جامعة عين تموشنت- بلحاج بوشعيب

كلية الحقوق

قسم الحقوق

أحكام حق الامتياز البحري في التشريع الجزائري و الاتفاقيات الدولية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص قانون خاص

من إعداد الطالبين:

- دير ملايزي محمد الوافي
- سكلال بلحضري

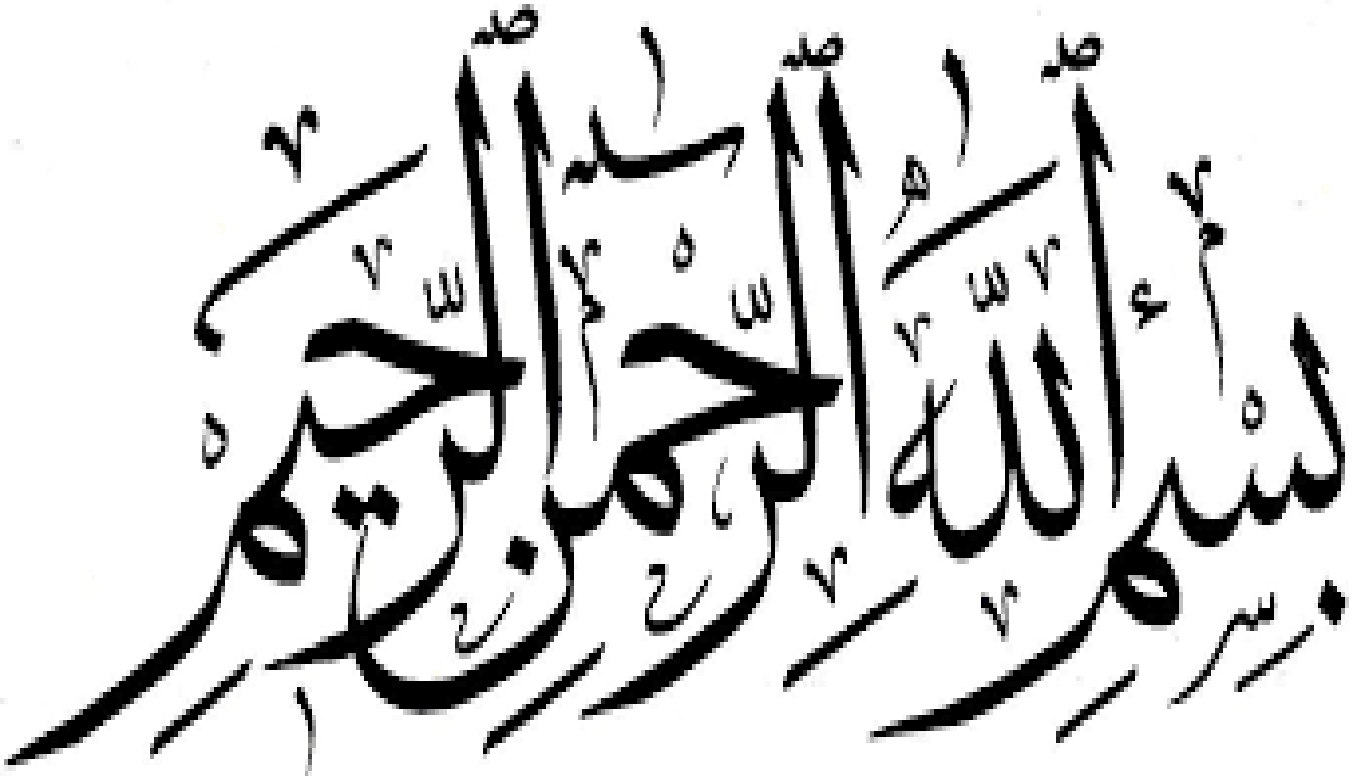
تحت إشراف الأستاذة:

- د. بورطال أمينة

لجنة المناقشة

الرئيس	لعروي زواوية	أستاذة محاضرة "ب"	جامعة عين تموشنت
المشرف	بورطال أمينة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة عين تموشنت
الممتحن	بوكايس سمية	أستاذة محاضرة "ب"	جامعة عين تموشنت

السنة الجامعية: 2025/2024


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

أخص بالشكر والتقدير الدكتورة المشرفة بورطال امينة، التي كانت لها اليد المساعدة في إتمام هذا البحث. فقد كانت مصدر إلهام ودافع دائم لي منذ بداية إعداد هذه الدراسة. إن توجيهاتها السديدة، وحرصها على مراجعتي بشكل مستمر، ومساعدتها في تقديم مصادر موثوقة، قد خففت عنا عبء البحث وجعلتنا نتمكن من إنجاز العمل بشكل أفضل. لا نستطيع إلا أن نقدم لها خالص امتناني على دعمها المستمر وصبرها أثناء مراجعة فصول البحث، لتحسين جودة العمل.

كما لا ننسى أن أتوجه بالشكر الجزيل إلى أساتذتي الأفاضل الذين قدموا لي الدعم العلمي والإرشاد طوال مسيرتي الأكاديمية.

ولا يسعني إلا أن أخص بالشكر عائلتي العزيزة، التي كانت السند والدافع، والتي كانت دائمًا إلى جانبي، تقدم لي الدعم المعنوي في أوقات الشدة وتفرح معي في أوقات النجاح. خاصّة والديّ اللذين قدما لي الكثير من الحب والدعم لا محدود، وكانا دائمًا مصدر إلهام لي في كل خطوة أخطوها في حياتي العلمية.

أسأل الله العلي القدير أن يوفقنا جميعًا لما فيه خير، وأن يجعل هذا العمل في ميزان حسناتنا جميعًا.

والله ولي التوفيق

الإهداء

أتوجه بأصدق التهاني والامتنان إلى أسرتي الحبيبة، والتي كانت الداعم الأول والأخير في رحلتي الدراسية نحو تحقيق أحلامي. لقد كانت دعمكم وتشجيعكم الدائمين هما القوة التي أثبتت لي أنني قادر على تحقيق أي شيء أسعى إليه.

وإلى والدي الغالين، أعبر عن شكري وامتناني العميقين لكما على كل الدعم الذي قدمتماه لي طوال سنوات دراستي. كانت ثقتكما بي ودعمكما اللا محدودين هما السر وراء تحقيقي للنجاح والتقدم. لا يمكنني أن أعبر عن كمية الامتنان التي أحملها في قلبي تجاهكما.

وإلى الأستاذة الرائعة التي أوجه لها كل الشكر والتقدير، كانت إرشاداتكما الحكيمة وتوجيهاتك القيمة بمثابة النجمة الساطعة التي أضاءت طريقي نحو التحصيل العلمي والتطور المهني. دون دعمك وإرشاداتك، لم يكن لي تمكن من تحقيق ما وصلت إليه اليوم، ولهذا أنا مدين بالامتنان الكبير لك.

شكرًا لكم جميعًا على كل ما قدمتموه لي، وعلى كل الجهود التي بذلتموها لدعمي ومساعدتي في مسيرتي التعليمية نحو النجاح والتميز.

قائمة المختصرات

- باللغة العربية:

ج. ر..... جريدة رسمية.

ج..... جزء.

د. ط..... دون طبعة.

ص.....صفحة.

ط..... طبعة.

ع..... عدد.

ق. ب. ج ..... قانون بحري جزائري

ق. م. ج..... قانون مدني جزائري.

- باللغة الفرنسية:

P……page.

المقدمة

يمثل النقل البحري شريانًا حيويًا للاقتصاد العالمي، إذ تحتل التجارة البحرية نسبة كبيرة من حجم المبادلات التجارية الدولية، وهو ما يفرض تنظيم قانوني دقيق يضمن حماية الحقوق والمصالح المتداخلة على ظهر السفن البحرية، باعتبارها وحدة اقتصادية متكاملة، ومن بين أبرز الآليات القانونية التي جاءت بها التشريعات البحرية الحديثة لضمان الحماية القانونية اللازمة للدائنين، لاسيّما الدائنين الّذين يرتبط دينهم ارتباطًا مباشرًا باستغلال السفينة وخدماتها، نجد **حق الامتياز البحري**، الذي يشكّل أداة قانونية متميزة تضمن للدائن حيازة أولوية في استيفاء الدين البحري، ولو غاب أيّ ضمان مادي أو اتفاق سابق.

ظهر حق الامتياز البحري لأوّل مرة في القوانين البحرية العرفية الأوروبية مثل قانون "أوليرون" و"قانون رودس البحري"، وتم تبنيه لاحقًا في التشريعات البحرية الحديثة والمقارنة، وعلى صعيد التشريع الوطني، أولى المشرّع الجزائري لحق الامتياز البحري أهمية خاصة، من خلال تنظيم أحكامه ضمن فصول واضحة في **القانون البحري**،[1] وكذا انضمام الجزائر إلى بعض **الاتفاقيات الدولية** التي تنظّم حق الامتياز البحري، ممّا يعكس حرص الدولة على موازنة حماية الحقوق المتعاملين في المجال البحري.

تتمثل أهمية الموضوع في كونه يعالج جانب مهمّ من جوانب القانون البحري، كونه يتعلّق بحقوق فئات لها دور فعّال في استمرارية واستغلال السفينة (كالربان والبحارة، والسلطات المينائية، ...الخ)، ويبيّن كيفية منحهم ضمانات خاصة في مواجهة تعقيدات المعاملات البحرية، كما تتجلّى أهميته في صعوبة تنفيذ الأحكام القضائية على السفن نظرًا لطبيعتها الخاصة،[2] ما يبرز الحاجة لوجود آليات حماية فورية وفعالة مثل حق الامتياز البحري.

أما عن **أسباب اختيار هذا الموضوع**، تكمن في رغبتنا البحث في هذه الدراسات المتخصصة حول حق الامتياز البحري الذي يتميز بخصوصية مقارنةً بغيره من الحقوق العينية، إلى جانب الحاجة لإبراز أوجه التوافق والاختلاف بين القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، خاصّة اتفاقية بروكسل لعام 1926 واتفاقية جنيف لعام 1993، وتبيان موقف المشرع الوطني منها.

---

[1] الأمر رقم 76- 80 المؤرخ 2023 اكتوبر 1976، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتم بالقانون رقم 10- 04 في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج، ر، عدد 46.

[2] تعتبر السفينة ذات طبيعة قانونية خاصة عرفها المشرع البحري الجزائري في نص المادة 13 من ق. ب ج وكيفها على أساس أنها أموال منقولة بموجب المادة 56 من ق. ب .ج 'تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة....' وهو ذات الموقف الذي ايدته الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا في قرارها رقم 171793 المؤرخ في 08 ديسمبر 1998.

– مشار اليه لدى: وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تمنغاست، الجزائر، عدد 1، 2012، ص 73.

وقد اعتمدت الدراسة في جانبها المرجعي على مجموعة من **الدراسات السابقة** التي تناولت موضوع القانون البحري بصفة عامة، أو حقوق الامتياز العينية على وجه الخصوص، سواء في الفقه الجزائري أو المقارن، مع محاولة تقديم قراءة نقدية لما تم عرضه.

تهدف هذه الدراسة إلى:

- تسليط الضوء على مفهوم، خصائص، ومحل حق الامتياز البحري.
- تصنيف صور حق الامتياز البحري وفقًا لما نصّ عليه القانون الجزائري والاتفاقيات ذات الصلة.
- تحليل الآثار القانونية المترتبة عن حق الامتياز البحري، وبيان كيفية انقضائه سواء بموجب أحكام القانون الداخلي أو الاتفاقيات الدولية.

واجهنا من خلال إعداد هذه الدراسة عدّة **صعوبات**، أهمها ندرة المراجع المتخصصة في هذا المجال، وتضارب بعض الآراء الفقهية حول ترتيب الأولويات بين الديون الممتازة، إضافة إلى صعوبة الإلمام بكافة تفاصيل الاتفاقيات الدولية وتطبيقاتها المقارنة، مما استدعى جهدًا مضاعفًا في البحث والتحليل.

وقد تمّ اتباع **المنهج الوصفي التحليلي**، من خلال استعراض وتحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية المتعلقة بتنظيم أحكام حق الامتياز البحري، إلى جانب اعتماد المنهج المقارن لبيان أوجه التشابه والاختلاف بين التشريع الجزائري وبعض التشريعات الدولية، ما سمح بتقديم تقييم موضوعي للمنظومة القانونية المعتمدة.

تطرح هذه الدراسة إشكالية جوهرية مفادها:

إلى أيّ مدى نجح المشرّع الجزائري من خلال أحكام القانون البحري، في تنظيم حق الامتياز البحري بما يوفّر الحماية القانونية الكافية للدائنين، مع مراعاة خصوصية المعاملات البحرية، وانسجامًا مع ما جاءت به الاتفاقيات الدولية؟

وانطلاقًا من هذه الإشكالية، نفترض أن المشرّع الجزائري وفّق في نقل وتكييف المبادئ العامة لحق الامتياز البحري بما يتماشى مع الخصوصيات المحلية والدولية، لا يزال هناك بعض الغموض التشريعي أو الاختلاف في الصياغة قد يؤدي إلى تباين في التطبيق القضائي، لاسيما في مجال الترتيب والأولوية والانقضاء.

وللإجابة عن الاشكالية قسمنا **خطة البحث** إلى فصلين رئيسيين:

- الفصل الأول: ماهية حق الامتياز البحري
- الفصل الثاني: آثار حق الامتياز البحري وانقضاؤه

وبذلك، تشكّل هذه الدراسة مساهمة علمية متواضعة تهدف إلى فهم أعمق لأحد أهم آليات الضمان في القانون البحري، آملين أن تقدّم قيمة مضافة للباحثين والمشتغلين في الحقل القانوني والبحري على حد سواء.

الفصل الأول

ماهية حق الإمتياز البحري

يُعدّ حق الإمتياز البحري من أبرز الوسائل القانونية التي أقرّها المشرع الجزائري لحماية حقوق بعض فئات الدائنين في المجال البحري، وهو مجال يتّسم بالتعقيد والتداخل، نظراً لطبيعة المعاملات البحرية التي غالبًا ما تتضمن أطرافًا متعددة ومطالبات مالية متشابكة، أساسها الثروة البحرية لمجهز السفينة كوعاء للامتياز البحري،[1] وتأتي أهمية هذا الحق في كونه يمنح أولوية قانونية لبعض الديون دون الحاجة إلى اتفاقات مسبقة، الأمر الذي يميّزه عن غيره من الحقوق العينية التبعية.

في إطار تنظيم العلاقات المالية بين الأفراد ومختلف الجهات المتدخلة، يسعى المشرع الجزائري إلى إرساء مبدأ المساواة بين الدائنين، باعتباره مبدأ عام يهدف إلى تحقيق العدالة والموازنة في توزيع أموال المدين، وضرورة حماية بعض الفئات من الدائنين الذين يتمتعون بوضعية قانونية خاصة، تستدعي معاملة تفضيلية. وقد برزت هذه الحاجة بشكل واضح في ظل تزاحم الحقوق وتعدد المطالبات المالية، خصوصًا عندما يتعلق الأمر بالسفن البحرية، التي تُعدّ من أهم الوسائل المستخدمة في التجارة البحرية.

ومن هذا المنطلق، أقرّ المشرع الجزائري آلية "حق الامتياز البحري" كوسيلة فعالة تُدرَج ضمن منظومة الضمانات العينية، التي تُشكّل عمودًا فقريًا لاستقرار المعاملات، خاصة في المجال البحري والتجاري، لما يوفره من أمان قانوني وطمأنينة للدائنين؛ ويمنح هذا الامتياز لصاحبه أسبقية على باقي الدائنين العاديين في استيفاء ديونه من ثمن السفينة أو من الأموال الناتجة عن بيعها، مما يقلل من احتمال ضياع حقوقه بسبب إفلاس المدين أو تراكم الديون.

وعلى خلاف الرهون العادية والضمانات الاتفاقية تكمن خصوصية حق الامتياز البحري في كونه لا يستند على إرادة الأطراف فقط، بل يقوم في الأساس على نصوص قانونية آمرة وردت صراحة في التشريع البحري الجزائري،[2] ممّا يُضفي عليه صفة الإلزام ويُعزّز من فعاليته القانونية، كما يحدد الدائنين المستفيدين من هذا الامتياز وفق معايير دقيقة تتعلق بطبيعة الدين، وتاريخ نشوئه، ومدى علاقته باستغلال السفينة أو بحياة الأفراد المرتبطين بها، مثل الطاقم والركاب.

ويتضح دور المشرع البحري في تنظيم التزاحم بين الدائنين بما يراعي المصلحة العامة والاستقرار الاقتصادي، دون الإخلال بحقوق الأطراف الأخرى، وهو ما يجعل من دراسة "حق الامتياز البحري" ضرورة قانونية. ومن هذا المنطلق تتجلى أهمية تخصيص هذا الفصل من الدراسة لبحث وتحليل حق الامتياز البحري، سواء من الناحية النظرية، من خلال تحديد طبيعته القانونية ومفهومه، أو من الناحية التطبيقية، عبر استعراض مختلف صوره وأشكاله. ولهذا الغرض، ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين، يتناول أولهما الإطار المفاهيمي لحق الامتياز البحري، في حين يُخصص المبحث الثاني لدراسة

[1] سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، طبعة 1، مكتبة القاهرة الحديثة، 1969، ص 129.

[2] نظم المشرع البحري الجزائري أحكام حق الامتياز البحري من المادة 72 الى 91 من القانون البحري الجزائري.

صوره وتجلياته ضمن القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بهدف الإحاطة الشاملة بهذا الموضوع من كافة جوانبه النظرية والعملية.

المبحث الأول: مفهوم حق الامتياز البحري

يُعدّ حق الامتياز البحري من أبرز التأمينات العينية التي أقرها المشرع لحماية حقوق فئة معيّنة من الدائنين، وذلك لما يوفره من ضمانات فعالة لاستيفاء الديون، دون الحاجة إلى الإجراءات الشكلية المعقدة التي قد تتطلبها وسائل الضمان الأخرى. ويتميّز هذا الحق عن غيره من الحقوق العينية التبعية، كالرهن الرسمي والرهن الحيازي، بكونه ينشأ مباشرة بقوة القانون دون الحاجة إلى عقد أو تسجيل، وهو ما يضفي عليه طابعًا استثنائيًا من حيث النفاذ والأولوية.

فبموجب هذا الحق، يُمنح الدائن امتيازًا قانونيًا يُخوّله استيفاء دينه من مال معيّن – كالسفينة بغض النظر عن مستغلها سواء مالكها أو مجهزها أو مستأجرها؛[1] متقدمًا بذلك على بقية الدائنين العاديين وأحيانًا على الدائنين المضمونين برهون، وتكمن أهمية هذه الأفضلية في حماية مصالح الدائنين الذين تتعلّق ديونهم بخدمات جوهرية أو مخاطر خاصة مرتبطة بطبيعة النشاط البحري، كأجور الطاقم، مصاريف الإنقاذ، أو التعويضات الناتجة عن الحوادث البحرية.

وقد أولى المشرع الجزائري هذا الحق اهتمامًا خاصًا، لاسيما في ظل تزايد المعاملات البحرية واتساع نطاق استخدام السفن في التجارة الدولية، ولعلّ من أبرز ما يميز حق الامتياز البحري هو طابعه القانوني الخاص، حيث لا يُستمد من إرادة الأطراف، بل من نصوص تشريعية آمرة تحدد الديون التي تتمتع بهذه الميزة، ما يجعله يتسم بالثبات والوضوح مقارنة بالضمانات الاتفاقية الأخرى، كما أن نفاذه لا يتوقف على القيد في السجلات، ولا يشترط وضع اليد على المال محل الامتياز، مما يجعله أكثر مرونة وفعالية في التطبيق العملي.

ويكتسب هذا الامتياز أهمية بالغة في المجال البحري، نظرًا لما يميّز هذا المجال من خصوصية وتداخل في الحقوق والالتزامات، ممّا يستدعي آليات قانونية دقيقة لضمان استقرار المعاملات وسرعة التنفيذ في حالة النزاع.

