

الدعوى العينية في القانون البحري الجزائري L'action in Rem en droit maritime Algérien

دحماني محمد الصغير

أستاذ محاضر أ

مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية

كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة محمد بن أحمد وهران 2

الجزائر

maitredahmani.med@gmail.com

تاريخ النشر : 2023/03/31

تاريخ القبول : 2022/10/14

تاريخ الإرسال : 2022/01/05

للإحالة لهذا المقال :

دحماني محمد الصغير : "الدعوى العينية في القانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 10، عدد خاص، السنة 2023. ص ص (38-60).

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

ملخص:

إنّ الدعوى العينية التي كانت سائدة عند الرومان تقوم على فكرة تخلي عن مرتكب
الفل الضار كالربان الذي يحدث ضررا بالغير او عن المفلس الذي لم يوف ديونه في ميعاد
استحقاقها .

هذه الفكرة انتقلت فيما بعد كفكرة مجردة عندما نشأت فكرة التوصية في المجال
البحري، و بعد ان تطورت بدورها اصبح الامر يقتصر على التخلي عن السفينة كوسيلة
لتخليص المالك من المسؤولية . وكانت الفلسفة السائدة هي ان السفينة تعتبر ذمة بحرية
مخصصة لتحديد بها مسؤولية المالك .

إنّ هذه الدعوى التي تجعل من السفينة ذمة تخصيص تعرف بالدعوى العينية ، وقد ساهم الفكر الانجلوساكسوني في ارساء دعائنها . ان هذا النظام هو الذي يجعل من السفينة " سبب دين الحاجز " و هو يهتم بصفة اساسية بالسفينة الى درجة انه اصبح الكثيرون يتكلمون عن " تشخيص السفينة " و عن مسؤولية السفينة و عن تأنيثها ، و لا يعير اي اهتمام لمالكها او بصفة عامة للمدين . ان هذه الفكرة ، و ان لم تلق تأكيداً في فرنسا بسبب تعارضها مع مبدأ وحدة الذمة المكرس في قانونها المدني ، فان السؤال يطرح في الجزائر حول المكانة التي تحتلها الدعوى العينية في النظام القانوني الجزائري البحري . سنحاول من خلال هذه الدراسة عرض هذه الفكرة و بيان خصائصها و بعد ذلك يهم استخلاص اتجاه المشرع الجزائري من خلال نصوص القانون البحري . و سنرى ايضا ما اذا كان الدعوى الشخصية تحظى بآية مكانة في القانون الجزائري بل و حتى في القانون الفرنسي خاصة بعد تصديق المشرعين في البلدين على اهم الاتفاقيات الدولية التي اخذت بالفكرة الموضوعية للانتماء و ذلك بتركيزها على الشيء و اهمال شخصية المدين .

الكلمات المفتاحية: سفينة - دعوى عينية - دعوى شخصية - ذمة بحرية - ذمة التخصيص - مسؤولية مالك السفينة .

مقدمة

ان الدعوى العينية التي كانت سائدة عند الرومان تقوم على فكرة التخلي عن مرتكب الفعل الضار كالربان الذي يحدث ضرراً بالغير ، او عن المفلس الذي لم يوف ديونه في ميعاد استحقاقها .

ان هذه الفكرة انتقلت فيما بعد كفكرة مجردة عندما نشأت فكرة التوصية في المجال البحري . و بعد ان تطورت بدورها اصبح الامر يقتصر على التخلي عن السفينة كوسيلة لتخليص المالك من المسؤولية . و كانت الفلسفة السائدة هي ان السفينة هي التي توجه اليها الدعاوى لانها تعتبر ذمة بحرية مخصصة تتحدد بها مسؤولية المالك .

ان هذه الدعوى التي تجعل من السفينة ذمة تخصيص تعرف بالدعوى العينية ، وقد ساهم الفكر الانجلوساكسوني في ارساء دعائها . ان هذا النظام هو الذي يجعل من السفينة " سبب دين الحاجز " و هو يهتم بصفة اساسية بالسفينة الى درجة انه اصبح الكثيرون يتكلمون عن " تشخيص السفينة " وعن مسؤولية السفينة و عن تأنيثها ، و لا يعير اي اهتمام لمالكها او بصفة عامة للمدين . ان هذه الفكرة ، و ان لم تلق تأكيدا في فرنسا بسبب تعارضها مع مبدأ وحدة الذمة المكرس في قانونها المدني ، فان السؤال يطرح في الجزائر حول المكانة التي تحتلها الدعوى العينية في النظام القانوني الجزائري البحري . سنحاول من خلال هذه الدراسة عرض هذه الفكرة و بيان خصائصها و بعد ذلك يهتم استخلاص اتجاه المشرع الجزائري من خلال نصوص القانون البحري . و سنرى ايضا ما اذا كان الدعوى الشخصية تحظى باية مكانة في القانون الجزائري بل و حتى في القانون الفرنسي خاصة بعد تصديق المشرعين في البلدين على اهم الاتفاقيات الدولية التي اخذت بالفكرة الموضوعية للانتماء و ذلك بتركيزها على الشيء و اهمال شخصية المدين .

المبحث الاول : خصائص الدعوى العينية

ان معظم الاتفاقيات الدولية تاثرت بما هو جاري به العمل في كل من الولايات المتحدة الامريكية و في انجلترا و في المانيا . في كل هذه الدول يعطى الحق للدائن ان ينفذ مباشرة على السفينة حتى و لو كان المنفذ ضده غير مالك لها) البحرية, 1924). ان هذه الانظمة لا تعبر في حقيقة الامر الا عن عادة بحرية استقرت منذ القدم و هي التي ترتب حقوقا عينية لصالح الدائنين على السفينة و تجعل منها ذمة مخصصة (Moulet) patrimoine affecté و قد ارتبطت هذه الفكرة بما يعرف بالثروة البحرية، و بذلك اصبحت هي الضمان الوحيد و الحصري للدائنين البحريين. و استنادا الى ذلك فان الدائن الذي يركز على احدى الاتفاقيات الدولية السابقة قد يوجه دعواه ضد السفينة و لا يهتم بشخص المدين و لو كان مستأجرا لها .

الفرع الاول : الدعوى العينية تركز على السفينة و لا تهتم بشخص المدين

ان المبدأ السائد في الشريعة العامة هو ان الالتزام علاقة شخصية بين طرفيه ، فلا يجوز للدائن وفقا لذلك التنفيذ على غير الاموال المملوكة للمدين . و يسري ذات الحكم اذا خرجت الاموال من ذمة المدين (Libouton، 2010) فلا يكون التنفيذ الا على الاموال المملوكة للمدين و هي التي تشكل الضمان العام للدائنين وفقا للمادتين 188 من القانون المدني و 642 من قانون الاجراءات المدنية والادارية .

