

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

وليد بن علي

طالب دكتوراه علوم

كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01

تاريخ الإرسال: 2018-02-20

تاريخ القبول: 2018-06-13

تاريخ النشر: 2018-08-03

ملخص:

لقد ساهم التطور التقني الحاصل في صناعة الطائرات إلى ارتفاع قيمتها الاقتصادية تفوق في أغلب الأحوال قيمة العقارات من جهة، و تعزيز التبادل التجاري بين الدول من جهة أخرى، فكان أمام هذا النشاط الحيوي أن لجأت تشريعات الدول ومن قبلها الاتفاقيات الدولية إلى التفكير في استحداث صيغ قانونية ائتمانية لتسهيل تمويل شركات النقل الجوي التي ترغب في توسيع أسطولها الجوي عبر اقتناء مزيد من الطائرات، إما لغرض الاستبدال أو لغرض الزيادة من أجل فتح خطوط نقل جديدة.

وقد انتهى الأمر إلى إقرار رهن غير حيازي على الطائرة باعتبارها أكثر المنقولات موافقة وملائمة لهذا النوع الجديد من الرهن.

الكلمات المفتاحية: رهن غير حيازي - المنقولات - الطائرة - الاستغلال التجاري - الائتمان .

Résumé.

Le développement technique se déroulant dans l'industrie aéronautique a contribué à la forte valeur économique dépassé dans la plupart des cas, la valeur des biens immobiliers d'une part, et la promotion des échanges commerciaux entre les pays de l'autre.

Il était en face de cette activité vitale qui ont eu recours à la législation des Etats et accepté par les conventions internationales à envisager l'introduction de formules juridiques de crédit pour faciliter le financement des entreprises de transport aérien qui souhaitent étendre sa flotte par l'acquisition de plusieurs appareils, que ce soit dans le but de remplacer ou dans le but de l'augmentation afin d'ouvrir de nouvelles lignes de transmission.

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

Il a fini par un engagement sans dépossession sur l'avion comme transfert le plus approuvé et approprié de ce nouveau type de forclusion.

Mots clés : Gage sans dépossession – Meubles – Aéronef – Exploitation commerciales - Crédit

مقدمة:

لا يختلف اثنان على أن الطائرة منقول بطبيعته مثلها مثل السفينة، بل إنها أكثر المنقولات قدرة على الحركة و الانتقال من مكان إلى الآخر، وهي في انتقالها هذا قد تتجاوز حدود إقليم واحد إذا كانت مخصصة للنقل الدولي وإذا كان الأمر كذلك فإنها سوف تمر على أكثر من نظام قانوني¹.

وقد عرف المشرع الطائرة بموجب المادة 02 من القانون رقم 98-06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني على أنها "كل آلة تستطيع الارتفاع والتأسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض". ومع ذلك فقد أجمع غالبية الفقه على إعطاء تعريف أنسب للطائرة على أنها "الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال عبر الجو"².

ودافع الدراسة هو معرفة طبيعة رهن الطائرة المشار إليه في المادة 32 من قانون 98-06 وكذا الغاية من تنظيمه، وسوف نتطرق إلى تبليان الطبيعة الخاصة لمنقول الطائرة كعامل أساسي لاستبعاد تطبيق أحكام الرهن الحيازي عليها (المبحث الأول) من أجل تأكيد إمكانية تنظيم أحكام خاصة برهن الطائرة الذي لا تتعارض والغرض الذي أعدت من أجله (المبحث الثاني).

المبحث الأول : خروج الطائرة عن نطاق تطبيق أحكام الرهن الحيازي.

سوف تقتصر دراستنا في هذا المبحث على محاولة الكشف عن الطبيعة القانونية للطائرة (المطلب الأول) من خلال تحديد العناصر المكونة لها وإبراز خصوصيات هذا المنقول

¹ سمير عبد السيد تناغو، التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف (1948) مقال بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، يوليو 1965 ص2.

² لم ينص المشرع على هذا المصطلح (المركبة الجوية) في القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 و المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني في جميع مواده إلا أنه أشار إليه في القانون التجاري وقاصدا بها لا حالة منقول الطائرة، حيث نصت المادة 168 ق ت على ما يلي "لا تخضع لأحكام هذا الفصل: السيارات والبواخر و المركبات الجوية".

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي وفقاً لآراء الفقهاء، ليتيسر لنا معالجة الأسباب التي أدت إلى استبعاد نقل الحيازة في حالة ورود الرهن عليها (المطلب الثاني). ولم يعنى التشريع والفقهاء وحتى الاتفاقيات الدولية المنظمة للحقوق الواردة على الطائرة بهذا التحديد إلا من أجل غاية أوسع تضاهي النطاق الواسع للمجال الجوي الذي تنتقل فيه الطائرة وهو الغرض الأساسي الذي أعدت من أجله ألا وهو تنشيط الملاحة الجوية وتوسيعها عن طريق الاستغلال التجاري لهذه المنقولات، فكان أن برزت للوجود القانوني فكرة رهن الطائرة كتأمين عيني وكأداة لتحقيق ذات الغرض¹.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية للطائرة.

لا يمكن إنكار المحاولات التي قامت بها بعض التشريعات والفقهاء على حد سواء في تحديد الطبيعة القانونية لمنقول الطائرة، وبيان ذلك لا بد من تحديد العناصر المكونة لها (الفرع الأول) حتى يمكن تمييزها عن غيرها والكشف عن طبيعتها الخاصة (الفرع الثاني) من خلال النصوص القانونية المنظمة لذلك على مستوى التشريع الوطني أو على مستوى الاتفاقيات الدولية مدعين ذلك بآراء الفقهاء في هذا المجال.

الفرع الأول: تحديد العناصر المكونة للطائرة.

وتحدد هذه العناصر بالوثائق التي تحصل عليها الطائرة منذ نشأتها وهي كالآتي:

أولاً/ شهادة الصلاحية: وتسمى أيضاً "قابلية للملاحة الجوية" وهي عبارة عن مستند يصدر من دولة التسجيل في سجل ترقيم الطيران من قبل خبراء مختصين يؤكدون فيه قابلية الطائرة للإقلاع والتحليق والاستخدام فيها مخصصة لأجله، فقد نصت المادة 67 من القانون 98-06 بداية على هذا الشرط بقولها "لا يمكن لأية طائرة أن تحلق أو تقطع أو تحط في محطة جوية وطنية إذا لم تكن تستوفي الشروط العامة لقابلية الملاحة والاستغلال المحدد عن طريق التنظيم".

ثم تلتها المادة 68 من نفس القانون لتشترط بعدها هذه الشهادة حيث نصت على أنه "لا يمكن استخدام طائرة مقيمة في السجل الجزائري لترقيم الطيران في الطيران الجوي، إلا إذا كانت تتوفر على شهادة قابلية الملاحة أو رخصة مرور وطنية في حالة صلاحية، تحدد

¹ سمير عبد السيد تناغو، المقال السابق، ص 1.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي خصائص وشروط تسلم هذه الوثائق وتجديدها عن طريق التنظيم".

ثانيا/شهادة التسجيل: بعد حصول الطائرة على شهادة الصلاحية للملاحة الجوية تسجل في سجل التقييم الخاص بها في كل دولة وقد نص المشرع على هذا السجل بموجب المادة 17 من قانون 06-98 السالف الذكر بقولها: "يؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني سجل التقييم يسمى (سجل تقييم الطيران) وكذا المادة 18 من نفس القانون بقولها "ترقم كل طائرة على سجل التقييم الطيران قبل شروعها في الملاحة الجوية، ويسلم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكية".

ثالثا/منح الجنسية للدولة المقيمة في سجلها : تكتسب الطائرة جنسية الدولة التي سجلت فيها وقد أقرت التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية مبدأ منح الجنسية للطائرة.