ومن هذا المنطلق، فإن فهم طبيعة هذا الحق يتطلب الوقوف على عناصره الجوهرية، والتي تشمل أولاً تعريفه الدقيق ومجاله القانوني ضمن منظومة التأمينات العينية، وثانيًا تحديد محله، أي الأموال التي يمكن أن ترد عليها هذه الامتيازات، وعلى رأسها السفينة بوصفها محور النشاط البحري.

[1] محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص 103.

لذلك سنقوم في هذا المبحث تحليل مفهوم حق الامتياز البحري من خلال مطلبين رئيسيين؛ نتناول في **المطلب الأول** التعريف القانوني لهذا الحق، وأساسه ضمن القواعد العامة والخاصة في التشريع الجزائري، أما **المطلب الثاني** فسنخصصه لدراسة محل الامتياز، أي الأموال التي يمكن أن تكون موضوعًا لهذا الحق، سواء من حيث الطبيعة القانونية لهذه الأموال أو حدود التصرف فيها بموجب الامتياز.

المطلب الأول: تعريف حق الامتياز البحري

يُعدّ تحديد المفهوم العام والدقيق لحق الامتياز البحري خطوة جوهرية تُمهد لفهم أبعاده القانونية وخصائصه المميزة، باعتباره من الوسائل القانونية المهمة التي تمنح بعض الدائنين مركزًا متقدمًا وأولوية في استيفاء حقوقهم دون الحاجة إلى سلوك الإجراءات التقليدية المعروفة في التأمينات العينية التبعية. ويكتسي هذا الحق أهمية خاصة في المجال البحري، الذي يتميز بخصوصية في المعاملات وتنوع في الدائنين وتشابك الالتزامات، ما يستدعي توفير آليات قانونية تضمن الاستقرار وتحمي الحقوق.

كما أن حق الامتياز، في عمومه، يُعد من أهم الضمانات التي يقرها المشرع بهدف تحقيق نوع من التوازن بين ضرورة احترام مبدأ المساواة بين الدائنين، والحاجة العملية إلى منح أولوية قانونية لبعض الديون ذات الطبيعة الخاصة، والتي تنشأ عادة في ظروف استثنائية أو تتعلق بخدمات أساسية تفرض تدخلًا قانونيًا لحمايتها. وتزداد هذه الأهمية في المجال البحري بالنظر إلى أن السفينة تتميز عن غيرها من المنقولات العادية تتميز بذاتية خاصة،[1] وهي محور الامتياز البحري – تتحرك من مكان إلى آخر، وقد تُغادر إقليم الدولة الدائنة، مما يجعل من الصعب متابعة تنفيذ الالتزامات أو استيفاء الحقوق بالطرق التقليدية.

وفي ظل هذه المعطيات، تدخل الامتيازات البحرية ضمن منظومة متكاملة من الوسائل القانونية التي تهدف إلى دعم الثقة في المعاملات البحرية، وتوفير الحماية للدائنين في مواجهة تعقيدات هذا القطاع الحيوي. وقد اهتم الفقه القانوني والتشريعات الوطنية والدولية بهذا النوع من الحقوق، وحرصت على تنظيمه وفق معايير دقيقة تضمن التوازن بين المصالح، وتحفظ في الوقت ذاته حرية الملاحة ومرونة التجارة الدولية.

وقد أشار المشرع الجزائري إلى هذا النوع من الحقوق في إطار القانون البحري، وأكد من خلال نصوصه على ضرورة حماية الدائن البحري من خلال منحه حق امتياز يمنحه الأولوية في استيفاء دينه من أموال معينة دون الحاجة إلى إجراءات شكلية معقدة. ويظهر من خلال هذا التوجه أن حق الامتياز

[1] علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1975، ص 32.

البحري لا يقوم فقط على أساس الاتفاق، وإنما ينبع من القانون نفسه، مما يجعله يتمتع بقوة خاصة لا نجدها في باقي وسائل الضمان العادية.

وانطلاقًا من أهمية هذا الحق، وارتباطه الوثيق بتنظيم المعاملات البحرية، تأتي ضرورة دراسته من حيث طبيعته ومفهومه، وذلك من خلال التمهيد له في هذا المطلب، لتفصيل عناصره في الفروع اللاحقة، من خلال دراسة التعريفات الفقهية التي تناولت هذا المفهوم من زاوية نظرية، إلى جانب ما ورد في النصوص القانونية الوطنية والدولية التي نظّمته وبيّنت نطاقه وحدوده.

الفرع الأول: التعريف الفقهي

عرف الفقهاء حق الامتياز على أنه "حق عيني تبعي يخول للدائن أولوية في استيفاء دينه من مال معين مملوك للمدين دون الحاجة إلى تسجيل أو حيازة، وذلك وفقًا لما يقرره القانون بسبب طبيعة الدين."

يشير هذا التعريف إلى أن الامتياز هو حق تبعي (أي مرتبط بوجود دين معين) يُمنح للدائن في حال وجود دين مستحق له، ويشمل أولوية في استيفاء الدين من مال معين دون الحاجة لإجراءات إضافية مثل التسجيل أو الحيازة.

وقد وردت عدة تعريفات فقهية تؤكد أن حق الامتياز هو حق يتيح للدائن أولوية في استيفاء دينه من مال مملوك للمدين، وذلك بموجب النصوص القانونية.

وصف حق الامتياز كحق تبعي لا ينشأ إلا من وجود دين محدد، مشيرًا إلى أن الامتياز يظل مرتبطًا بقيمة الدين المستحق، بل هو أداة قانونية تهدف إلى حماية الدائنين في استيفاء حقوقهم.

يشترك الفقه أن هذا الحق لا يعتمد على إرادة الأطراف، بل ينشأ بموجب النص القانوني الذي يحدد كيفية تطبيقه بناءً على طبيعة الدين.

ويتميز الامتياز أنه حق عيني لا يستولي من خلاله الدائن الممتاز فعليا على المال محل الامتياز لكي يتمسك بحقه، بل يكفي أن يتوفر سبب الامتياز كما حدده القانون، ما يمنح هذا الحق قوة قانونية خاصة.[1]

[1] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء التاسع، الحقوق العينية التبعية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 24–26.

ويفرق الفقه بين الامتياز العام والامتياز الخاص؛ حيث ينصب الامتياز العام على جميع أموال المدين من عقارات ومنقولا، بينما ينصب الامتياز الخاص على مال معين دون سواه،[1] كالسفينة في الامتياز البحري، أو العقار في الامتياز العقاري.

كما اعتبر القضاء الفرنسي والمصري، أن الامتياز له قوة إلزامية تُوجب على القاضي ترتيب الديون وفقًا لدرجات الامتياز المنصوص عليها، دون سلطة تقديرية، ما يعزز من فعالية هذا الحق في حماية مصالح الدائن الممتاز.[2]

الفرع الثاني: التعريف التشريعي

بعد ما تناوله الفقه من تعريفات لحق الامتياز، حظي هذا الحق بتنظيم قانوني صريح في عدة تشريعات، مما التعرف عليه ضمن المنظومة القانونية. وعليه، سنتناول في هذا الفرع الكيفية التي عالج بها المشرع الجزائري مفهوم حق الامتياز من خلال التشريع الداخلي، ثم ننتقل إلى استجلاء مضمونه كما ورد في الاتفاقيات الدولية، قصد إبراز نقاط الالتقاء والاختلاف.

أولاً: في التشريع الداخلي

عرف المشرع المدني الجزائري حق الامتياز في المادة 948 من ق. م .ج[3] التي تنص على أن "الامتياز أولوية يقررها القانون لحق معين مراعاة لصفته".

هذه المادة تؤكد على أن الامتياز هو ترتيب قانوني خاص يفرضه القانون على بعض الديون. وعلى الرغم من أن أولوية السداد هي التي يهدف إليها هذا الحق، إلا أن المشرع يحدد الفئات التي تستحق الامتياز بناءً على خصائص الدين ذاته.

وعرفه أيضا المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 73 على أن "الديون البحرية الممتازة تتمتع بحق امتياز على السفينة لضمان سدادها، وتُرتب حسب أولويتها المحددة في القانون".

[1] محي الدين اسماعيل علم الدين، أصول القانون المدني، جزء 3، ب. ط، مكتبة عين الشمس، القاهرة، 1977، ص 565.

[2] محكمة النقض المصرية، الطعن المدني رقم 27989 لسنة 83 ق، جلسة 2015/3/25.

[3] الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم، ج. ر عدد 78.

وهذا يوضح كيف أن حق الامتياز البحري يتم تطبيقه بشكل خاص على السفن، مما يضمن للدائنين الممتازين أولوية في استيفاء ديونهم من قيمة السفينة.

ثانيًا: في الاتفاقيات الدولية

تُوضح اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المعدّلة سنة 1967[1] مفهوم حقّ الامتياز البحري، حيث نصّت المادة الأولى منها على أن "الامتياز البحري هو حقّ يمنحه القانون لدائن معيّن لاستيفاء دين معيّن مباشرة من ثمن السفينة، بمراعاة أولويات محددة".

تبرز هذه الاتفاقية أهمية الامتياز البحري في ضمان حقوق الدائنين، ممّا يُسهّل تنظيم العلاقات التجارية البحرية، من خلال تحديد أولويات سداد الديون البحرية، ويُعد هذا التعريف مرجع قانوني دولي هام، تم تبنّيه في عدة تشريعات وطنية، من بينها القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: محل حق الامتياز البحري

إنّ "محل حق الامتياز" هو المال الذي يرد عليه هذا الحق ويشكل أساس ضمانه، حيث يكون هذا المال من أعيان الأموال المنقولة أو غير المنقولة، ويختلف حسب مجال تطبيق القانون، سواء في الحقوق المدنية أو البحرية، ففي القانون البحري الجزائري، يتم تحديد محل الامتياز بشكل خاص على السفينة، وأجرة النقل، وملحقات السفينة، حيث تتحدد الأولوية القانونية استنادًا إلى هذه العناصر التي تمثل ضمانة للدائنين.

الفرع الأول: السفينة كمحل لحق الامتياز البحري

يُقصد بمحل الامتياز المال أو الأعيان التي يرد عليها هذا الحق، أي المال الذي يمكن التنفيذ عليه لتمكين الدائن من استيفاء حقه. وتختلف محلات حق الامتياز تبعًا لنوع الدين وطبيعته، سواء كان مدنيًا، تجاريًا، أو بحريًا. وفي هذا السياق، سنعرض محل الامتياز وفقًا للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

تُعد السفينة المحل الرئيسي لحق الامتياز في القانون البحري، باعتبارها وسيلة تخصص للملاحة البحرية قابلة للتنفيذ عليها بهدف ضمان استيفاء الديون، وتُعرّف السفينة بأنها كل وسيلة تُستخدم في النقل

[1] اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات البحرية، المؤرخة في 10 أبريل 1926، والمعدّلة بموجب بروتوكول 27 مايو 1967 ودخلت حيّز التنفيذ في عدة دول من بينها الجزائر.

البحري عبر المياه، سواء كانت سفنًا تجارية، سياحية، أو حتى حربية، شرط أن تكون مملوكة لأشخاص يخضعون للقانون الذي ينظم الامتيازات البحرية.[1]

ونظرًا لكون السفينة مالًا منقولًا ذا قيمة معتبرة، فإنها تُعد ضمانًا ممتازًا للدائنين في حال عجز المدين عن سداد ديونه، بحيث تمنح القوانين لهؤلاء أولوية في استيفاء حقوقهم عند تعرض السفينة للحجز أو البيع، وفي التشريع الجزائري، تُعد السفينة أحد محلات الامتياز، كما ورد في المادة 73 من القانون البحري،[2] حيث يتمكن الدائن من استيفاء دينه من ثمن السفينة أو شحنتها عند بيعها.

الفرع الثاني: أجرة النقل كمحل لحق الامتياز البحري

تترتّب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وتشمل الأجرة الاجمالية التي يستحقها مالك السفينة عن الرحلة كمحل يرد عليه الدين الممتاز[3] وفقًا للمادة 1/73 من ق. ب. ج، وإذا وقع تصادم بخطأ من السفينة أثناء الرحلة، فإن الامتياز يتوجه إلى التعويض المستحق عن التصادم ويشمل أجرة النقل المستحقة عن الرحلة التي وقع خلالها التصادم، والمقصود بالأجرة هنا هو الأجرة الإجمالية، أي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة.

ولمراعاة حقوق أفراد الطاقم، ينص الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وبقية الأشخاص العاملين في السفينة على إجمالي أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد العمل الواحد.

ويستمر حق الامتياز على أجرة النقل طالما كانت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك وإذا أُريد التمسك بالامتياز على الأجرة، يجب توقيع حجز ما للمدين لدى الغير على الأجرة تحت يد مالك البضاعة أو الربان أو ممثل المالك، أما إذا تم تحصيل الأجرة ودخلت في ذمة المالك، فإن حق الامتياز عليها ينتفي. ولا يمكن للدائن الممتاز أن يعترض على المدين بالأجرة محتجا بالتزامه بسداد دينه متجاهلاً حقه.

---

[1] ايمان فتحي حسن جميل، النظام القانوني للسفينة (ماهية السفينة– ملكية السفينة حقوق الامتياز البحرية– الرهن البحري– الحجز على السفينة)، ط 1، مكتبه الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 23، 25.

[2] تنص المادة 73 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، تنص على أن "الامتيازات البحرية تُمارس على ثمن السفينة أو على مبلغ التأمين في حال الهلاك، وفقًا للأولوية المحددة قانونًا".

[3] طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة، الأردن، 2004، ص 57.

وتعتبر أجرة سفر الركاب في حكم أجرة النقل ويجب أن تكون أجرة سفر الركاب مستحقة الدفع أو أن تكون تحت يد الربان أو ممثل المالك ليتمكن الامتياز من التعلق بها. إلا أنه في العادة، يتم دفع أجرة السفر مقدماً، مما يؤدي إلى فقدان الامتياز على هذه الأجرة.[1]

وبالتالي نستنتج أنّ أجرة النقل المستحقة على السفينة محل مهم للامتياز البحري، لاسيّما فيما يتعلق بحقوق البحّارة أو أطراف العقد البحري كالمجهّز والمستأجر.

وتُعد هذه الأجرة المبالغ المالية التي يدفعها الشخص مقابل استخدام السفينة لنقل البضائع أو الركاب، وتكون مستحقة الدفع وفقًا للعقد المبرم بين الأطراف (المالك، المستأجر، شركات الشحن، إلخ)، للدائن في هذه الحالة، حق الامتياز على المبالغ غير المدفوعة من أجرة النقل، ما يمنحه إمكانية استيفاء دينه من هذه الأجرة بشكل مباشر.[2]

وتُعتبر أجرة النقل جزءًا من ضمان الدائنين الممتازين في حال تأخر السداد. وقد نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 المعدّلة سنة 1967[3] على أن الامتيازات البحرية تشمل "الديون المتعلقة بأجرة النقل" باعتبارها مرتبطة بالنشاط الملاحي للسفينة، وتحظى بالحماية ضمن الامتياز حتى ولو لم تُسجّل.

وقد أكد الفقيه مصطفى كمال طه أن من خصائص حق الامتياز أنه يرد على مبلغ مالي معين، وقد يكون هذا المبلغ هو الأجرة التي حققتها السفينة خلال نشاطها الملاحي، وتُعامل معاملة الشيء الذي نشأ عنه الدين الممتاز.[4]

ويؤكّد جانب آخر من الفقه[5] أن أجرة النقل من العناصر التي يشملها الامتياز البحري، حيث تُمثل المقابل المالي الذي يستحقه المجهز، وتُحسب كأجرة إجمالية قبل خصم مصاريف الملاحة، ذلك أن المشرع لا يقصد الربح الناتج عن الرحلة، وإنما الأجرة المستحقة بحد ذاتها.

وينصرف الامتياز إلى الأجرة المتعلقة بالرحلة التي ترتب خلالها الدين، باستثناء الديون الناشئة عن عقود عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يعملون على السفينة، إذ يمتد الامتياز ليشمل أجور النقل

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، د. ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 99.

[2] طبقا للمادة 1 من اتفاقية بروكسل لعام 1926.

[3] المادة 1/ 5 من اتفاقية بروكسل لعام 1926.

[4] مصطفى كمال طه، الوسيط في القانون البحري والجوي، الجزء الأول، طبعة 1، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 408.

[5] عبد الرحمن السيد قرمان، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد، ب. ط، مصر، 2011، ص 154.

المستحقة عن جميع الرحلات المنجزة في إطار عقد العمل الواحد، ما يعكس حرص المشرع على تعزيز الحماية القانونية للعاملين على متن السفينة من خلال توسيع نطاق محل الامتياز.

ويظل الامتياز قائماً على أجرة النقل طالما أنها لم تُدفع أو بقيت تحت يد الربان أو ممثل المالك، أما إذا تم دفع الأجرة إلى المجهز، فإنها تختلط بعناصر ذمته المالية وتفقد بذلك صفتها المنفصلة، مما يؤدي إلى انقضاء الامتياز المقرر عليها. وفي حال بقائها تحت يد الغير، مثل الشاحن أو الربان أو وكيل المالك، يحق للدائن الممتاز توقيع حجز ما للمدين لدى الغير.

كما تعتبر أجرة سفر الركاب من قبيل أجرة النقل وبالتالي تخضع هي الأخرى للامتياز البحري ما دامت لم تُدفع إلى المجهز، إلا أن هذه الأجور غالبًا ما تُدفع مقدّمًا، ما يؤدي إلى اختلاطها بذمة المجهز.

الفرع الثالث: ملحقات السفينة كمحل لحق الامتياز البحري

تعتبر ملحقات السفينة من العناصر المكملة لمحل حق الامتياز، وقد أقر الفقه والقانون البحري الجزائري بإمكانية امتداد الامتياز إلى هذه الملحقات طالما أنها ضرورية لاستغلال السفينة وتُعد جزءًا منها، على أساس أنه يُمكن لحق الامتياز أن يمتد ليشمل ملحقات المال المثقل به، إذا كانت متصلة به اتصالاً وثيقًا وتُستخدم لنفس الغرض، وتشمل هذه الملحقات المعدات، والوثائق، ووسائل الاتصال، والبضائع المرتبطة بنشاط السفينة.

يتضح أن محل حق الامتياز ليس ثابتًا بل يتنوع حسب نوع المال الذي يرد عليه الحق، ففي القانون البحري الجزائري، تتعدد المحلات التي يشملها هذا الحق، مثل السفينة، أجرة النقل، وملحقات السفينة، التي تشكل جميعها ضمانًا لدائنيها. هذا التنوع في المحل يبرز الأهمية الكبيرة لهذا الحق في تأمين سداد الديون وتوفير حماية قانونية للدائنين في مجالات مختلفة، سواء كانت بحرية أو تجارية.[1]

وتجدر الإشارة أنه ما يُعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل والتي يمتد إليها الامتياز البحري ما يلي:[2]

1. **التعويضات المستحقة لمالك السفينة:**

أي التعويضات التي تدفع لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي أصابت السفينة ولم يتم إصلاحها، أو عن خسارة أجرة النقل.

2. **التعويضات الناتجة عن الخسارات المشتركة:**

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 233.

[2] عبد الرحمن السيد قرمان، المرجع السابق، ص 155.

يشترط في التعويضات الناتجة عن الخسائر المشتركة أن تكون ناتجة عن أضرار مادية أصابت السفينة أو خسارة في أجرة النقل، على ألا يكون قد تم إصلاح السفينة أو استرجاع الأجزاء التي فُقدت، كإلقاء بعض المعدات لتخفيف الحمولة، فإذا تم الإصلاح، فلا مجال حينها لامتداد الامتياز خارج السفينة.

3. المكافآت الناتجة عن أعمال الإنقاذ:

تتمثل المكافآت الناتجة عن أعمال الإنقاذ ما يستحق لمالك السفينة حتى نهاية الرحلة، بعد خصم أنصبة الربان والبحارة ومن في حكمهم، حيث لا يشمل الامتياز نصيب هؤلاء من المكافآت، ما يندرج ضمن التوجه العام للمشرع في توفير حماية خاصة للعاملين على متن السفينة.