و بالرجوع الى اتفاقيتي 1952 و 1999 المتعلقتين بالحجز على السفن يظهر انها خرجت عن حكم الشريعة العامة عندما اجازت التنفيذ على السفينة من اجل ديون ترتبت في ذمة شخص ليس هو مالكا (مادة 3 فقرة 4 من اتفاقية 1952 و مادة 3 فقرة 2 من اتفاقية 1999) . و حتى يكون ذلك ممكنا يكفي فقط ان يكون الدين المولد للالتزام له علاقة بالسفينة و باستغلالها، و لا تهم صفة المستغل اي سواء كان مجهزا غير مالك او مستأجرا او يكون مصدر المسؤولية العقد او عمل غير مشروع .

هذا و يختلف القانون الدولي من هذه الناحية عن التشريع الفرنسي و التشريع الجزائري . فاذا كان هذان الاخيران يقومان على النظرية الشخصية للذمة ، فان الاول ينظر الى الالتزام نظرة عينية obligation in rem و فيه توجه الدعوى ضد الشيء، و يكون مركز اهتمام الدائن السفينة و لا تهمه علاقة الملكية الموجودة بين السفينة و المدين .

و يبدو ان هذا الموقف يتماشى مع واقع الاستغلال البحري الذي تغير بشكل ملحوظ . فاذا كانت وظيفة النقل مرتبطة بملكية السفينة ، فان وظيفة التجهيز المتعلقة بالاستغلال تسودها تخصصات يتعذر معها معرفة صاحب الملكية من المستأجر او المجهز غير المالك للسفينة (Kozubovskaya-Pelle، 2011). و بما ان وظيفة التجهيز تعتبر حجر الاساس لاستغلال السفينة ، فان القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية اعتبرها قرينة على الملكية، و لكنها قرينة بسيطة يجوز دحضها بالدليل العكسي (69-08، 03 جانفي 1969).

و ترجع الصعوبة في تحديد المالك الى الاشكال التي اصبح يتخذها المجهز . فقد تمنح له هذه الصفة بموجب عقد التسيير او استنادا الى عقد مشاركة charterparty او عقد ايجار او بيع ايجاري leasing. و على الرغم من تعدد الاوصاف التي يمكن ان يتخذها المجهز، فان مهمته هي واحدة في كل العقود . و تكمن هذه المهمة في استغلال السفينة و لو ان مدى هذا الاستغلال يقتصر على الجانب التقني في بعضها، و قد يشمل الجانبين : التقني و التجاري في البعض الاخر .

ان خصوصية القانون البحري اثرت بشكل واضح في تكوين القاعدة القانونية التي كان الانجلوساكسونيون هم السابقون في ارساء دعائمها و التي حظيت باحترام و تدوين في الاتفاقيات الدولية. و للاشارة ، فان القوانين المجافية للدعوى العينية اظهرت بعض الليونة في موقفها بتبنيها لها في بعض احكامها .

ان الدعوى العينية التي تقوم على فكرة تشخيص السفينة لا تعتبرها موضوعا للحق و لكن طرفا في الدعوى non pas un objet mais un sujet de droit ، و بذلك فهي تعتبرها مخطأة wrongdoer ، فهي تسأل عن اخطائها بصفتها مدعى عيها (Scapel، 2010) و بذلك اصبح التمييز قائما بين الدعاوى التي ترفع على السفينة و التي يطلق عليها مصطلح action in rem و تلك التي تقام ضد مالكها و التي تعرف باسم action in personam . هذا و كانت الدعوى العينية في وقت سابق في انجلترا متوقفة على تمتع صاحبها بما يسمى maritime lien المعروف في القانون الجزائري و القانون الفرنسي بحق الامتياز (Gouilloud، 1993) ، غير انه لم يعد له وجود بعد التطور الذي حصل في المجال البحري .

و بعد الانتقادات التي وجهت الى فكرة التشخيص اصبحت الدعوى العينية في انجلترا مجرد وسيلة لارغام المسؤول امام القضاء . انها تدخل ضمن الاجراءات الرامية الى اخضاع مستغل السفينة الى اختصاص جهة معينة. و تماشيا مع هذا التوجه الجديد قرر

اللورد اتكين Atkin في قضية (the Arantzazu Mendi, the Arantzazu Mendi) (1939) بعدم صحة الاجراء الافتتاحي للدعوى المسجلة باسم السفينة بدلا من مالكةها.

و اذا كان ما وجه لهذه الدعوى من انتقادات يتماشى مع المنطق القانوني السليم (Mordaunt, 1989) القائم على عدم الاعتراف للسفينة بشخصية قانونية مستقلة ، فان بعض مظاهر هذه الدعوى تظل قائمة رغم ذلك . و يبرر بقائها استجابة لخصوصية القانون البحري القائمة على تحديد الخطر البحري بالسفينة .

الفرع الثاني: الدعوى العينية وسيلة لارغام المدين على المثول امام المحكمة

ان المثول امام المحكمة يعتبر في حد ذاته ضغطا على المدين ، مالكا كان او مستاجرا او مجهز غير مالك او مسيرا ، لحمله على الوفاء . ان هذا الاخير ، و حتى و لو انه لا يهم الدائنين مثل السفينة، الا ان الاعتقاد اصبح سائدا في القانون الانجليزي على انه يعتبر طرفا في الدعوى العينية اذ عادة ما يرفع المدعي دعوى عينية على سفينة في نفس الوقت الذي يمارس فيه دعوى شخصية على المالك . الا ان محاولة الربط بين الدعويين قد باء بالفشل كما في حالة رفع دعوى عينية بناء على دين ممتاز، اتضح عدم مسؤولية المدعي عليه الشخصية كمشتري السفينة (Oilleau, 2008) . لذلك فان جانب من الفقه الانجليزي اعرب عن تشائمه بخصوص هذه النظرة الاجرائية الجديدة . و حسبه ، فلا يمكن تفسير هذه الدعوى المؤسسة على امتياز بحري . و رغم ذلك فما زالت بعض مظاهر تشخيص السفينة موجودة في هذا القانون و قد اكدها الاستاذ اندرسون Henderson بما يلي :

« Common Law courts will usually allow the writ to be served on the vessel herself as the subject matter of in rem proceedings...Many civil Law Courts , on the other hand , require the writ or complaint or other similar document to be served on the vessel's owners as their registered office in , say , Monrovia or Panama city “ . (Henderson, 2006).