فمن جانب التشريع الوطني نص المشرع على هذا المبدأ بموجب المادة 20 من قانون 06/98 الذي يتعلق بالقواعد العامة المطبقة على الطيران المدني بقولها "تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيمة في سجل تقييم الطيران، وتلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقا لما هو محدد عن طريق التنظيم"¹.

وقد اهتمت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 بتنظيم جنسية الطائرات وذلك بالنص على أن هذه الأخيرة تكتسب جنسية الدولة التي تسجل فيها حسب القانون الداخلي لهذه الدولة²، وتلزم كل طائرة بأن تحمل علامة جنسيتها³.

ولقد ثار خلاف بين الفقهاء حول طبيعة هذا المنقول القانونية، وهو ما سوف يتطرق إليه المطلب الموالي.

¹ تقابلها نص المادة 19 من قانون الطيران المدني الأردني بقولها "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المنصوص عليها في المادة 18 من هذا القانون بالجنسية الأردنية وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها"؛ وقد حدد المشرع الإشارات البارزة لجنسية الطائرة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 260-03 المؤرخ في 23 جادى الأول عام 1424 الموافق ل 23 يوليو سنة 2003 الذي يحدد شروط كفاءات قيد الطائرات في سجل تقييم الطيران و الإشارات البارزة لجنسيتها من المواد 10 إلى غاية المادة 20 في الفصل الرابع منه.

² نصت على ذلك المادة 17 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 بقولها: « Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés »

³ نصت المادة 20 من نفس الاتفاقية على أن : « Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres » .

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

الفرع الثاني: الطائرة منقول ذو طبيعة خاصة.

تعددت الآراء حول تحديد طبيعة الطائرة من الناحية القانونية، فمنهم من اعتبرها:
أولاً /وحدة قانونية واقتصادية: ويعزي هذا التوجه كون أنها منقول مركب من مجموعة عناصر أو أجزاء اتحدت فيما بينها ميكانيكياً لتكون شيئاً واحداً أو جهازاً مستقل عن عناصره المكونة له يستغل في نقل الأشخاص والبضائع من مكان إلى آخر عن طريق الجو ومن ناحية أخرى فهي تتمتع بالشخصية القانونية لخضوعها للتسجيل ومنحها جنسية الدولة المقيمة فيها مثلها مثل الأشخاص القانونيين الآخرين¹

ثانياً /منقول معين تعييناً ذاتياً: ومبرر ذلك أن كل طائرة لها من خصائصها الذاتية ما يسمح بتمييزها عن غيرها وعلى هذا فالطائرة من المنقولات القابلة للتعيين والتفريد، هذا الأخير أدى إلى إمكانية تسجيلها في سجل خاص² بل إن تسجيل الطائرات على هذا النحو ومنحها الجنسية يؤدي إلى إمكان شهر الحقوق العينية عليها من بيع أو رهن مثلها مثل السفن والعقارات ذلك أن هناك مكان واحد لكل منهم تسجل فيه التصرفات المرتبة عليها³.

ثالثاً /منقول ذو طبيعة خاصة (الرأي الراجح): تجدر بنا بعد جميع آراء الفقهاء مع نص المادة 29 من القانون 06-98 أن الطائرة منقول ذات طبيعة خاصة ذلك أنه من ناحية لا يصدق عليها وصف هذه الخصوصية إلا إذا خضعت للتسجيل الإداري لا للتعيين الذاتي وحده، فهذا الأخير هو الذي يسمح بإمكانية تسجيلها ومن ثم إمكانية إفرادها بتنظيم خاص في ملكيتها وترتيب الحقوق العينية الأخرى عليها على سجلاتها.

ومن ناحية ثانية فقد فصل المشرع بموجب المادة 29 السالفة الذكر في خصوصية أو

¹ مثلها مثل السفينة التي لها اسم وموطن وجنسية وشهادات تسجيل وبيانات الحوالة و الدرجة والطرار وبهذه الصفات فهي تشارك معها ومع الأشخاص الطبيعية.

² سمير عبد السيد تناغو، نفس المقال، نفس الصفحة.

³ علي محمد البارودي، حول المنقولات ذات الطبيعة الخاصة، مقال بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العددان الثالث والرابع السنة العاشرة 1960-1961، مطبعة جامعة الإسكندرية 1962، ص112؛ وقد أشار الباحث فرج سيد سليمان أحمد في رسالته للدكتوراه بعنوان رهن الطائرة (دراسة مقارنة ودولية) إلى هذا الخلاف بين الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية للطائرة، ص130 إلى غاية 139؛ كما سار على هذا النحو الباحث راتب جبريل الجنيدي في رسالته للدكتوراه بعنوان، الاتجاهات الحديثة لرهن المنقول في القوانين التجارية 1980، ص460 و463.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي الوصف الخاص لهذا المنقول في إنشاء الحقوق العينية عليها أو نقلها عن طريق القيد والشهر كبديل عن الحياة التي تعد سند الملكية في المنقولات العادية¹ وقبلها المادة 25 من نفس القانون والتي نصت على قيد جميع التصرفات التي تغير في المركز القانوني للطائرة بقولها "تقيد في سجل ترقيم الطيران وتذكر في شهادة الترقيم العمليات الآتية: تحويل الملكية، عقد تأسيسي للرهن، محضر الحجز، تأجير طائرة لمدة تفوق سنة، تغيير خصائص الطائرة، شطب الرهن، أو محضر الحجز أو عقد التأجير، شطب طائرة من سجل الترقيم".

المطلب الثاني: أسباب استبعاد نقل الحياة في الرهن.

ويتركز هذا المطلب في إبراز مشاكل التمويل في نطاق الملاحة الجوية واعتراف الاتفاقيات الدولية العاملة في هذا المجال بفعالية تقديم الطائرة كضمان مع بقاء استغلالها تجاريا (الفرع الأول)، مع الإشارة إلى أن انتقال الطائرة من دولة إلى أخرى أثر في صياغة تشريعات التأمينات العينية الواردة عليها وإعادة تكييفها بما يتلاءم والغرض الذي أعدت له (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاستغلال التجاري وعلاقته بالائتمان.

لقد كان ارتباط حركة النقل الجوي وتطوره وعدد الطائرات سواء لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع، وقد ظهرت مشكلة التمويل بشكل ملح إثر التطورات المتسارعة في صناعة الطائرات وخاصة الطائرات ذات التكاليف الباهظة²، وكانت مشاكل مشروعات شركات الطيران تكمن في عدم القدرة على زيادة خطوط الملاحة الجوية بزيادة شراء طائرات جدد³ عن طريق الاعتماد بمفردها على رؤوس أموالها، فكان لابد لها من اللجوء إلى المصارف المالية وبنوك الائتمان بغرض الحصول على التمويل اللازم للشراء أو على جزء منه، في مقابل ذلك كانت البنوك المالية لا تمنح قروضا دون اقتضاء ضمانات حقيقية من شركات النقل الجوي، وهذه الضمانات كانت ترد لا محالة على الطائرات ذاتها، فقد أجمع الفقه على أن أهم سبيل في تيسير

¹ فرج سيد سليمان أحمد، الرسالة السابقة، ص 139.

² إن إدخال التقنية والتكنولوجيا على الطائرات الحديثة أدى إلى ارتفاع أثمانها بشكل باهض.

³ حيث ذكر جانب من الفقه أن شركات الملاحة الأمريكية تحتاج فيما بين 1961 و 1970 إلى تمويل قيمته 6,4 بليون دولار، منه 4,3 بليون لدفع ثمن الطائرات الفائقة مع الإشارة إلى أن ثمن الطائرة الواحدة من نوع هو 20 مليون دولار تقريبا، سمير عبد السيد تناغو، المقال السابق، ص 1 نقلا عن :

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

حصول شركات الطيران على هذا الائتمان هو رهن الطائرات للمقرضين (البنوك و مؤسسات القرض) ضمانا لما يمنحونه من قروض لتلك الشركات والمؤسسات¹.