ويبقى الامتياز قائماً على هذه العناصر ما دامت مستحقة الدفع أو لم تدخل في ذمة المالك، أما إذا قبضها الأخير فإنها تندمج مع باقي عناصر ذمته المالية، ويزول عنها الامتياز.

غير أنّه استثنت بعض الحقوق المالية من نطاق الامتياز البحري، وهي:

- **التعويضات المستحقة للمالك بموجب عقود التأمين:**

حيث لا تُعد من عناصر الثروة البحرية، وذلك لفتح المجال أمام الدائن المرتهن للسفينة للحصول على حق خاص على مبلغ التأمين إذا تم الاتفاق عليه صراحة في عقد الرهن، وفقًا للمادة 43 من القانون البحري الجديد.

كما استبعدت مبالغ التأمين من ضمان الدائن الممتاز لأنه لا يعدّ عنصراً من عناصر الذمة البحرية، فضلا عن الرغبة في تخصيص الدائن المرتهن للسفينة مبلغ التأمين إذا تم الاتفاق على ذلك صراحة في عقد الرهن، ويجنب بذلك مزاحمة الدائنين الممتازين له.

- **الإعانات والمساعدات التي تقدمها الدولة أو الجهات العامة:**

تعتبر الإعانات والمساعدات التي تقدمها الدولة أو الجهات العامة مبالغ تهدف إلى دعم الأسطول البحري الوطني ومساعدة المجهزين في المنافسة الدولية، وبالتالي فهي لا تُصنف كجزء من الثروة البحرية ولا تخضع للامتياز البحري.[1]

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 101.

المبحث الثاني: صور حق الامتياز البحري

يُعدّ حق الامتياز البحري من أهم الوسائل القانونية التي تُمنح للدائنين في المجال البحري، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذا المجال، وما ينطوي عليه من مخاطر كبيرة ومعاملات متداخلة، تتطلب ضمانات قانونية فعالة تضمن استقرار المصالح وحماية الحقوق. وتكمن أهمية هذا النوع من الامتياز في كونه لا يمنح بشكل عشوائي، ذا صلة بالديون التي ترتبط مباشرة بالسفينة أو باستغلالها.

ويُلاحظ من خلال الاستناد على بعض النصوص القانونية، سواء في التشريع الجزائري أو في الاتفاقيات الدولية، أن حقوق الامتياز البحري لا تتسم بوحدة الطبيعة أو المصدر، وإنما تختلف باختلاف طبيعة الدين أو السبب الذي نشأ من أجله. فبعض هذه الحقوق ناتج عن التزامات مهنية وإنسانية، مثل أجور الربان والبحارة، بينما بعضها الآخر يتعلق بخدمات فنية وتجارية، كرسوم الموانئ، مصاريف الإنقاذ، أو تعويضات الأضرار التي تتسبب فيها السفينة أثناء نشاطها البحري.

وقد نظم المشرع الجزائري هذه الحقوق في القانون البحري بموجب المادة 73 منه، التي وردت فيها أهم صور حقوق الامتياز البحري، محددة بشكل واضح الديون التي تحظى بالأولوية في التنفيذ على السفينة أو ثمنها، كما تأثّر التشريع الوطني بالاتفاقيات الدولية، في مقدمتها اتفاقية بروكسل لسنة 1926، التي شكّلت مرجعًا دوليًا هامًا في مجال تنظيم الامتيازات البحرية، إلى جانب اتفاقية جنيف لسنة 1993[1].

ويُشكل هذا التنوع في صور حق الامتياز البحري انعكاسًا للتوازن الذي يسعى القانون إلى تحقيقه، من خلال منح الأولوية القانونية لفئات معينة من الدائنين ممن تتطلب طبيعة ديونهم حماية خاصة، دون الإخلال بالمبادئ العامة المنظمة لمراكز باقي الأطراف في العلاقة البحرية. وبالتالي، فإن معرفة هذه الصور المختلفة يساعد على فهم البنية القانونية لحق الامتياز، كما يوضح الالتزامات الواقعة على مالك السفينة أو المسؤول عن تشغيلها، والحقوق التي يتمتع بها الدائنون المستفيدون من هذا الامتياز.

وتزداد أهمية هذا التصنيف عندما يتعلق الأمر بتنفيذ الأحكام أو ترتيب الديون أثناء بيع السفينة، إذ تُحدد هذه الصور أولويات استيفاء الديون، وتؤثر على حقوق باقي الدائنين في استرجاع مستحقاتهم. من هنا، تبرز ضرورة دراسة صور حق الامتياز البحري بشكل منفصل، وتحليل الأسس التي يقوم عليها كل نوع من أنواع هذه الامتيازات، خاصة تلك المتعلقة بالأجور، المصاريف التشغيلية، التعويضات، وغيرها من الالتزامات ذات الطبيعة القانونية الخاصة.

[1] اتفاقية جنيف لـ 7 ماي 1993 المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية.

وانطلاقًا من هذا التمهيد، سنتناول في هذا المبحث أبرز صور حق الامتياز البحري التي وردت في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال المطالب التالية، بدءًا بأجور الربان والبحارة باعتبارها من أهم صور هذا الحق وأكثرها شيوعًا، ثم التدرج في بقية الصور.

المطلب الأول: أجور وواجبات الأداء على ربان السفينة

تُعد أجور الربان والبحارة من أبرز صور الامتيازات البحرية، لما لها من طابع إنساني ومهني، إذ يعتمد العاملون على السفينة في معيشتهم على هذه الأجور، التي يتقاضاها أي منهم مقابل بذل جهد شخصي أثناء الرحلة البحرية،[1] وقد نظم المشرع الجزائري هذا الامتياز ضمن المادة 73 من القانون البحري الجزائري، كما أكدت عليه اتفاقية بروكسل لعام 1926.

الفرع الأول: أساس امتياز أجور الربان والبحارة

يُعد الامتياز الممنوح لأجور الربان والبحارة من أهم صور الحماية القانونية التي أقرها الفقه القانوني البحري، ولا يقوم هذا الامتياز فقط على أسس تعاقدية تقليدية كما هو الحال في العلاقات العمالية العادية، بل يستند إلى طبيعة العلاقة الخاصة التي تربط البحار بالسفينة، وما ينطوي عليه عمله من مخاطر وتضحيات مهنية جسيمة.

وفي هذا السياق، يرى الدكتور كمال طه إلى أن مصدر هذا الامتياز لا يقتصر على العلاقة التعاقدية، بل يرتبط بطبيعة الدور الذي يؤديه البحارة، قائلاً: أن "لا يستند فقط إلى العلاقة التعاقدية، بل ينبع من كون البحّار شريكًا في مصير السفينة، لا مجرد أجير".[2]

وهذا القول يعكس رؤية فقهية دقيقة تُبرز أن البحّار لا يمارس عملاً تقنيًا فحسب، بل يُشارك السفينة في مصيرها ويخضع لنفس التهديدات والمخاطر البحرية، مما يفرض ضرورة منح حقوقه حماية أولوية، تُترجم قانونيًا في شكل امتياز على السفينة.

كما يؤكد الفقه الحديث على أن الامتياز الممنوح لأجور هذه الفئة لا يُعد مجرد استحقاق تعاقدي قابل للمساومة أو التأجيل، بل هو حق ذو طبيعة أخلاقية وإنسانية تُبررها مشقة العمل البحري وطبيعته الاستثنائية، بحيث غالبا ما يكون العامل في البحر معزولًا عن اليابسة وأهله، معرضًا لأخطار الغرق، القرصنة، الأوبئة، والتقلبات الجوية، وهذا ما يجعل حماية أجره أمرًا لا يحتمل التهاون.

---

[1] بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، عدد 7، 2018، ص 186، 187.

[2] كمال حمدي، القانون البحري وتطبيقاته القضائية، طبعة 3، منشأة المعارف، 2007، ص 101.

وفي هذا الإطار، يُشير الدكتور محمود شحماط إلى أن "المشرع لم يقف عند حدود العلاقة التعاقدية في منح الامتياز للربان والبحارة، بل أسّس هذه الحماية على خصوصية العلاقة المهنية التي تجمع الطاقم بالسفينة، لما تتطلبه من التزام كلي ومواجهة للمخاطر، الأمر الذي جعل من الامتياز وسيلة لضمان استمرارية الأداء البحري دون تهديد لحقوق الإنسان العامل".

إن هذا التوجه الفقهي يعكس التوازن بين حماية النظام الاقتصادي البحري من جهة، وضمان العدالة الاجتماعية للعاملين من جهة أخرى، خاصة أن السفينة لا يمكنها العمل دون طاقم، وأي خلل في حماية حقوق هذا الطاقم يُهدد بشكل مباشر سلامة الملاحة البحرية واستقرارها.

وبالتالي، يتضح أن الامتياز الممنوح لأجور الربان والبحارة يقوم على أساس فقهي مزدوج أحدهما تعاقدي تقليدي، والآخر مهني وأخلاقي يعكس الطبيعة الخاصة للعمل البحري.

وهو ما يفسر الطابع الفوري لهذا الامتياز وعدم اشتراط تسجيله وتقدمه على بقية الامتيازات، ليكون بذلك تجسيدًا لاهتمام المشرّع والفقه على حدّ سواء بحقوق هذه الفئة المهنية.[1]

نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري على أن: "للمبالغ المستحقة للربان وللبحارة عن أجورهم وواجبات أدائهم وعن المبالغ المدفوعة مسبقًا بسبب عقد عملهم، امتياز على السفينة، [2]ويُعتبر هذا الامتياز من الامتيازات ذات الأولوية القصوى، حيث يُقدم على معظم الحقوق الأخرى، حتى الحقوق العقارية، لكونه يمس الجانب الإنساني ويمثل دَينًا حيويًا يضمن بقاء الطاقم العامل في السفينة.

كما نصت المادة 4/أ من اتفاقية بروكسل لعام 1926 على أن: "الديون المتعلقة بأجور الربان والبحارة وغيرهم من العاملين على السفينة أثناء الرحلة البحرية" تُمنح امتيازًا بحريًا.[3]

ويُعتبر هذا الامتياز حقًا عينيًا تبعيًا يخول لصاحبه أولوية في استيفاء دينه من ثمن بيع السفينة، وقد أشار الدكتور محمود شحماط[4] إلى أن المشرع الجزائري قد نظم هذه الامتيازات في إطار حماية حقوق العاملين في القطاع البحري.

ومن خلال ما سبق، يتبين أن المشرع الجزائري لم يكتفِ بمجرد الاعتراف بهذا الامتياز، بل منحه أولوية واضحة وهو ما دعمه أيضًا الفقه، كما ورد لدى الدكتور محمود شحماط حيث أكد على أن هذا

[1] محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، د. ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 165.

[2] المادة 73 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتعلق بالقانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

[3] المادة 4/أ من اتفاقية بروكسل لعام 1926.

[4] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 150.

الامتياز له طابع اجتماعي يهدف لحماية حقوق العاملين في السفينة، باعتبارهم الحلقة الأضعف في العلاقة البحرية.

الفرع الثاني: الطبيعة الخاصة لامتياز أجور الربان والبحارة

يمثل الامتياز الممنوح لأجور الربان والبحارة أحد أقوى الامتيازات البحرية، ويُعزى ذلك إلى خصوصية العمل البحري الذي يتسم بالمشقة والمخاطر العالية، ممّا يبرر منحهم حماية قانونية خاصة على أموال السفينة.[1]

ويعكس هذا التحليل الفقهي بوضوح الطبيعة الخاصة لهذا الامتياز، التي تجمع بين الحماية الاجتماعية للبحارة والدور الحيوي الذي يؤدونه في العمليات البحرية.

يمتاز امتياز أجور الربان والبحارة بطبيعة مزدوجة؛ فهو من جهة حق عيني تبعي يرد على السفينة، ومن جهة أخرى يتمتع بطابع اجتماعي، نظرًا لحماية المشرع لحقوق العمال في القطاع البحري، وقد أوضح الدكتور شحماط[2] أن هذا الامتياز يُمنح دون حاجة إلى تسجيل، مما يعكس رغبة المشرع في تسهيل استيفاء حقوق هذه الفئة.

الفرع الثالث: خصائص الامتياز على أجور البحارة

يتميز امتياز أجور الربان والبحارة بعدة خصائص قانونية تجعله في مرتبة متقدمة بين الامتيازات البحرية، ويعود ذلك إلى الطابع الإنساني والاجتماعي الذي يتميز به هذا الحق. وقد جاءت هذه الخصائص في صلب التشريعات البحرية ومنها القانون البحري الجزائري والفقه، نوجز هذه الخصائص فيما يلي:

1. **الأولوية المطلقة**:

يُعتبر هذا الامتياز من الامتيازات ذات الأولوية القصوى، إذ يتقدم حتى على بعض الحقوق العقارية والرهون البحرية الأخرى، ويعكس هذا الترتيب رغبة المشرع في ضمان أولوية أجور العاملين على السفينة باعتبارها مصدراً معيشيًا أساسياً لهم.

2. **عدم اتخاذ اجراءات التسجيل**:

لا يشترط القانون البحري تسجيل هذا الامتياز في السجل البحري حتى ينتج أثره القانوني، فهو ينشأ تلقائيًا بقوة القانون بمجرد تحقق الدين، دون الحاجة إلى أي إجراء شكلي، وقد أشار الدكتور

[1] مصطفى كمال طه، الوسيط في القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 408.

[2] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 150.

محمود شحماط إلى أن هذه الخاصية تمثل خروجًا عن القواعد العامة، وهو ما يبرز الطبيعة الاستثنائية لهذا الامتياز مقارنة بغيره من الحقوق العينية.

3. **عدم السقوط بتغير المالك:**

يستمر الامتياز في السريان حتى في حال انتقال ملكية السفينة إلى مالك جديد، وهو ما يضمن عدم ضياع حق الربان والبحارة بسبب تصرف المالك القديم في السفينة، فالدين يتبع الأصل (السفينة) ولا يسقط باستبدال الأشخاص أي المتعاملين في المجال البحري.

4. **الارتباط الزمني بالدين:**

يغطي الامتياز فقط الأجور المستحقة عن الرحلة البحرية التي نشأ فيها الدين أو الفترة الزمنية المباشرة للعمل، ولا يمتد إلى ما قبلها أو بعدها، ويؤكد هذا القيد الزمني على الطبيعة المؤقتة والمرتبطة مباشرة بالعقد البحري.[1]

5. **الأولوية في الاستيفاء على الرهن البحري:**

رغم أن الرهن البحري عادة ما يتمتع بأولوية على السفينة كوسيلة ائتمان بحري لدائنيها،[2] فإن امتياز أجور الربان والبحارة يتقدم في الترتيب عند التنفيذ، ما يدل على علو مرتبة هذا الامتياز واهتمام المشرع بالمصلحة الاجتماعية للعاملين في البحر.

6. **الامتداد إلى ملحقات السفينة:**

لا يقتصر الامتياز على بدن السفينة فقط، بل يمتد نحو ملحقاتها، بما في ذلك الأجرة الناتجة عن الرحلة البحرية التي نشأ خلالها الدين.

وقد أكد الدكتور شحماط على هذه الخصائص مجتمعة، معتبرًا أن المشرع الجزائري قد منح هذا الامتياز طبيعة استثنائية تستند إلى مبدأ العدالة الاجتماعية وتوازن العلاقات البحرية، وذلك لحماية فئة البحارة والربابنة من أي تلاعب أو تأخير في استيفاء حقوقهم الجوهرية.[3]

---

[1] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 151.

[2] عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص ملاحه البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التامين البحري)، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 55.

[3] محمود شحماط، المرجع السابق، ص 151.

المطلب الثاني: رسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري

تُعد الموانئ البحرية من أهم المرافق العامة ذات الطابع الاقتصادي والاستراتيجي، إذ تُسهم في تعزيز حركة التجارة الخارجية وتيسير الملاحة الدولية، مما يجعلها ذات أهمية بالغة تقتضي تنظيمًا دقيقًا يضمن سير خدماتها بانتظام. وتفرض مقابل هذه الخدمات رسوم تُستوفى من السفن لقاء استخدام الميناء ومرافئه وخدماته كالإرشاد، القطر، الصيانة، والرسو، وغيرها من خدمات الملاحة.

ونظرًا لأهمية هذه الرسوم في ضمان استمرار الخدمات الحيوية بالميناء، أقرّ المشرّع الجزائري لها وضعًا متميزًا من خلال تصنيفها ضمن الديون الممتازة، التي تتمتع بامتياز خاص في مواجهة باقي الدائنين، وبالمقارنة مع بعض التشريعات نصت المادة 29 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 على أن: "تُستوفى هذه الديون الممتازة دون حاجة إلى تسجيل، وتسبق في ترتيبها كافة الديون الأخرى، بما في ذلك الديون المضمونة برهن أو امتياز عام، شاملة رسوم الموانئ والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والخدمات البحرية الأخرى".[1]

[1] المادة 29 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

الفرع الأول: الأساس القانوني لرسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري

الطبيعة القانونية لرسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري تكمن في كونها ديونًا ممتازة ذات امتياز بحري خاص، يعلو على الرهون العادية وديون الدائنين العاديين، نصت عليها المادة 73– ب من ق. ب. ج، ونصت عليه المادة 47 من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980، والتي ورد فيها أن: "للدولة امتياز على السفينة نظير الضرائب والرسوم المستحقة...، ومنها رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى".[1]

كما نجد دعمًا لهذا الاتجاه في التشريع اللبناني، إذ نصت المادة 50 من قانون التجارة البحرية اللبناني على أن:

"رسوم المنارة والميناء والإرشاد والقطر والصيانة، منذ دخول السفينة إلى الميناء، تُعد من الديون الممتازة التي تُعطى الأفضلية في الاستيفاء على ثمن السفينة".[2]

وفي ذات السياق، نصت المادة 30 من القانون المصري على أن:

"لا تخضع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي أو شرط خاص بالإثبات، ويجوز التمسك بها ضد كل شخص ولو كان حسن النية[3]".

مما يُعطي هذه الديون طابع النفاذ المباشر بمجرد استحقاقها، دون الحاجة لإثباتها عبر إجراءات خاصة كالرهن أو التسجيل.

وفي هذا السياق، أوضح الدكتور كمال حمدي[4] بأن"هذه الرسوم تعتبر من الخدمات العامة التي تقدمها الدولة مقابل استعمال البنى التحتية للموانئ، ومنحها صفة الامتياز يضمن استمرارية تقديم هذه الخدمة بشكل منتظم".

كما أشار الفقيه قرمان عبد الرحمان[5] أن "رسوم الإرشاد البحري تضمن السلامة الملاحية، ولا بد من تحصيلها بفعالية لضمان عمل موانئ الدولة بشكل آمن، مما يبرر تمتعها بحق امتياز

[1] المادة 47 من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.

[2] المادة 50 من قانون التجارة البحرية اللبناني.

3 المادة 30 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

[4] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 129.

[5] عبد الرحمان قرمان، المرجع السابق، ص 117.

ويجد هذا الامتياز أساسه ليس فقط في العلاقة التعاقدية بين السفينة والسلطة المينائية، بل أيضًا في الطابع التنظيمي والأمني لهذه المصاريف، فهي تمسّ الصالح العام وتتعلق بسلامة الأرواح والممتلكات.

وبناءً على ما سبق، يتضح أن الامتياز الممنوح لرسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري يستند إلى أساس قانوني وواقعي متين، يجمع بين مقتضيات النظام العام وضرورات السلامة، وهو ما أكده الفقه والواقع العملي على حد سواء.

الفرع الثاني: طبيعة رسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري وأثرها القانوني

تُقدم السفينة أثناء فترة وجودها في الميناء، على الاستفادة من جملة من الخدمات التي تُعد ضرورية لمواصلة نشاطها البحري، ومن بينها خدمات الرسو، الشحن والتفريغ، التزود بالماء والكهرباء، إضافة إلى خدمات القطر والإرشاد الملاحي. وتُفرض على هذه الخدمات رسوم متنوعة تشمل رسوم دخول الميناء، رسوم المرور في الممرات المائية، أجور الإرشاد البحري، بالإضافة إلى تكاليف الإرساء والقطر، وهي خدمات يُصطلح على تسميتها في مجملها برسوم الميناء والمصاريف الملاحية.