إنّ الكتاب الانجليز تاثروا بفكرة التشخيص من خلال تأنيث السفينة عند استعمالهم عبارة " herself " التي تستعمل عادة في اللغة الانجليزية للتأكيد على الانسان بدلا من استعمال كلمة " itself " للتأكيد على الاشياء .

و يسود هذا الاعتقاد عندما يكون المعني هو المالك للسفينة . فاذا كلف هذا الاخير بالمثل امام المحكمة فانه يواجه الدعوى العينية التي ترفع على السفينة و الدعوى التي ترفع عليه . غير ان السفينة قد لا تكون دائما في يد مالکها ، كما في حالة استغلالها من طرف المستأجر او المجهز غير المالك او مسيرها ، و هنا فان قواعد اخرى قد فرضت نفسها تماشيا مع خصوصية القانون البحري الذي يعتبر السفينة مركز اهتمام الدائنين مانحي الاعتماد المسحوب للسفينة *crédit tiré du navire*.

ان القواعد الدالة على هذه الخصوصية تضمنتها القوانين المتعلقة بالامتيازات على السفن . و قد اعطت هذه القواعد الحق للدائن في ممارسة حق عيني على الاشياء التي يحوزها المدين و لا يملكها. ان الطبيعة العينية لحقوق الدائنين المتمتعين بحقوق امتياز او الذين ثبت لهم حق حجز تجعل من السفينة ذمة مخصصة لهم متى نشأت حقوقهم عن استغلالها (Oilleau, 2008). و قد انتقل الاهتمام بالسفينة في التشريعات اللاحقة التي جاءت تحل محل التشريعات السابقة ، كما هو حال المادة 1/4 فقرة 2 من اتفاقية 1967 او المادة 1/4 فقرة 1 من اتفاقية 1993 المتعلقة بالرهون و الامتيازات البحرية و التي لم تدخل الى اليوم حيز التنفيذ بسبب عدم التصديق عليها من عدد كاف من الدول.

بالنسبة للقوانين المتعلقة بالحجز على السفن ، فانها منحت نفس الحق للدائنين متى كان المدين مجرد مستعمل او مجهز غير مالك للسفينة . و قد ورد في النص التالي ما يلي : " في حالة ايجار سفينة مع الاحتفاظ بالتسيير التقني ، و في حالة مسؤولية المستأجر لوحده عن دين بحري ، فان الدائن يستطيع ان يحجز على السفينة " (مادة 3/4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالحجز على السفن). بل اكثر من ذلك فان الفقرة السابقة تنطبق في كل الحالات التي يكون فيها شخص غير مالکها مسؤولا عن دين بحري (مادة 3/4 فقرة 2) .

الفرع الثالث : ارتباط الدعوى العينية بالحق العيني

ان الارتباط الوثيق بين السفينة و الحق العيني يخول الدائن ممارسة حقه تجاه السفينة بموجب الدعوى العينية . و تتميز هذه الدعوى عن الدعوى الشخصية التي تنشأ عن دين ممتاز و التي لا يجوز رفعها الا على المدين بهذا الدين، و قد يكون المالك نفسه او اي شخص مستغل للسفينة. و يظهر هذا التمييز خاصة في قانون الامتيازات البحرية الذي يمنح دعوتين : الاولى عينية لا يكون فيها اي اعتبار لشخصية المدين ، و الثانية شخصية و فيها يعتد بشخصية المدين باعتباره عنصرا سلبيا في الالتزام. ان الدين البحري يقيم اذن من جهة علاقة بين السفينة و الدائن بسبب هذا الحق العيني، و من جهة اخرى يوجد علاقة التزام بين الدائن و مستغل السفينة تترتب عن هذا الدين (Oilleau, 2008).

ان هذه العلاقة توجد في الاتفاقيات الاخرى خاصة منها المتعلقة بالحجز على السفن . انها تنظر الى الالتزام نظرة واقعية عندما تقيم علاقة مباشرة بين الشيء و الدائن، و لا تهتم بشخص المالك (Lootgielter, Juillet-Aout 2010) و هي تختلف بذلك عن النظرة الشخصية للالتزام في القانون الفرنسي و القوانين التي تأثرت به كالقانون الجزائري، و التي لا يسمح فيها بالتنفيذ على الاموال الغير المملوكة للمدين.

يظهر مما سبق ان السفينة في الاتفاقيات الدولية ، و بحكم الدعوى العينية التي تخول حقا ضد هذه الاخيرة قبل ان تنشأ حقا ضد المدين، تعتبر ذمة تخصيص لصالح الدائنين البحريين . ان هذا الحكم ينطوي على حماية كبيرة لهؤلاء الدائنين، و يجعلهم بمنأى عن مخاطر تغيير ملكية السفن التي يتولد عنها الدين البحري، هذا بالاضافة الى صعوبة معرفة المجهز المالك بسبب تعقد احوال الاستغلال البحري. لكل هذه الاعتبارات نقلت الاتفاقيات الدولية هذه الدعوى التي عرفت في القانون الانجلوساكسوني ، و يظهر ذلك من المادة 1/3 من اتفاقية 1952 الخاصة بالحجز على السفن التي قصر فيها الحجز على " السفينة التي يتعلق بها الدين البحري " « navire auquel la créance se rapporte » . انه لا يشترط على ضوء هذه المادة اكثر من وجود علاقة بين السفينة و الدين حتى يكون للدائن

ممارسة حق ضد الشيء و لو كان هذا الاخير في يد شخص آخر غير المالك كمستأجر السفينة على سبيل المثال . هذا الالتزام الذي يتحمله الشيء مباشرة يجعل منه الطرف الاساسي في الدعوى ، و بذلك فانه يقوي من مسألة تخصيصه للوفاء بحقوق الدائنين البحريين دون سواهم.

غير ان ما يثير الانتباه في النصوص الدولية هو اختلاف قائمة الديون في كل من اتفاقيتي 1952 و 1999 المتعلقةتين بالحجز على السفن و اتفاقية 1926 الخاصة بالرهون و الامتيازات على السفن . ان اتفاقيتي الحجز، كما يظهر من نص المادة الاولى منها تجيز التنفيذ على السفينة في حالات كثيرة قد تصل الى 22 في اتفاقية 1999 (و هي 17 في اتفاقية 1952) في حين ان الديون في اتفاقية 1926 لا تتعدى الست حالات.