إن اتفاقية جنيف لسنة 1948 كانت اللبنة والأساس القانوني الأول في الاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرة في كل دولة تنتقل إليها، فكان كل صاحب حق عيني على الطائرة يمكنه الاحتجاج به في كل دولة وقعت على الاتفاقية إذا اصطدم حقه بقواعد موضوعية أو قواعد إسناد في قانون الدولة المتواجدة فيها الطائرة، وخلص البعض بحق أن الحقوق على الطائرات لا فائدة من الاعتراف بها إلا إذا تم هذا في المجال الدولي وليس فقط حسب قانون الدولة التي نشأ فيها الحق، ذلك أن الطائرة أنشأت خصيصا للانتقال من دولة إلى دولة أخرى².

إن هذه الاتفاقية المبرمة في جنيف 1948 قد اكتفت بتعداد الحقوق المعترف بها دوليا وسمحت في مقابل ذلك للدول بالاعتراف بحقوق أخرى على طائراتها تأتي في المرتبة بعد الحقوق المنصوص عليها في الاتفاقية، أما تنظيم هذه الحقوق العينية من الناحية الموضوعية الإجرائية فقد أحالت بشأنها الاتفاقية إلى قانونية جنسية الطائرة³.

¹ عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون، المنصورة، طبعة 2012، ص 112.

² سمير عبد السيد تناغو، المقال السابق، ص 03.

³ تنص المادة الأولى من الاتفاقية على ما يلي "الدول المتعاقدة تلتزم بالاعتراف بحق الملكية على الطائرة، حق حائز الطائرة في أن يكتسب ملكيتها بطريق الشراء، حق استعمال الطائرة تنفيذاً لعقد إيجار مدته 6 أشهر على الأقل، الرهن وكل حق آخر مشابه على طائرة ينشأ اتفاقاً ضماناً للوفاء بدين بشرط أن تكون هذه الحقوق".

أ- قد نشأت طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي كانت الطائرة مسجلة فيها وقت نشأتها.

ب- أن تكون قد قيدت في السجل العام للدولة التي سجلت فيها الطائرة، وصحة القيود المتابعة التي تتم في أكثر من دولة متعاقدة تتحدد حسب قانون الدولة المتعاقدة التي تكون الطائرة مسجلة فيها وقت اتخاذ كل قيد.

ج- ولا يمنع أي نص من هذه الاتفاقية الدول المتعاقدة من الاعتراف طبقاً لقانونهم الوطني بحقوق أخرى تنقل الطائرة، ومع ذلك لا يجوز اعتراف الدول المتعاقدة بأي حق مفضل على الحقوق المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة.

وذكر بعض الفقه أن الهدف من إبرام هذه الاتفاقية كان بالدرجة الأولى والأخيرة حماية حقوق الدائنين المرتبطين حيثما توجد الطائرة الموهونة في بلد أجنبي، أما في داخل إقليم الدولة التابعة لها الطائرة فإن القانون الوطني يتكفل لحمايتهم، وذلك أن هذه المعاهدة المبرمة سنة 1948 لم تنص على وسيلة لشهر الحقوق العينية المترتبة على الطائرات بل أحالت ذلك إلى قانون دولة التسجيل الذي يجب أن ينص في قوانينه على إلزامية شهر هذه الحقوق كي يمكن لها الدفاع عن هذه الحقوق وحمايتها.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

إن نقل شركات الطيران حيازة طائرلها إلى دائئها من اجل الحصول على التمويل هو في حد ذاته معرفة لهذا التمويل، ذلك أن هذا الانتقال يحرم المدين الراهن من استغلالها فيما أعدت له وبالتالي عدم إمكانية أو عدم القدرة على تسديد الدين المضمون بها، وفي مقابل ذلك فان حيازة الدائن المرتهن لها وهو عادة احد البنوك لا يملك الأجهزة والأدوات الفنية والإدارية التي تمكنه من تشغيل الطائرة أو استغلالها و الحصول على دينه، فكانت النتيجة أن تعطل الطائرة تجاريا وهو ما يؤدي إلى الإضرار بكلى الطرفين.

فإيرادات هذه الطائرة هي التي تتولى عن المدين الراهن سداد الدين وهو الغرض الذي أسسه من اجله هذا الرهن¹.

الفرع الثاني: الطابع الدولي للطائرات وأثره على تشريعات الرهن المقارنة.

لما كانت الطائرات معدة أساسا للانتقال لمسافات طويلة تتجاوز الحدود الجغرافية للدولة المسجلة فيها، فانه ليس من الغريب حسب الفقه² أن تسبق الاتفاقيات الجوية الدولية التشريعات الداخلية لكثير من الدول بل إن الأولى فرضت نفسها على الثانية وباتت مصدرا لها في كثير من النصوص المنظمة لها، ذلك انه يستحيل أن تنفرد دولة معينة بإصدار قانون جوي خاص بها دون أن يكون ذلك مرتبطا بالاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني الدولي، وهو ما فسخ المجال للاهتمام بتوحيد قواعد القانون الجوي في مختلف دول العالم، لذلك هناك تأكيد متزايد على أن يشمل هذا التوحيد الهيئات و المنظمات التي تتولى تفسير هذه القواعد و النصوص³.

سهام عبد الرزاق مجلي السعيد، فكرة رهن المنقول دون حيازة والحماية القانونية له رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة بغداد 2000، ص 100 و 101، نقلا عن محمد فريد العريفي، القانون الجوي (1987/1986)، دار المطبوعات الجامعية، ص 26 إلى غاية 33.

¹ وقد قيل بحق أن فكرة رهن المنقول دون نقل الحيازة ظهرت نزولا عن طلبات التجار والصناع والزراع والحرفيين في بقاء حيازة منقولاتهم لأنها من مستلزمات نشاطاتهم وهذا ما أدى إلى أن يشترط بعض الفقه انه لا يكفي أن تكون هذه المنقولات معينة تعيينا ذاتيا بحجة إمكانية تسجيلها ومن ثم شهرها بدلا من فرض انتقال الحيازة، بالإضافة على ذلك استلزام أن يكون هذا المنقول منتجا، وارتباط المنقول بالإنتاج يكفل علانية استعماله وهو ما يسير للدائن المرتهن مراقبته؛ فرج سيد سليمان أحمد، نفس الرسالة، ص 87 و 89.

² فرج سيد سليمان أحمد، نفس الرسالة، ص 129.

³ بداية من غير المنصور أن يوجد قانون تلتزم الدولة بتطبيقه بموجب اتفاقية دولية على طائرات الدولة الأجنبية وأخر تطبيقه على طائراتها الوطنية، وهذا ما أدى إلى اقتراح تشكيل منظمات عليا فيدرالية تفسر مثل هذه الاتفاقيات.

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

ولما كانت هذه الصفة تخص الطائرة عن غيرها من المنقولات الأخرى فإن ذلك أدى في البداية إلى عدم استقرار في القواعد القانونية التي تحكمها نتيجة انتقالها في أزمته متقاربة من نظام قانوني لدولة معينة إلى نظام قانوني لدولة أخرى، وعلى هذا الأساس تمكنت التشريعات بما فيها الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال على العمل للاعتراف بالمكان الذي تم تسجيل الطائرة فيه وبالجنسية التي اكتسبتها هذه الطائرات في دولتها بما يفيد احترام سيادة القانون الوطني الذي تم تسجيلها بمقتضاه، فكل تصرف قانوني يرد على الطائرة يجب أن يخضع في جميع مراحلها لقانون جنسية الدولة الذي ابرم فيها التصرف أو قانون دولة تسجيلها وقد كان المشرع ج أن نص على حضر تعدد تسجيل الطائرة بموجب المادة 23 من قانون 98-06 بقولها "لا يمكن قيد طائرة مرقمة في الخارج في السجل الجزائري إلا بعد شطبها من سجل الترخيم في الدولة الأجنبية" وهو نفس الحكم في المادة 24 التي تليها حيث نصت على انه "لا يكون قيد طائرة في سجل ترقيم أجنبي مرقمة سابقا في الجزائر ذا مفعول في التراب الوطني إلا بعد شطبها مسبقا من سجل الترخيم الجزائري" كما أن اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة سنة 1944¹ واتفاقية جنيف الخاصة بالاعتراف بالحقوق العينية على الطائرات الموقعة بجنيف 1948 قد ألزمتا في بنودهما أن تحمل كل طائرة وثائق تتضمن مستندات تسجيلها وشهادة صلاحيتها بما في ذلك التأمينات العينية المقررة عليها، وهو ما يعني إعلام الغير الذي يريد أن يتعامل في ملكية هذه الطائرة أنها مثقلة بحقوق عينية لأصحابها .

