

ترتيب الديون البحرية في القانون الجزائري The classification of maritime debts

مسعودان الياس*، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيجل

messaoudenedroit@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2025 /04 /05 تاريخ قبول المقال: 2025 /04 /03 تاريخ نشر المقال: 2025 /05 /13

الملخص:

أثناء ممارسة السفينة للملاحة البحرية ومختلف أنشطتها التجارية من الممكن أن تصيب أموال أشخاص آخرين بالضرر، أو تصيب أشخاصا آخرين بإصابات جسمانية سواء أفضت هذه الإصابات إلى الوفاة أم تقض إلى ذلك. وسواء كانت هذه الأضرار ناتجة عن إخلال بالتزام عقدي كعقد النقل البحري، أم كانت نتيجة إخلال بالتزام قانوني كما في غالبية حالات التصادم البحري. فطالما نتجت أضرار عن ممارسة السفينة لهؤلاء الأشخاص أو لأموالهم تنشأ ديون بحرية لصالح الأشخاص المضطربين في مواجهة مجهز السفينة التي نشأت الديون بسببها وهي دوين متفاوتة من حيث مصدرها ومختلفة في ترتيبها من حيث الأولوية. وقد خص المشرع هذه الديون بأحكام خاصة في القانون البحري لتنظيمها، لا سيما الامتيازات البحرية بنوعيتها والرهن البحري. وحدد كذلك قواعد ترتيب هذه الديون من حيث أولويتها في الاستيفاء عند تزامن الدائنين.

الكلمات المفتاحية: الديون البحرية، الامتياز البحري، الرهن البحري.

Abstract:

During the course of maritime navigation and various commercial activities, a ship may cause damage to the property of others or inflict bodily injuries on individuals, whether such injuries result in death or not. These damages may arise either from a breach of a contractual obligation, such as in maritime transport contracts, or from a violation of a legal duty, as is often the case in maritime collisions. Whenever damages result from the operation of a ship, affecting individuals or their property, maritime claims arise in favour of the injured parties against the ship-owner. These claims vary in origin and differ in priority ranking. Legislators have established specific legal provisions within maritime law to regulate these claims, particularly maritime liens of both types and maritime mortgages. Additionally, rules have been set forth to determine the priority of these claims in cases where multiple creditors compete for recovery.

Key words: Maritime claims, maritime lien, maritime mortgage.

المقدمة:

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية بحيث لا يمكن ممارسة أي نشاط بحري من دونها. ولهذا ارتبطت جميع الأحكام التشريعية البحرية بنشاط السفينة منذ بداية بنائها إلى أن تصير حطاما. سواء تعلقت هذه الأحكام

بالجانب الإداري الذي ينظم عمليات منح التراخيص وتسجيل السفن وقيد العمليات التي تكون محلا لها والرقابة على السفن، أو الجانب المالي المتعلق بفرض مختلف الرسوم والضرائب، أو الجانب الاقتصادي المتعلق بتسيير الموانئ وتقديم خدمات رسو السفن والمناولة المينائية، أو الجانب التجاري المنظم لاستغلال السفينة كعقد النقل للبضائع أو للأشخاص، واستئجار السفن بمختلف الصيغ القانونية، وكذلك تنظيم الموارد البشرية المتمثلة في رجال البحر العاملين على متن السفن من حيث حقوقهم والتزاماتهم. بل يمتد ذلك حتى إلى الجانب الجنائي والقضاء الجنائي فيما يتعلق بالأحكام الجزائية التي تحكم الجرائم التي ترتكب على متن السفن أو بمناسبة ممارسة نشاطها.

وأثناء ممارسة السفينة لنشاطاتها المختلفة قد تسبب أضرارا لغيرها مما يترتب على ذلك نشأة ديون بحرية، قد تكون هذه الديون ناتجة عن إخلال بالتزام عقدي كعدم تسديد ثمن إنشاء السفينة لمتشئها، أو إتلاف البضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، والديون الناتجة عن عدم تسديد مستحقات إصلاح السفينة أو توريدها بما هو ضروري للملاحة البحرية من وقود ومؤونة. وقد تكون هذه الديون ناتجة عن إخلال بالتزام قانوني كحالات التصادم البحري بين السفن غير المرتبطة بعقد، والإصابات الجسمية للأشخاص الذين لا يربطهم عقد بالسفينة وغيرها من الحالات. ومن جهة أخرى لا تعتبر الديون البحرية كلها من نوع واحد من حيث ضمانها. فبحسب القواعد العامة تنقسم الديون من حيث ضماناتها إلى ديون مضمونة بتأمين عام وهو ما يسمى بالضمان العام (المادة 188 من القانون المدني)، ومنها ما هو مضمون بتأمين خاص سواء كان تأميننا عينيا أم شخصا وسواء كان مصدر هذا التأمين الخاص هو القانون كحق الامتياز أو كان مصدره الاتفاق كحق الرهن بنوعيه الرسمي والحيازي. غير أن القانون البحري قد خص الديون البحرية الناتجة عن ممارسة السفينة للملاحة البحرية أو ممارسة نشاطها التجاري بأحكام خاصة خالف فيها القواعد العامة مراعيًا في ذلك طبيعة البيئة التي تمارس فيها هذه النشاطات وهي بيئة واحدة تشترك فيها جميع بحار العالم مما فتح المجال واسعا - من جهة أخرى - لتدخل القانون الدولي لتنظيم الكثير من هذه الديون طمعا في الوصول إلى حالة من التوافق الدولي حول قانون دولي ينظم هذه المسائل.

وهكذا وضع القانون البحري تقسيما خاصا للديون البحرية وترتيبها خاصا لها من حيث أولوية استيفائها مستوحيا ذلك من القانون الدولي ذي الصلة. والإشكالية المطروحة في هذا المقال تتمثل في تحديد القواعد القانونية الخاصة لترتيب الديون البحرية في حالة تزامنها؟

وللإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم موضوع المقال إلى محورين:

المحور الأول: ماهية الديون البحرية (1)

المحور الثاني: قواعد ترتيب الديون البحرية (2)

معتمدا في ذلك على المنهج الوصفي التحليلي ننتبع فيه نصوص القانون البحري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة لتحليلها واستنباط أحكامها، وكذا الاجتهاد القضائي في الموضوع.

1- ماهية الديون البحرية:

قبل الحديث عن قواعد ترتيب الديون البحرية لا بد من بيان ماهية هذه الديون وتقسيمها نظرا لتباينها من حيث مصدرها وأهميتها رغم نشأتها في بيئة واحدة وهي البحر وما يكتسبه النشاط الملاحي فيه من أخطار على الطاقم البحري تمتد إلى عوائلهم التي يعيلونها، وأخطار تؤثر على التجارة البحرية بصفة عامة. ونتناول في هذا المحور نقطتين الأولى تتعلق بالمقصود بالديون البحرية، وتتعلق الثانية بأنواع الديون البحرية.