ان هذا الاختلاف يثير التسائل حول مدى امكانية التنفيذ على السفينة متى كان الدين البحري يجد مصدره في المادة الاولى من الاتفاقية الخاصة بالحجز أو ان ذلك لا يكون ممكنا الا اذا كان ذلك الدين مضمونا بامتياز بحري ؟

و على الرغم من ان هذه المسألة كانت محل جدل ، فانه تم الاتفاق على ان جواز التنفيذ على سفينة غير مملوكة للمدين يكون متوقف على تمتع الطالب بامتياز منصوص عليه في اتفاقية 1926 (Berlingieri, 1999).. و امام تقلص الحالات التي تميز التنفيذ على السفينة ، اجازت المادة 9 من اتفاقية 1952 و المادة 5/3 من اتفاقية 1999 للدول المتعاقدة انشاء امتيازات اخرى متى كانت هناك علاقة قانونية بين دائن المستاجر و السفينة المستاجرة، و هذا استنادا الى قانون القاضي *lex fori* (Berlingieri, 1999). و بالرجوع الى القانون البحري الجزائري يلاحظ انه صنف الامتيازات الى : امتيازات من الصنف الاول (مادة 73) و امتيازات الصنف الثاني و هي امتيازات خاصة على السفينة (مادة 76) . و يظهر من ذلك ان صاحب امتياز تابع للقانون العام قد تكون له دعوى ضد السفينة اذا كان دينه مرتبط بها و كانت في يد مستاجر لها .

و فيما اذا كان شرط الدين الممتاز ضروري توافره للتنفيذ على السفينة فان الاستاذ برلينجير يري ان اتفاقية 1952 الخاصة بالحجز على السفن لا تشترط ذلك . و يسير القضاء الحالي في هذا الاتجاه مؤكدا على مجرد توافر دين بحري له علاقة بالسفينة دون ان يكون بالضرورة ممتازا (Oilleau، 2008).

و قد اكدت محكمة استئناف مونبولي ذلك في قرار اصدرته في 01 ديسمبر 2003 في قضية السفينة "Sargasso" . و لعل هذا الاتجاه يؤكد مرة اخرى على التخصيص الذي تمثله السفينة بالنسبة للدائنين البحريين بموجب الدعوى العينية .

و قد برر البعض المبدأ السائد في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز على السفن ، ان ملكية السفينة ليست لها اهمية طالما ان الحجز يراد به فقط الضغط على ارادة المدين لحمله على الوفاء بالالتزام و عدم تحويله الى حجز تنفيذي (N'Dendé، 2009). غير ان الامر ليس كذلك في كل الاحوال اذ يمكن ان يتحول الحجز التحفظي الى حجز تنفيذي، كما لو قام الدائن برفع دعوى امام المحكمة التي ستبت في الموضوع و كان قانون هذه الدولة يشترط في الدين ان يكون مضمونا بامتياز بحري كما هو حال القانون الفرنسي المؤرخ في 03 جانفي 1967 الخاص بالسفن . اما في القانون الجزائري فان الامر يختلف عن القانون الفرنسي طالما انه يمكن للدائنين اصحاب الامتيازات التابعة للقانون العام التنفيذ على السفن . و لا يغير هذا الامر من ميزة التخصيص للدائنين البحريين ما دام ان الامر يتعلق بديون لها علاقة باستغلال السفينة حتى و ان كانت لا تجد مصدرها في النصوص القانونية ، فتشارك في التوزيع و تأتي بعد ان ينال الدائنون الممتازون من الصنف الاول و الدائنون المرتهنون حقوقهم .

المبحث الثاني : تقوية الدعوى العينية بالحقوق الممنوحة للدائنين البحريين

ان الدائن البحري يوجد في مركز قوي بسبب طبيعة حقه الذي تمنحه له الدعوى العينية . ان الدائن الممتاز مثلا يتمتع بحق عيني حقيقي مقارنة بالدائن الممتاز في القواعد

العامة . ان هذه القواعد لا تجيز له الحق في التتبع و لو كانت مترتبة على عقار عملا بنص المادة 3/986 من القانون المدني .

و بالرجوع الى النصوص الوطنية و الدولية يظهر منها ان الدائن خول حقا مباشرا على السفينة غير مبالي بصفة المدين المالك . و قد وجد في الامتياز البحري الوسيلة المثلى لاقامة علاقة بين الدائن والسفينة ، عن طريق السماح بتوجيه الدعوى الاصلية ضد السفينة نفسها، حتى و لو انتقلت الى الغير. ان العلاقة التي تنشأ بين السفينة و الدائن هي اساس الحق العيني ، و بمقتضاها لا يتأثر حقه بسبب حق التتبع الذي اعترف به المشرع صراحة و الذي يستطيع به ان ينفذ على الشيء و لو كان في يد مدين غير مالك ، و هذا على خلاف القواعد العامة التي لا تجيز التنفيذ الا على الاموال المملوكة للمدين . وعلى هدى ما سبق فاننا نأخذ موضوع الامتياز البحري كمثال على تقوية الدعوى العينية فنتناول الطبيعة القانونية للحق العيني للدائن البحري الممتاز ثم نعقبه بتقوية حق التتبع حتى بعد نقل حيازة السفينة الى الغير .

الفـرع الاول : الطبيعة القانونية للحق العيني للدائن البحري الممتاز

ان التخصيص الكامل للسفينة يتوقف على تمتع الدائن بحق عيني حقيقي او بتمتعته بمجرد حق دائنية مدعم *droit de créance renforcé* . انه بالرجوع الى تعريف الامتياز الوارد سواء في القواعد العامة او في القانون البحري ، يظهر ان حق الافضلية الممنوح للدائن الممتاز على مال او على اموال للمدين هو مقابل عدم التخلي عنها لصالحه . و يعتبر هذا الحق كاف لقيام الحق العيني (Oilleau، 2008) حتى و لو لم يتوفر بالضرورة عنصر التتبع كشرط ثان لهذا الحق . و انطلاقا من ذلك فان حق الافضلية يضيف لوحده الطابع العيني للامتياز البحري . هذا الاخير يتعلق بمجموعة من الاموال المادية و غير المادية المرتبطة بالرحلة البحرية، والتي يكون مجموعها ذمة متخصصة اعطى القانون حق افضلية عليها، و رتب علاقة مباشرة بينها وبين الدائن لدرجة ان العلاقة التي يتولد عنها الحق الشخصي بين الدائن و المدين اصبحت ثانوية.

و اذا تم الوفاء بالافضلية للدائن في القانون البحري فلان ذلك يعود الى هذه العلاقة الوطيدة بين الدائن و الشيء. هذه العلاقة هي التي تسمح للدائن بان يوجه دعواه الى السفينة مباشرة . و قد ازدهر هذا الفكر عند الانجليز و في الولايات المتحدة الامريكية ، و هم الذين يعتبرون اكثر تطرفا من غيرهم عند تشخيصهم للسفينة و اعتبارها مسؤولة شخصا عن الاعمال والتصرفات القانونية المرتبطة بها (Gouilloud، 1993). و قد كانت لهذا الفكر آثار واضحة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالامتيازات البحرية .