وتستند هذه الرسوم من الناحية القانونية إلى نص المادة 73، فقرة 2، من القانون البحري الجزائري، وكذا المادة 4/ب من اتفاقية بروكسل لسنة 1926 التي أقرّت بامتياز الدين الناجم عن هذه المصاريف. ويُعتبر هذا النوع من الديون دينًا عموميًا بالنظر إلى أن تحصيله يتم لفائدة مرفق عام، كسلطة الميناء أو الدولة، وهو ما يبرر منحه صفة الامتياز، نظراً للطبيعة الحيوية للمرافق البحرية التي لا يمكنها تعطيل حركة السفن بتأخير عمليات الرسو أو الإبحار، بسبب عدم أداء هذه المصاريف.

وتؤكد الآراء الفقهية، في هذا السياق، على الطبيعة الخاصة لهذا الدين، حيث يرى بعض الفقهاء أن منحه امتيازًا هو ضرورة عملية لحماية سير المرفق المينائي، الذي يلعب دورًا رئيسيًا في سلسلة النقل البحري ويعتمد في موارده على مثل هذه الرسوم، مما يعزز من مكانتها في سلم الامتيازات البحرية.

الامتياز يُعد أداة لحماية الخدمة العامة في مواجهة التهرب من دفع الرسوم، كما أن هذه المصاريف تدخل في تكاليف المحافظة على السفينة. ومن آثار هذا الامتياز أنه يسمح لمصالح الميناء بالحجز الفوري على السفينة، ويتقدم على الرهون والدائنين العاديين، ولا يسقط حتى في حال بيع السفينة لشخص آخر.

المطلب الثالث: ديون إنشاء السفن وتصليحها

تُعد السفينة الأداة الأساسية للنقل البحري، ويتطلب تشغيلها أو الحفاظ على جاهزيتها للملاحة البحرية القيام بعدد من الأعمال التي تترتب عليها نفقات ضرورية، على رأسها إنشاؤها أو إجراء إصلاحات جوهرية تضمن استمرار تشغيلها وصلاحيتها للملاحة، ونظرًا للأهمية البالغة لهذه الأعمال في الحفاظ على السفينة ككيان ملاحي فعال، فقد خصص لها المشرّع الجزائري امتيازًا خاصًا ضمن الامتيازات البحرية، يكفل لأصحاب هذه الديون – من ورش بناء السفن والمقاولين – أولوية استيفاء حقوقهم عند تزاحم الدائنين.

ويعكس هذا الامتياز حرص المشرّع على حماية من ساهم بشكل مباشر في نشأة السفينة أو إعادة تأهيلها، باعتبار أن هذه النفقات ترتبط ارتباطًا وثيقًا بوجودها واستمراريتها كوسيلة للنقل البحري. وسنتناول هذا المطلب من خلال فرعين نُبيّن فيهما الطبيعة القانونية لهذه الديون وشروطها وآثارها.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لامتياز ديون الإنشاء والإصلاح

تشمل هذه الصورة الديون المترتبة على مالك السفينة نظير إنشائها، أو نتيجة أعمال الصيانة والإصلاح التي تحافظ على صلاحيتها للإبحار. حيث تنص المادة 73: "..أجرة إنشاء السفينة أو إصلاحها، وكذلك أثمان الأشياء الضرورية لاستعمالها أو صيانتها."

في هذا السياق، يوضح الدكتور كمال حمدي "القانون البحري وتطبيقاته القضائية" أن "الديون المترتبة عن الإنشاء أو الإصلاح لا تقل أهمية عن باقي أنواع الامتياز، لأنها تتعلق مباشرة بوجود السفينة واستمرارها كمرفق للنقل البحري"[1]. كما يضيف الدكتور قرمان عبد الرحمان أن "في الواقع العملي، قد يُبقي مالك السفينة ديون الإنشاء أو الإصلاح دون تسديد لأطول فترة ممكنة، مما يتطلب منح صاحب هذا الدين ضمانًا تشريعيًا يحفظ له حقه"[2].

ومن خلال ما سبق، يتبيّن أن امتياز ديون إنشاء أو إصلاح السفينة يمتاز بطابع مزدوج، تقني وتجاري، إذ يتصل بعملية تأهيل السفينة لممارسة نشاطها الملاحي.، فكما أن السفينة تحتاج عند بداية نشاطها إلى الإنشاء، فإنها تتطلب لاحقًا أعمال صيانة وتجديدات دورية أو إصلاحات طارئة، ما يؤدي إلى نشوء ديون مستحقة للمقاولين وورش البناء. ومن هنا، جاء الامتياز ليحمي هذه الفئة من الدائنين، نظرًا لمساهمتهم الحيوية في بقاء السفينة صالحة للملاحة، وهو ما يُبرر تقدمهم على باقي الدائنين في حال الحجز أو بيع السفينة.

---

[1] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 169.

[2] عبد الرحمن السيد قرمان، المرجع السابق، ص 190.

الفرع الثاني: شروط امتياز ديون الإنشاء والإصلاح وآثارها القانونية

تتمثل شروط منح الامتياز، في أنه يجب أن يكون الإنشاء أو التصليح قد تمّ بعلم المالك أو مَن ينوب عنه، وأن يكون الدين مرتبطًا مباشرة بخدمة السفينة. كما يترتب على ذلك أساس قانوني يتضمن المادة 73 من القانون البحري الجزائري، وكذلك اتفاقية بروكسل 1926 – المادة 4/هـ.

بالنسبة للتحليل الفقهي، يقول الدكتور مصطفى كمال طه: "يشترط للاعتراف بالامتياز أن يكون التصليح قد تمّ بإرادة المالك، لا نتيجة ظروف طارئة فقط."[1]

بينما يضيف كمال حمدي: "امتياز الورش يهدف لحماية الصناعي الذي يسهم في تكوين السفينة ويواجه خطر عدم دفع أجرته."[2]

ومن حيث الآثار القانونية، يترتب على هذا الامتياز أن الورشة أو المقاول الذي قام بأعمال الإنشاء أو الإصلاح ولم يحصل على مستحقاته، يمتلك الحق في توقيع الحجز التنفيذي على السفينة لضمان استيفاء دينه. ويُعد هذا الامتياز من الامتيازات العينية التي تنتقل مع السفينة حتى في حال انتقال ملكيتها، شريطة أن يكون المالك الجديد على علم بوجود هذا الدين، أو تم قيده في السجل الرسمي للسفن حسب التشريع البحري المعمول به.

ويُقدَّم هذا الامتياز على الرهون البحرية وعلى ديون الدائنين العاديين، مما يُبرز مكانته القانونية ويُشكّل ضمانة قوية للمقاولين وأصحاب الورش البحرية في تحصيل مستحقاتهم.

المطلب الرابع: المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخواص

بعد الديون المرتبطة بإنشاء السفينة وتشغيلها، توجد فئة من النفقات ذات أهمية خاصة، تتمثل في المصاريف التي تُبذل للحفاظ على السفينة أو لضمان استمرارية نشاطها البحري. وقد أولى المشرّع هذه النفقات عناية خاصة نظرًا لارتباطها إما بظروف استثنائية، كما هو الحال في الإنقاذ البحري، أو بإجراءات قضائية تهدف للحفاظ على الأصل البحري، سواء كانت متعلقة بالإجراءات القضائية التي تتخذ لضمان حقوق الدائنين أو نفقات قضائية لحماية السفينة.

ويمنح القانون الدائنين في هذه الحالات امتيازًا قانونيًا يضمن لهم استيفاء حقوقهم بصفة أولية، مما يعكس أهمية الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية واستمرارية الخدمات البحرية. سنقوم في هذا المطلب بدراسة هذه الفئة من الديون من خلال فرعين رئيسيين:

---

[1] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 263.

[2] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 136.

الفرع الأول: ديون الإنقاذ البحري والمستلزمات الضرورية للإبحار

تشمل هذه الصورة مجموعة من الديون التي لم تفصلها المطالب السابقة، مثل ديون الإنقاذ البحري، أثمان الوقود، والمستلزمات الضرورية للإبحار.

حيث تنص المادة 73:

"... المساعدة والإنقاذ، وأثمان الأشياء الضرورية لاستعمال السفينة أو صيانتها".

و يقول الدكتور كمال حمدي:

"الديون الناشئة عن المساعدة أو الإنقاذ تمثل صورة من صور الامتياز لأنها تقوم على إنقاذ السفينة أو حمولتها، وغالبًا ما تكون تحت ظرف طارئ[1]".

وكما أشار الدكتور قرمان ان الديون الناتجة عن شراء معدات أو مؤن لازمة للإبحار تحظى بحق الامتياز ما دامت ترتبط باستمرارية الملاحة، ولو لم تكن مثبتة بعقد مكتوب.

تُعتبر هذه الصورة من صور الامتياز ذات الطابع المرن، إذ أنها تغطي النفقات المستعجلة التي تضمن بقاء السفينة في الخدمة. في حالات الطوارئ، تُعتبر هذه النفقات أساسية لاستمرار السفينة في نشاطها، وبالتالي تُمنح الأولوية في التسوية في حالة التصفية أو بيع السفينة.

يُظهر هذا النوع من الامتياز أهمية الحفاظ على السلامة البحرية وتوفير شروط الملاحة الآمنة، حيث تعتبر الديون المرتبطة بالإنقاذ والمستلزمات اللازمة للإبحار جزءًا من العمليات الضرورية لاستمرار النشاط البحري، وبالتالي تكتسب صفة الامتياز لضمان حقوق أصحابها.

الفرع الثاني: المصاريف القضائية ومصاريف حفظ السفينة

يُقرّ القانون امتيازًا خاصًا على السفينة لفائدة كل من يُساهم في حماية السفينة قانونيًا أو فعليًا، سواء عبر مصاريف قضائية (كالرسوم، أجور المحامين) أو مصاريف حفظ (كالخزن، الحراسة).

تشمل المصاريف المشمولة بالامتياز البحري مجموعة من النفقات التي تُبذل بهدف حماية السفينة أو الحفاظ عليها، مثل مصاريف رفع دعوى قضائية لحماية السفينة، وأجور المحامين أو الخبراء، بالإضافة إلى مصاريف البيع القضائي وأجور الحراسة والإصلاح الوقائي. وقد نصّت المادة 73 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري على هذه المصاريف، مؤكدة على أهميتها في المحافظة على الأصل

[1] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 199.

البحري. في هذا السياق، يوضح عبد الرحمان قرمان أن "كل مصروف يُبذل لحماية الأصل البحري يُمنح امتيازًا حتى لا يتردد أحد في التدخل لصيانته".[1]

كما يشير الدكتور مصطفى كمال طه أن هذه المصاريف تسهم في حفظ السفينة وزيادة قيمتها، ولهذا تُمنح أولوية على باقي الحقوق.[2]

من الناحية القانونية، تُعد هذه المصاريف من "الامتيازات المؤقتة"، حيث تسقط إذا لم تُسجل خلال فترة زمنية محددة، والتي غالبًا ما تكون سنة واحدة من تاريخ الإنفاق. وفي حال عدم السداد، يمكن للدائن أن يطلب توقيع حجز تحفظي على السفينة إلى حين استيفاء دينه.

المطلب الخامس: الحقوق الناشئة عن العقود البحرية الأخرى بموجب أحكام المادة 73 من القانون البحري الجزائري

تُعد السفينة وحدة إنتاج قائمة بذاتها، ترتبط بمجموعة من العقود التي تُمكّنها من أداء وظيفتها كمرفق اقتصادي حيوي في مجال النقل البحري، وفي هذا السياق، لا تقتصر الامتيازات البحرية على الحالات التقليدية المرتبطة بالإنقاذ أو المصاريف القضائية، بل تمتد لتشمل الحقوق الناشئة عن العقود التجارية التي تُبرم في إطار استغلال السفينة وتشغيلها. وتشمل هذه العقود مثلاً: عقد النقل البحري للبضائع أو الأشخاص، عقد إيجار السفينة، عقد الشحن والتفريغ، وعقود التوريد والخدمات الفنية.

وقد أدرك المشرع البحري الجزائري في المادة 73 من القانون البحري، أهمية هذه العقود في المحافظة على استمرارية نشاط السفينة وضمان وفائها بالتزاماتها تجاه المتعاملين معها، فخَصَّها بامتياز قانوني يمنح الأولوية في استيفاء الديون المتولدة عنها. ويستند هذا التوجه إلى الاعتبارات الاقتصادية والوظيفية التي تضع السفينة في قلب الحركة التجارية الدولية، وتجعل استقرار التعامل عليها من ضرورات النظام العام البحري.

ويُثير هذا النوع من الحقوق إشكاليات قانونية متعددة، تتعلق بطبيعتها، وشروط انطباق الامتياز، ومدى تمتعه بصفة التتبع والأولوية مقارنة بباقي الحقوق العينية أو الشخصية الأخرى، وهو ما يبرّر تخصيص هذا المطلب دراسة الطبيعة القانونية لهذه الحقوق وشروط الاستفادة من الامتياز الذي يرد عليها.

[1] عبد الرحمان قرمان، المرجع السابق، ص 123.

[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 266.

الفرع الأول: نطاق العقود البحرية المشمولة بالامتياز

تشمل هذه الصورة مجموعة من الديون التي لم تفصلها المطالب السابقة، مثل ديون الإنقاذ البحري، أثمان الوقود، والمستلزمات الضرورية للإبحار.

حيث تنص المادة 73:

"..... المساعدة والإنقاذ، وأثمان الأشياء الضرورية لاستعمال السفينة أو صيانتها".

ويؤكّد كمال حمدي الديون الناشئة عن المساعدة أو الإنقاذ تمثل صورة من صور الامتياز لأنها تقوم على إنقاذ السفينة أو حمولتها، وغالبًا ما تكون تحت ظرف طارئ.

كما أشار الدكتور قرمان:

"الديون الناتجة عن شراء معدات أو مؤن لازمة للإبحار تحظى بحق الامتياز ما دامت ترتبط باستمرارية الملاحة، ولو لم تكن مثبتة بعقد مكتوب"[1].

وتمتد الامتيازات البحرية لتشمل الحقوق التي تنشأ عن العقود التجارية المرتبطة مباشرة باستغلال السفينة كوسيلة للنقل البحري. وهذه العقود تشمل:

- عقود إيجار السفينة (charter party)
- عقود نقل البضائع
- عقود تموين السفينة بالوقود أو المؤونة
- عقود القطر والإرشاد الخاصة

تُعد الديون الناتجة عن تزويد السفينة بالخدمات التجارية والمواد اللازمة لتشغيلها من الديون التي تدخل ضمن ما يُعرف بـ "ديون الاستغلال البحري"، إذ تُمكّن السفينة من ممارسة نشاطها التجاري البحري بكفاءة. وقد نصّت المادة 73 فقرة 4 من القانون البحري الجزائري على منح امتياز لهذه الديون، باعتبارها أجورًا مستحقة لموردي المواد الضرورية للسفينة. كما أكدت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 هذا الامتياز في المادة 4/ج. ويشرح الدكتور كمال طه هذا الامتياز بقوله: "يُقر المشرع امتيازًا لموردي الوقود والمؤونة لأن السفينة لا يمكن أن تواصل نشاطها بدونهما، مما يجعل دينهم من طبيعة لازمة للاستغلال البحري"،[2]

[1] عبد الرحمان قرمان، الرجع السابق، ص 193.

[2] كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص 265.

وفي السياق نفسه، يوضح الدكتور عبد الرحمان[1] أن هذه العقود تُعتبر امتدادًا طبيعيًا لنشاط السفينة، وأن كل دين ينشأ عنها يُعد جزءًا من تكلفة تشغيل الرحلة البحرية.

الفرع الثاني: شروط العقود البحرية المشمولة بالامتياز وآثارها القانونية

يتوقف الاعتراف بحق الامتياز في العقود البحرية على تحقق مجموعة من الشروط، أبرزها أن يكون الدين مرتبطًا مباشرة بخدمة السفينة أو تشغيلها، مثل عمليات التزويد بالوقود، الصيانة، الإصلاح، التموين، أو استخدام الموانئ.

كما يشترط أن يكون التعامل قد تم مع الربان أو مالك السفينة أو من ينوب عنهما بصفة قانونية، لأن الربان يُعد ممثلًا قانونيًا للمالك في حدود صلاحياته أثناء الإبحار أو الرسو، وفقًا لما نصت عليه أغلب القوانين البحرية المقارنة.[2]

يُشترط أيضًا أن تكون الخدمة المقدمة موجهة لصالح السفينة نفسها وليس لمصلحة شخصية للمالك أو لشركة الملاحة، وهو ما يضمن أن يكون الدين متعلّقًا بمستلزمات الرحلة أو سلامة الملاحة، لا بمصالح تجارية خاصة.

وتُعد هذه العقود ضمن العقود التي تكتسب صفة "النفاذ العيني"، أي أنها تظل ملزمة لمالك السفينة الحالي حتى وإن تغير المالك، ما لم يكن هذا الأخير حسن النية ولا يعلم بوجود الدين، وذلك لحماية مصالح الدائنين المرتبطة بالسفينة تحديدًا.[3]

أما من حيث الأثر القانوني، يحق للدائن الممتاز أن يحجز تحفظيًا على السفينة دون الحاجة إلى حكم قضائي نهائي، وهو ما يُعد من أقوى الضمانات القانونية لحماية هذا الحق.

وتجدر الإشارة أنه لا يسقط الامتياز البحري بتغيير مالك السفينة، حيث يستمر الحق في التتبع، مما يعني أن السفينة تظل مثقلة بالدين حتى وإن انتقلت إلى يد مشترٍ جديد، باستثناء حالات محددة نص عليها القانون لضمان استقرار التعاملات البحرية.

---

[1] عبد الرحمان قرمان، المرجع السابق، ص 125.

[2] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء التاسع، الحقوق العينية التبعية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 311–315.

[3] المادة 73 من القانون البحري الجزائري، والتي تقابلها المادة 12 من القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990.

أما من حيث ترتيب الديون، فتأتي ديون الامتياز في مرتبة متقدمة بعد أجور البحارة، والمصاريف القضائية، لكنها تبقى مقدمة على الرهون البحرية، خاصة غير المسجلة منها، وكذا على الديون العادية، ما يمنحها قوة تنفيذية فعالة أمام القضاء البحري المتخصص.[1]

وتمنح هذه الامتيازات آجالا قصيرة للسقوط، تختلف في التشريعات، فغالبا ما تسقط بمرور عام واحد من تاريخ استحقاق الدين أو من تاريخ مغادرة السفينة للميناء الذي تم فيه تقديم الخدمة، وذلك حفاظا على استقرار الأوضاع القانونية للملاحة البحرية.

[1] كمال حمدي، المرجع السابق، ص 88–89.

ملخص الفصل الاول

يُعدّ حق الامتياز البحري من بين أهم الوسائل القانونية التي أقرّها المشرع لحماية مصالح الدائنين في المجال البحري، نظرًا لما يتّسم به هذا المجال من خصوصيات ومخاطر تفوق تلك الموجودة في المعاملات العادية. وقد اهتمت الأنظمة القانونية الوطنية والدولية على حد سواء بتنظيم هذا الحق ضمن إطار يراعي التوازن بين مصلحة الدائنين وضرورة استمرارية الملاحة البحرية، يتميز بخصائص استثنائية مقارنة مع سائر الحقوق العينية التبعية الأخرى. ويُمنح هذا الحق للدائنين دون الحاجة إلى تسجيل أو توثيق، ويمنحهم الأولوية في استيفاء ديونهم من ثمن السفينة أو ملحقاتها، وهو ما يعكس الطابع الاستثنائي والحماية المتميزة التي يوفرها هذا الامتياز.