1.1- المقصود بالديون البحرية:

جعل المشرع لأصحاب بعض الديون الناشئة من النشاط البحري للسفينة حقا عينيا ضامنا لحقوقهم، على أن تكون هذه السفينة - كقاعدة عامة - هي المتسبب في نشأة هذه الديون. وعليه أقر القانون البحري نظام الحجز التحفظي للسفينة التي نشأ الدين بسببها باعتبارها التأمين العيني الوحيد للدائنين البحريين، حيث يصدر أمر على عريضة من المحكمة المختصة التي تأمر بإيقاف السفينة أو تقييدها بناء على طلب الدائن البحري ضامنا لدينه البحري (المادة 152 من القانون البحري)¹. ولم يحدد القانون البحري مفهوم الدين البحري وإنما اكتفى بتعداد الأسباب التي تؤدي إلى نشأة الديون البحرية طبقا لما نصت عليه المادة 151 من القانون البحري وتماشيا مع ما نصت عليه الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن في البحر²، وهي أسباب مذكورة على سبيل التمثيل. يتضح ذلك من عبارة " أو أكثر " الواردة في نص المادة. وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

- الديون الناشئة عن إتلاف أو هلاك الأموال أو البضائع أو الأمتعة سواء ورد ذلك في إطار عقد النقل أو عقد إيجار السفينة أو من دون عقد.
- الديون الناشئة عن الإصابات الجسدية سواء أفضت إلى الوفاة أم لا، وسواء ارتبط الشخص المصاب أو المتوفى بعقد مع جهاز السفينة أم لا.
- الديون الناشئة عن جميع الحوادث البحرية مثل عمليات الإنقاذ والمساعدة والخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة) والتصادم البحري.
- الديون الناشئة عن إيجار السفينة كعدم تقديم سفينة في الوقت المتفق عليه للمستأجر، أو تقديمها له بغير المواصفات المتفق عليها في مشاركة الإيجار.
- كل الديون الناشئة عن إضرار السفينة بالبيئة البحرية أو بالشريط الساحلي وتعويض الخسائر التي كلفت الغير نتيجة الإضرار بالبيئة، وكذا تكاليف إصلاح البيئة وإعادتها إلى حالتها الطبيعية كما كانت قبل الإضرار.

- الديون الناشئة عن جميع الخدمات التي قدمت للسفينة والتي تعد ضرورية لملاحة السفينة وصيانتها، كتزويدها بالوقود والمؤن وقطع الغيار وغير ذلك.
- الديون الناشئة عن قطر السفينة أو إرشادها أو رفع حطامها في حالة التخلي عنها وإعالة طاقمها ومصاريف المحافظة عليها.
- الديون الناشئة عن عقود بناء السفن أو إصلاحها أو تجهيزها.
- الديون الناشئة عن خدمة الرسو كرسوم الميناء والخدمات المرتبطة بذلك وكذلك مستحقات المرور عبر القنوات واستعمال الأحواض وغيرها من المجاري المائية.
- الديون الناشئة عن عدم دفع أقساط التأمين لشركة التأمين، أو أي مبالغ مستحقة كأجرة عن الوساطة أو الوكالة، وكذا أجرة ريان السفينة وسائر الطاقم البحري. وكل المبالغ المدفوعة نيابة عن السفينة أو مالكيها.
- الديون الناشئة عن النزاعات التي يمكن أن تحصل حول ملكية السفينة وحيازتها.
- الديون الناشئة عن النزاعات التي يمكن أن تحصل حول استخدام السفينة أو تقسيم عائداتها المالية.
- الديون الناشئة عن الرهون البحرية أو أعباء أخرى مماثلة على السفينة باستثناء الرهن الحيازي لأنه لا يجوز رهنها رهنا حيازيا.
- الديون الناشئة عن عقد بيع السفينة.

وبناء على ما تقدم يكون الدين بحريا عندما يكون إما متعلقا بممارسة حق عيني على السفينة، أو متعلقا باستغلال أو استعمال السفينة، وعليه يخرج من جماعة الدائنين البحريين الدائنون المتواجدون في اليابسة كالبنك الذي منح للمجهز قرضا عاديا.³

2.1- أنواع الديون البحرية :

تختلف الديون البحرية من حيث طبيعتها ومصدرها كما تتفاوت من حيث أولوياتها. وهذا بحسب ما نص عليه القانون البحري ضمن القواعد الخاصة التي ترتب هذه الديون البحرية. وهي مذكورة في المادة 151 من القانون البحري - كما هو مبين أعلاه - دون مراعاة لترتيبها وأولوياتها. أما إذا رجعنا إلى نصوص القانون البحري الأخرى التي تضع قواعد ترتيب هذه الديون فإنه يمكن حصرها وتقسيمها كما يلي:

1.2.1- الامتياز البحري:

وهو من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة، فهو تأمين عيني يمنحه القانون للدائنين البحريين لتكون لهم الأولوية في اقتضاء حقوقهم قبل الدائنين الآخرين نتيجة لطبيعة الدين⁴. وحق الامتياز مصدره القانون سواء في القواعد العامة أو في القانون البحري حيث نص عليه المشرع في المواد من 72 إلى 91 من القانون البحري. غير أن طبيعة الدين البحري الناشئ في البيئة البحرية المحفوفة بالمخاطر جعلت الأشخاص المتمتعين بهذا الحق مختلفين عن أولئك المتمتعين به بمقتضى القواعد العامة من حيث مراكزهم القانونية. وكذلك بالنسبة لتقسيم هذا الحق إلى نوعين في القانون البحري واحتلال كل نوع لمرتبة معينة كما سيتبين لاحقا.

ويرجع تنظيم حق الامتياز البحري إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926، والتي انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964.⁵ وقد جاءت الأحكام المتعلقة بالامتيازات البحرية في القانون البحري متوافقة مع أحكام هذه الاتفاقية لا سيما من حيث تقسيمها وترتيبها. ويرجع سبب وضع هذه المعاهدة إلى انفراد كل دولة - قبل هذه المعاهدة - بوضع النظام القانوني للامتيازات والرهون البحرية الخاص بها حيث كانت السفينة تتفاجأ في كل مرة تبحر فيها إلى مياه إقليمية لدولة أخرى بنظام قانوني جديد للامتيازات والرهون البحرية.⁶ وأدت هذه الوضعية بعد كل رحلة تقوم بها السفينة بعودتها إلى ميناء تسجيلها أو ميناء استغلالها وهي مثقلة بمجموعة من الحقوق العينية التبعية. ولهذا حددت هذه المعاهدة حقوق الامتياز الدولية التي اتفقت عليها المجموعة الدولية التي يمكن أن ترد على السفينة، وتركت امتيازات أخرى يختص بها تشريع كل دولة والتي تسمى بالامتيازات الداخلية أو الامتيازات من الدرجة الثانية.