ان الامتيازات البحرية قسمها المشرع الى نوعين : امتيازات من الصنف الاول وامتيازات من الصنف الثاني. ان الاولى هي وحدها التي تعتبر حقوقا عينية حقيقية بسبب انها تسبق في الترتيب كل من الرهون البحرية و امتيازات القانون العام، هذا الى جانب ان الدائن يتمتع بضمان حقيقي هو ارتباط الدين بالسفينة.

انه و نظرا لاهمية الامتيازات من الصنف الاول، فان حق الافضلية قد لا يكفي لجعل منها حقوقا عينية حقيقية. فلا بد اذن من توافر ميزة اخرى فيها هي حق التتبع . و تعتبر قاعدة التتبع فكرة اصيلة في القانون البحري ، لذلك فان امتيازات الصنف الثاني لا يمكن اعتبارها حقوقا عينية حقيقية لعدم تمتع اصحابها بحق التتبع (Delebecque، 2014). وعلى هذا لا يعتبر كل الدائنين الممتازين متمتعين بحق عيني على السفينة - ان هذه المسألة محل خلاف. ان المادة 8 من اتفاقية 1926 المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية تنص على ان " الديون الممتازة تتبع السفينة في اي يد كانت " . و نظرا لعمومية هذا النص يمكن القول ان التتبع تستفيد منه جميع الامتيازات سواء كانت من الصنف الاول او الثاني. انظر كذلك اتفاقية 1967 مادة 2/7 و اتفاقية 1993 مادة 8 المتعلقة بالرهون و الامتيازات و التي لم تدخل حيز التنفيذ -.

ان تقرير حق التتبع للدائنين الممتازين على السفينة يعتبر خروجاً عن حكم القواعد العامة التي لا تسمح بذلك، حماية للحائز حسن النية (مادة 985 قانون مدني جزائري و 2279 مدني فرنسي). و يبرر هذا الخروج باعتبارات تتعلق بتشجيع الائتمان البحري.

لذلك و حتى لا يبقى حق الدائن حقا وهميا معرضا للزوال فيما لو استعصى عليه استيفاء دينه لو انتقلت السفينة الى الغير، اعطي له حق تتبعها. ان هذا الحكم قد يشجع على الاستثمار البحري ويستقطب ثقة الغير بسبب الضمانات المعطاة له لحماية المال المخصص له .

انه و للأسباب المذكورة اعلاه قرر المشرع حق التتبع في المادة 82 من القانون البحري (و تقابلها المادة 39 من القانون الفرنسي لسنة 1967). و بتقرير المشرع لهذا الحق فانه يكون قد جعل من الامتيازات البحرية وسيلة هامة لتخصيص الثروة البحرية بحيث انه اقام علاقة بين الشيء والدائن الذي تولد حقه نتيجة استغلال السفينة .

و لا يمارس حق التتبع على الثروة البحرية بمفهومها الواسع ، وانما يقتصر فقط على السفينة لانها هي المقصودة لوحدها في النصوص القانونية . لذلك فان فكرة التخصيص تندعم نتيجة تحمل السفينة لوحدها لاثار الاستغلال البحري . و من ثم فلا يشمل الديون التابعة لاجرة النقل (Oilleau، 2008).

يظهر مما سبق ان الدائن البحري ، و حتى و ان لم يخوله الامتياز امكانية الحيازة المادية للسفينة، فان حق التتبع المعترف له به يقرر له تخصيصا على الذمة البحرية. وهكذا، فان الامتياز البحري بوصفه تأمينا عينيا ، يخول صاحبه حقا عينيا حقيقيا . الى جانب حق الافضلية الذي يمارس عند بيع السفينة ، فانه يجوز للدائن ان يتبع السفينة في اي يد كانت من اجل الحجز عليها وبيعها. و غني عن البيان ان هذه القواعد هي خطيرة على الدائنين الاخرين و خاصة المرتهنين منهم. و مرد هذه الخطورة الى المفاجأة التي يمكن ان تترتب عن ممارسة هذه الحقوق بسبب عدم اخضاع الامتيازات البحرية لاي اجراء من اجراءات الشهر (Rodière)، و يذكر الاستاذ روديار ان هذه الصدمة التي يتلقاها الدائنون لا يخفف منها الا ما يلاحظ في المجال البحري من معرفة المنتمين اليه بكل ما يحدث فيه و بتاريخ السفن و ما تتعرض له من حوادث و التأمينات التي تثقلها.

الفرع الثاني : ممارسة حق التتبع حتى بعد نقل حيازة السفينة

ان من آثار الدعوى العينية نقل حق الدائنين البحريين نحو السفينة بدلا من المدين . وقد اقرت هذ الحق كل الاتفاقيات الدولية سواء تلك المتعلقة بالامتيازات البحرية او الرهون البحرية لسنوات 1926 و 1967 و 1993. أو سواء تلك المتعلقة بالحجز على السفن للسنتين 1952 و 1999 . و قد تأثرت هذه الاتفاقيات بالمدرسة الانجلوساكسونية التي تعطي الحق لمن له امتياز بحري maritime lien ان يباشر دعواه مباشرة على السفينة ولا يكثرث لشخص المدين. ان هذه النظرية التي تجعل من السفينة محلا للدعوى ، وعلى حد تعبير الاساذة ريمون قويو، ساهمت في احداث صدمة بين الانظمة ، بين تلك التي تأخذ بنظرية التشخيص وبين تلك التي تأخذ بوحدة الذمة كفرنسا و الجزائر. وسنحاول من خلال ما يلي عرض اهم ما جاء في الاتفاقيات الدولية بخصوص اتجاهها الى التركيز على السفينة بدلا من شخص مستغلها وموقف التشريعات الوطنية منها .

أولا : حق الدائن في التنفيذ على السفينة المستغلة من الغير

يلاحظ هنا خروج القانون البحري عن حكم القواعد العامة التي لا تجيز التنفيذ على مال غير مملوك للمدين و هذا على الرغم من اقرار القانون المدني للطبيعة العينية لحق الدائن الممتاز في الوقت الذي لا يعترف لهذا الاخير باي حق على هذا الشيء متى خرج من حيازة مدينه. ان الطبيعة الشخصية لهذا الحق تقابلها الطبيعة العينية في القانون البحري، و هي تختلف عن الاولى فيما تجيزه للدائن من ان يمارس حقه على السفينة التي ترتب عنها الدين البحري سواء كانت السفن ، تقول المادة 91 من القانون البحري " مستغلة اما من قبل المالك و اما من قبل المجهز غير المالك و اما من قبل المستأجر".