المبحث الثاني: نحو تنظيم أحكام خاصة برهن الطائرة.

يبدو أن المشرع من خلال نص المادة 32 من القانون 98-06 الذي أشار فقط إلى جواز رهن الطائرة دون الخوض في تفاصيل ذلك، كان ملمحا إلى ترتيب أحكام الرهن الرسمي عليها المنظم في نصوص القانون المدني، فقد جاء قانون 98-06 المتعلق بالقواعد المطبقة على الطيران المدني خاليا من كل أحكام خاصة برهن الطائرة.²

¹ نصت المادة 18 من اتفاقية شيكاغو سنة 1944 على ما يلي: "يجوز تسجيل الطائرة تسجيلا صحيحا في أكثر من دولة واحدة".

² أشار المشرع إلى جواز هذا الرهن الواقع على الطائرات في القسم الثاني تحت عنوان حجز الطائرات ورهنها وامتيازاتها من القانون 98-06 ج.ر العدد 48 لسنة 35 الصادرة يوم الاحد 4 ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 28 يونيو سنة 1998، وهو نفس الشيء بالنسبة لقوانين بعض التشريعات العربية ومنها قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 فقد خلا هو الآخر من النص

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي وبالتالي يترتب على ذلك أن يكون موضوع رهن الطائرة خاضعا للرهن الرسمي في القانون المدني مادام محل الرهن تشبه أحكامه التصرفات الواردة عليه أحكام العقار، فيعتبر من القواعد العامة كلما خلا قانون 98-06 من حكم خاص ولبيان تفصيل ذلك نتناول في دراستنا لرهن الطائرة كيفية إبرام هذا العقد (المطلب الأول) ثم الآثار المترتبة عن انعقاده صحيحا و انقضاء (المطلب الثاني) وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول: الأحكام الخاصة بإنشاء الرهن.

لما لم ينظم المشرع الرهن الوارد على الطائرة في تنظيم قانون خاص إلا استثناء ما أشار إليه جوازه بموجب المادة 32 من القانون 98-06 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني المشار إليها سابقا مبنيًا على إلزامية قيد هذا الرهن، فهذا يعني ما لا يدع مجالا للشك أن يتم انعقاد هذا الرهن في الشكل الرسمي مثله مثل العقار أو السفينة.

ورهن الطائرة يعقد مثله مثل رهن السفينة أو الرهن الرسمي الوارد على العقار يستلزم عند إنشاء صحيحا توافر شروط موضوعية وأخرى شكلية وسنعالج هذه الشروط كالتالي:

الفرع الأول: الشروط الموضوعية

سنكتفي هنا بعرض الأحكام الخاصة التي يتميز بها رهن الطائرة سواء تعلق الأمر بالمدين الراهن أو الدين المضمون بالرهن أو محل الرهن:

أولا: طرفا العقد.

لما كانا طرفا عقد الرهن هما المدين الراهن والدائن المرتهن كأصل عام، وقد يكون شخص آخر غير المدين يكفل دينه وهو الكفيل العيني في أحوال خاصة، فإنه طبقا للقواعد العامة يجب أن يكون المدين الراهن أو مالكا للطائرة المرهونة وأهلا للتصرف فيها طبقا لنص المادة

على تنظيم التأمينات العينية على الطائرات وأشار فقط في المادة 40 من هذا القانون على أن " الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والقواعد والأنظمة النافذة في الدولة ومع ذلك فإن نقل ملكية الطائرة يجب أن يتم بموجب سند رسمي ولا يكون له أي آخر اتجاه الغير إلا بعد قيده في السجل الخاص بذلك "؛ ولذلك فقد اقترحت الباحثة سهام عبد الرزاق مجلي السعيد في رسالتها للدكتوراه تعديل نص هذه المادة لأنها لا تنسجم مع الهدف والغاية من رهن الطائرة ويكون النص على النحو التالي "مع عدم الإخلال بالأحكام الواردة في هذا القانون تعتبر الطائرة مالا منقولا ومع ذلك فإن التصرفات والوقائع التي تترتب على إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على الطائرة لا تكون حجة على الغير، إلا إذا أشرعت بطريق التسجيل أو القيد بحسب الأحوال في السجلات المشار إليها في هذا القانون"، ص 102 من الرسالة.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

884 ق م ج بقولها: "يجوز أن يكون الراهن هو المدين نفسه أو شخصا آخر يقدم رهنا لمصلحة المدين وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الراهن مالكا للعقار المرهون وأهلا للتصرف فيه". وإذا كانت الطائرة في طور الإنشاء فيجب أن يصدر الرهن عن المالك سواء كان هو الصانع أو طالب البناء أو التصنيع.¹

إن نشاط النقل الجوي في غالبية الدول تقوم عليه شركات طيران متخصصة، شخص المدين هنا هو غالبا شركة تقوم بالنقل الجوي تملك أسطولا من الطائرات ومساحات شاسعة من العقارات ومخازن هائلة من قطع الغيار والمعدات.²

ثانيا: الدين المضمون.

لم ينص المشرع في قانون الطيران المدني 98-06 على طبيعة الدين المضمون بالرهن أو على أوصافه وعليه سيستلزم علينا الرجوع إلى القواعد العامة المطبقة في هذا الشأن حيث نصت المادة 891 ق م على ما يلي "يجوز أن يترتب الرهن ضمنا لدين معلق على شرط أو دين مستقبل أو دين احتملي كما يجوز أن يترتب ضمنا لاعتماد مفتوح أو لفتح حساب جار على أن يتحدد في عقد الرهن مبلغ الدين المضمون أو الحد الأقصى الذي ينتهي إليه هذا الدين".

ثالثا: محل الرهن.

لما كان محل الرهن الجوي هو الطائرة وما يدخل في نطاقها، فإن ذلك يشمل أيضا سائر أجزائها من محركات ومراوح وغيرها كما يمكن أن يشمل الرهن قطع الغيار الموجودة في مخازن المدين المعدة لإلحاقها بطائرة مرهونة أو غير مرهونة وفي بعض القوانين الأجنبية يمكن رهن الأسطول الجوي بأكمله كما يمكن رهن الحصة الشائعة قياسيا على المنقولات الماثلة لها كالسفن البحرية وقبل كل ذلك يجوز رهن الطائرة وهي قيد الإنشاء أو في دور التصنيع.

الفرع الثاني: الشروط الشكلية.

إذا كان المشرع في القانون البحري قد نص صراحة على وجوب افراغ عقد الرهن البحري أو عقد رهن السفينة في شكل رسمي بموجب المادة 57/1 من ق ب ج السالف

¹ عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، طبعة 2012، ص 114.

² فرج سيد سليمان أحمد، الرسالة السابقة، ص 203.