وعليه قسم القانون البحري الجزائري الامتيازات البحرية طبقاً لهذه الاتفاقية إلى قسمين، امتيازات دولية وامتيازات داخلية⁷:

- **الامتيازات الدولية:** ويطلق عليها كذلك الامتيازات البحرية من الدرجة الأولى⁸، وهي الامتيازات التي اتفقت عليها الدول المنظمة إلى معاهدة بروكسل المؤرخة في 10 أبريل 1964، وضمنها القانون البحري الجزائري في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و، من المادة 73. وتتمثل هذه الامتيازات بحسب الترتيب الوارد في هذه المادة فيما يلي:

- **الفقرة أ:** الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها، باعتبارهم عمالاً خاضعين لعلاقات العمل الفردية والجماعية. ولا يدخل في ذلك مالك السفينة على الشيوخ إذا كان يؤدي أعمالاً أخرى على السفينة، ولا يدخل كذلك في هذه الفئة العمال المتواجدون في الموانئ باعتبارهم غير قائمين بالخدمة على متن السفينة.⁹ ومن ملحقات الأجر كمصروفات العلاج، ومصروفات الترحيل إلى الوطن والتسريح وتعويض الوفاة.¹⁰

- **الفقرة ب:** رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد. وتدفع هذه الرسوم مقابل الخدمات التي تتلقاها السفينة كالرسو في الميناء طبقاً لما تنص عليه المادة 901 من القانون البحري التي جاء فيها: "تستفيد السلطة المينائية من حق استعمال الأملاك العمومية المينائية المعينة لها، وذلك وفقاً للاستعمال الذي خصصت له هذه الأملاك ووفقاً للصالح العام وتملك هذه السلطة الحق الكامل للانتفاع وتتقاضى رسوماً وأتاوى من المرتفقين". ومن هذه الخدمات خدمة الرسو في الميناء ورسوم المنارة والمرور عبر قنوات الملاحة البحرية وجميع طرق الملاحة الأخرى، ومصاريف الإرشاد وهي مقابل المساعدة التي تقدمها السلطات المينائية للسفن للدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها.¹¹

- الفقرة ج: الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة. وهذه الديون عبارة عن مبالغ تعويضية يستحقها كل شخص جراء الإصابات التي سببتها له السفينة أثناء ممارستها لنشاطها أو يستحقها ورثته في حالة وفاته، وسواء تعلق الأمر بالركاب أو الطاقم البحري أو الشاحنين أو الغير. وسواء ارتبط هؤلاء بمالك السفينة بعقد أم لم يرتبطوا.

- الفقرة د: الديون الجنحية وشبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة. ويقصد بذلك التعويضات الناتجة عن الإضرار بأموال الغير خارج إطار التعاقد أي بناء على المسؤولية التقصيرية. وسواء كانت هذه الديون ناشئة عن أفعال متعمدة أو غير متعمدة.¹²

- الفقرة هـ: الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة. وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها. وتتعلق هذه الفقرة بالحوادث البحرية كالمساعدة والإنقاذ إذ تستحق السفينة التي قدمت مساعدة لسفينة أخرى في حالة خطر مكافأة، وتكاليف سحب حطام السفن وكذلك المساهمة في الخسائر المشتركة التي نتجت عن تنفيذ قرار الربان من أجل إنقاذ السفينة من خطر كقراره رمي البضاعة أو جزء منها في البحر.¹³ وكذلك المصاريف القضائية التي أنفقها أحد الدائنين كالمصاريف الخاصة بالدعوى والحجز وبيع السفينة وكذا مصاريف النشر والإعلان ومصاريف الحراسة القضائية.¹⁴ فكل هذه الديون مضمونة بامتياز بحري من الدرجة الأولى.

- الفقرة و: ديون منشئ أو مصلح السفن والناشئة عن إنشاء وتصليح السفينة. وهي ديون من أصل تعاقدية، يتعلق النوع الأول من هذه الديون بديون منشئ السفينة والتي ترتبت عن العقد المبرم بين طالب البناء الذي يريد سفينة بمواصفات معينة والبانى وهو في الغالب مؤسسة متخصصة في بناء السفن، ويعد عقد بناء السفينة سببا من أسباب اكتساب ملكيتها. والنوع الثاني يتمثل في ديون مصلح السفينة عند تعرضها لخلل ما. ولم تنص اتفاقية بروكسل لسنة 1926 على ضمان هذه الديون بامتياز بحري ولكن تم النص عليها في اتفاقية بروكسل لسنة 1967.¹⁵

كل هذه الديون المذكورة في هذه الفقرات من المادة 73 وبهذا الترتيب تعتبر امتيازات من الدرجة الأولى.

- الامتيازات الداخلية: وتسمى كذلك بالامتيازات من الدرجة الثانية، وهي تلك المذكورة في الفقرتين (ز) و (ح) في المادة 73 من القانون البحري، وقد تركت الاتفاقية الدولية أمر تنظيمها للتشريعات الداخلية لكل دولة.¹⁶ ونوردهما فيما يلي بحسب الترتيب الذي جاءت به هذه المادة:

- الفقرة ز: الديون الناشئة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الربان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو للاستمرار في الرحلة. ويقصد بذلك الديون التي تنقل السفينة والناشئة عن إبرام الربان لعقود نيابة عن مالك السفينة خارج ميناء التسجيل والتي

تعتبر ضرورية لإتمام الرحلة البحرية كعقود التوريد بالمؤونة، أو عقود صيانة السفينة، والتي من دونها لا يمكن للرحلة أن تستمر وهذا هو سبب امتيازها.¹⁷

- الفقرة ح: الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب.

ويلاحظ أن الديون الناشئة عن الإضرار بالأموال والناجمة عن المسؤولية التقصيرية جعلها المشرع ضمن الدرجة الأولى أي في الامتيازات الدولية لأنه لا يشملها أي اتفاق، بينما صنف تلك الديون الناجمة عن الإضرار بالأموال نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدية أي ضمن المسؤولية العقدية في الدرجة الثانية ضمن هذه الفقرة كامتيازات بحرية داخلية. وتنشأ هذه الديون سواء تعلقت بالخسائر بالحقائب المتمثلة في الأمتعة اليدوية أو الأمتعة المسجلة أو تعلق الأمر بالحمولة والتي تعني البضائع والأشياء التي يتم نقلها بمقتضى عقد النقل.¹⁸

2.2.1- الرهن البحرية:

يعد الرهن البحري من الحقوق العينية التبعية الاتفاقية التي ترد على السفينة أو على جزء منها، فهو عقد بيرم بين الدائن المرتهن صاحب الحق والمدين الراهن مالك السفينة لضمان دين بحري، وتكون للدائن بمقتضى هذا الرهن حق أولوية اقتضاء حقه من ثمن بيع السفينة على الدائنين التالين له في المرتبة، كما يكون له حق تتبع السفينة في أي يد كانت. وقد عرفه القانون البحري في المادة 55 بأنه: "تأمين بحري اتفاقي يخول الدائن حقا عينيا على السفينة". فكلا من الامتياز البحري والرهن البحري من الحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة إلا أنهما يختلفان من حيث المصدر، إذ أن الامتياز حق قانوني بينما يكون الرهن اتفاقيا. ويختلفان كذلك من حيث المحل فالامتياز البحري يرد على أجرة النقل بالإضافة إلى السفينة بينما لا يرد الرهن البحري عليها.