ان الامتياز البحري لا يرتب اية دعوى شخصية ضد مالك السفينة اذا لم يكن مدينا شخصا و يذكر الاساذ روديار ان هذه الصدمة التي يتلقاها الدائنون لا يخفف منها الا ما يلاحظ في المجال البحري من معرفة المنتمين اليه بكل ما يحدث فيه و بتاريخ السفن و ما تتعرض له من حوادث والتأمينات التي تثقلها للدائن . و لكن هذا الحق ، و بصفة

استثنائية ، يعطي دعوى عينية للدائن اصطلاح على تسميتها في الفقه الانجلوساكسوني بـ writ in rem . و تكون عندما لا يكون الشيء مملوكا للمدين و لا يكون المالك هو المدين الشخصي.

ان هذا التصور قد يبدو لاول وهلة غريبا في القوانين التي تنشبت بمبدأ وحدة الذمة المعروفة في القانون الفرنسي و القانون الجزائري و في دول اخرى تأثرت بالمدرسة اللاتينية.

ان هذه الدول تقيم علاقة بين الاموال و المدين و الملكية . ان الالتزام المترتب في ذمة المدين تضمنه الاموال المملوكة له فحسب . و قد كرست المادة 188 من القانون المدني هذا المبدأ بقولها "اموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه" . و تنص الفقرة الثانية من هذه المادة على مبدأ المساواة بين الدائنين . ان هذا المبدأ لا يوجد في الانظمة البحرية كالامتياز مثلا الذي يعرف ما يسمى بقاعدة نهاية المساواة rupture d'égalité و هو يعتبر ثان اهم مبدأ بعد التخصيص الذي يتحقق بموجب الدعوى العينية .

و استنادا الى التصور السالف لا يجوز التنفيذ على اموال مملوكة لغير المدين . غير أنه بالرجوع الى احكام القانون البحري يلاحظ اجازة المشرع التنفيذ على السفينة و لو كانت مستغلة من غير مالكةا. و بعبارة اخرى فان قواعد القانون البحري تجيز تنفيذ الالتزامات على اموال الغير على خلاف القواعد العامة التي لا تسمح بذلك .

و قد كان للمحيط الذي تنشط فيه مختلف الفعاليات البحرية تاثير كبير في الانفراد بقاعدة مخالفة لتلك التي تسود في القانون العام. و لم تخرج معظم الاتفاقيات الدولية عما أرتضاه هؤلاء المتعاملون لانفسهم من قواعد لتدبير شؤونهم. و كان من نتيجة ذلك ان تبنت معظم الدول في تشريعاتها مبدأ التنفيذ على اموال غير مملوكة للمدين، ومنها دول معروفة بتنشبتا بمبدأ وحدة الذمة (Ouilleau, 2008). ان السفينة يعطى فيها في نظام الامتيازات البحرية للدائن حقا مباشرا متى كانت هي مصدر الدين البحري . و لا تكون شخصية المدين هي مركز اهتمام الدائن . ان الذي يهم بالنسبة اليه هو ان تترتب الديون عن استغلال

السفينة . ان المستغل لها هو المسؤول الشخصي عن الديون المترتبة عن ادارتها التقنية و عن ادارتها التجارية . اذا توافرت هذه الشروط فان الدائن يتمتع بحق تتبعها . و قد اقرت هذا المبدأ اتفاقية بروكسل لسنة 1926 صراحة عند نصها بان " الامتيازات تتبع السفينة في اي يد كانت " (مادة 8) . و لم يعد بعد ذلك امام التشريعات الوطنية الا خيار تبني هذا المبدأ مثل ما فعل المشرع الفرنسي في المادة 1/39 من قانون 1967 و المشرع الجزائري في المادة 82 من القانون البحري .

ان قاعدة التتبع الذي خرج بها القانون البحري عن حكم القواعد العامة قد تجد مبررا لها فيما اصبح يتميز به عالم البحر . ان السفينة لم يعد استغلالها قاصرا على المالك . فقد اظهر التطور بروز وسائل جديدة للاستغلال البحري، و منها استغلال السفينة من طرف اشخاص غير مالكيها ، لهذا كان لا بد من ظهور قواعد قانونية بحرية لمواجهة ما استجد من معاملات في هذا المجال . و من اهم القواعد التي وجدت قاعدة فصل الملكية عن الاستغلال و تركيز حق الدائنين في السفينة بدلا من مستغلها . و اصبحت السفينة نتيجة ذلك هي الضمان الوحيد الذي يعتمد عليه المتعاملون و هي اساس الاعتمادات التي تمنح لمن يتولى استغلالها . و بما ان المستغل قد لا يكون حتما هو مالكيها اعتبرت هي اذن التأمين العيني ضمن ثروته البحرية التي يعتمد عليها لاستيفاء الديون المترتبة في ذمة المدين ايا كانت صفته . و اعتبر الفقيه شوفو (P.Chauveau، 1958) مسألة الربط بين السفينة و الديون المترتبة عليها مبررا للتنفيذ عليها من طرف الدائن مسألة منطقية على اساس ان الامتياز البحري يرتب حقا عينيا للدائن و يجعل من السفينة مالا مخصصا للدائنين الذين ترتبت لهم ديون من جراء اسغلالها.

و اذا كان الاستغلال شرطا لممارسة الامتياز البحري ، فان مسألة التعرف على صفة المستغل قد تطرح في حالة استئجار السفينة اشكالا . ان الاشكال المطروح يتعلق بصفة المستغل في كل من استئجار السفينة بالرحلة او عارية او لمدة زمنية حتى يكون للدائن الممتاز الحق في تتبع السفينة والتنفيذ عليها و هي في حيازته . ان الاتفاقيات الدولية ليست واضحة تمام الوضوح للمساعدة على حل هذا الاشكال . لكن بالرجوع الى التعاريف التي

اعطاها الفقهاء لكل استئجار يظهر منها ان مستاجر السفينة بالرحلة لا يمكن اعتباره مستغلا ما دام ان المؤجر هو الذي يحتفظ بالادارة التقنية والتجارية للسفينة. و على هذا الاساس فان انعدام الاستغلال من جانبه يحول بين الدائن و بين ممارسة امتياز ه على السفينة.

ان معظم الدول التي صادقت على الاتفاقيات الدولية اقرت مبدأ الدعوى العينية التي توجه للسفينة باعتبارها هي " المدينة " او " المخطأة " غير مكترثة بصفة المدين على اساس الالتزام الجديد الذي يثقل كاهل شيء يسمى obligation proptem rem. ان هذا الالتزام ينشأ علاقة بين الشيء و الدائن، و تصبح السفينة هي المال المخصص و الوسيلة الوحيدة لضمان الديون البحرية الممتازة . ويعتبر الحجز هو الطريقة المثلى لوضع التأمينات العينية موضع التنفيذ .