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي الإشارة إليها فإنه اغفل هذا الوجوب صراحة في القانون 98-06 المنظم للقواعد المتعلقة بالطيران المدني، واكتفى بالإشارة فقط إلى وجوب قيد رهن الطائرة كشكلية غير مباشرة دون الشكلية الرسمية وهي الكتابة في سند رسمي¹ حيث جاءت المادة 32/ف2 من هذا القانون على النص التالي "يقيد الرهن في سجل ترقيم الطيران ولا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلا بعد قيده..."، والتساؤل الذي يثار في هذه النقطة هو رهن الطائرة وفقا للتشريع الساري المفعول هو عقد شكلي أم هو عقد رضائي بمعنى إغفال المشرع لإلزام الشكلية الرسمية في هذا العقد، هل يؤدي بنا الأمر أحكام رهن المنقول أو أحكام رهن العقار باعتبار أن العقار و الطائرة يخضعان لنفس إجراءات التسجيل؟ وتحمل الشكلية شرطين أساسيين:

أولا/ الكتابة: لقد ذهب جانب من الفقه² إلى أن رهن الطائرة يخضع لأحكام رهن المنقول متحججا في ذلك على غياب نص صريح يلزم إفراغ العقد في الرسمية المطلوبة مضيفا إلى انه تكفي الكتابة العرفية فقط ذلك أن الرهن الرسمي ما هو إلا استثناء بالنسبة لبعض المنقولات، ولذلك وجب الإشارة إلى هذا الاستثناء في نصوص قانونية صريحة ولعل ما يثبت خضوع الطائرة لأحكام رهن المنقولات حسب ذات الفقه هو ما قضت به الفقرة الثالثة من المادة 32 من القانون 98-06 السالف الذكر بقولها "ويخضع شطب الرهن لتقديم عقد يثبت رفع الرهن بموجب اتفاق بين الطرفين أو قرار قضائي" إذا كانت الرسمية لازمة لتكوين رهن الطائرة التي لزمتم في شطبها وهو ما لم يأت به نص الفقرة الثالثة.

إننا وإن كان المشرع لم ينص صراحة على إفراغ عقد رهن الطائرة في شكل رسمي لا يعني البتة أنه ترك الأمر لاتفاق الطرفين وفقط دون سند رسمي يثبت ذلك لعدة أسباب منها:

¹ وهو نفس التوجه الذي سارت عليه المادة 122/ف5 من القانون الجوي الفرنسي على أن يكون العقد المشئ لرهن الطائرة مكتوبا ولا كان باطلا، ما يوحي أن هذه الكتابة هي شرط انعقاد وليست شرط إثبات، ولم يشترط المشرع الفرنسي أن يكون العقد رسميا أو مصدق على التوقيع فيه، بل يكفي أن يكون السند عرفيا، في مقابل ذلك اشترط المشرع المصري ضرورة إفراغ هذا العقد في الشكل الرسمي واعتبر الرهن الوارد على الطائرة عقد شكلي حيث نصت المادة 28/ف2 من القانون رقم 26 لسنة 1976 على أنه "يعقد الرهن الرسمي على الطائرة بورقة رسمية تحرر أمام الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات" وهي الهيئة العامة للطيران المدني طبقا لقرار رئيس الجمهورية رقم 192 لسنة 1977؛ راجع عبد الفضيل محمد أحمد، نفس المرجع، ص 119.

² شميل كمال، التأمينات الممنوحة للمصارف و المؤسسات المالية (العينية و الخاصة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 2009، ص 94.

أ- لما كانت السفينة مثل الطائرة تخضع للتسجيل في الدفاتر المسوكة لدى الإدارات المختصة فإن المشرع في صريح نص المادة 69 من القانون البحري نص على أن يتم شطب وتخفيض قيود الرهون البحرية بمجرد رضا الأطراف المؤهلين لهذا الغرض عن طريق التراضي وإما عن طريق القضاء وعليه فإن هذا التراضي في الشطب دون أي إجراء شكلي يدحض فرضية أن يتم إبرام عقد الرهن البحري هو الآخر بمجرد التراضي، ذلك أن المشرع بموجب المادة 57/1 ق م قد ألزم إفراغ عقد الرهن البحري في الشكلية الرسمية حيث نصت على أنه يجب أن يكون الرهن البحري منشأ بموجب سند رسمي.

وبالتالي فإن إغفال المشرع في قانون 06-98 ذكر إلزامية الشكلية الرسمية في عقد رهن الطائرة لا يمكن استناده إلى فرضية أنه أجاز أن يتم شطب هذا الرهن بموجب اتفاق بين الطرفين بما يوحي أن هذا العقد هو عقد رضائي لا غير وبالتالي فإن هذا الإغفال في نظرنا هو عدم وجود تقنين جوي يحيط كل ما له علاقة بالطيران المدني مثله مثل القانون البحري ولعل ذلك مرة إلى ضعف الاستثمارات في المجال الجوي وكذا ضالة الإقدام على الائتمان التجاري لضخامة رؤوس أمواله.¹

ب- ولما كانت الطائرة من المنقولات الخاضعة للتسجيل بصريح نص المادة 18 من قانون 06-98 التي نصت على أنه "ترقم كل طائرة على سجل ترقيم الطيران قبل شروعهما في الملاحة الجوية" فإن لك يستدعي بالضرورة أن تكون جميع التصرفات القانونية التي ترد عليها مفرغة في شكل رسمي استناداً أولاً إلى السفينة وثانياً إلى أحكام العقار في القواعد العامة (م 883/1 ق م) وأخيراً إلى القانون 06-98 في حد ذاته حيث نصت المادة 29/1 ق م على ما يلي "تشكل الطائرات

¹ ولعل التشريعات الجوية المتوالية بين فترة وأخرى دليل على إرادة المشرع والدولة معا في النهوض بهذا القطاع لخدمة التجارة والاقتصاد الوطنية على حد سواء، فبعد صدور قانون 06-98 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني تلاه مرسوم تنفيذي رقم 260-03 مؤرخ في 23 جادى الأول عام 1424 الموافق ل 23 يوليو سنة 2003 الذي يحدد شروط وكيفية قيد الطائرات في سجل ترقيم الطيران والإشارات البارزة بجنسيتها وفئات الطائرات المعفاة من هذا الترقيم وكذا شروط الشطب التلقائي إلى أن جاء قانون رقم 14-15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق ل 15 يوليو 2015 يصل ويقيم القانون رقم 06-98، إن هذه القوانين و المراسيم في مجال الطيران المدني له تجسيد لإرادة جادة في محاولة للتطرق بين الحين و الآخر لكل ما له علاقة بالقانون الجوي و الاستقرار في إرساء تشريعات جوية بمهد الطريق لا محالة للوصول تقنين جوي جامع ويكون مصدرا لكافة الأشكال والتصرفات التي تبرم في نطاقه.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي
أَمْلاك منقولة يثبت بيعها بعقد رسمي ولا يكون له مفعول إزاء الغير إلا يقيد في سجل التقييم...".
فاستراط المشرع ضرورة إفراغ عقد بيع الطائرات في الشكل الرسمي دليل قاطع على اعتبار
هذه الأخيرة نوع خاص من المنقولات ليست كغيرها من المنقولات العادية التي تنتقل فيها
الملكية بالحيازة حسب القواعد العامة

ج- إن القروض البنكية المضمونة برهن الطائرة تكون عادة ضخمة لا يمكن تصورها ومقارنتها مع
القروض التي تمنح للأشخاص الطبيعية أو أصحاب الأنشطة التجارية المحدودة، ذلك أن المدين
الراهن في عقد رهن الطائرة هو غالبا إن لم نقل في جميع الأحوال، شركات الطيران الكبرى تسعى
من خلال تقديم هذا النوع من الضمانات إلى الزيادة في أسطولها الجوي خدمة وتطوير للملاحة
الجوية على الصعيد التجاري وترقية الخدمات، إما عن طريق الشراء أو عن طريق البناء.