انطلاقًا من هذه الأهمية، جاء الفصل الأول من هذه الدراسة لتأصيل الإطار النظري لحق الامتياز البحري، وذلك من خلال تحليل مفهومه القانوني، وتحديد محله، والوقوف عند صوره المختلفة وفق ما ورد في التشريع الجزائري ومقارنته بأهم الاتفاقيات الدولية، خاصة اتفاقية بروكسل لعام 1926.

وقد بيّنت الدراسة أن الفقه القانوني يُعرّف الامتياز البحري باعتباره حقًا يمنحه القانون لدائن معيّن يُخوّله اقتضاء دينه مباشرة من السفينة دون إجراءات مسبقة، ويفرض امتيازه على السفينة وملحقاتها وأجورها. أما على مستوى التشريع، فقد تناول القانون البحري الجزائري هذا الحق في المادة 73، حيث عدّد صراحةً الديون التي تُعدّ ذات صبغة امتيازية، معتمدًا في ذلك على ما نصّت عليه الاتفاقيات الدولية السابقة، مع بعض التعديلات التي تعكس الخصوصية التشريعية الوطنية.

وقد توسعت الدراسة في توضيح محل حق الامتياز البحري، باعتباره العنصر المادي الذي يَرِد عليه الحق، فشمل السفينة كمحل أصلي للامتياز، نظرًا لكونها الأداة المباشرة للنشاط البحري. كما امتدّ هذا الامتياز إلى ملحقات السفينة، التي تُعتبر جزءًا منها قانونًا، مثل المعدات والأجهزة، بالإضافة إلى أجرة النقل التي يمكن أن تكون محلًا للامتياز في حال تعلقت بديون بحرية ناشئة عن نفس الرحلة.

واستعرضنا من خلال الدراسة أنواع الديون التي تمنح الدائنين ميزة الامتياز على السفينة. ومن أبرزها أجور الربان والبحارة الذين يعملون على متن السفينة، لما لهم من دور محوري في إبحارها وحسن تشغيلها، وقد أولى المشرع لهم أولوية مطلقة في الاستيفاء بالنظر إلى طبيعة عملهم الخطرة. وكذا الرسوم والواجبات المرتبطة بالميناء والإرشاد، والتي تُعد من الالتزامات الناتجة عن استعمال الموانئ والخدمات البحرية العامة، مما يجعلها بدورها من الديون الممتازة.

وأشارت الدراسة أيضًا إلى ديون إصلاح السفينة وإنشائها، والتي تمنح امتيازًا للدائنين في حال كانت المصاريف قد أُنفقت من أجل الإبحار أو الحفاظ على صلاحية السفينة. وتشمل صور الامتياز كذلك المصاريف القضائية التي تنفق لحفظ السفينة أو بيعها، إلى جانب ديون الإنقاذ البحري والتأمين، باعتبارها

ناشئة عن أعمال تهدف إلى حماية السفينة والطاقم والبضائع في مواجهة الأخطار البحرية. كما شملت الدراسة العقود البحرية الأخرى التي قد تنشأ عنها ديون ذات طابع امتيازي، وفق ما نصّت عليه المادة 73 من القانون البحري، كعقود النقل والتأمين والإيجار، بشرط أن تكون متعلقة مباشرة باستغلال السفينة.

وهذا التعرف على حق الامتياز البحري ضروري لفهم النظام القانوني الذي يحكمه، ويشكّل قاعدة تحليلية للفصل الثاني من هذه الدراسة، والذي سيتم من خلاله التطرق إلى الآثار القانونية التي تترتب على هذا الحق، وشروط نفاده، وكيفية انقضائه، وترتيبه بين باقي الحقوق العينية الأخر.

الفصل الثاني

آثار حق الامتياز البحري و انقضاؤه

بعد أن تناولنا في الفصل الأول الجوانب النظرية المتعلقة بحق الامتياز البحري، من حيث تحديد مفهومه، خصائصه، والأساس القانوني الذي يقوم عليه في كل من التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، فإن الدراسة تقتضي في هذا الفصل التطرق إلى الآثار القانونية المترتبة على قيام حق الامتياز، وكذا الأسباب المؤدية إلى انقضائه.

يتمثل الجانب الأول من هذا الفصل في تحليل أبرز الآثار التي تترتب عن تقرير حق الامتياز، وفي مقدمتها حق التتبع وحق الأفضلية، بوصفهما وسيلتين تتيح للدائن الممتاز حماية مصالحه القانونية عند استيفاء دينه. أما الجانب الثاني، فسيتعلق بدراسة حالات انقضاء هذا الحق، سواء بطريق تبعي نتيجة انقضاء الالتزام الأصلي، أو بطريق أصلي كالتقادم، بالإضافة إلى انقضائه في بعض الحالات الخاصة التي تتصل ببيع السفينة الجبري أو الاختياري.

وعليه، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، الأول لدراسة آثار حق الامتياز، والثاني لبحث أسباب وطرق انقضائه، وذلك وفقًا لما نظمه التشريع الجزائري ونصت عليه الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبخاصة اتفاقية بروكسل لسنة 1926.

المبحث الأول: آثار حق الامتياز البحري

يترتب على نشأة حق الامتياز آثار قانونية تميزه عن غيره من الحقوق العينية التبعية، وتمنحه قوة قانونية خاصة في حماية مصلحة الدائن، إذ أن الامتياز لا يقتصر على ترتيب أولوية في استيفاء الدين، بل يرتب في ذمة الدائن حقوقًا مهمة تمكّنه من ملاحقة المال المثقل بالامتياز في يد الغير، ومن تقديم نفسه على سائر الدائنين العاديين وحتى أحيانًا على أصحاب حقوق أخرى كأصحاب الرهون.

وفي هذا الإطار، يتناول هذا المبحث دراسة أبرز الأثرين اللذين يتمتع بهما الدائن الممتاز، وهما حق التتبع وحق الأفضلية، من خلال استعراض المفهوم القانوني لكل منهما، وتحليل طبيعتهما، والوقوف على أبعادهما التشريعية والفقهية، وذلك بالاستناد إلى التشريع الجزائري، مدعومًا بما استقر عليه الفقه والقضاء وأحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبخاصة اتفاقية بروكسل لعام 1926.

المطلب الأول: حق التتبع

يُعد حق التتبع من أبرز الامتيازات التي يتمتع بها الدائن الممتاز، إذ يخول له متابعة المال المثقل بالامتياز واستيفاء حقه منه، مهما انتقلت ملكيته إلى الغير. ويمثل هذا الحق إحدى الضمانات الجوهرية لصيانة مركز الدائن، ويعبر عن الطبيعة العينية لحق الامتياز باعتباره حقًا يتبع الشيء لا الشخص.

ومن هذا المنطلق، سنخصص هذا المطلب لدراسة مفهوم حق التتبع، وخصائصه القانونية والعملية، مع الاستناد إلى ما أورده التشريع الجزائري وأكدته مختلف الآراء الفقهية، سواء الوطنية أو الدولية.

الفرع الأول: تعريف حق التتبع

يُعرف حق التتبع أنه الحق الذي يخوّل للدائن الممتاز ملاحقة المال المثقل بالامتياز، واستيفاء دينه منه أينما وجد وفي أيّ يد انتقل إليها، وذلك بغض النظر عن انتقال ملكية المال من المدين إلى الغير.

وقد بيّن الدكتور مصطفى كمال طه أن:

"حق التتبع هو مظهر من مظاهر الطبيعة العينية للحق، حيث يستطيع الدائن أن ينفذ على الشيء المرهون أو المثقل بالامتياز مهما انتقل إلى يد الغير، طالما أن هذا الانتقال لم يتم خاليًا من الحقوق العينية المترتبة عليه".[1] ويضيف الدكتور مصطفى زكريا أن أحد الحقوق المميزة التي يتمتع بها الدائن الحامل لحق الامتياز، حيث يمنحه هذا الحق القدرة على تتبع المال المرهون أو الممتاز، حتى إذا

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة 3، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 210.

تم نقله أو تغييره، وذلك بغض النظر عن مالكه الجديد. يتيح هذا الحق للدائن أن يستعيد حقه في أي وقت من خلال المال المرهون، بما في ذلك الحالات التي يتم فيها بيع أو انتقال المال إلى شخص آخر.[1]

وفي هذا السياق، يعرف الفقيه عبد الرزاق السنهوري حق التتبع بأنه حق يُمكّن الدائن العيني من استيفاء دينه من الشيء محل الضمان، ولو انتقلت ملكيته إلى الغير، ما دام المال مثقلًا بحق عيني تبعي".[2]

وتعتبر القاعدة العامة أن جميع أموال المدين ضامنة لحقوق دائنيه، فلا يتمتع الدائن عادة بسلطة تتبع مال معين من أموال المدين، ولكن في مجال السفن؛ خرج المشرع البحري الجزائري عن القواعد العامة وأقر للدائن البحري سلطة التتبع، حيث تعامل مع السفينة كمنقول من نوع خاص، يخضع لنظام الشهر الخاص. وفي هذا الصدد، ومع مراعاة أحكام المادة 87 من القانون البحري الجزائري، تبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة رغم كل تغيير في الملكية أو التسجيل.

وبالتالي يخول الامتياز البحري للدائن حق التتبع (droit de suite) ؛ أي أن للدائن الممتاز تتبع السفينة في يد أي مالك جديد لها. وهذه الميزة –رغم أنها مقررة لحقوق الامتياز البحرية– غير معترف بها في الامتيازات المدنية على المنقولات، إذ لا يحتج بحق الامتياز المدني ضد الحائز حسن النية للمنقول، حسب ما نصت عليه المادة 985/ 1 من ق. م. ج.

وعليه، لا يتعطل حق الدائن البحري في تتبع السفينة، حتى مع انتقال ملكيتها إلى حائز حسن النية، وذلك نظراً للطبيعة الخاصة للسفينة بوصفها شيئًا منقولًا ذا خصائص عقارية، مما يجعل قاعدة "الحيازة سند الملكية" غير قابلة للتطبيق هنا.

كذلك، لا يصح تشبيه تقرير حق التتبع في السفينة بحق التتبع في العقار؛ إذ يشترط القانون المدني لشهر حقوق الامتياز العقارية من أجل الاحتجاج بها تجاه الغير، في حين أن الامتيازات البحرية لا تحتاج لأي إجراء شكلي لإثباتها.

ويظل الإشكال المطروح أن الامتياز البحري، على خلاف الرهن البحري، لا يخضع لإجراءات الإشهار أو شروط خاصة في الإثبات،[3] ممّا يؤدي إلى أن المالكين الجدد قد لا يكونون على علم بوجود هذا الامتياز. ومع ذلك، يحق للدائن الممتاز تتبع حقه وتنفيذه على السفينة، حتى مع انتقال ملكيتها إلى مالك آخر.

---

[1] مصطفى زكريا، "الامتيازات في القانون المدني"، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015، صفحة 142.

[2] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني – التأمينات العينية، الجزء التاسع، دار النهضة العربية، ص 16.

[3] دويدار هاني محمد، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 152.

وقد أكد الفقيه الفرنسي René Rodière في هذا الإطار أن:

"الامتياز البحري يمنح الدائن الممتاز حق التتبع، حيث يستطيع استيفاء حقه من ثمن السفينة دون أن يتمسك الحائز الجديد بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، مما يجعل السفينة تعامل معاملة العقار."[1]

وقد رغب المشرع البحري في دعم ائتمان المجهزين البحريين وتأمين رحلاتهم، مما يبرر منحه هذا الامتياز الخاص.

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

- أن يكون الدين ناشئًا عن السفينة ذاتها أو مرتبطًا بها، كديون تجهيز السفينة وإتمام رحلتها البحرية.
- أن تكون السفينة محل بيع، حيث لا يمكن ممارسة حق التتبع إذا كانت محل تصرفات قانونية أخرى غير البيع.
- أن يكون البيع اختيارياً وليس جبريًا، لأن البيع الجبري قد يطهر السفينة من الديون، خاصة إذا تمت المزايدة دون معارضة من الدائن.[2]

الفرع الثاني: خصائص حق التتبع

يتميز حق التتبع بعدة خصائص قانونية جعلته يشكل أحد أعمدة الحماية القانونية للدائن الممتاز، ومن أبرز هذه الخصائص:

– يتمتع حق التتبع بالطبيعة العينية، حيث إن مصدره هو ارتباط الحق بالشيء لا بالشخص، مما يعني أن الحق ينتقل مع الشيء إلى أي مالك جديد. وفي هذا الصدد، يوضح الدكتور مصطفى كمال طه أن:

"حق التتبع مستمد من طبيعة الامتياز ذاته كحق عيني تبعي لا يرتبط بشخص المدين بل بالمال المثقل به[3]".

– أن ممارسة حق التتبع تستلزم أن يكون الدين حالّ الأداء، كما يشترط أن يكون الامتياز قائمًا ومسجلاً، متى كان التسجيل مطلوبًا بمقتضى التشريع.

---

[1] René RODIERE dit « Le privilège donne au créancier un droit réel sur le navire»

– مشار اليه لدى: تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النّقل البحري لبضائع، مذكّرة ماجستير، جامعة مولد معمري تيزي وزو–الجزائر، 2016/2015، ص 120.

[2] سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 120.

[3] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 212.

وقد أشار إلى ذلك الدكتور محمد صبري السعدي بقوله:

"يشترط في استعمال حق التتبع حلول أجل الدين، وتسجيل الرهن أو الامتياز في الوقت الملائم، وإلا انعدم أثره تجاه الحائز".[1]

– لا يسقط حق التتبع بمجرد انتقال ملكية المال، طالما لم يتم التطهير القانوني للحقوق العينية، مما يمنح الدائن قوة قانونية لملاحقة المال دون الاعتداد بتغير الحائز.

ويلخص الدكتور مصطفى زكريا[2] أهم خصائص التي تجعل حق الامتياز البحري من الحقوق الأساسية للدائن صاحب حق الامتياز وتتمثل هذه الخصائص كما يلي:

1. **التبعية:** يتبع هذا الحق المال المرهون في أي مكان كان، حتى لو تم بيعه أو نقله إلى طرف آخر.
2. **الاستمرارية:** لا يتوقف هذا الحق بل يظل مستمرًا ما دام حق الامتياز قائمًا.
3. **القوة ضد الغير:** يتيح لصاحب حق التتبع استرجاع المال المرهون من أي شخص حائز له، بما في ذلك حائز المال الجديد الذي يملكه.
4. **التمييز:** يختلف عن الحقوق الأخرى التي قد يتعرض المال المرهون لها، مما يجعله أكثر قوة.

المطلب الثاني: حق الأفضلية

يشكل حق الأفضلية أحد الآثار المترتبة على نشأة حق الامتياز، حيث يمنح الدائن الممتاز مركزًا متقدما في استيفاء دينه مقارنة بباقي الدائنين. ويعتبر هذا الحق وسيلة قانونية تهدف إلى تحقيق حماية أكبر للدائنين ذوي الطبيعة الخاصة، بما يعكس إرادة المشرع في ترتيب الحقوق تبعًا لطبيعة الدين لا تاريخه.

وسنتناول هذا المطلب من خلال دراسة القواعد العامة التي تحكم حق الأفضلية في القانون المدني، ثم نخصص الحديث عن القواعد الخاصة المنظمة له في القانون المدني.

الفرع الأول: القواعد العامة لحق الأفضلية في القانون المدني

حق الافضلية هو الحق الذي يُعطي صاحبه أولوية في استيفاء الدين من المال المرهون أو الممتاز قبل سائر الدائنين العاديين وفقًا للقانون المدني، فإن صاحب حق الامتياز يتمتع بأفضلية في

[1] محمد صبري السعدي، الحقوق العينية الأصلية والتبعية، دار هومة للنشر، الجزائر، 2009، ص 144.

[2] مصطفى زكريا، "الامتيازات في القانون المدني"، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015، ص 146.

التنفيذ على المال المرهون دون أن يكون ملزمًا بالانتظار أمام الدائنين الآخرين الذين لا يحملون حقوق امتياز.[1]

وتُستمد القواعد العامة لحق الأفضلية من المبادئ الأساسية للتأمينات العينية، وخاصة الامتيازات، حيث يمنح القانون للدائن حقًا عينيًا يخوله التقدم على غيره في استيفاء دينه من ثمن المال المثقل بالضمان، وبالتالي يترتب على الامتياز البحري أن يكون للدائن حق التقدم على غيره من الدائنين، إذ يتقدم على الدائنين المرتهنين للسفينة، أي أن الرهن البحري يأتي في مرتبة لاحقة للامتيازات البحرية، وهو ما أقرته المادة 75 من قانون البحري السابق. كما يتقدم الامتياز البحري على جميع الدائنين العاديين للمجهز.

أولًا: مبدأ "ضمان عام" وتقييده بحق الأفضلية

وفقًا لأحكام المادة 188 من القانون المدني الجزائري،[2] فإن أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه، غير أن هذه القاعدة العامة تقيدها استثناءات قررها القانون لصالح بعض الدائنين، تُعرف بحقوق الأفضلية، والتي ترتكز على وجود تأمين عيني كالرهن أو الامتياز.

ثانيًا: مصدر حق الأفضلية

حق الأفضلية لا ينشأ بالإرادة كما في العقد، وإنما مصدره القانون وحده،[3] كما يتضح في المادة 982 من ق. م. ج التي تنص على أن:

"الامتياز أولوية يقررها القانون لحق معين مراعاة لصفته."[4]

ثالثًا: شروط تمتع الدائن بالأفضلية

1. وجود امتياز أو رهن رسمي أو حيازي قائم وصحيح.
2. أن يرد التأمين على مال معين.
3. في بعض الحالات، يجب أن يكون الحق مقيدًا (مثل الرهن العقاري)، ما لم ينص القانون على الإعفاء (كما في بعض الامتيازات العقارية والمنقولة).[5]

---

[1] أحمد فتحي سرور، "القانون المدني: الحقوق العينية"، منشورات دار النهضة العربية، 2010، ص 210.

[2] المادة 188 ق. م. ج "أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه، وفي حالة عدم وجود حق أفضلية مكتسب طبقًا للقانون، فإن جميع الدائنين متساوون تجاه هذا الضمان."

[3] خليفي مريم، الوجيز في الأحكام العامة للتأمينات العينية في القانون المدني الجزائري، دار الهدى، ص 40 .

[4] المادة 982 ق. م. ج.

[5] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء التاسع، التأمينات العينية، ص 115–116.

رابعًا: ترتيب الدائنين عند التزاحم

في حالة وجود عدة دائنين لهم حق الأفضلية على نفس المال:

- يرجع القانون إلى ترتيب معين يعطي الأفضلية بحسب نوع الحق وتاريخ نشوئه أو قيده.
- إذا تساووا في المرتبة، يُوزع المال بينهم نسبة إلى قيمة ديونهم دون تفضيل.[1]

الفرع الثاني: القواعد الخاصة لحق الأفضلية في القانون المدني

بجانب المبادئ العامة، وضع المشرّع الجزائري قواعد خاصة تحدد نطاق وتطبيق حق الأفضلية في بعض التأمينات العينية، لاسيّما الامتيازات الخاصة، سواء كانت عقارية أو منقولة.

أولًا: الامتيازات العقارية

بعض الدائنين يتمتّعون بأولوية الاستيفاء على العقار؛[2] المملوك للمدين دون الحاجة إلى قيد، ومن ذلك:

- امتياز بائع العقار له: أولوية استيفاء ثمن البيع وملحقاته على العقار نفسه دون حاجة لتسجيل الامتياز.
- امتياز المهندس أو المقاول: له أولوية على العقار الذي شيده أو حسن فيه، لضمان أتعابه.

ثانيًا: الامتيازات المنقولة

الامتيازات على المنقول لا تتطلب في الغالب تسجيلًا، بل تُرتب بمجرد قيام الحق، ومنها:[3]

- امتياز الأجور والمرتبات.
- امتياز المبالغ المستحقة للخزينة العامة.
- امتياز على المنقولات التي أُجري عليها العمل (كامتياز الحرفي).

هذه الحقوق تمنح الأفضلية على المنقولات المحددة، ويتم ترتيبها وفقًا لما ورد في المادة 985 وما بعدها من القانون المدني الجزائري.[4]

---

[1] عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 190.