غير انه اذا كانت السفينة هي اداة ممتازة لاجبار المدين عن طريق الحجز او عن طريق الدعوى العينية ، فان الامر ليس بالشيء الهين في الحالات التي يتعذر فيها تحديد المستغل الحقيقي لها .

ثانيا: حق الدائن في تتبع السفينة التي تم بيعها او التي اعيد تسليمها الى بائعها

ان الاشكال المطروح حول هذه المسألة هو مدى احقية الدائن في رفع دعوى عينية بعد انتهاء مدة الاستئجار او في حالة اعادة تسليمها الى مالكها او بيعها ، و بعد قيام الدين في ذمة البائع او المستغل لها .

-مدى بقاء حق التتبع قائما بعد اعادة تسليم السفينة الى مالكها. اذا انتهت مدة الايجار المتفق عليه و اعيدت السفينة الى مالكها بعد ان يكون المستأجر قد تحمل التزامات و كانت هذه الاخيرة لها علاقة باستغلالها ، فان السؤال الذي يثور لمعرفة مدى بقاء حق تتبع الدائن للسفينة قائما. ان هذه المسألة يكتنفها بعض الغموض لان

القانون و كذا الاتفاقيات الدولية بينت الوقت الذي توجه فيه الدعوى. ان نص المادة 91 من القانون البحري على سبيل المثال جاء في صيغة العموم، ويفهم منه ان احكام الامتياز البحري تطبق ايا كانت الايدي التي انتقلت اليها السفينة. و يؤكد هذا التوجه ما ورد في المادة 150 من القانون البحري الجزائري التي تجيز التنفيذ على السفينة التي نشأ عنها الدين البحري بدون اي توضيح آخر، و هي بذلك حذت حذو المادة 3 من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالحجز على السفن. و فيما يبدو فان الفقرة 4 من نفس المادة تجيز التنفيذ على السفينة التي بيعت و من باب اولى اعيد تسليمها :

[« dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur... »].

و مهما يكن فان التفسيرات التي قبلت بخصوص هذه المادة هي كثيرة (Oilleau، 2008). و كنتيجة لذلك فان الحلول القضائية في فرنسا خاصة انقسمت بين مؤيد لفكرة تتبع السفينة بعد اعادة تسليمها او بيعها وبين معارض لها . من المؤيدين لحق التتبع ما صدر عن محكمة استئناف روان والمحكمة التجارية لنانت من اجازتها للدائن بالحجز على السفينة بعد اعادتها الى مالكيها متأثرة بقرار اصدته الغرفة التجارية بمحكمة النقض الفرنسية في 31 مارس 1992، محكمة استئناف روان، 19 جوان 1984 ، سفينة " اطلنتيك مارين " ، - محكمة استئناف روان ، 16 نوفمبر 1995 ، -المحكمة التجارية بنانت، 3 سبتمبر 1991 سفينة " تريندت بيوتي " ، -محكمة النقض ، 31 مارس 1992 (Georgina، 2010).

وتجدر الاشارة الى ان هذه الاحكام انشأت دعوى عينية حقيقة رغم انها لا تحظى بتأييد كبير في فرنسا. و في الجزائر فان المشرع لم يتخرج بالاخذ بهذه الدعوى، و يظهر ذلك من كثرة النصوص التي تضمنها القانون البحري و التي اخذ فيها بذمة التخصيص . و رفضت بعض الاحكام الاخرى اي حق للدائن لتتبع السفينة بعد اعادة تسليمها، محكمة استئناف

مونبولي، 19 ماي 1992 التي اسست قرارها بناء على تفسير المادة 3 من اتفاقية 1952 التي تحصر التتبع في مرحلة الاستئجار و لا تجيزه بعد ذلك.

-مدى بقاء التتبع في حالة بيع السفينة. يثار نفس التساؤل الذي اثير بصدد السفينة التي اعيدت الى مالكةا. يتعلق الامر هنا ببيع المجهز المدين لسفينة الى الغير. هل يحتفظ الدائن بحق تتبعها و هي في يد المشتري الجديد ؟ ان خصوصية السفينة و اقترابها من نظام العقارات تجعل من تطبيق قاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " (مادة 985 قانون مدني) امرا مجافيا لقواعد القانون البحري .

ان اتفاقية 1952 في مادتها 3 و المادة 150 من القانون البحري الجزائري تجيز للدائن ممارسة هذا الحق ضد السفينة التي يتعلق بها الدين البحري tout navire auquel la créance se rapporte. فما دام ان شخصية المدين غير مهمة ، فان السفينة هي التي تسأل عن نتائج الاستغلال، و بالتالي فان دعوى عينية حقيقية هي مقررة في هذه القواعد للدائن الذي يتعلق حقه باستغلال السفينة.

ان مسألة بيع السفينة لا تطرح في القانون الجزائري اي اشكال لان المشرع اعتبر الامتيازات البحرية و خاصة امتيازات الصنف الاول حقوقا عينية حقيقية و رتب لها الضمانات التي تؤمن للدائن الحصول على حقه ، كحق الافضلية و حق التتبع بغض النظر عما اذا كان الشيء في يد مالكة او في يد الغير. و بذلك يكون المشرع منسجما مع المنطق الذي تبناه في القانون البحري و المتمثل في مسؤولية السفينة عن آثار استغلالها.

اما في فرنسا فان القضاء و الفقه ترددا في اعطاء الحق للدائنين في التنفيذ على السفينة مصدر الدين البحري . و مرد هذا التردد الى تشبث المشرع الفرنسي بنظرية وحدة الذمة، وعلى الرغم من ميله الى الاعتراف بفكرة الذمة البحرية المخصصة لآثار الاستغلال البحري.

و من ناحية اخرى فان اختلاف التشريعات الدولية المتأثرة بوجهة النظر الانجلوساكسونية عن القانون الفرنسي زادت من حدة عدم استقرار الاجتهاد في فرنسا على قرار محدد .

