرة ز من ق ب ج
- 57..... الفرع الثاني: حقوق الامتياز فقرة ح من ق ب ج
- 59..... المبحث الثاني: اثار حقوق الامتياز البحري
- 60..... المطب الاول: حق الافضلية
- 60..... الفرع الأول: نظام ترتيب حقوق الامتياز البحرية
- 64..... الفرع الثاني : نظام ترتيب الامتياز البحري بالنظر الى سائر التأمينات
- 69..... المطب الثاني: حق التتبع
- 69..... الفرع الاول: غياب نظام شهر حقوق الامتياز البحرية
- 70..... الفرع الثاني: حق التتبع المقرر للدائن الممتاز

72.....	المبحث الثالث: انقضاء حقوق الامتياز البحرية
72.....	المطلب الأول: أسباب الانقضاء العامة لحقوق الامتياز البحري
73.....	الفرع الاول: التقادم
75.....	الفرع الثاني: خروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح
76.....	المطلب الثاني: الانقضاء الخاصة بالتصرفات القانوني الواقعية على السفينة
76.....	الفرع الأول: مصادر السفينة
77.....	الفرع الثاني: البيع الجبري للسفينة
78.....	الفرع الثالث: البيع الاختياري للسفينة
82.....	خاتمة
86.....	قائمة المراجع
92.....	الفهرس
96.....	ملحق

ملاحق

ملحق

تم إجراء المقابلة التالية مع ضابط الميناء السيد كرموز جمال بالمؤسسة المينائية لمدينة سكيكدة:

- **صلاح الدين العايب:** بدايةً، هل يمكنكم تعريفنا بالمؤسسة المينائية سكيكدة؟
- **كرموز جمال:** المؤسسة المينائية سكيكدة هي مؤسسة ذات طابع اقتصادي وتجاري، تضطلع بعدة مهام متعلقة بالنشاطات المينائية، من بينها تسيير وتطوير المخرج التجاري الدولي، تقديم خدمات للسفن، وتخزين السلع، فضلاً عن النقل البحري بمختلف أنواعه على مستوى عدة موانئ جزائرية.
- **ريم العيور:** حسب خبرتكم التطبيقية، ما هي حقوق الامتياز البحرية؟ وما علاقتها بالمؤسسة المينائية؟
- **كرموز جمال:** حقوق الامتياز البحرية تُعدّ أولوية قانونية تُمنح لبعض الدائنين، وتخول لهم استيفاء ديونهم قبل غيرهم في حالة تصفية أو بيع السفينة. هذه الحقوق ترتبط بشكل وثيق بالمؤسسة المينائية، إذ أن الأخيرة تكون أحياناً من بين أصحاب هذه الحقوق بسبب الخدمات التي تقدمها للسفن الراسية في الميناء.
- **صلاح الدين العايب:** هل تطبق مؤسستكم هذه الامتيازات فعلياً كما جاء في الاتفاقيات الدولية والقوانين الجزائرية؟
- **كرموز جمال:** بصراحة، المؤسسة لا تُدرج هذه الامتيازات ضمن الإجراءات الأولية. والسبب هو إبرام اتفاقية مع الشريك الاجتماعي تنص على تقسيم الحقوق وفقاً لترتيب محدد، بحيث يتم توزيع المبالغ المحصّلة من الامتياز بشكل منصف على مختلف الجهات المعنية.
- **ريم العيور:** ما طبيعة العلاقة بين مصالح البناء وكتابة ضبط المحكمة فيما يخص تنفيذ الامتياز البحري؟