ثانياً/ شهر الرهن: نص المشرع صراحة في الفقرة الثانية من المادة 32 من قانون 06-98
السابق الإشارة إليه على وجوب قيد رهن الطائرة حيث جاء النص كالتالي "يقيد الرهن في
سجل تقييم الطيران ولا يكون ذا مفعول إزاء الغير إلا بعد قيده" والقيّد حسب غالبية الفقه هو
بمثابة شهر لهذا الرهن يستطيع الغير الذي يريد التعامل في موضوع الرهن معرفة كل ما يثقله
هذا الموضوع من ضمانات وهو، أي القيد، من ناحية أخرى يكون نافذا اتجاه الغير كالمشتري أو
الدائنين المرتبهين الآخرين التاليين له في المرتبة أو الدائنين العاديين في استبعاد جميع الدفوع التي
يتمسك بها ومن بينها الدفع بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وبعبارة أخرى فان وظيفة
القيد هي الاحتجاج به على الغير فهو لا ينشئ الرهن بخلاف العقد المادي الذي هو مصدر
الحق ولذلك اعتبر بعض الفقه أن للقيد أثر نسبي **effet relatif**¹.

ولم يحدد القانون رقم 06-98 مدة معينة يتعين قيد الرهن فيها² كما لم ينص المشرع في
ذات القانون على مدة لحفظ الرهن من جراء القيد عكس ما نص عليه صراحة في م 66 ق
ب حيث حدد مدة الحفظ التي يحجبها القيد 10 سنوات يبدأ سريانه من تاريخ القيد قابلة

¹ فرج سيد سليمان أحمد، الرسالة السابقة، ص 352، نقلا عن Planiol et ktipert, hypothèque, no 632.

² ذلك انه من مصلحة الدائن المرتبهين المبادرة بقيد الرهن في أسرع وقت ممكن عقد إبرام العقد وذلك باعتبار أن مرتبته أو مرتبة
حقه تتحدد وفقا لتاريخ القيد، فضلا عن أن سريان الرهن اتجاه الغير مشروط بإتمام هذا القيد، راجع عبد الفضيل محمد أحمد ،
المرجع السابق، ص 120.

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

للتجديد وهذه المدة هي نفسها المقررة في الرهن الوارد على العقار حيث أحالت المادة 905 ق م فيما يخص إجراءات القيد وتجديده وشطبه إلى الأحكام الواردة في قانون تنظيم الإشهار العقاري¹ ولاحظ بعض الفقه² أن تطبيق الـ 10 سنوات لحفظ قيد رهن الطائرة طويلة للغاية مقارنة بالرهن الوارد على العقار معتبرا أن الطائرة بخلاف العقارات تتعرض قيمتها للنقص السريع متسائلا عن جدوى فعالية هذا الرهن إذا ما تم تجديده لمدة أخرى مماثلة وفي نظرنا هذا مدعاة مرة أخرى إلى الإسراع في إصدار تقنين جوي مستقل ينفرد أكثر بإعطاء خصوصية لهذا الرهن ولجميع التصرفات الواردة على الطائرة وما يدخل في تشكيلتها أو تصنيفاتها.

المطلب الثاني: آثار الرهن وانقضاءه.

إن أي عقد من العقود لا يكون له مفعول إلا في خلال تنفيذه وهو الغرض من إبرامه ورهن الطائرة كغيره من عقود الضمان ينتج آثارا فيما بين الطرفين و الغير وهذه الآثار تترتب وفقا للقواعد العامة ،فكان لزاما علينا تقسيم هذا الفرع إلى قسمين أو فئتين تنطرق في الفقرة الأولى إلى الآثار المترتبة بالنسبة للغير ولما كانت القواعد العامة هي الطاغية في تفاصيل هذا الموضوع، وتجنبنا للتكرار الذي خضناه في موضوع رهن السفينة وكذا المحل التجاري على حد سواء.

الفرع الأول: نفاذ الرهن بالنسبة لطرفيه.

إن رهن الطائرة مثل رهن السفينة لا يؤدي إلى انتقال حيازة المال المرهون إلى الدائن المرتهن ولا انتفت الغاية من إنشائه.

فالمدين الراهن وهو غالبا شركات الطيران يقدم بعض طائراته كضمان من أجل الاقتراض لتوظيف هذه القروض في الاستغلال التجاري الجوي أو الزيادة و التوسعة في أسطوله الجوي عبر شراء طائرات جديدة ،ولا يطمئن الدائن المرتهن على حقه المضمون إلا إذا بقي المدين الراهن مستغلا للمال المرهون تجاريا حتى يضمن سداد الدين عند حلول أجل الاستحقاق.

¹ البحث عن قانون تنظيم الإشهار القانوني والمواد الناصة على مدة القيد .

² عبد الفضيل محمد احمد ، نفس المرجع ، نفس الصفحة.

رهن الطائفة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي ولما كان للمدين الراهن (المالك) في رهن الطائفة الحق في إدارة و التصرف في المال المرهون فان هذه الصلاحيات ليست على إطلاقها فهي مقيدة بحق عيني تبقي من جانب الدائن المرتهن وهذا الحق العيني التبقي يشترط وجوبا ألا تؤدي هذه الأعمال و التصرفات إلى الإقصاء من قيمة المال المرهون أو ما يسمى بإضعاف الضمان وذلك أن المعول الأساسي لحق الدائن المرتهن هو إيجاد تلك القيمة وقت التنفيذ¹.

الفرع الثاني: الاحتجاج بالرهن في مواجهة الغير.

لقد سبق أن اشرنا في معرض التطرق إلى شكلية الرهن الجوي ، أن المشرع في قانون 06-98 ألزم قيد رهن الطائفة لكي يكون نافذا في حق الغير كما نصت على ذلك الفقرة 2 من المادة 32 ومن نفس القانون ومتى تم القيد يتمتع الدائن المرتهن بميزتين الأولى هي حق التقدم أو الأولوية بدينه على بقية الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة والدائنين العاديين، و الثانية هي حق التبعية وهو إمكانية التنفيذ على المال المرهون في أي يد انتقلت إليه.

أولا/ حق التقدم: يمنح الحق العيني التبقي للدائن المرتهن حق التقدم و الأولوية في استثناء حقه عند حلول اجل الاستحقاق على الدائنين المرتهنين التاليين له في المرتبة وكذا الدائنين العاديين ويقتضي الأمر الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني بمناسبة تنظيمه لرهن السفينة (المواد 65 ق ب) لتشابه أحكامها ، غير أن المشرع في قانون 06-98 المنظم للقواعد المطبقة على الطيران المدني قد أخر تقدم مرتبة رهن الطائفة على حقوق الامتياز لبعض الديون حيث جاء نص المادة 33 منه كالتالي "تعتبر الديون التالية المستحقة على الطائرات ذات أولوية:

- المصارف القضائية المنفقة للتوصل إلى بيع الطائفة- المكافآت المستحقة لإنقاذ الطائفة - المصاريف اللازمة المنفقة من اجل الحفاظ على الطائفة. تخص هذه الديون الطائفة أو تعويضات التأمين". وعلى هذا الأساس يستوفي أصحاب هذه الديون الممتازة حقوقهم بالأولوية على سائر الحقوق الأخرى المقيدة أو الديون العادية.

¹ فرج سيد سليمان أحمد، الرسالة السابقة، ص 356.

رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

ولما كان حق التقدم الذي يمارسه الدائن المرتهن في رهن الطائرة يقع بالضرورة على ثمن الطائرة وملحقاتها¹، فإنه يمكن أن يقع على مقابل الطائرة في حالة فقدانها أو عطبها وهذا المقابل هو مبلغ التأمين و التنفيذ عليه يكون في حدود مبلغ الدين.

وقد نص المشرع في المادة 34 من قانون 06-98 على هذا الحل العيني حيث نصت على انه "في حالة فقدان الطائرة أو عطبها يحل الدائن المرتهن في حدود مبلغ دينه محل المؤمن له في حق التعويض المستحق على المؤمن إلا إذا وجدت اتفاقية مخالفة لذلك، وعلى المؤمن قبل أي دفع أن يطلب بيان التسجيلات الرهنية الواردة في سجل ترقيم الطيران، لا يبرا أي دفع إذا لم يأخذ في الحسبان حقوق الدائنين المدونة في البيان المذكور".