ويشترط في الرهن البحري ما يشترط في أي عقد آخر فلا بد أن يستجمع جميع أركان العقد وهي التراضي والمحل والسبب والشكل حيث جعله المشرع من العقود الشكلية طبقا لنص المادة 57 من القانون البحري. وعلى الرغم من أن السفينة مال منقول إلا أن المشرع أسقط عليه أحكام العقار حين جعله محلا للرهن البحري وهو شبيه بالرهن الرسمي الذي يرد على العقارات في القواعد العامة. بالإضافة إلى شروط صحة العقد وهي الأهلية اللازمة لإبرامه وسلامة الإرادة من العيوب.¹⁹

ويشترط كذلك لنفاذ الرهن البحري أن يقيد الرهن في دفتر تسجيل السفينة طبقا لنص المادة 56 من القانون البحري، وبناء على ذلك ألزمت المادة 64 من القانون نفسه كل سفينة مرهونة أن تحمل على متنها جميع الكشوفات التي تتضمن جميع الرهون التي تثقلها حتى يطلع عليها كل من متعامل معها.²⁰

3.2.1- الديون العادية:

الديون العادية هي الديون التي لا تتمتع بأي تأمين خاص لا عيني ولا شخصي، ويسمى صاحبها بالدائن العادي. وعليه لا يتمتع هذا الدائن بأي أولوية على غيره من الدائنين، وإنما يستوفي حقه في حالة - تزامن الدائنين - بعد استيفاء الدائنين أصحاب الضمان الخاص لحقوقهم. ويستوفي الدائن العادي حقه عندئذ من

أموال الضمان العام طبقا للقواعد العامة والتي تنص عليها المادة 188 من القانون المدني ويقتسم هذه الأموال مع غيره من الدائنين العاديين الآخرين قسمة غرماء.²¹ وعليه تكون الديون البحرية عادية إذا لم تكن من ضمن حقوق الامتياز البحرية بنوعيتها ولا مضمونة برهن بحري.

ومن الديون البحرية العادية كذلك الديون البحرية الامتيازية بنوعيتها الدولية والداخلية والتي تحولت إلى ديون عادية بسبب انقضاء حق الامتياز بأي سبب من أسباب الانقضاء المذكورة في القانون غير الوفاء، كالتقادم فمن المقرر قانونا أن الذي ينقضي هو حق الامتياز كحق عيني تبقي أما الدين فيظل قائما ولكن كدين عادي مجرد من كل تأمين خاص.²² وكذلك الدين المضمون برهن بحري يتحول إلى دين عادي بسبب انقضاء حق الرهن البحري بالتقادم أو بسبب عدم تجديده، أو بشطبه من قبل السلطات المختصة بسبب البطلان.²³

2- قواعد ترتيب الديون البحرية:

ترتب الديون البحرية من حيث أولويتها وفقا للقانون البحري ترتيبا عاما أي فيما بين أنواع الديون البحرية المختلفة المذكورة أعلاه وهي الامتياز البحري بنوعيه من الدرجة الأولى ومن الدرجة الثانية، والرهن البحرية ثم الديون البحرية العادية. وهناك ترتيب خاص بالامتيازات البحرية فيما بينها في حالة التزام. ويقصد بحالة التزام عدم كفاية أموال المدين لسداد جميع ديونه، فعندئذ يجب إعمال قواعد الأولوية في اقتضاء الديون، أما إذا كانت أموال المدين كافية للوفاء بجميع حقوق الدائنين فإن الإشكال غير مطروح ولا نكون في حالة التزام.²⁴ وعليه نتناول في هذا المحور هذا الترتيب وفقا لما قرره المشرع الجزائري في القانون البحري وبما يتوافق مع الاتفاقية الدولية المبرمة في بروكسل عام 1926، مع ذكر الحالات الخاصة التي خالف فيها المشرع الجزائري أحكام هذه الاتفاقية من حيث الترتيب:

1.2- الترتيب العام للديون البحرية:

نقصد بالترتيب العام للديون البحرية الترتيب بحسب أولوية الديون البحرية بصفة عامة أي بين أنواع الديون المضمونة بتأمين خاص وغير المضمونة. وهي الامتيازات البحرية بنوعيتها أي الامتيازات من الدرجة الأولى والامتيازات من الدرجة الثانية، والرهن البحرية والديون العادية.

تنص المادة 75 من القانون البحري: " تكون للامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و، من المادة 73 الأفضلية على الرهن البحرية المسجلة قانونا. غير أن هذه الرهن تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرتين ز، و ح، من المادة المذكورة ". وهو ترتيب مأخوذ من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وبناء على هذا النص ترتب الديون البحرية على العموم كما يلي:

2. 1.1- المرتبة الأولى: وهي مرتبة خاصة بالامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و، من المادة 73 من القانون البحري، وتعتبر امتيازات من الدرجة الأولى وتسمى كذلك الامتيازات الدولية. وهذا يعني أن الدائنين المذكورين في هذه الفقرات يستوفون حقوقهم من ثمن بيع السفينة وملحقاتها بالأولوية قبل غيرهم من الدائنين الآخرين. وتأخذ هذه الامتيازات المرتبة الأولى على المستوى الدولي بناء على اتفاقية

بروكسل لسنة 1926 بالنسبة للدول التي انضمت إليها. وخالف المشرع الجزائري حالة الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء التسجيل من أجل احتياجات السفينة المتضمنة في الفقرة (ز) حيث صنفها ضمن الامتيازات الداخلية بينما صنفتها الاتفاقية بروكسل ضمن الامتيازات الدولية. وتعلق هذه الامتيازات على العموم بحقوق الطاقم البحري كالأجور وملحقاتها، وحقوق الموانئ والقنوات وجميع طرق الملاحة الأخرى وحقوق الإرشاد والمصاريف القضائية، وكل الديون الناشئة عن الإضرار بالأشخاص، والديون الناشئة عن الإضرار أو فقدان أموال الغير خارج إطار التعاقد، وكذا كل ما ينتج من ديون بسبب الحوادث البحرية.