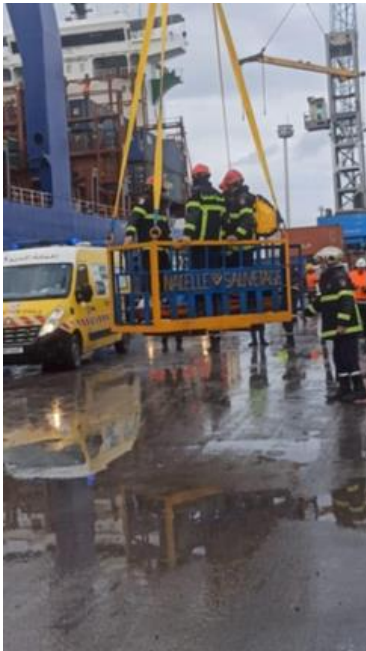
ملحق

- **كرموز جمال:** العلاقة تقوم على التنسيق والتشاور الدائم، وذلك لضمان حماية المصلحة العامة ومصالح الدائنين في آنٍ واحد.
- **صلاح الدين العايب:** هل توجد قاعدة بيانات وطنية لتسهيل تسجيل الامتيازات البحرية؟ ومن المسؤول عن ذلك؟
- **كرموز جمال:** حاليًا، لا توجد قاعدة بيانات وطنية موحدة لهذا الغرض، إلا أن مسؤولية إنشاء وإدارة مثل هذه القاعدة تقع على عاتق الجهات القضائية، لا سيما الضباط القضائيين.
- **ريم العيور:** ما هي الإجراءات المُتبعة في الميناء لإثبات وجود امتياز بحري؟
- **كرموز جمال:** غالبًا ما تبدأ الإجراءات بأمر قضائي، يتبعه التنسيق مع الجهات القضائية لتسجيل الامتياز في السجلات المخصصة لذلك، ضمن وثائق السفينة.
- **صلاح الدين العايب:** وماذا عن الإجراءات التي تتخذها سلطات الميناء عند صدور أمر قضائي بالحجز على سفينة بسبب امتياز بحري؟
- **كرموز جمال:** يتم تنفيذ الأمر القضائي مباشرة والتواصل مع الجهات المختصة، لأن وجود السفينة في الميناء قد يؤدي إلى حجزها مؤقتًا، وفي بعض الحالات، قد يتجاوز الدين قيمة السفينة نفسها.
- **ريم العيور:** كيف يتم إعلام الأطراف المعنية بوجود امتياز أو بعملية الحجز؟
- **كرموز جمال:** في حالات الإنقاذ، يُحرر محضر معاينة يُوقع من قبل جميع الأطراف المشاركة في العملية. أما في حالات الحجز، فعلى أصحاب الديون التوجه إلى القضاء لاستصدار أمر بالحجز التحفظي.
- **صلاح الدين العايب:** وأخيرًا، ما هو القانون الذي يُطبَّق في حال وجود نزاع بخصوص امتياز بحري على سفينة أجنبية؟
- **كرموز جمال:** في حال كانت السفينة داخل المياه الإقليمية الجزائرية، يتم تطبيق القانون الجزائري المتعلق بالملاحة البحرية. ويتم ذلك مع الأخذ بعين الاعتبار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، ما يضمن احترام الالتزامات الدولية للدولة.

الوثيقة الاولى: تقرير إنقاذ بحري

Rapport d'enquête d'accident	
FORM-MG-06-11-01	Page 1
E.P. SKIKDA	
Rapport d'accident FORM-MG-06-11-01	
Direction :DMA	Lieu : Nouveau port
Date : 14/05/2025	
A transmettre à :	
Rapport établi par	A b
Nom et Prénom du blessé	T j
Adresse	RAMDAN DJAMEL SKIKDA
Date et lieu de naissance	31/05/1986 à Skikda
Sexe	masculin
Etat civil	Célibataire
Date de recrutement	01/08/2013
Matricule	12300
Direction	DMA
Niveau	Exécutionnaire
Fonction	Manutentionnaire
Date de l'accident	14/05/2025
Heure de l'accident	09h00
Heures de travail effectuées avant l'accident	03 heures
Est-ce qu'il a travaillé le jour précédent ?	OUI
Reste des heures de travail	03 heures
Lieu de l'accident	Nouveau port à terre
Type de travail (travail poste , supplémentaire)	Posté shift matin de 06 :00-12 :00
Tâche au moment de l'accident	Manipulation ferre divers
Ordre et nom du responsable direct	H w
Zone de travail	Nouveau port quais divers
Causes de l'accident	Glissade
Agent matériel	Pièce de bois mal stabilisée sur le plateau
Action dangereuse	Monter et se déplacer sur le camion
Situation dangereuse	/
Automobile impliquée	/
Description de l'accident : l'agent a posé son pied sur une autre pièce instable. Cette dernière a glissé, provoquant la perte d'équilibre de l'agent, qui est tombé du camion sur sa jambe et son genou	
Lésion	TSLO
Siège de lésion	genou droit
Nombre de jours perdus	02 jours
Domage sur l'environnement	/
Actions prises / Recommandations	Evacuation à l'hôpital par l'ambulance de TEPs
Actions préventives / Curatives / Correctives	Sensibilisation
Témoins:	Visa
L M (12099).	

الوثيقة الثانية: صور من حادثة إنقاذ بحري يوم 2025-05-14



الوثيقة الثالثة: فاتورة اولية لرسوم الميناء

Facture PROFORMA N° Du : 19/05/2025

N° BL. Déclaration 1000 T. Client	Client: 00000
Du : au big bag	BISERIA
Bon de Relevé N° PROFORMA	Transitaire: 00000
	LEOUEM SHIPPING COMPANY
	N.S.S : [RC :
	N.L.F :
	Adresse : SKIKDA

Code	Nature de l'Opération	Quantité	Nbr Shift/Heur	Taux	Montant
LOCATION DES ENGIN					
1001	Elingue colis 10-40T 1 200,00 DA/Shift	6	10	1 200,00	72 000,00
1012	Chef d'équipe 3 000,00 DA/Shift	1	10	3 000,00	30 000,00
1013	Ouvrier Maintenanceuse 3 000,00 DA/Shift	4	10	3 000,00	120 000,00
1343	Crise Auto 80 T 7 000,00 DA/He	1	60	7 000,00	420 000,00

-La présent facture proforma est établie titre estimative sur la base des éléments et information fournis par le client le montant final sera arrêté au niveau de la facture définitive après achèvement des opérations.

FACTURE PROFORMA

Remise de 70 % (produit d'origine algérien) sous réserve de la présentation de certificat d'origine.

Mode Règlement : A Crédit

F. Documentaires :	100,00
TOTAL I.T.T :	642 100,00
T.V.A 19% :	121 999,00
TOTAL T.T.C :	764 099,00

Le Responsable de la facturation

ARRÊTÉE LA PRÉSENTE FACTURE A LA SOMME DE :
Sept cent soixant-quatre mille quatre-vingt-neuf

Skikda le 19/05/2025