ثانيا/ حق التمتع : لم ينص المشرع في قانون 06-68 الخاص بالقواعد المطبقة على الطيران المدني على هذا الحق، بخلاف ما جرى على إقراره في القانون البحري²، ولما كان الأمر كذلك فإنه يرجع للقواعد العامة بشأن التمتع الواقع على العقار المرهون رهنا رسميا باعتبار أن الطائرة ترهن دون نقل حيازتها للدائن المرتهن، وتسوي عليها أحكام العقار وكذا السفينة فيما يخص إجراءات هذا الحق، ذلك أن كل هذه الأموال التي ترهن تخضع لنفس إجراءات التسجيل والقيود للحقوق الواردة عليها، وعليه فإنه يمكن للدائن المرتهن في حالة انتقال ملكية الطائرة إلى الغير أو حيث تغيير في تسجيلها أن يمارس حق التمتع عليها و التنفيذ عليها في أي يد كانت ولا يمكن لغير الحائز³ الذي انتقلت إليه ملكيتها أو كسب عليها حقا عينيا آخر أن يتمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ذلك انه كان ملزما بالإطلاع على ما يثقل الطائرة من رهون أو تأميمات في السجل المسوك لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني ألا وهو سجل

¹ فرج سيد سليمان أحمد، الرسالة السابقة، ص 362.

² راجع نص المادة 67 من القانون البحري المشار إليها سابقا، وقد أقرت بعض التشريعات العربية هذا الحق في قانونها الجوي حيث نصت المادة 41 من القانون رقم 26 سنة 1976 الخاص بالقانون الجوي المصري على انه " للدائن المرتهن للطائرة أو حصة فيها أن يتتبعها في أي يد كانت...".

³ ذلك أن التمتع لا يباشر إلا في مواجهة الحائز باتفاق الفقهاء وكل شخص تنتقل إليه ملكية الطائرة المرهونة أو أي حق عيني آخر عليها بعد شهر قيد الرهن وقبل تسجيل محضر الحجز في سجل الطائرات دون أن يكون مسؤولا مسؤولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلا أو مدنيا متضامنا، عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، المرجع السابق ص 124.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

الترقيم¹، وبالتالي فإن سوء النية مفترض في حقه وإمكانية علمه بذلك.

أن إجراءات التتبع على الطائرة المرهونة هي نفسها إجراءات التتبع التي نص عليها المشرع في معرض تنظيمه لأحكام رهن العقار، ذلك أن القواعد العامة في القانون المدني هي التي تطبق كلما افتقر منقول الطائرة لتنظيم خاص.

الفرع الثالث: انقضاء حق الرهن على الطائرة.

وكغيره من رهون الأخرى ينقضي هذا الرهن الوارد على الطائرة بإحدى طريقتين فهو ينقضي بقوة القانون إذا انقضى الالتزام الأصلي باعتبار حق عيني تبقي له وهو ما يطلق عليه بالانقضاء التبعي، وقد يزول هذا الرهن وحده استقلاً عن الالتزام الأصلي، وسنعالج هذين الأمرين دون الولوج في تفاصيل ذلك لأننا سنكون أمام تكرار لما اشرنا إليه سابقاً في القواعد العامة.

أولاً/ الانقضاء التبعي: ينقضي رهن الطائرة تبعاً لانقضاء الالتزام الأصلي الوارد عليها سواء كان مصدر هذا الالتزام عقد قرض أو عقد بيع مؤجل الثمن، وهذا الانقضاء أساسه أن الرهن دائماً تابع للدين الأصلي، فيدور معه وجوداً أو عدماً، فإذا انقضى هذا الأخير حسب القواعد العامة بالوفاء أو ما يعادل الوفاء (الوفاء بمقابل، اتحاد الذمة، المقاصة، التجديد، الإنابة) أو دون الوفاء (التقادم الإبراء، استحالة الوفاء) انقضى تبعاً لذلك الرهن، ويعود الرهن متى عاد الدين بزوال السبب الذي انقضى به كما لو ثبت بطلان الوفاء أو الإبراء، وذلك دون الإخلال بالحقوق التي قد يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته طبقاً لنص المادة 933 ق م².

ثانياً/ الانقضاء الأصلي: قد ينقضي الرهن كحق عيني تبقي استقلاً عن الدين أو الالتزام الأصلي وقد أشارت نصوص القانون المدني على هذه الأسباب التي ينقضي بها الرهن بصفة مستقلة إلا أن القانون 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني لم يغفل على

¹ تنص المادة 17 من القانون 06-98 على أنه "يؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني، سجل ترقيم يسمى سجل ترقيم الطيران".

² نصت المادة 933 ق م على ما يلي "ينقضي حق الرهن الرسمي بانقضاء الدين المضمون، ويعود معه إذا زال السبب الذي انقضى به الدين دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية كسبها في الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته".

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

بيان إحدى أسباب هذا الانقضاء موافقا بذلك أسباب الانقضاء الأصلي المشار إليها في القواعد العامة ومن بينها:

1. التنازل والبطالان: ما يفهم من تفسير نص المادة 32/3 من قانون الطيران المدني بقولها "ويخضع شطب الرهن لتقديم عقد يثبت رفع الرهن بموجب اتفاق بين الطرفين أو قرار قضائي" عملا بمضمون هذا النص فانه يجوز لأحد طرفي العقد، وهو غالبا الدائن المرتهن أن يتنازل عن حقه في الرهن شريطة إفراغ ذلك التنازل في عقد يثبت ذلك¹ كما يمكن أن ينقضي الرهن بموجب قرار قضائي يصدر بناء على رفع دعوى قضائية من له مصلحة في ذلك كان يكون الرهن بطلا لتخلف احد أركانه أو قابلا للإبطال أو بطلان القيد لعيب في الشكل² أو عدم تجديده . أما ما عدا ذلك فإننا نحيل ما جرى على إقرار القواعد العامة فيما يتعلق بالانقضاء الأصلي لهذا الرهن سواء في نصوص القانون المدني أو قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ومنها على الخصوص:

2. التطهير بقوة القانون: إذا بيعت الطائرة جبرا بالمزاد العلني حيث يترتب على تسجيل حكم إيقاع البيع جبرا تطهير الطائرة المبلدة من كافة الحقوق العينية التبعية وتنتقل هذه الحقوق إلى الثمن الذي رسا عليه المواد، وقد يكون التطهير اختياريا، فيقوم حائز الطائرة بدفع ثمن شرائها إلى الدائنين المقيدة حقوقهم حسب ترتيب كل واحد منهم.

3. هلاك الطائرة أو مصادرتها: يؤدي هلاك الطائرة المرهونة ماديا إلى انقضاء الرهن، وهو أمر بديهي ذلك أن الرهن ينتهي إلى هلاك محله، وقد نص القانون على أن هناك مقابلا يستحق بسبب هذا الهلاك، فيحل الدائن المرتهن فيه وهو ما نصت عليه المادة 34/1 بقولها "في حالة فقدان الطائرة أو عطبها يحل الدائن المرتهن في حدود مبلغ دينه محل المؤمن له في حق التعويض المستحق على المؤمن إلا إذا وجدت اتفاقية مخالفة لذلك"

ويترتب على هلاك الطائرة أو فقدانها إلغاء تسجيلها في سجل الترقيم المخصص لها وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة 27 من القانون 98-06 بقولها "يشطب التسجيل في سجل

¹ شميل كمال، الرسالة السابقة، ص 97: مع ملاحظة انه يمكن أن يقتصر التنازل على مرتبة الرهن وعندئذ يقتصر الأمر على مجرد

تأخير مرتبة دين الدائن المتنازل عن مرتبته الأصلية.

² عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 126 و 127.

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي

ترقيم الطيران تلقائياً في الحالات الآتية: عندما تنعدم الأخبار عن الطائرة منذ ثلاثة أشهر ابتداء من يوم رحيل الطائرة أو من اليوم الذي سجلت فيه آخر أخبار عنها".