2. 1.2- المرتبة الثانية: وهي مخصصة للرهن البحرية، طبقا للمادة 75 من القانون البحري المذكورة أعلاه والمادة الثالثة من اتفاقية بروكسل. ويعتبر الدائنون المرتهنون البحريون من الدائنين أصحاب الضمان الخاص، ومع ذلك يستوفون حقوقهم من ثمن بيع السفينة وملحقاتها والتعويضات التي تحل محلها بعد أن يستوفي الدائنون الممتازون من الدرجة الأولى حقوقهم طبقا للمادة 75 من القانون البحري. والرهن البحرية المبرمة قانونا والمقيدة بشكل رسمي سارية المفعول ومُعترف بها على المستوى الدولي في حدود الدول التي انضمت إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926،²⁵ وتأخذ المرتبة الثانية بعد الامتيازات من الدرجة الأولى. وفي حالة تعدد الدائنين المرتهنين البحريين على نفس السفينة أو على نفس الحصة من ملكية السفينة وتزاحمهم عند المطالبة بحقوقهم يصنف الدائنون المرتهنون حسب الترتيب الزمني لقيدهم طبقا للمادة 65 من القانون البحري. ويرجع جعل الرهن البحري في المرتبة الثانية بعد مرتبة الامتياز البحري إلى أن حق التتبع المقرر للدائن المرتهن أطول مدة من حق التتبع الذي قرره القانون لصاحب الامتياز البحري. فالرهن البحري يحفظ لمدة 10 سنوات إذا تم تسجيله بشكل قانوني وفقا لما تنص عليه المادة 66 من القانون البحري، بينما ينقضي الامتياز البحري بمضي سنة واحدة من تاريخ نشأة الدين طبقا للمادة 84 من القانون البحري. كما أن حقوق الامتياز لا ترد على تعويضات التأمين، في حين نجد أن وعاء الرهن البحري يشمل تعويضات التأمين مما يجعل الدائن المرتهن أكثر اطمئنانا على استيفاء حقه حتى في حالة هلاك السفينة مما يعني أن المشرع قد أقام نوعا من التوازن بين مركز صاحب الامتياز ومركز الدائن المرتهن.²⁶

2. 3.1- المرتبة الثالثة: وهي مخصصة للامتيازات المذكورة في الفقرتين (ز) و (ح) من المادة 73 من القانون البحري، وهي ما يسميها الفقه بالامتيازات من الدرجة الثانية أو الامتيازات الداخلية. وقد تركت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 للقوانين الوطنية الحق لكل دولة انضمت إليها أن تمنح امتيازات أخرى إلى دائنين آخرين غير الامتيازات الدولية المنصوص عليها في المادة الثانية من الاتفاقية على تأتي في المرتبة الثالثة أي بعد الامتيازات الدولية والرهن البحرية. فأصحاب هذه الديون المذكورة في الفقرتين (ز) و (ح) يستوفون حقوقهم في حالة التزام من ثمن السفينة بعد استيفاء الدائنين أصحاب المرتبة الأولى حقوقهم، والدائنين المرتهنين البحريين أصحاب المرتبة الثانية. وقد منح المشرع الجزائري حق الامتياز من الدرجة الثانية طبقا

للاتفاقية للديون المذكورة في الفقرتين (ز) و (ح) من المادة 73 من القانون البحري. ويرجع سبب تأخير هذه الفئة من الامتيازات إلى أنها محمية في الأصل بالاتفاق التعاقدي سواء الذي أبرمه الربان بالنسبة للفقرة (ز) أو الناقل البحري بالنسبة للفقرة (ح). بينما لا تتمتع الديون المصنفة ضمن الدرجة الأولى بأي اتفاق باستثناء أجور المستخدمين على متن السفينة المذكورين في الفقرة (أ).

وتتمثل هذه الديون في ديون تعاقدية ناشئة عن عقود أبرمت بين ربان السفينة والغير من أجل مصالح السفينة الحقيقية واستمرارها، كالديون التي يبرمها الربان خارج ميناء التسجيل طبقا لصلاحياته القانونية باعتباره ممثلا قانونيا للمجهز وفق ما تنص عليه المادة 583 من القانون البحري، وهذا من أجل الاحتياجات الحقيقية للسفينة واستمرار الرحلة كالوقود والتزود بالمؤونة وإصلاح السفينة من الأعطاب واقتناء قطع الغيار الضرورية. وقد خالف المشرع الجزائري حينما نص على هذا الدين في الامتيازات الدرجة الثانية اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي نصت على هذا الدين ضمن امتيازات الدرجة الأولى.

وكذلك الديون التعاقدية الناتجة عن الأضرار التي تصيب الحقايب والبضائع والمذكورة في الفقرة (ح). وهذا على أساس المسؤولية العقدية فالناقل البحري ملزم بإيصال حقايب المسافرين وكذا بضائع الشاحنين سالمة إلى ميناء الوصول، فإذا تسببت السفينة في فقدانها أو تلفها كلياً أو جزئياً التزم من كان سببا في ذلك بتعويض أصحابها بمقدار ما يناسب الضرر.

ويلاحظ أن المشرع فضل الديون المترتبة عن الأضرار في إطار المسؤولية التقصيرية إذ جعلها في المرتبة الأولى على الديون المترتبة عن الأضرار في إطار المسؤولية العقدية التي جعلها في المرتبة الثالثة بعد الامتيازات الدولية والرهون البحرية.

2. 4.1- المرتبة الرابعة: وهي المرتبة الأخيرة وتخص الديون العادية، وقد سبق الحديث عنها أعلاه باعتبارها الديون التي لا تتمتع بأي ضمان خاص. فهي غير مضمونة بأي امتياز على السفينة لا من الدرجة الأولى ولا من الدرجة الثانية وغير مضمونة بأي رهن بحري. وعليه يستوفي الدائنون العاديون حقوقهم من الضمان العام والذي يشمل جميع أموال مالك السفينة بعد استيفاء الدائنين الممتازين الدوليين والدائنين المرتهنيين والدائنين الممتازين من الدرجة الثانية حقوقهم. وهذا طبقا للمادة 188 من القانون المدني التي تنص في فقرتها الثانية على أن الدائنين الذين ليس لهم ضمان خاص طبقا للقانون يكونون متساوين جميعا أمام هذا الضمان العام. ويستوفي الدائنون حقوقهم وفق هذا الترتيب في حالة تزامهم دون أن يكون لأحدهم أولوية على الدائنين العاديين الآخرين، ويقتسمون ما تبقى من ثمن السفينة قسمة غرماء.²⁷

2.2- الترتيب الخاص بالامتيازات البحرية:

تتميز الامتيازات البحرية بنظام خاص يختلف عنه في القواعد العامة في كثير من المسائل لا سيما في قواعد ترتيب هذه الامتيازات. والإشكال لا يطرح عندما يكون ثمن السفينة وملحقاتها كافيا لسداد جميع حقوق الدائنين، وإنما يطرح في حالة تزام الدائنين الممتازين أي عند عدم كفاية ثمن السفينة والتعويضات التي

تحل محلها للوفاء بجميع الديون. وقد تدخل المشرع الجزائري في القانون البحري لوضع قواعد خاصة ودقيقة لترتيب هذه الديون من خلال ثلاث حالات هي: حالة تزام الدائنين الممتازين، وحالة تزام الدائنين الممتازين المنصوص عليهم في الفقرة نفسها، وأخيرا حالة تزام الدائنين الممتازين خلال رحلات متعددة.

2. 2. 1- حالة تزام الدائنين الممتازين من نفس المرتبة:

وصورة هذه الحالة أن يتعدد الدائنون الممتازون مع عدم كفاية ثمن السفينة وملحقاتها والتعويضات التي تحل محلها لاستيفاء جميع حقوقهم والحال أنهم جميعا دائنون متمتعون بامتياز بحري ومن نفس الدرجة. وقد أجابت المادة 77 من القانون البحري على هذا الإشكال من خلال وضع قاعدة لترتيب هؤلاء الدائنين الممتازين وهذا في عبارتها الأولى، كما نصت على استثناء لهذه القاعدة في استدراكها اللاحق.