[2] طبقا للمادة 982 من ق. م. ج.

[3] عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ج 9، ص 170– 175.

[4] المواد 985 إلى 993 من القانون المدني الجزائري.

ثالثًا: أثر انتقال الملكية

إذا انتقل المال إلى شخص آخر (بيع، هبة) لا يسقط الامتياز، بل يبقى قائمًا في مواجهة الخلف العام أو الخاص، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك.

وقد وضع المشرع الجزائري في القانون البحري تنظيم خاص لحقّ الأفضلية في الامتيازات البحرية، بما يعكس خصوصية المجال البحري وتعدّد أطراف المعاملات.

وبالرجوع لأحكام المادة 75 من ق. ب. ج يتّضح لنا أنّ الدائن صاحب الامتياز البحري يتمتع بالأفضلية على جميع الدائنين الآخرين، حتى ولو كان دينهم مضمونًا برهن رسمي أو امتياز عادي، وهذا ما يعكس الطابع الاستثنائي والقوي للامتياز البحري، ويعطيه صدارة في استيفاء الدين البحري.

كما تحدّد المادة 76 من ق. ب. ج ترتيب الامتيازات البحرية من حيث الأولوية، وفقًا لدرجة أهمية الدين وحاجة الاستعجال في الوفاء به، ومن أهم هذه الديون:

- مصاريف الإنقاذ البحري.
- المصاريف القضائية.
- أجور الربان والبحارة.
- رسوم الميناء والإرشاد البحري.

ويعني هذا أن المشرّع الجزائري اعتمد نظامًا دقيقًا لترتيب الأفضلية حسب طبيعة الخدمة المقدمة وظروفها.

وتؤكّد المادة 77 من ق. ب. ج أن ترتيب الامتيازات لا يخضع لاتفاقات الأطراف، بل هو نظامي ووجوبي، يجب احترامه من قبل جميع المتعاملين البحريين، وهذا يُبرز الطابع الحمائي للقانون البحري تجاه بعض الدائنين.

ومن باب المقارنة بين القواعد الخاصة في القانون البحري والقواعد العامة حق الأفضلية في المجال البحري أوسع نطاق، فلا يقتصر فقط على ضمان الدين بل يتجاوز إلى حماية مصلحة النشاط الملاحي ككل، حيث حرص المشرع على ضمان استمرارية واستقرار حركة النقل البحري، بتقديم بعض الديون الهامة في الترتيب، ومنحها قوة قانونية تتجاوز حتى الرهون الرسمية.

المبحث الثاني: انقضاء حق الامتياز البحري

يعد حق الامتياز من الحقوق العينية التبعية التي تُمنح للدائنين، لتمكينهم من استيفاء حقوقهم من أموال المدين المخصصة للامتياز، إلا أن هذا الحق ليس مطلقًا، بل هو عرضة للانقضاء لأسباب متعددة نص عليها القانون، لنتناول من خلال هذا المبحث على انقضاء حق الامتياز البحري، سواء كان بسبب أسباب تابعة أو بسبب انتهاء الدين المضمون، مع التركيز على الأسس القانونية والتطبيقية الخاصة بذلك. ومن خلال تحليل هذه الأسباب يمكننا فهم الأبعاد القانونية التي تحكم انقضاء هذا الحق.

المطلب الأول: انقضاء حق الامتياز البحري بطريق تبعي

إن انقضاء حق الامتياز يندرج عادة ضمن الأسباب التي تؤدي إلى انتهاء هذا الحق عندما ينتهي الدين المضمون. يمكن تقسيم أسباب انقضاء حق الامتياز إلى نوعين رئيسيين: انقضاء الحق بسبب تبعية الدين، وانقضاء الحق بسبب انتهاء الدين المضمون.

وقد أكد المشرع الجزائري صراحة، بموجب المادة 87 من ق. ب. ج، أن الامتيازات البحرية تنقضي بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات. أما بالرجوع إلى المادة 988 من ق. م. ج المدني، فنجد أن حق الامتياز ينقضي بنفس الطرق التي ينقضي بها حق الرهن الرسمي وحق رهن الحيازة، ما لم يوجد نص خاص بخلاف ذلك.

بناء عليه، ينقضي حق الامتياز بطريقة تبعية، سواء تعلق الأمر بعقار أو بمنقول، إذا زال الحق الذي يضمنه بسبب من أسباب انقضاء الالتزامات.[1]

الفرع الأول: انقضاء حق الامتياز البحري بسبب انقضاء الحق المضمون

يتحقق انقضاء حق الامتياز بطريق تبعي في حال تم انقضاء الدين المضمون الذي كان هذا الحق مرتبطًا به، وهذا يعني أن حق الامتياز لا يمكن أن يستمر في حال زال السبب الذي أُنشئ من أجله، أي الدين المستحق الذي يضمنه هذا الحق. وعليه، فإذا تم سداد الدين أو تم إعفاؤه من قبل الدائن، فإن حق الامتياز ينقضي تلقائيًا من دون حاجة إلى إجراء قانوني آخر.

[1] بوقادة عبد الكريم، امتيازات والرهون البحرية الواردة على سفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان، 2018–2019، ص 238.

يتضح من خلال هذا النظام أن العلاقة بين الدين وحق الامتياز علاقة تبعية، حيث أن انقضاء الدين يؤدي بشكل مباشر إلى انقضاء الامتياز. يمكن تفسير ذلك وفقًا لما ذكره جانب من الفقه أن امتياز الدائن على السفينة أو المال المنقول ينقضي بمجرد انقضاء الدين المضمون.[1]

القاعدة القانونية المتبعة تشير إلى أنه إذا تم سداد الدين أو التنازل عنه، يجب على الدائن القيام بالإجراء القانوني الذي يثبت ذلك، سواء بتوثيق السداد أو اتفاق الطرفين على إنهاء الحق الممتاز. وتعد هذه القاعدة من أسس النظام القانوني في التعامل مع الامتيازات، حيث أن إثبات انقضاء الدين هو الأساس في انقضاء حق الامتياز.

وينقضي حق الامتياز تبعًا لانقضاء الحق المضمون به، فقد يكون الحق المضمون قابلاً للبطلان إذا نشأ بشكل معيب، مما يؤدي إلى زواله وزوال كافة التأمينات المقررة لضمانه، بما فيها حق الامتياز، لكن هذا الزوال لا يشمل إلا حقوق الامتياز ذات الأصل التعاقدي دون تلك القائمة على الفعل الضار (الأصل التقصيري).

أولا: الأسباب التي تؤدي إلى انقضاء الدين

- **سداد الدين:** عند قيام المدين بسداد الدين المترتب عليه، فإن حق الامتياز الذي كان مرتبطًا به ينقضي.
- **إعفاء المدين:** في حال قرر الدائن إعفاء المدين من الدين، يصبح هذا الدين غير مستحق، وبالتالي ينقضي حق الامتياز المرتبط به.
- **إلغاء الدين:** إذا تم إلغاء الدين بحكم قانوني، يتبع ذلك انقضاء حق الامتياز. مثل الحالات التي يُعاد فيها تصحيح الديون بسبب الأخطاء أو التلاعبات.[2]

كما تتعدد أسباب زوال الحق المضمون، منها:

- **بطلان العقد**

إذا كان العقد الذي نشأ بموجبه الحق باطلًا بسبب انعدام الرضا، عدم مشروعية السبب أو المحل، مخالفة النظام العام، أو غياب الشكلية المطلوبة. ومن الأمثلة على ذلك، بطلان امتياز التعويضات المتعلقة بفقدان أو تلف الحمولة أو الأمتعة وفق المادة 73 من ق. ب. ج، إذا ثبت أن

[1] دويدار هاني محمد، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، لبنان، 1995، ص 103.

[2] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 240.

نقل محظورات كالمخدرات أو الأسلحة، مما يؤدي إلى بطلان العقد لبطلان محله، وفقًا لما نصت عليه المادة 96 من التقنين المدني الجزائري، وبالتالي يسقط الامتياز تبعًا لذلك.

- **إبطال العقد القابل للإبطال:**

يجوز لصاحب المصلحة أن يطلب إبطال العقد، فإذا تقرر الإبطال زال العقد وزال معه الحق المضمون وحق الامتياز التابع له، وقد أشار إلى ذلك في نص المادة 344 من ق. ب. ج، الذي يجيز إلغاء أو تعديل اتفاقيات الإسعاف البحري إذا تبين للمحكمة أن الشروط كانت غير عادلة أو أن الخدمة لا تشكل عمل إسعاف حقيقي.

- **تحقق الشرط الفاسخ:**

يرتبط نشوء الحق بشرط فاسخ، فإذا تحقق هذا الشرط انقضى الحق بأثر رجعي، وسقط معه حق الامتياز بأثر رجعي. وقد عرفت المادة 203 من ق. م. ج الالتزام المعلق على شرط، بأنه الالتزام الذي يتوقف وجوده أو زواله على تحقق أمر مستقبل وممكن الوقوع.

ثانيا: التمييز بين السداد والإعفاء

من المهم التفريق بين سداد الدين وإعفاء المدين، حيث أن سداد الدين هو قيام المدين بتسديد المبلغ المستحق، في حين أن الإعفاء يعني أن الدائن قد تنازل عن حقه في الدين عن طيب خاطر، مما يؤدي إلى انقضاء الامتياز بمجرد صدور قرار الإعفاء.

الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الامتياز البحري

ينقضي حق الامتياز بزوال الدين المضمون به. وقد يكون هذا الدين ناتجًا عن عقد باطل لعيب في الرضا، أو لانعدام الأهلية، أو لانعدام المحل، أو لانعدام مشروعية السبب، أو للإخلال بركن الشكلية القانونية المطلوبة. فإذا بطل العقد لأي من هذه الأسباب، بطل معه الدين وبالتالي ينقضي حق الامتياز التابع له.

وعليه، إذا أبرم العقد بواسطة شخص ناقص الأهلية أو من وقع تحت تأثير الإكراه، جاز له أن يطلب إبطال العقد. فإذا تقرر إبطال العقد، انقضى معه الدين، ومن ثم يسقط الامتياز تبعًا لذلك. وهكذا تتعدد أسباب زوال الدين حسب ما نص عليه التقنين المدني الجزائري في الباب الخامس المعنون بـ "انقضاء الالتزام".

وبالرغم ما يتمتع به حق الامتياز من قوة قانونية تمنحه الأولوية في استيفاء الحقوق، إلا أنه يظل حقاً تابعاً للدين ومصيره مرتبط به، ومن ثم فإن انقضاء الدين أو تحقُّق بعض الأسباب الأخرى يؤدي بالضرورة إلى زوال هذا الحق. وتتمثل أهم أسباب انقضاء حق الامتياز فيما يلي:

أولاً: الانقضاء بالوفاء

الوفاء هو التنفيذ الطوعي من المدين بالتزامه تجاه دائنه، ويتمثل في أداء الدين محل الالتزام. وبالوفاء ينقضي الالتزام الأصلي، وينقضي تبعاً له حق الامتياز، فلا مبرر لبقاء ضمان متعلق بدين لم يعد موجوداً.

- وقد نصت القوانين المدنية في مختلف التشريعات على أن انقضاء الالتزام الأصلي يستتبع انقضاء الحقوق التبعية بما فيها الامتياز.[1]
- وأكد الأستاذ مصطفى كمال طه أن "الوفاء بالدين ينهي الرابطة القانونية بين الدائن والمدين، ويزول تبعاً لذلك كل حق عيني تبعي كان يستند إلى هذه الرابطة".[2]

الوفاء بالدين يُعدّ السبب الطبيعي لانقضاء الالتزام الأصلي، ويترتب على ذلك زوال الحقوق التبعية، بما في ذلك حق الامتياز. ويتحقق أثر الوفاء سواء تم من المدين نفسه أو من الغير نيابة عنه، طالما تحقق الهدف المتمثل في سداد الدين. وقد استقر القضاء على أن الوفاء الصحيح يؤدي إلى سقوط جميع التأمينات، ما لم تكن هناك حقوق أخرى مترتبة على نفس الالتزام، كالفوائد مثلاً.

ويُشترط لصحة الوفاء أن يكون من المدين أو من نائبه أو أي شخص آخر يؤدي باسم المدين، وأن يتم لمصلحة الدائن أو من ينوب عنه قانوناً، وأن يكون مطابقًا لما تم الاتفاق عليه من حيث طبيعة الدين ومقداره.[3]

أما في حالة الوفاء الجزئي، ينقضي الامتياز بمقدار الوفاء، ويبقى قائماً بالنسبة لباقي الدين.[4]

ثانياً: مقابل الوفاء

مقابل الوفاء هو الأداء الذي يتم بغير الوفاء العادي بالدين، كأن يتسلم الدائن شيئاً آخر بدل الدين محل الامتياز، بموافقة الطرفين.

---

[1] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 287.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 213.

[3] عبد المجيد إسماعيل، شرح القانون المدني – نظرية الالتزام في ضوء الفقه والقضاء، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020، ص 457.

[4] دويدار هاني محمد، المرجع السابق، ص 165.

- مثلاً: إذا قبل الدائن عينًا معينة بدل الدين النقدي، فإن ذلك يؤدي إلى انقضاء الدين، وبالتالي ينقضي معه الامتياز المتعلق به.[1]

وقد فرّق الفقه بين الوفاء ومقابل الوفاء من حيث أن الوفاء يتم بأداء ذات محل الالتزام، بينما مقابل الوفاء يتم بأداء مختلف يحل محل الالتزام الأصلي باتفاق الطرفين.[2]

وفي القانون المدني المصري، نصت المادة 349 على أن الدين ينقضي بمقابل الوفاء متى قبله الدائن، وهذا يؤدي بالضرورة إلى انقضاء التبعيات الملحقة بالدين ومنها حق الامتياز.

يُعد مقابل الوفاء من صور الاتفاق المدني التي يتم من خلالها استبدال محل الالتزام الأصلي باتفاق الطرفين على أداء مختلف، كأن يُقدَّم عقار أو منقول بدلًا من مبلغ مالي. ويُعتبر هذا الاتفاق وسيلة لانقضاء الالتزام الأصلي، حيث يقبل القضاء هذا النوع من الأداء البدلي على أنه بمثابة إبراء ضمني من الدين، مما يؤدي تلقائيًا إلى سقوط حق الامتياز المرتبط به، باعتباره تابعًا للالتزام الأصلي.[3]

ويُشترط لصحة مقابل الوفاء أن يكون هناك اتفاق صريح بين المدين والدائن، وأن يتم هذا الاتفاق برضا الطرفين، بحيث يكون الأداء البديل مقبولًا من الدائن. ويُعدّ قبول الدائن جوهريًا في هذا الإجراء، إذ بدونه يبقى الدين قائمًا بكل ضماناته، بما في ذلك حق الامتياز. ويجدر التأكيد على أن مقابل الوفاء لا يُعد تحايلاً على الامتياز طالما تم في إطار اتفاق حر ومشروع بين الطرفين.

ولا يُشترط أن يكون مقابل الوفاء مساويًا تمامًا لقيمة الدين الأصلي،[4] بل يكفي وجود رضا الطرفين بالأداء البديل، سواء كان عينًا أو خدمة أو دينًا آخر. وبهذا، فإن قبول الدائن بأداء مختلف عن محل الالتزام يؤدي إلى انقضاء الدين وانقضاء الامتياز تبعًا لذلك، دون حاجة لأي إجراءات إضافية.

ثالثاً: الإبراء

الإبراء هو تصرف قانوني يصدر من الدائن بإرادته المنفردة يتنازل بموجبه عن حقه تجاه المدين، دون مقابل.

وهو نزول الدائن عن حقه بإرادته المنفردة دون مقابل. ويترتب على هذا النزول انقضاء الدين المضمون، ومن ثم سقوط حق الامتياز تبعًا لسقوط الدين.

---

[1] عبد الرحمن السيد قرمان، المرجع السابق، ص192.

[2] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 3، دار النهضة العربية، ص 317.

[3] أنور سلطان، المدخل إلى القانون المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017، ص 322.

[4] فوزي محمد سامي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني، مكتبة دار الثقافة، 2002، ص 289.

- والإبراء كما ينقضي به الدين، ينقضي به أيضاً حق الامتياز المقرر لهذا الدين.[1]
- ويشترط لصحة الإبراء:
  - أن يكون صادراً عن الدائن أو من ينوب عنه.
  - أن يتم دون شرط أو مقابل، إلا إذا اشترط القانون غير ذلك.
  - أن يبلغ المدين أو يقبل به ضمنيًا[2].

وقد بيّن الدكتور علي البارودي أن "الإبراء يتم بمجرد إعلان الدائن للمدين، ولا يشترط قبول هذا الأخير، إلا إذا رفض الإبراء".[3]

يُعد الإبراء تصرفًا قانونيًا يتم بإرادة منفردة صادرة عن الدائن، يتنازل بموجبه عن حقه في الدين دون حاجة إلى قبول من المدين، ما لم يُعلن هذا الأخير رفضه صراحة. ويُشترط لصحة الإبراء ألا يوجد مانع قانوني يحول دون تنفيذه، كأن تكون هناك حقوق للغير مترتبة على الدين محل التنازل. ويجب أن يصدر بإرادة صريحة وواضحة من الدائن.

كما يترتب على الإبراء انقضاء الالتزام الأصلي وزوال العلاقة القانونية بين الدائن والمدين، وينقضي تبعًا لذلك كل حق تبعي كان مضمونًا بهذا الالتزام، بما في ذلك حق الامتياز، الذي لا يقوم بذاته وإنما يتبع مصير الدين الأصلي. سواء كان الضمان شخصيًا كالكفالة أو عينيًا كحق الامتياز، فإن سقوط الالتزام بالإبراء يؤدي بالضرورة إلى زوال هذه الحقوق التبعية.

وفي هذا السياق، يقول الدكتور محمد سلام مدكور:

"الإبراء هو تصرف إرادي يصدر عن الدائن وحده بقصد إسقاط الدين، ويؤدي إلى زوال الالتزام والضمانات التابعة له، دون حاجة إلى قبول من المدين إلا إذا رفضه صراحة".[4]

---

[1] علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1975، ص 105.

[2] عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 295.

[3] علي البارودي، المرجع السابق، ص108.

[4] محمد سلام مدكور، النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 301.

رابعاً: التجديد والإنابة والمقاصة

نتعرض هنا للتجديد والانابة بنوعيها والمقاصة:

1. التجديد (Novation)

التجديد هو إنشاء التزام جديد يحل محل التزام قديم، ويترتب عليه انقضاء الالتزام الأصلي بكل ما له من ضمانات وامتيازات، ما لم يتفق على غير ذلك صراحة، وبالتجديد ينقضي الالتزام الأصلي وتنقضي معه التأمينات.[1]

وتجدر الإشارة أنه إذا لم يُشترط في العقد الجديد بقاء الامتياز، زال بانقضاء الدين الأصلي، فالتجديد يؤدي إلى انقضاء الالتزام الأصلي واستبداله بالتزام جديد، وبالتالي تزول الحقوق التبعية ما لم يُنص على استمرارها، مع الزامية توافر نية واضحة للإنهاء والاستبدال، إذ لا يُفترض التجديد بل يجب إثباته.[2]

ويُعد التجديد تصرفًا قانونيًا مركّبًا، إذ يتضمن في طبيعته انقضاء دين قديم وإنشاء دين جديد يحلّ محله. ومن ثم، لا يُعدّ هناك تجديد بالمعنى القانوني ما لم يكن هناك اختلاف جوهري بين الالتزامين، القديم والجديد، سواء من حيث أطراف العلاقة (الدائن أو المدين) أو محل الدين ذاته.

فإذا لم يتغير عنصر أساسي في الالتزام، فإن التصرف لا يمكن اعتباره تجديدًا، بل قد يُعد مجرد إقرار بالالتزام القائم، أو تصحيحه، أو إجازته لرفع بطلانه، لكنه لا يُنشئ التزامًا جديدًا.