و يلاحظ ان بعض احكام القضاء الفرنسي و كذا مجموعة من الآراء الفقهية تميزت مواقفها بالتطرف في معالجة مسألة السفينة التي تنتقل الى الغير عن طريق البيع او يعاد تسليمها الى مالكيها . غير ان هذا التشدد لم يعد يميز موقف القضاء و الفقه (Scapel، 2010) في فرنسا بعد ان سمح هؤلاء باجازة الحجز على السفن المباعة او التي اعيد تسليمها ، الا انه يشترط في ذلك ان يكون الدائن متمتعاً بامتياز بحري. و تجدر الإشارة الى ان اتفاقية 1999 الخاصة بالحجز على السفن والتي دخلت حيز التنفيذ في فترة ليست ببعيدة بعد انضمام الدولة العاشرة اليها، حيث ان الجزائر صادقت على هذه الاتفاقيتين و من ثم فان هذه الاخيرة تعتبر جزء من التشريع الداخلي، جاءت اتفاقية 1999 اكثر وضوحاً من سابقتها اذ اجازت في المادة 1/3 منها الحجز على سفن "من اجل ديون ترتبت على مالكيها او مستأجرها او مجهز او مستغل لها ، من قبل اي دائن يتمتع بامتياز بحري ". ان هذا النص يؤكد على فكرة تخصيص السفينة للدائنين البحريين الذين تنشأ ديونهم عن استغلالها حتى و كانت في حيازة شخص غير مالكيها و لكن بشرط ان يكون الدائن متمتعاً بامتياز بحري .

الخاتمة

ان ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة الوجيزة حول موضوع الدعوى العينية في القانون البحري هذا ان القانون حافظ على تقليد استقر منذ زمن بعيد يقوم على الفصل بين الذمة البحرية للمجهز و ذمته البرية ، ذلك التقليد الذي يقضي بتخصيص الذمة البحرية المتمثلة في السفينة لأولئك الدائنين الذي يشجعون الاستثمار البحري باموالهم . هؤلاء الدائنون مانحو الاعتمادات غالباً ما يعتمدون على السفينة كضمان وحيد، نظراً لارتفاع

قيمتها من جهة ومن جهة أخرى لعدع معرفتهم للذمة الاجمالية للمجهز. و في مقابل تشجيعهم للاقتصاد البحري والتضحية باموالهم خصهم القانون بحماية خاصة مضحيا بمبدأ المساواة الذي يسود القواعد العامة. و تتمثل هذه الحماية في منحهم دعوى تعرف في القانون البحري بالدعوى العينية ، وبموجبها تخصص السفينة للدائنين الذين ترتبت لهم ديون من طبيعة بحرية و كانت مرتبطة بالاستغلالها .

و يقتضي طبقا لهذه الدعوى ترتيب حقوق لهؤلاء على السفينة ، و لا يزاحمهم من يسمون بالدائنين البريين . ان هذه الطريقة من شأنها ان تشجع اصحاب رؤوس الاموال على الاستثمار في المجال البحري . ان القول بغير ذلك قد يؤدي لا محالة الى ركود هذه النشاطات و قد يفضي حتما الى تخلف الاقتصاد البحري و تقهقر اقتصاديات الدول . لذلك جاءت الاتفاقيات الدولية التي لم تفعل سوى تقنين تقليد استقر منذ زمن طويل . و رأينا ان دولا مثل فرنسا لم تتردد في الاخذ بالدعوى العينية رغم تشبثها هي ايضا بتقليد يجعل من اموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه.

و اما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه يساير في معظم الاحكام الواردة في القانون البحري ما جاءت به الاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص . فهو من جهة يجعل من السفينة ذمة مخصصة للدائنين البحريين ، و لم يتوقف عند هذا الحد اذ منح حمايته لهم و لو بيعت السفينة او اعيد تسليمها الى مالكيها في حالة تعاملهم مع مستغليها و نشأت ديون بحرية ارتبطت بهذا الاستغلال .

و في الاخير نلاحظ تاثير الاتفاقيات الدولية بالفكر الانجلوساكسوني الذي يميل الى تشخيص السفينة .و يرى الفقه الفرنسي(Devaux, 2022) ان ذلك هو مجرد خيال، وحسبه فان السفينة هي مجرد شيء ، و بهذه الصفة لا يمكن اعتبارها طرفا في القانون *sujet de droit* ، لذلك فان الدعاوى العينية ليست الا مجرد وسيلة لفهم بعض القواعد الخاصة في القانون البحري ليس الا ، و لا يمكن باي حال من الاحوال جعل السفينة دائنة او

مدينة ، فهي مجرد آلة تترتب بموجبها حقوق الدائنية او المديونية، و اما الالتزامات فيتحملها الاشخاص الذين يسировونها و هم الذين يكلفون في النهاية بتنفيذها .

Bibliography

- إ.ك. 1. (1976). كاتفاقية 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحرية او اتفاقية و 1952 المتعلقة بالحجز على السفن او اتفاقية 1957 المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن او اتفاقية لندن لسنة 1976 المتعلقة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية. .
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية . *المتعلق بالتجهيز و البيوع البحرية* . (جانفي 1969 03) ا. ر ، 69-08، الديمقراطية الشعبية.
- Berlingieri, F. (1999). analyse de la convention du 12 Mars 1999, la saisie des navires. *DMF* 593, 393.
- Delebecque, P. (2014). *droit maritime*. édition Dalloz.
- Devaux, C. (2022). *règles générales sur le statut des navires in droits maritime , sous la direction de Patrick Chaumette*.
- Georgina, R. (2010). *la saisie conservatoire des navires* . université Aix-Marseille: université Aix-Marseille.
- Gouilloud, M. R. (1993). *droit maritime* . édition Pédonne.

- Henderson, R. (2006). *ship finance Law* . London: London Metropolitan University Lloyd's Maritime Academy, .
- Kozubovskaya-Pelle, A. (2011). *de la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : notion et identification*. presse universitaire d'Aix-Marseille.
- Libouton, j. (2010). la saisie conservatoire et exécutive du navire. *DMF*, 647.
- Lootgielter, S. (Juillet-Aout 2010). la saisie d'un navire affrété. *DMF* 716 ,*Juillet-Aout 2010* ,p.567., 567.
- Mordaunt, D. J. (1989). admiralty in rem and in personam procedures : are they exempt from Common Law constitutional standard. *Santa Clara Law Review* , volume 29 , number 2, 3.
- Moulet, J. (n.d.). la saisie conservatoire du navire. <https://mouletavocat.com> , consulté le 23/12/2022-2.
- N'Dendé, M. (2009). *le statut du navire droits maritimes ,sous la direction de J.P.Beurier Paris*. Dalloz.
- Oilleau, K. (2008). *le crédit tiré du navire* . thèse Bordeaux.
- P.Chauveau. (1958). *traité de droit maritime*. librairies techniques .
- Rodière, R. (n.d.). *le navire* . 1997: Dalloz , 12ieme édition.
- Scapel, P. B. (2010). *droit maritime* . 2ieme édition, lextenso édition.
- the Arantzazu Mendi (apeal 1939).