- **القاعدة في الترتيب:** طبقا للمادة 77 من القانون البحري في حالة تزام الدائنين الممتازين المذكورين في المادة 73، يرتب هؤلاء الدائنون حسب الترتيب الذي يحتلونه في هذه المادة. فورود الديون الامتيازية ضمن هذه الفقرات وبهذا الترتيب مقصود، والغرض منه هو تحديد درجة كل فئة منها من حيث الأولوية. فيكون الدائنون المذكورون في الفقرة (أ) أول من يستوفي حقه قبل غيرهم من الدائنين، وهم ربان السفينة ورجال السفينة والتي تتعلق ديونهم بالأجور وملحقاتها باعتبارهم مستخدمين بناء على عقود العمل التي تربطهم بمجهز السفينة. وقد خصهم المشرع بالمرتبة الأولى وفضلهم حتى على الخزينة العمومية وعلى غيرهم من الدائنين الممتازين الآخرين لأسباب إنسانية باعتبار المخاطر التي يمارسون خلالها أعمالهم وتغربهم عن أسرهم التي يعيلونها، وهذا رغم أن اتفاقية بروكسل صنفتهم في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية ورسوم الميناء والقناة. وبعد استيفاء الربان ورجال السفينة حقوقهم، يستوفي الدائنون المذكورون في الفقرة (ب) حقوقهم، ثم الدائنون المذكورون في الفقرة (ج)، ثم (د)، وهكذا إلى آخر دائن ممتاز مذكور في آخر فقرة من المادة 73.

- **الاستثناء على القاعدة:** بعد النص على قاعدة ترتيب الامتيازات البحرية، استدركت المادة 77 المذكورة للنص على استثناء خاص لهذه القاعدة بقولها: " بيد أن الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية الأخرى التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات". والمقصود بذلك الامتيازات المذكورة في الفقرة (هـ) من المادة 73، ويقصد بهذا الاستثناء أن هذه الامتيازات المذكورة في الفقرة (هـ) والتي تحتل المرتبة الخامسة في المادة 73، تصبح في المرتبة الأولى قبل جميع الامتيازات الأخرى إذا كان تاريخ نشأتها متأخرا عن تاريخ نشأة الامتيازات الأخرى، أما إذا كان تاريخ نشأتها سابقا على نشأة الديون الأخرى فإنها تظل محتقة بمرتبتها الخامسة كما وردت في المادة 73 طبقا للقاعدة. ويبرر هذا الاستثناء بأن جميع الامتيازات البحرية لا يمكن أن يحصل لها وجود لولا النتائج الإيجابية للعمليات المذكورة في الفقرة (هـ)

(²⁸)، لأن هذه العمليات هي التي حافظت على الضمان الخاص الذي يستفيد منه جميع الدائنين. ولنأخذ مثالا من الحالة الأولى الاستثنائية وهي الديون الناتجة عن الإسعاف والإنقاذ، فإذا كانت الامتيازات المذكورة في الفقرات أ، ب، ج، د، و، سابقة في وجودها ثم جاءت بعدها عمليات الإسعاف والإنقاذ متأخرة فإن استيفاء الدائنين الآخرين لحقوقهم يكون متوقفا على نتيجة عمليات الإسعاف والإنقاذ فإذا كانت إيجابية أي تم إنقاذ السفينة فإنه يمكن بيعها واستيفاء الدائنين لحقوقهم. أما إذا كانت العملية سلبية أي هلكت السفينة فإن جميع الدائنين لن يستوفوا حقوقهم مهما كانت درجة أحدهم. أما إذا كانت عمليات الإسعاف والإنقاذ سابقة على نشأة الامتيازات الأخرى فإن هذه الأخيرة تكون قد نشأت مستقلة عن هذه العمليات ولا يتوقف استيفاؤها على هذه العمليات، مما يستدعي تطبيق القاعدة وهي تصنيف كل امتياز وفقا للترتيب الذي ورد في المادة 73، أي تبقى ديون الفقرة (هـ) في مرتبتها الخامسة.

2.2.2- حالة تراحم الدائنين الممتازين من الفقرة نفسها:

بالرجوع إلى المادة 73 من القانون البحري نجد أن المشرع قد أورد الامتيازات البحرية في إطار فقرات منفصلة تأخذ هذه الامتيازات مرتبتها من ترتيب هذه الفقرات في النص. غير أن الفقرة الواحدة قد تتضمن عدة امتيازات بحرية مختلفة لدائنين ممتازين مختلفين، مما يطرح إشكالية أفضلية أحدهم على الآخرين في حالة التراحم بسبب وجودهم في الفقرة نفسها. فالفقرة (أ) مثلا تضم حقوق الريان من جهة وحقوق مجموعة من رجال السفينة من جهة أخرى. والفقرة (ب) تضم حقوق الميناء، وحقوق القناة، وجميع طرق الملاحة الأخرى، ومصاريف الإرشاد، وهكذا كل فقرة تضم مجموعة من حقوق الامتياز. وقد حددت المادة 79 من القانون البحري في فقرتها الأولى قاعدة لترتيب هذه الديون، ونصت في الفقرة الثانية على استثناء لهذه القاعدة:

- **القاعدة في الترتيب:** نصت المادة 79 في الفقرة الأولى على أن الامتيازات البحرية المذكورة في فقرات المادة 73 تأتي بالتناقص فيما بينها وذلك بنسبة الديون المطابقة. وهذا يعني أنه في حالة التراحم لا أفضلية لأي دائن ممتاز على باقي الدائنين الممتازين المذكورين في الفقرة نفسها، وإنما يستوفون حقوقهم بالتناقص فيما بينهم بحسب نسبة المبالغ المستحقة لكل دائن، مما قد يؤدي إلى الإنقاص نسبيا من نصيب كل واحد، وهو ما يعرف في القواعد العامة بقسمة الغرماء.

- **الاستثناء على القاعدة:** ونصت المادة 79 في الفقرة الثانية على استثناء للقاعدة السابقة يخص الفقرة (هـ). وهي التعويضات التي تتعلق بالإسعاف والإنقاذ البحريين ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة. وترتب هذه الامتيازات ترتيبا عكسيا لتاريخ نشأتها ولا ترتب بالتناقص فيما بينها كما تقضي القاعدة. فالعبرة تكون للدين الذي نشأ أخيرا ليحتل المرتبة الأولى، ثم الذي قبله ليحتل المرتبة الثانية وهكذا... ويرجع مبرر هذا الاستثناء إلى أهمية هذه العمليات ولتوقف الوفاء بالامتيازات الأخرى على الامتيازات الواردة في الفقرة (هـ).²⁹

2. 2. 3- حالة تزامن الدائنين الممتازين خلال رحلات متعددة:

كل الامتيازات البحرية المذكورة في فقرات المادة 73 والتي تم ترتيبها وفق القاعدتين المذكورتين تنشأ خلال رحلة بحرية واحدة، أي أن الرحلات التي نشأت خلال الرحلة نفسها تطبق عليها قواعد الترتيب السابقة. لكن يكمن التساؤل عن كيفية ترتيب هذه الديون في حالة نشوئها خلال عدة رحلات، فأى رحلة تكون لديونها الأفضلية؟ وقد فصلت المادة 80 من القانون البحري في الإجابة عن هذا الإشكال وفق قاعدة محددة مع وجود استثناء وارد عليها.