وبالمثل، لا يُعد تجديدًا مجرد إدخال تعديلات غير جوهرية على الالتزام القديم، مثل:

- منح أجل جديد أو تمديد الأجل القائم.
- إلغاء أجل كان متفقًا عليه سابقًا.
- إضافة شرط جزائي أو تعديله.
- تقديم أو إلغاء ضمان (شخصي أو عيني).
- تعديل مكان الوفاء.

[1] عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 289.

[2] أحمد شوقي، الوجيز في القانون المدني: مصادر الالتزام، دار الفكر الجامعي، 2016، ص 209.

- تغيير سعر الفائدة، سواء بالزيادة أو النقصان.
- تعديل مقدار الدين دون تغييره تغييرًا جذريًا.

فكل هذه التعديلات تُعد شكلية أو ثانوية ما لم يُقصد بها صراحة إنشاء التزام جديد. وبالتالي، فإن تحقق التجديد يتوقف في النهاية على إرادة الطرفين في الدخول في هذا التصرف صراحة. وعندئذ فقط، يمكن اعتبار هذه التعديلات تجديدًا من حيث تغيير محل الدين.[1]

وقد حدد المشرع الجزائري في المادة 287 من القانون المدني الجزائري صور التجديد، وهي:

1. التجديد بتغيير الدين.
2. التجديد بتغيير المدين.
3. التجديد بتغيير الدائن.

2. الإنابة (Delegation)

الإنابة هي أن يطلب المدين من شخص آخر الوفاء بالدين نيابة عنه، ويقبل الدائن ذلك.

- في حال الإنابة المبرئة، ينقضي الدين الأصلي، وبالتالي ينقضي معه حق الامتياز.
- أما في حالة الإنابة الناقلة فقط، فقد يبقى الامتياز قائماً إلى أن يتم الوفاء الحقيقي من النائب.[2]

تنص المادة 294 من ق. م. ج على أنه يجوز للمدين، بعد الحصول على رضا الدائن، أن يستبدل به شخصاً أجنبياً يلتزم بوفاء الدين مكانه، دون اشتراط وجود علاقة سابقة بين المدين والمناب. وتُعد الإنابة وسيلة من وسائل تنفيذ الالتزامات، تقوم على إدخال طرف ثالث لتحمل الدين عن المدين الأصلي.

وتنقسم الإنابة إلى نوعين رئيسيين: **الإنابة الكاملة** و**الإنابة الناقصة**.

- في الإنابة الكاملة، يتم الاتفاق بين الأطراف على أن يَحلّ التزام جديد، يلتزم به المناب (المدين الجديد)، محل الالتزام الأصلي المترتب على المنيب (المدين الأول)، في مواجهة المناب لديه (الدائن). وتُعتبر هذه الصورة من الإنابة نوعاً من تجديد الالتزام بتغيير المدين، وتترتب عليها آثار قانونية هامة، منها انقضاء الالتزام الأصلي، وانقضاء الكفالة المترتبة عليه، إلا إذا قبل الكفيل صراحةً ضمان الالتزام الجديد.

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 244-245.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 215.

أما في حالة الإنابة الناقصة، وهي الأصل في الإنابة، فلا يُتفق فيها على التجديد، وإنما يظل التزام المنيب قائماً إلى جانب التزام المناب. وبهذا يصبح للدائن خيار الرجوع على أي من المدينين، أي أن له مدينين اثنين: المدين الأصلي والمناب. ونظراً لعدم انقضاء الالتزام الأصلي في هذه الحالة، فإن الكفالة تظل قائمة ولا تنقضي، لأنها لا زالت تضمن التزام المدين الأصلي.[1]

3. المقاصة (Compensation)

المقاصة تحدث عندما يكون كل من الدائن والمدين مديناً ودائناً في نفس الوقت تجاه بعضهما البعض بمبالغ متقابلة.

- وتنقضي الالتزامات بمقدار الأقل منهما، وبالتالي ينقضي الامتياز المقرر لهذا الدين أو جزء منه بحسب مقدار المقاصة.[2]

وقد أوضح الدكتور عبد الرحمن السيد قرمان أهمية المقاصة في تقليل المخاطر القانونية على المدين والدائن، وتأثيرها المباشر في انقضاء الحقوق التبعية.[3]

وتُعد المقاصة وسيلة للوفاء وضمانًا في الوقت ذاته. فإذا اعتُبرت أداة وفاء، فإن نتيجتها تتمثل في انقضاء دينين متقابلين متى توافرت فيهما الشروط اللازمة. أما إذا نظر إليها باعتبارها أداة ضمان، فإن الدائن الذي يستوفي حقه عن طريق الدين الذي له في ذمته تجاه مدينه، يختص بهذا الدين دون غيره من دائني المدين، ويستوفي حقه متقدماً عليهم جميعاً. ومن ثمّ، فإن المقاصة، من هذه الزاوية، توفر للدائن تأمينًا خاصًا وتُعد أداة ضمان إضافية.

وبالاستناد إلى ذلك، تُعد المقاصة حقاً مقرراً للمدين بموجب نص المادة 297 من التقنين المدني الجزائري. ولا تتحقق إلا إذا تمسك بها صاحب المصلحة، وفقًا للمادة 300 من نفس القانون، ما لم تكن من الحالات الاستثنائية التي لا يجوز فيها التمسك بالمقاصة.

وعليه، فإن المقاصة ليست من النظام العام، بل هي مقررة لمصلحة الطرفين، ولا يجوز للقاضي أن يحكم بها من تلقاء نفسه حتى وإن كانت شروطها متوفرة، بل يجب على صاحب المصلحة أن يتمسك بها صراحةً.

---

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السباق، ص 246-245.

[2] محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 290.

[3] عبد الرحمن السيد قرمان، المرجع السابق، ص 199.

وعندما تتحقق شروط المقاصة وتنتفي موانعها ويتم التمسك بها من قبل ذي المصلحة، فإن الدينين ينقضيان بمقدار ما يتساويان فيه، وما كان يضمنهما من حقوق، أما إذا اختلف مقدارهما، فإن المقاصة تقع بقدر الأقل منهما، ويبقى الامتياز قائماً ضمانًا للجزء المتبقي الذي لم تتم مقاصته.[1]

خامساً: اتحاد الذمة

اتحاد الذمة يتحقق عندما تجتمع صفة الدائن والمدين في شخص واحد بالنسبة لنفس الدين، كما لو ورث الدائن دينه على المدين.

ويترتب على اتحاد الذمة انقضاء الدين والحقوق الملحقة به، بما فيها حق الامتياز، لانتفاء العلاقة بين الدائن والمدين،[2] ومع ذلك، إذا زالت حالة اتحاد الذمة لأي سبب، كما في حالة رجوع الورثة عن التركة، قد يعود الدين بما له من امتياز.[3]

يُعد اتحاد الذمة أحد الأسباب القانونية لانقضاء الالتزام، ويقع عندما تجتمع صفتي الدائن والمدين في شخص واحد، بحيث يُصبح الشخص هو المطالب بالحق وهو نفسه المطالب بأدائه، مما يُفقد الالتزام معناه ويؤدي إلى زواله تلقائيًا، وقد نصت المادة 308 من القانون المدني الجزائري صراحة على هذا الأثر بقولها:

"ينقضي الالتزام إذا أصبح الدائن هو نفسه المدين، ما لم يوجد سبب قانوني أو اتفاق على خلاف ذلك".

ويتحقق اتحاد الذمة غالبًا في حالات الميراث، ويتخذ صورتين رئيسيتين:[4]

1. **الصورة الأولى: وراثة المدين للدائن**

في هذه الحالة، إذا كان شخص مدينًا لدائن ثم ورث هذا الدائن، فإن الدين ينتقل إليه ضمن التركة، ويصبح في موقع الدائن والمدين معًا، ما يؤدي إلى اتحاد الذمة وانقضاء الالتزام.

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 247-246

[2] علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص 111.

[3] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 218.

[4] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 248.

2. الصورة الثانية: وراثة الدائن للمدين

وهنا يكون الدائن أحد ورثة المدين، فتنتقل التركة –بما فيها من ديون– إلى الورثة، ومن بينهم الدائن. وبذلك يصبح الدائن مالكًا لنسبة من الدين في مواجهة نفسه، مما يؤدي إلى انقضاء الدين بقدر حصته الموروثة، ويبقى قائمًا في مواجهة باقي الورثة بحسب أنصبتهم.

وقد أوضح الفقيه عبد الرزاق السنهوري أن اتحاد الذمة "هو صورة من صور انقضاء الالتزام بقوة القانون، متى اجتمعت في شخص واحد صفة الدائن والمدين في نفس الحق، ما لم يُوجد مانع قانوني أو اتفاق صريح يحول دون ذلك".[1]

ومن الآثار القانونية لاتحاد الذمة:

- انقضاء الالتزام الأصلي تلقائيًا.
- زوال كافة الحقوق التبعية المرتبطة به، كالرهن والامتياز والكفالة.
- عدم قيام اتحاد الذمة في حال وجود مانع قانوني أو شرط اتفاقي يخالف هذا الأثر.

المطلب الثاني: انقضاء الالتزام بالطريق الأصلي

يرتبط حق الامتياز البحري وجودًا وعدماً بوجود الالتزام المضمون به، فهو لا ينشأ إلا بتوافر هذا الالتزام، وينقضي بانقضائه، باعتبار أن الامتياز البحري يعد من الحقوق التبعية، وهو ما يتفق مع المبادئ العامة في القانون المدني. وإلى جانب هذا الطريق الأصلي لانقضاء الامتياز البحري، فإن هناك أسبابًا خاصة تؤدي إلى زواله، وتُعد هذه الأسباب مستقلة عن الدين الذي يضمنه الامتياز، ومن أبرزها : بيع السفينة رضائيًا أو جبريًا، والتقادم.

وقد أُقرت هذه الأسباب بهدف دفع الدائنين البحريين الممتازين إلى الإسراع في المطالبة بحقوقهم تفاديًا لتراكم الديون، وتحقيقًا للتوازن بين مصالحهم ومصالح الدائنين المرتهنين، كما تساهم في تجديد الثقة في ائتمان السفينة، إلى جانب حماية مصالح الغير الذين قد تنتقل إليهم ملكية السفينة.

وفي هذا السياق، نصّ المشرع الجزائري في المادتين 84 و87 من التقنين البحري على أسباب تؤدي إلى انقضاء حقوق الامتياز البحري. بينما اكتفت اتفاقية بروكسل لسنة 1926 بالإشارة إلى التقادم فقط كسبب للانقضاء، أضاف التشريع الجزائري وعدد من التشريعات المقارنة سببًا آخر، هو بيع السفينة، سواء كان رضائيًا أو جبريًا، كأحد أسباب زوال حق الامتياز البحري.

[1] عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، ص 1065 وما بعدها.

الفرع الأول: التقادم بموجب احكام التشريع الجزائري

لم يتضمن القانون البحري في بداياته تحديدًا دقيقًا لمدة تقادم تؤدي إلى انقضاء الامتيازات البحرية، بل كان يعتمد على مبدأ أولوية استيفاء الدائنين البحريين الذين ساهموا في نجاح الرحلة البحرية وضمان سلامتها. فكان لا يُسمح للسفينة بالإبحار مجددًا في رحلة جديدة ما لم تُسدد جميع ديونها المرتبطة بالرحلة السابقة، وبذلك تُستعاد قابليتها للحصول على الائتمان من الدائنين الجدد. وبمرور الوقت، ترسخ هذا المبدأ كقاعدة قانونية تقضي بانقضاء الامتيازات البحرية بخروج السفينة للإبحار في رحلة جديدة، واستُعمل هذا النظام لقرون طويلة.

غير أنه خروجا عن تلك القاعدة نصّ المشرع الجزائري في المادة 84 من القانون البحري على أن الامتيازات البحرية تنقضي بمضي سنة واحدة من تاريخ نشوء الدين المضمون، إلا في حال تم حجز السفينة وبيعها جبريًا قبل انتهاء هذه المدة. كما تنقضي بعض الامتيازات، مثل الامتياز الوارد في الفقرة "و" من المادة 73، بخروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح، بحسب الحالة.

يتضح لنا من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري جاء بسببين رئيسيين لانقضاء الامتياز البحري:

1. التقادم بمضي سنة واحدة من تاريخ نشوء الدين.
2. خروج السفينة عن حيازة المنشئ أو المصلح.

وقد حددت المادة 81 من نفس القانون تواريخ بداية سريان الحقوق الممتازة على النحو التالي:

- الإصابة الجسدية أو فقدان المال: من يوم وقوع الحادث.
- الخسائر المشتركة: من يوم حدوث الفعل المنشئ.
- الإنقاذ أو إزالة الحطام: من يوم انتهاء العملية.
- فقدان البضائع أو الضرر اللاحق بها: من يوم التسليم أو يوم الاستحقاق.
- في الحالات الأخرى: من يوم استحقاق الدين.

أما فيما يتعلق بإيقاف أو انقطاع مدة التقادم، فقد نصّت المادة 85 على أن هذه المدة لا تخضع لأي وقف أو انقطاع، ولكن لا يُعتد بسريانها إذا وُجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن من حجز السفينة، شريطة ألا تتجاوز المدة ثلاث سنوات من تاريخ نشوء الدين. وهذا ما يجعل المشرع الجزائري يعتبر هذه المدة مدة سقوط لا مدة تقادم، بخلاف الفقه المصري الذي يراها مدة تقادم تخضع للوقف والانقطاع وفقًا للقواعد العامة.

وفي الفقرة الثانية من المادة 84، أُضيف سبب آخر لانقضاء الامتياز البحري، وهو خروج السفينة من حيازة المنشئ أو المصلح، وهو سبب لم تنص عليه أي من الاتفاقيات الدولية الثلاث المعنية بالامتيازات والرهون البحرية، باستثناء اتفاقية بروكسل لعام 1926، التي اقتصرت على تنظيم مدة تقادم خاصة (ستة أشهر) لعقود الربان، بما فيها عمليات التصليح التي تتم خارج ميناء التسجيل لضمان الحفاظ على السفينة أو استمرار رحلتها.

أما في باقي التشريعات المقارنة، فقد تبنّت ذات النهج، إذ نصّ قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990 في المادة 1/38 على أن "تنقضي حقوق الامتياز على السفينة بمضي سنة واحدة، عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29، التي تنقضي بمضي ستة أشهر".[1] والأمر ذاته في التقنين الفرنسي ضمن المادة 39 من المرسوم رقم 05/67

الفرع الثاني: التقادم بموجب لاتفاقية بروكسل لسنة 1926

أقرّت اتفاقية بروكسل لعام 1926 بمبدأ تقادم الامتيازات البحرية، حيث نصّت على انقضاء الحق في الامتياز البحري بمضي سنة واحدة، وهو ما استُمد أساسًا من القانون الإنجليزي. ويُعزى هذا التحديد الزمني إلى رغبة المشرّع في حثّ أصحاب الحقوق الممتازة على الإسراع في المطالبة بحقوقهم، تجنبًا لتراكم الامتيازات على السفينة، وضمانًا لاستمرار قدرتها على الحصول على الائتمان. وقد جاء هذا التحديد الزمني كنتيجة طبيعية للتطور الكبير في الملاحة البحرية، لا سيما في ظل تسارع وتيرة الرحلات بفعل تطور السفن، ما استدعى ضرورة وضع حد زمني للامتيازات.

وقد نصّت الاتفاقية على أن مدة التقادم تكون سنة، أو نصف سنة في بعض الحالات، كسبب خاص لانقضاء الامتيازات البحرية، مع منح الدول حرية تنظيم أسباب أخرى لانقضاء هذه الحقوق في قوانينها الوطنية. كما أضافت المادة 9 من نفس الاتفاقية استثناءً يسمح بتمديد فترة التقادم إلى ثلاث سنوات في حالة تعذّر حجز السفينة ضمن المياه الإقليمية للدولة المعنية، ولا يُمنح هذا الامتياز إلا لرعايا الدولة، أو لمن لهم موطن فيها، أو من ينتمون إلى دول تعامل رعاياها بالمثل.

وقد جاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1967 في مادتها الثامنة تأكيد لهذا المبدأ، إذ نصّت على انقضاء الامتيازات البحرية بعد سنة واحدة من نشأة المطالبة المضمونة بها، ما لم يقع حجز على السفينة يؤدي إلى بيعها بيعًا جبريًا. وتجدر الإشارة إلى أن هذه السنة لا تخضع للتعليق أو الانقطاع، باستثناء الحالات التي يكون فيها الدائن ممنوعًا قانونًا من الحجز على السفينة، وفي هذه الحالة يتم وقف سريان المدة.

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 253.

ومن المهم التأكيد على أن هذه المدة تُعد مدة تقادم حقيقي، وليست مدة سقوط، ما يعني أن أحكام القانون المدني المتعلقة بانقطاع التقادم أو وقفه تنطبق عليها. وتبدأ مدة التقادم عمومًا من تاريخ استحقاق الدين، غير أن القوانين البحرية قد حددت بدقة تاريخ بداية التقادم في بعض الحالات، على النحو التالي:

- يبدأ تقادم الامتيازات الخاصة بمكافأة الإنقاذ من تاريخ انتهاء عمليات الإنقاذ.
- أما الامتيازات المتعلقة بالتعويضات الناجمة عن التصادم، الحوادث الأخرى، أو الإصابات البدنية، فتبدأ من تاريخ وقوع الضرر.
- بالنسبة للامتيازات المرتبطة بهلاك البضائع أو الأمتعة، فتبدأ من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي كان يفترض فيه التسليم.
- تقادم الامتيازات المتعلقة بالإصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى يبدأ من تاريخ نشوء الدين.
- أما أجور البحارة فتبدأ من اليوم الذي تستحق فيه الأجور حسب ما هو منصوص عليه في عقد العمل.

وفي السياق ذاته، نصت المادة 9 من اتفاقية جنيف لعام 1993 على انقضاء الامتيازات البحرية بعد مرور سنة واحدة، ما لم يتم قبل ذلك الحجز أو الاحتجاز الذي يؤدي إلى بيع السفينة. وحددت هذه الاتفاقية بدء احتساب المدة حسب نوع المطالبة: من تاريخ انتهاء العمل للسفن في بعض الحالات، أو من تاريخ نشوء المطالبة في حالات أخرى. كما نصّت على أن هذه المدة لا تخضع للتعليق أو الانقطاع، إلا في حال تعذر قانونًا إجراء الحجز.

ويُلاحظ أن التقادم يسري على الامتياز نفسه، وليس فقط على الدين المضمون به. فإذا انقضت مدة تقادم الدين، أو انقضى الدين بسبب آخر من أسباب انقضاء الالتزام، زال الامتياز كذلك. غير أن ما يميز التشريعات البحرية هو أن الامتياز قد يسقط بالتقادم حتى لو لم ينقضِ الدين المضمون به، وذلك بخلاف القواعد العامة التي تقضي ببقاء الامتياز ما دام الدين قائمًا. ويُعد هذا الحكم خروجًا عن المبادئ المدنية، ويهدف إلى تشجيع الدائنين البحريين على سرعة المطالبة بحقوقهم، لضمان استقرار الأوضاع القانونية للسفينة[1].

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 258 – 254.

المطلب الثالث: انقضاء حق الامتياز البحري في حالات الخاصة

بالرغم من أن اتفاقية بروكسل لسنة 1926 لم تتمكن من وضع قواعد حاسمة بشأن طرق انقضاء حقوق الامتياز البحري، فإنها اكتفت بتحديد مدة تقادم سنوي أو نصف سنوي، تاركة للدول المصادقة عليها حرية إقرار أسباب إضافية لانقضاء هذه الحقوق. وبما أن الجزائر من بين الدول التي صادقت على هذه الاتفاقية، والتي لم تنص سوى على حالة البيع الاختياري في الفقرة الرابعة من مادتها التاسعة، فقد تبنّى المشرّع الجزائري أسبابًا أخرى لانقضاء الامتيازات البحرية، كما ورد في المادة 87 من القانون البحري، حيث نص على أن الامتيازات البحرية تنقضي، بغض النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات، في الحالات التالية: مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة، البيع الجبري للسفينة بموجب دعوى قضائية بحرية، ونقل ملكية السفينة اختيارياً بعد مرور ثلاثة أشهر على تسجيل عقد النقل.