كما يمكن أن يكون الهلاك قانونياً ويتحقق ذلك عند انقضاء الحق دون أن يهلك وعاءه ومثال ذلك نزع ملكية الطائرة المرهونة للمنفعة العامة، ففي هذه الحالة ينقضي الرهن استقلاً ولا وينتقل حق الدائن المرتهن إلى التعويض¹.

4 حالة نقل تسجيلها أو تغيير جنسيتها: لما كانت جنسية الطائرة مرتبطة بقيدها في سجل ترقيم الدولة التابعة لها²، فإن أي نقل في تسجيلها يؤدي بالضرورة إلى تغيير في جنسيتها وهو ما يترتب عنه في غالب الأحيان إهدار كل حقوق مثقلة على هذه الطائرة والتي سبق قيدها في سجلات ترقيم الطيران³.

وقد نصت بعض التشريعات الأجنبية⁴ على أنه فيما عدا البيع البحري للطائرة المرهونة المنصوص عليه قانوناً فإن نقل تسجيل الطائرة الوطنية إلى دولة أخرى لا يمكن أن يتم إلا بتوافر أحد الشرطين، إما شطب جميع التأمينات العينية المثقلة على الطائرة، وإما موافقة جميع أصحاب هذه الحقوق المقيدة على نقل تسجيلها في سجل ترقيم دولة أخرى بحيث يكون لهؤلاء الحق في نقل قيودهم في دولة السجل الجديد وهو ما نصت عليه المادة التاسعة من اتفاقية جنيف سنة 1948.

³ وقد أضاف جانب من الفقه أن الهلاك القانوني الذي يؤدي إلى انقضاء الرهن قد يكون في صورة انقضاء الحق دون أن يهلك وعاءه، ومثاله الرهن الرسمي المقرر على حق الانتفاع، فسقوط الانتفاع بسقوط أجله أو لموت المنتفع يؤدي إلى سقوط الرهن الذي يثقله، كما أن زوال ملكية المدين الراهن بأثر مستند يعد أيضاً من قبيل الهلاك القانوني، فالرهن الرسمي الذي يثقل عقاراً مسجلاً دون حق على اسم المدين الراهن، يمكنه إبطاله فيما إذا كان سبيئ النية وعالماً بالعيوب التي تشوب ملكية المدين؛ راجع محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني (الحقوق العينية التبعية- الرهن المجرد - الرهن الحيازي- حقوق الامتياز) الكتاب الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن 2006، ص 162 و163.

² نصت المادة 20 من قانون 06-98 على أنه: "تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران، تلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بمحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقاً لما هو محدد عن طريق التنظيم".

³ وهو ما ينتج عنه سقوط الأجل الذي أقره القانون وفقاً للقواعد العامة، دون ثمة حاجة للنص على ذلك صراحة في قانون الطيران المدني.

المادتين 122/ف12 و 22/ف18 من القانون الجوي الفرنسي، وكذا المادة 58 من قانون الطيران المدني المصري.⁴

خاتمة:

إن رهن الطائرات الذي يعتبر بمثابة وسيلة اقتراض بضمان عيني أصبح من أبرز الوسائل الخارجية لتمويل شركات النقل الجوي وفرض فعاليته إلى جانب الوسائل الأخرى التي عرفت منذ القدم ولا زالت إلى يومنا هذا، مثل الزيادة في رأسمال الشركات بإصدار أسهم جديدة، أو الاستدانة بإصدار سندات، ورغم إعمال هذه الطرق التمويلية بشكل كبير في الدول المتقدمة، إلا أن الزيادة في رأسمال كان مرتبط دائماً بفتح الأسواق المالية أمام الشركات العاملة في مجال الملاحة الجوية وهو ما ينبأ عادة عن مخاوف اتجاه هذه الشركات من مغبة غلق سوق الأوراق المالية، والحال مثله في مجال الاقتراض بإصدار سندات، فهذه الأخيرة تستدعي تحقيق أرباح طائلة سنوياً وهو شيء يصعب تحصيله.

وأمام هذه المساوئ التي تطرأ من حين لآخر إلى جانب الحاجة المتكررة إلى التمويل بسبب فتح المجال الجوي بين الدول لتوسيع النشاط التجاري الجوي، اقترح واضعو التشريع في الولايات المتحدة الأمريكية صيغة الرهن دون التخلي عن الحيازي على منقول الطائرات، فكان القانون الأمريكي السابق إلى إقرار هذا النوع الجديد من الرهون الذي فرضته الظروف الاقتصادية لاسيا والولايات المتحدة الأمريكية كانت تباع لوحدها للعالم أغلب الطائرات التي تعمل في النقل عن طريق الجو، وصحبها بعد ذلك روسيا والبرازيل وأستراليا وفرنسا.

لقد تبين من خلال البحث أن الفكرة تدور حول فعالية الضمان العيني الذي يمكن أن تقدمه شركات الطيران لبائع الطائرة أو للبنك الذي يقوم بعبء تمويل هذا الشراء، والنتيجة أن مثل هذا الرهن لا يمكن ترتيب أحكام الرهن الحيازي التقليدي عليه، هذا الأخير كشف عن قصوره بظهور المنقولات التي سماه غالبية الفقه ذات الطبيعة الخاصة بالنظر من ناحية إلى ثباتها أو قابليتها للتخصيص والتي تشبه إلى حد بعيد طبيعة العقارات، أو بالنظر إلى ارتفاع قيمتها الاقتصادية واستغلالها عن طريق الاقتراض بضمانها من ناحية أخرى، ذلك أن الاستغلال التجاري للطائرة من طرف شركات النقل الجوي (المدين الراهن) هو السبيل الوحيد لتسديد الدين المضمون عند حلول أجل الاستحقاق، ولا يمكن بغير حال من الأحوال أن تبقى الطائرة في حيازة البنك أو مصارف التمويل المتخصصة (الدائن المرتهن)، لاسيما وأن هذه الأخيرة لا

_____ رهن الطائرة، تأمين عيني لدعم الائتمان في نطاق تمويل مشاريع النقل الجوي
تملك من الأجهزة الفنية والإدارية التي تمكنها من تشغيل الطائرة وتحصيل ديونها.
قائمة المراجع

أولاً: الكتب

- محمد فريد العريفي، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة 1987.
 - محمد وحيد سوار الدين، شرح القانون المدني (الحقوق العينية التبعية- الرهن المجرد- الرهن الحيازي- حقوق الامتياز) الكتاب الثالث، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن 2006.
 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، طبعة 2012.
- ثانياً: الرسائل العلمية

- فرج سيد سليمان، رهن الطائرة (دراسة مقارنة ودولية)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة عين شمس، 1978.
- راتب جبريل الجنيدى، الاتجاهات الحديثة لرهن المنقول في القوانين التجارية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، 1980.
- سهام عبد الرزاق مجلي السعيدى، فكرة رهن المنقول دون حيازة والحماية القانونية له، رسالة دكتوراه، كلية القانون جامعة بغداد، 2000.
- شميل كمال، التأمينات الممنوحة للمصارف والمؤسسات المالية (العينية والخاصة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2009.

ثالثاً: المقالات

- علي محمد البارودي، حول المنقولات ذات الطبيعة الخاصة، مقال بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العددان الثالث والرابع، السنة العاشرة 1960-1961، مطبعة جامعة الإسكندرية 1962.
 - سمير عبد السيد تناغو، التأمينات العينية على الطائرات حسب اتفاقية جنيف 1948، مقال بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، يوليو 1965.
- رابعاً: النصوص القانونية والاتفاقيات:

- القانون المدني.

- القانون التجاري.
- القانون رقم 06-98 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 27 يونيو 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- المرسوم التنفيذي رقم 260-03 المؤرخ في 23 جمادى الأول عام 1424 الموافق لـ 23 يوليو سنة 2003 الذي يحدد شروط وكيفيات قيد الطائرات في سجل ترقيم الطيران.
- إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي الموقعة سنة 1944.
- اتفاقية جنيف الموقعة سنة 1948 الخاصة بالاعتراف بالحقوق العينية على الطائرات.