- **القاعدة في الترتيب:** طبقا للمادة 80 من القانون البحري تأتي الامتيازات البحرية لكل رحلة بالأفضلية على الامتيازات التي نشأت خلال الرحلة السابقة. أي أن الامتيازات التي نشأت خلال رحلات متعددة ترتب حسب التاريخ العكسي لهذه الرحلات، وعليه تصبح ديون آخر رحلة تم إنجازها في المرتبة الأولى. ثم ديون الرحلة التي أنجزت قبلها مباشرة تصبح في المرتبة الثانية، وهكذا إلى أن نصل إلى الديون التي نشأت خلال أول رحلة أنجزت لتأخذ آخر مرتبة. والحكمة من هذا الترتيب العكسي لديون الرحلات الممتازة هو تجديد ائتمان السفينة وتشجيع الغير على التعامل مع السفينة رغم كونها مثقلة بامتيازات الرحلات السابقة، مما يجعلهم مطمئنين إلى استيفاء حقوقهم بالتقدم على باقي ديون الرحلات البحرية السابقة.³⁰

- **الاستثناء على القاعدة:** نصت المادة 80 من القانون البحري على استثناء لهذه القاعدة بقولها: "بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات"، والمقصود بذلك الامتيازات الواردة في الفقرة (أ) والتي تخص ديون الربان ورجال السفينة من أجور ومبالغ أخرى بناء عقود استخدامهم على متن السفينة. وبناء على هذا الاستثناء يتم ترتيب جميع مستحقات الربان ورجال السفينة المرتبطة بجميع الرحلات ضمن ترتيب ديون آخر رحلة أي في المرتبة الأولى لأن ترتيب امتيازات الرحلات المتعددة يكون بحسب التاريخ العكسي لها. ومن هنا يكون المشرع قد قام أولا بضم امتيازات الربان والطاقم البحري في مجموعة واحدة مهما تعددت الرحلات على عكس القاعدة التي تجعل امتيازات كل رحلة مستقلة عن امتيازات الرحلة الأخرى، وقام ثانيا بترتيبها مع امتيازات آخر رحلة وهذه الأخيرة ترتب في المرتبة الأولى بحسب القاعدة. وهكذا يستوفي الطاقم البحري حقوقه دفعة واحدة قبل غيرهم من الدائنين مهما تعددت الرحلات، ولا يكون مضطرا إلى الانتظار إلى أن يتم تصفية ديون كل رحلة على حدة، وفي هذا مراعاة لظروفهم الاجتماعية ولأسباب إنسانية ومن أجل حسن أداء مهامهم على متن السفينة.³¹

الخاتمة:

تؤدي ممارسة السفينة للملاحة البحرية لا سيما عند استغلالها إلى خلق العديد من علاقات الدائنية مع مختلف الأطراف الأخرى تجارية أم إدارية. لأنها بحاجة إلى الاستفادة من خدمات متعددة كالخدمات التي يقدمها الطاقم البحري أثناء ملاحتها بناء على عقود استخدامهم، وكالتزود بالوقود والأطعمة والأشربة، والاستفادة من خدمات الموانئ والمناولة المينائية والإرشاد. كما تمارس نشاطات تجارية متعددة كنقل البضائع والأشخاص

من ميناء إلى آخر. وأثناء ذلك كله يمكن أن تكون السفينة محلا لحوادث بحرية موجبة للتعويض كالإسعاف والإنقاذ البحريين، والمساهمة بالخسائر البحرية المشتركة.

والمقصود بالديون البحرية المبالغ المالية المستحقة لمختلف الدائنين والناشئة عن العلاقات الدائنية التي تكون السفينة محلا لها، أي تكون هي المتسببة في نشأة هذه الديون أو بمناسبة استغلالها، ويجعلها ذلك سببا لحجزها جزا تحفظيا بناء على طلب الدائنين البحريين ثم جزا تنفيذيا لاقتضاء حقوقهم من ثمن بيعها. وقد ذكر المشرع في المادة 151 من القانون البحري مجموعة من هذه الديون والتي يكون سببها على العموم إما الإخلال بالتزام عقدي كتسبب السفينة في إتلاف أو هلاك بضائع الشاحنين، أو إخلال بالتزام قانوني كالتعويضات الناتجة عن الحوادث البحرية. وعلى الجملة يكون الدين بحريا إذا كان ناتجا عن ممارسة حق عيني للسفينة، أو عن استغلال السفينة، وهي نفس الفكرة التي نصت عليها المادة 151 قبل تعديلها في 2010.

وتصنف الديون البحرية على العموم - كما في القواعد العامة - إلى ديون مضمونة بتأمين خاص وهي الامتيازات والرهن البحرية فيكون محل هذا التأمين هو السفينة وملحقاتها وأجرة النقل وبعض التعويضات الأخرى التي تحل محلها. وديون بحرية عادية لا تتمتع بأي تأمين خاص. وتتميز هذه الديون في القانون البحري بأحكام خاصة تخالف القواعد العامة نظرا لظروف الملاحة البحرية، فالرهن البحري رغم وقوعه على منقول وهو السفينة إلا أن المشرع أجرى عليه أحكام الرهن الرسمي الواقع على عقار. ومن هذه الأحكام ما تعلق بإبرامه كوجوب إفراغ عقد الرهن البحري في محرر رسمي، وكذلك ما تعلق بالنفاذ كوجوب قيد الرهن البحري في دفتر التسجيل الجزائري للسفن.

كما أن القانون البحري خص الديون البحرية بتقسيم خاص حيث قسم الامتياز البحري إلى قسمين: الامتيازات البحرية الدولية وهي تلك الواردة في الفقرات أ، ب، ج، د، هـ، و، من المادة 73. والامتيازات البحرية الداخلية وهي تلك الواردة في الفقرتين ز و ح من المادة نفسها. وكان هذا التقسيم للامتيازات البحرية قد فرضته الاتفاقية الدولية المنعقدة ببروكسل 1926 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية. بحيث قامت بانتقاء القسم الأول باعتباره الأكثر شيوعا في العالم من الناحية العملية وجعلته في المرتبة الأولى من حيث الأفضلية. وهذا القسم من الامتيازات معترف به في جميع الدول التي انضمت إلى الاتفاقية ومنصوص عليه في التقنيات البحرية الداخلية مع بعض الاختلافات الطفيفة. وتركت القسم الثاني من الامتيازات للتشريعات الوطنية للنص على ما يناسبها من الامتيازات الداخلية على أن تأتي في مرتبة بعد الرهن البحرية.

وترتب الديون البحرية ترتيبا خاصا من حيث أولويتها في القانون البحري والاتفاقية الدولية المنعقدة في بروكسل عام 1926. فتأتي في المرتبة الأولى الامتيازات البحرية الدولية (الامتيازات من الدرجة الأولى)، ثم الرهن البحرية في المرتبة الثانية، ثم الامتيازات الداخلية (الامتيازات من الدرجة الثانية) في المرتبة الثالثة، وأخيرا الديون العادية التي لا تأمين خاص لها.

وقد خص المشرع ترتيب الامتيازات البحرية بقواعد خاصة أكثر تفصيلا رفعا لنزاعات محتملة قد تنشأ أثناء تزام الدائنين الممتازين لاقتضاء حقوقهم.

- فعالج أولا إشكالية تزام الامتيازات البحرية الواردة في فقرات المادة 73 من القانون البحري بصفة عامة، حيث قضى في المادة 77 أن هذه الامتيازات ترتب وفقا للترتيب الذي تحتله في المادة 73. واستثنى من ذلك الامتيازات المذكورة في الفقرة (هـ) حيث جعل لها الأولوية على باقي الامتيازات إذا كان تاريخ نشأتها متأخرا عليها.

- ثم عالج إشكالية تزام أصحاب الامتيازات البحرية المذكورين في الفقرة نفسها وقضى في المادة 79 من القانون البحري بأنهم يرتبوا بالتفافس فيما بينهم بحيث لا يكون لأحدهم أفضلية على الآخرين، أي تطبق قاعدة قسمة الغرماء. واستثنى من ذلك الامتيازات الواردة في الفقرة (هـ) حيث رتبها حسب الترتيب العكسي لتواريخ نشأتها.

- وأخيرا عالج المشرع حالة تزام الدائنين الممتازين لعدة رحلات مختلفة. فقد نص في المادة 80 من القانون البحري على أن الديون الامتيازية لكل رحلة تأتي بالأفضلية على ديون الرحلة التي قبلها. واستثنى من هذه القاعدة ديون الربان ورجال السفينة الآخرين حيث ترتب ديونهم ضمن ديون امتياز آخر رحلة بشرط أن يربطهم بالسفينة عقد استخدام وحيد.

وفي الأخير نلاحظ أن المشرع الجزائري قد أضفى على هذه أحكام هذه الامتيازات الطابع الوطني، فرغم انضمام الجزائر إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1926 إلا أنه قد جعل للقانون الجزائري ترتيب خاص لها بما يتوافق والنظام الجزائري ذي الطابع الاجتماعي. ومن ذلك على سبيل المثال جعل أجور الربان ورجال السفينة في مقدمة الامتيازات من الدرجة الأولى على خلاف الكثير من الدول التي قدمت حقوق الخزينة العامة عليها. غير أنه لما كان القانون لا يخضع حقوق الامتياز البحري لأي نظام من أنظمة الشهر يجعل من الصعب من الناحية العملية تطبيق أهم خاصية من خصائص الامتياز وهي حق الأولوية إذ يمكن لأحد الدائنين الممتازين بمفرده الحجز على السفينة واقتضاء حقه دون أن يعلم بذلك باقي الدائنين الممتازين، مما يتطلب تدخلا من المشرع لمعالجة هذه الحالة.

الهوامش:

- 1 - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29 مؤرخة في 10 أفريل 1977. المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج ر عدد 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998. ومعدل ومتمم بالقانون 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010.
- 2- اتفاقية بروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-171 مؤرخ في 08 يونيو 1964، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن في

- البحر، ج ر عدد 18-1964. حيث جاء في الفقرة الأولى من المادة الأولى منها: " 1- دين بحري، يعني مستند حق أو دين ناشئ عن أحد الأسباب التالية:..." ليتم بعدها تعداد أسباب نشأة الديون البحرية المذكورة أعلاه.
- 3- وهي نفس الفكرة التي نصت عليها المادة 151 من القانون البحري قبل تعديلها بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010. حيث كان النص الأصلي للمادة كما يلي: " يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها".
- Mohammed Benamar, Les règles de la saisie conservatoire des navires en droit algérien, Revue algérienne de droit maritime et des transports, N° 04, 2016, p. 327.
- 4- وهو ما نصت عليه المادة 72 من القانون البحري الجزائري، ولا يختلف هذا التعريف من حيث جوهره عما نص عليه القانون المدني عند تعريفه لحق الامتياز في المادة 982.
- 5- انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بمقتضى المرسوم رقم 64-72 المؤرخ في 02 مارس 1964 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926، ج ر عدد 27-1964.
- 6-René Rodière ; Emmanuel Du Pontative ; Droit maritime ; 12^e édition ; Dalloz ; p. 104
- 7-Ibid ; p. 341 et 342
- 8- بوقادة عبد الكريم، الامتيازات والرهن البحرية الواردة على السفينة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2019/2018، ص. 98.
- 9- المرجع نفسه، ص 105.
- 10- عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، جامعة مستغانم، 2017/2016، ص 197 وما بعدها. وانظر كذلك حريز أسماء، دفع أجور البحارة، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، سنة 2017، ص 38.
- 11- بن عيسى حنان، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الثاني، 2014، ص 84.
- 12- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 120.
- 13- بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الثاني، 2014، ص 20.
- 14- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة دار المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 2003، ص 106.
- 15- بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد السابع، ص 187.
- 16- René Rodière ; Emmanuel Du Pontative ; Ibid ; p. 164
- 17- عزيزية حنان، المرجع السابق، ص 109-110.
- 18- بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 175.

- 19- العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2004، ص 108.
- 20- العربي بوكعبان، المرجع نفسه، ص 110.
- 21- عبد الله خليل الفراء، مجلة دفاتر السياسة والقانون، جامعة ورقلة، المجلد 11، العدد الأول، السنة الحادية عشر، جانفي 2019، ص 149.
- 22- عبد القادر الحسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة، 1999، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، ص 121.
- 23- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2010، ص 145. وانظر كذلك عبد القادر الحسين العطير، المرجع السابق، ص 137.
- 24- مريم تومي، أثر تزام حقوق الامتياز في تحديد مراتبها في القانون المدني الجزائري، مجلة العوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، المجلد 12، العدد 02، ص 679.
- 25- بوقادة عبد الكريم، أحكام الرهن البحري بين تنازع القوانين وبين مسعى الجهود الدولية لتوحيده، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد السابع، 2018، ص 212.
- 26- العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 111.
- 27- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 115.
- 28- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 113.
- René Rodière ; Emmanuel Du Pontative ; Ibid ; p. 107
- 29- عبد القادر الحسين العطير، المرجع نفسه، 113 - 114.
- 30- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، ص 247.
- 31- عبد القادر الحسين العطير، مرجع سابق، ص 114.