الفرع الأول: البيع الجبري

بالإضافة إلى انقضاء الامتياز البحري بالتراضي، يمكن أن ينقضي جبراً من خلال بيع السفينة تحت إشراف القضاء. هذا البيع، الذي يتم بموجب حكم قضائي، يؤدي إلى تطهير السفينة من جميع الضمانات العينية، بما في ذلك حقوق الامتياز البحرية، ويترتب عليه انتقال حقوق الدائنين إلى الثمن الناتج عن البيع. لضمان فعالية هذا البيع، يجب أن يتم عبر محكمة مختصة تمارس اختصاصها القضائي العيني، وهذا ما حدث في قضية *THE GOULANDRIS* عام 1927، حيث تبين أن بيع السفينة بناءً على تخويل المحكمة المصرية لا يؤدي إلى إزالة الامتيازات البحرية المرتبطة بها.

يعد انقضاء الامتياز البحري جبراً من خلال القضاء تطبيقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، حيث ينتقل حق ملكية السفينة إلى المشتري خالياً من أي حقوق عينية كانت مثقلة بها.

في هذه الحالة، تنتقل حقوق الدائنين الممتازين، بالإضافة إلى حقوق المرتهنين والدائنين العاديين، إلى الثمن الناتج عن البيع.[1]

وتجدر الإشارة أنه يختلف البيع القضائي عن البيع العادي في أنه يتعلق بالملكية بشكل مباشر ويؤدي إلى إزالة جميع الضمانات العينية التي كانت ترتبط بالسفينة. هذا الشكل من البيع العيني يتيح للدائنين فرصة تسوية ديونهم دفعة واحدة بناءً على الثمن الناتج عن البيع، مما قد يسهم في زيادة سعر السفينة.

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 263-260.

من خلال التقنين البحري الجزائري، نصت المادة 87 (الفقرة ب) على انقضاء الامتياز البحري من خلال "البيع الجبري إثر دعوى قضائية"، وهو نفس ما جاء في المادة 37 من قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990، وكذلك في المادة 40 من مرسوم الفرنسي لعام 1967.[1]

كما تدعم العديد من الأنظمة القانونية هذا السبب لانقضاء الامتياز البحري عبر البيع الجبري، فمثلاً، نص التقنين البحري العراقي لعام 1863 على فسخ امتيازات الدائنين بشكل تلقائي في حالة بيع السفينة، سواء كان البيع رضائيًا أو قضائيًا. كما نصت اتفاقية بروكسل لعام 1967 في المادة 11 على توقف جميع المتابعات بحق السفينة من قبل الدائنين الممتازين أو المرتهنين في حالة بيع السفينة جبراً في أحد الدول الموقعة على الاتفاقية. كما أكدت المادة 12 من اتفاقية جنيف لعام 1993 نفس الحكم.

وتعتبر هذه الأنظمة القانونية بمثابة ضمانات لحماية حقوق الدائنين وضمان تسوية مستحقاتهم في حالات بيع السفن تحت إشراف القضاء.

الفرع الثاني: البيع الاختياري

كما ذكرنا سابقًا، يتمتع الدائن الممتاز بحق تتبع السفينة في أي يد تكون، ولذلك فإن بيع السفينة اختيارياً لا يؤدي من تلقاء نفسه إلى انقضاء حقوق الامتياز البحرية المترتبة عليها. ذلك لأن هذه الحقوق لا تخضع لأي إجراءات شكلية لتنفيذها في مواجهة الغير. على الرغم من ذلك، قد يتفاجأ المشتري بأن السفينة التي اشتراها مثقلة بحقوق امتياز لم يكن على علم بها، وهو ما يمثل خطراً على من تنتقل إليه ملكية السفينة. لتفادي هذا الخطر، تم السماح للمشتري بتطهير السفينة من هذه الحقوق وفقاً لشروط معينة نصت عليها اتفاقية بروكسل لعام 1926 والقوانين البحرية المقارنة.

وبموجب المادة التاسعة من اتفاقية بروكسل لعام 1926، يمكن للتشريعات الوطنية أن تنص على أسباب لانقضاء الامتيازات البحرية، ومنها البيع الاختياري للسفينة. لا يؤدي هذا البيع إلى انقضاء حقوق الامتياز إلا إذا كان مصحوبًا بإجراءات التسجيل والشهر المحددة في هذه القوانين، والتي تتضمن إشعارًا مسلماً وفقاً للأشكال المنصوص عليها، وبمواعيد محددة للسلطات المختصة في تسجيل السفن وفقاً لما ورد في المادة الأولى من المعاهدة.

أما في مصر، حيث لم تصادق على هذه الاتفاقية، فقد نصت المادة 37 من قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990 على أنه "ببيع السفينة اختيارياً، تنقضي الامتيازات البحرية بعد مرور ستين يوماً من تاريخ تسجيل عقد البيع في سجل السفن، وتنقل حقوق الامتياز إلى الثمن، ما لم يكن قد تم دفعه، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون معارضتهم في دفع الثمن

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 261.

خلال المدة المحددة". كما نص المشرع الجزائري في الفقرة (ج) من المادة 87 من التقنين البحري على أنه "في حالة نقل ملكية السفينة اختيارياً، تنقضي الامتيازات البحرية بعد مرور ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل."

من جانبه، نص المشرع الفرنسي في المادة 40 من مرسوم 1967 على أن البيع الاختياري للسفينة يؤدي إلى انقضاء الامتيازات البحرية، شريطة عدم معارضة الدائنين خلال مدة شهرين من تاريخ تسجيل عقد البيع. في حين أن بعض القوانين البحرية الأخرى، مثل القانون العماني والقانون الكويتي، وضعت شروطًا خاصة للبيع الاختياري لكي يؤدي إلى انقضاء الامتيازات البحرية، كما قامت بتقليص المدة التي يمكن خلالها اعتراض الدائنين على دفع الثمن إلى شهر واحد فقط.

وفيما يتعلق بالقانون العراقي، نص مشروع القانون البحري العراقي لعام 1987 في المادة 62 على أن "بيع السفينة اختيارياً يتم بالشروط التالية:

1. تسجيل عقد البيع في سجل السفن.
2. نشر بيانات عن البيع ومقدار الثمن وأسماء المشتريين ومواطنهم في لوحة الإعلانات في مكتب تسجيل السفينة.
3. نشر ملخص للعقد في صحيفتين يوميتين.

ويتم انتقال حقوق الامتياز إلى الثمن إذا قام الدائنون الممتازون خلال ثلاثين يوماً من آخر نشر في الصحف بتوجيه إنذار رسمي إلى كل من المالك القديم والمالك الجديد يعارضون فيه دفع الثمن". كما نص التشريع البحري العراقي لعام 1963 على أنه إذا كانت السفينة قد بيعت اختيارياً ولم يعترض أي من دائنين البائع، وسافرت السفينة بحراً تحت اسم المشتري، تنقضي الامتيازات البحرية إذا توافرت الشروط التالية:

1. أن تكون السفينة قد سافرت بحراً.
2. أن يكون السفر قد تم باسم المشتري وتحت مسؤوليته، مما يلزم المشتري القيام بالإجراءات والالتزامات الخاصة بتسجيل السفينة.
3. عدم اعتراض دائني البائع على دفع الثمن.

وبهذا، يشترط التشريع البحري العراقي الساري أن تتوافر هذه الشروط لتقرر انقضاء الامتيازات البحرية على السفينة.[1]

[1] بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص 266-263.

الفرع الثالث: التقادم

خصوصية الامتياز البحري أنه لا يلحق التقادم إلا حقوق الامتياز ذاتها، فينقضي بذاته بقوات مدة تقادم الدين المضمون بالامتياز، دون انقضاء الدين الذي يظل موجودا فيصبح دينا عاديا، ما لم ينقضي بسبب خاص، وهو ما يشكل حكم جديد يخالف المتعارف عليه، في القواعد العامة، التي تقضي في كون أن الامتياز صفة لاصقة بالدين التي يظل مستمرا مع بقاء الدين المضمون قائما بغير أي وفاء[1] على أساس أنه يلازم الامتياز الذين منذ نشأته إلى حين الوفاء به، وتكمن الغاية من وراء ذلك لأجل حث الدائنين البحريين الإسراع للمطالبة بديونهم، لتفادي تراكم الديون الممتازة الذي قد يؤدي إلى عسر في الوفاء بها، ورعاية المصالح الدائنين وتجديد الائتمان المجهز.[2]

وتقضي المادة 184 من ق. ب. ج أنه تنقضي الامتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة وبيعت جبريا" والتي يتبين لنا من خلالها أن المشرع الجزائري قد خص التقادم عن جميع الامتيازات البحرية، بما في ذلك السفينة، وهو تقادم سنوي مستوحى من اتفاقية بروكسل لعام 1926، بأن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة تشجيعا للائتمان البحري ودعوة الدائنين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة.

وهذا على خلاف المشرع المصري الذي نص في المادة 38/1 من قانون التجارة البحرية لعام 1990 أنه تنقضي حقوق الامتياز بمضي سنة واحدة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29 التي تنقضي بمضي ستة أشهر، ذلك أنه إذا كان ينقضي الامتياز على السفينة بمضي المدة المقررة قانونا، بخلاف الامتياز على أجرة النقل وملحقات السفينة الذي يظل قائما، لاسيما وأن الأصل في بقاء الامتياز إلى حين زوال الحق الممتاز، مما يتبين معه أنه لم يخرج المشرع المصري على هذه القاعدة إلا بخصوص الامتياز الوارد على السفينة فقضي انقضاء الامتياز مع بقاء الدين قائما وصيرورته دين عادي، ويلاحظ على أن مضي مدة طويلة لنشأة الذين يغلب معه أن يكون مالك السفينة، قد قبض أجرة النقل وملحقات السفينة والأجرة، الأمر الذي يترتب عليه زوال الامتياز عنها.[3]

وذلك على غرار ما جاء به القانون الفرنسي، الذي يشمل كافة الديون، غير أن جانب من الفقه الفرنسي يحصر ذلك في ديون التوريد فقط على خلاف الفقيه الفرنسي Ripert الذي يرى بضرورة تطبيق مدة 6 أشهر على جميع عمليات والعقود المبرمة من قبل الربان، حتى ولو تعلق الأمر بالإصلاحات،

[1] عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر العربي، مصر، 2004، ص131

[2] كمال حمدي، المرجع السابق ص 143-142

[3] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 156-157

بينما لا يتعلق الإصلاح بالتوريد[1] غير أنه يأخذ بالرأي الراجح أن مدة التقادم القصيرة المقررة وهي ستة (6) أشهر التي تراعى فيها دورية ديون التوريد. وتكمن الغاية من وراء تقصير مدة التقادم ألا وهو الإسراع في تخليص السفينة من العبء العيني المقرر عليها تشجيعا للائتمان البحري العادي.

كما تعتبر هذه المدة القانونية لانقضاء الامتياز مدة تقادم حقيقي وليست مدة سقوط، والتي تسري عليها أحكام القانون المدني الخاصة بانقطاع التقادم ووقفه،[2] وهو ما يتبين لنا من خلال المادة 85 من ق. ب. ج.[3]

كما تعتبر هذه المدة القانونية لانقضاء الامتياز مدة تقادم حقيقي وليست مدة سقوط، والتي تسري عليها أحكام القانون المدني الخاصة بانقطاع التقادم ووقفه،[4] وهو ما يتبين لنا من خلال المادة 85 من ق. ب. ج.[5]

والجدير بالإشارة أنه يختلف تاريخ نشوء الديون المضمونة بامتياز بحري وتاريخ سريان مدة التقادم باختلاف نوع الدين، مع بعض الاستثناءات الواردة على ذلك بالنظر إلى طبيعة كل امتياز على حدى،[6] تطبيقا للمادة 81 من ق. ب. ج.

ويبدأ سريان مدة التقادم من يوم حصول الإصابة الجسمانية لشخص أو فقدان مال أو ضرره، ومن يوم حصول الفعل المولد لهذه الخسائر فيما يتعلق بالمساهمة بالخسائر المشتركة، ومن يوم انتهاء العمليات المتعلقة بالإسعاف أو الإنقاذ أو رفع حطام السفن، ومن يوم التسليم أو اليوم الواجب للتسليم عند فقدان البضائع أو الحقائب أو ضررها، أما الحالات الأخرى فتبدأ المهلة من يوم استحقاق الدين تطبيقا للقواعد العامة.

---

[1] Emmanuel du Pontavice, le statut des navires, librairie de la cour de cassation, paris, p 170,171.

[2] كمال حمدى، المرجع السابق، ص 143-142.

[3] تنص المادة 85 من ق. ب .ج انه" لا تخضع المدة المذكورة في المادة السابقة لأي وقف أو انقطاع بيد انه لا يمكن أن يسرى مفعول هده المادة مادام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة على الا تتعدى هده المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي".

[4] كمال حمدى، المرجع السابق، ص 143 -142.

[5] تنص المادة 85 من ق. ب .ج أنه" لا تخضع المدة المذكورة في المادة السابقة لأي وقف أو انقطاع بيد انه لا يمكن ان يسرى مفعول هده المادة مادام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة على الا تتعدى هده المدة ثلاث سنوات مند النشأة الدين الامتيازي".

[6] دويدار هاني محمد، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004، ص 157.

ملخص الفصل الثاني

يُعدّ حق الامتياز أحد أبرز الحقوق العينية التبعية التي أقرّها القانون لحماية مصالح الدائنين، حيث يمنحهم ضمانًا خاصًا يضمن استيفاء ديونهم قبل غيرهم من الدائنين. وفي هذا الفصل، تم التطرق إلى أهم الآثار التي تترتب على تقرير هذا الحق، بالإضافة إلى دراسة سُبل انقضائه سواء كانت عامة أو خاصة. ويظهر من خلال هذا التحليل مدى التوازن الذي سعى إليه المشرّع بين حماية مصلحة الدائن الممتاز من جهة، وضمان استقرار المعاملات من جهة أخرى.

تُعد أبرز الآثار التي تترتب على ترتيب الامتياز، حق التتبع وحق الأفضلية، فبالنسبة لحق التتبع، فهو يسمح للدائن الممتاز بملاحقة المال المثقل بالامتياز في يد أي شخص انتقلت إليه حيازة الشيء محل الامتياز، ويستطيع بموجب هذا الحق استرجاع قيمته ولو تغيّر مالكه. ويتميّز هذا الحق بكونه حقًا عينيًا يتعلّق بالشيء ذاته وليس بالشخص، وهو لا يسقط بمجرد انتقال الملكية، بل يستمر في مواجهة الغير، ما لم ينص القانون صراحة على خلاف ذلك.

أما بالنسبة لحق الأفضلية، فهو يمنح الدائن الممتاز أولوية في استيفاء دينه مقارنة بباقي الدائنين العاديين، وفقًا للترتيب الذي يحدده القانون. ويتجلى ذلك في القواعد العامة التي نظمها المشرّع في القانون المدني، حيث صنف الامتيازات إلى امتيازات عقارية وامتيازات منقولة، والتي تثبت بمجرد نشوء الدين. كما توجد قواعد خاصة للأفضلية نصّ عليها المشرّع في قوانين أخرى، أبرزها الامتيازات البحرية الواردة في المواد 75، 76، 77 من القانون البحري الجزائري، حيث تُمنح أولوية لبعض الديون ذات الصلة بالسفينة (مثل مصاريف الإنقاذ أو أضرار التصادم)، وتُرتّب هذه الامتيازات وفقًا لنصوص قانونية آمرة لا تقبل التعديل أو الاتفاق على خلافها.

أما فيما يخص انقضاء حق الامتياز، فقد نظمه المشرّع في إطار ثلاث مسارات رئيسية: الانقضاء بطريقة تبعية، الانقضاء بالطريق الأصلي، ثم الانقضاء في حالات خاصة.

فالامتياز باعتباره تابعًا للدين، ينقضي بانقضاء هذا الأخير، إما بالوفاء أو بما يعادله من أسباب كالإبراء، المقاصة، اتحاد الذمة، أو الإنابة. كما يمكن أن ينقضي الامتياز نفسه إذا زال السند القانوني الذي أسّسه، أو في حال انتقل المال إلى شخص آخر دون إمكانية تتبع الحق، خاصة في الحالات التي لا يجيز فيها القانون الاحتجاج بالامتياز ضد الغير.

وإلى جانب الانقضاء التبعي، يمكن للامتياز أن يسقط بمرور الزمن، أي بالتقادم، سواء طبقًا للقانون المدني الجزائري الذي يحدد مددًا معينة للمطالبة بالحقوق، أو بموجب اتفاقيات دولية كاتفاقية بروكسل لعام 1926 الخاصة بالامتيازات البحرية، والتي تنص على تقادم دعاوى الامتياز بعد سنة من تاريخ استحقاق الدين، مع بعض الاستثناءات في حال تم قطع التقادم أو وجود اتفاق بين الأطراف.

وأخيرًا، توجد حالات خاصة تؤدي إلى انقضاء الامتياز، من أبرزها البيع الجبري للعقار أو المنقول، حيث تُطهر الأموال من جميع الحقوق العينية التبعية، شريطة مراعاة الإجراءات القانونية والإعلان عن البيع بشكل سليم. كما يمكن للامتياز أن ينقضي بموجب البيع الاختياري إذا وافق الدائن على التنازل عن امتيازه، أو إذا اشترى المشتري المال المثقل بحسن نية دون علم بالامتياز. وتبقى إمكانية سقوط الامتياز بالتقادم قائمة، خاصة إذا لم يتم استعماله أو المطالبة به خلال الآجال القانونية المقررة.

وهكذا، يظهر من خلال دراسة آثار حق الامتياز وانقضائه، أنّ المشرّع حرص على خلق توازن دقيق بين تمكين الدائن من ضمان قوي لاستيفاء حقه، وبين حماية الغير من القيود الخفية التي قد تُثقل الأموال دون علمهم. فالامتياز وسيلة فعالة لحماية الائتمان، لكنه محكوم بقيود تضمن عدم التعسف، وتحافظ على استقرار المعاملات القانونية.

الخاتمة

الخاتمة:

بعد تناول موضوع حق الامتياز البحري بالدراسة والتحليل من خلال فصلين متكاملين، تم في أولهما التطرق إلى ماهية هذا الحق، من حيث المفهوم، المحل، والصور المتعددة التي يأخذها، بينما خُصص الفصل الثاني لدراسة آثاره القانونية وطرق انقضائه، يمكننا الوقوف على جملة من النتائج التي توصل إليها هذا البحث، والتي ساعدت في توضيح معالم هذا النظام القانوني المهم ضمن المنظومة البحرية.

من النتائج التي توصلنا لها:

1. يُعد حق الامتياز البحري أحد الضمانات القانونية الخاصة والمتميزة التي قررها المشرع لصالح فئات محددة كربان السفينة والبحارة والدائنين المرتبطين بنفقات ضرورية أو خدمات حيوية مرتبطة بالسفينة.
2. يتميز حق الامتياز البحري عن سائر الحقوق العينية التبعية بخصائص استثنائية، أبرزها حق التتبع وحق الأفضلية، مما يمنحه قوة تنفيذية عالية دون الحاجة إلى تسجيل مسبق على غرار بعض الأنظمة الأخرى.
3. أظهر المشرع الجزائري اهتمامًا واضحًا بتنظيم هذا الحق في إطار القانون البحري، من خلال تحديد الديون التي تخضع للامتياز وتنظيم شروطها وآثارها، مع انسجام جزئي مع أحكام الاتفاقيات الدولية، خاصة اتفاقية بروكسل لعام 1926.
4. السفينة كمال منقول بحري تمثل محلًا أساسيًا لحق الامتياز، ويشمل ذلك ملحقاتها وأجرة النقل في بعض الحالات، ما يبرز الطبيعة الشاملة لهذا الحق.
5. رغم التداخل بين أحكام القانون المدني الجزائري وأحكام القانون البحري الجزائري، يبقى حق الامتياز البحري نظامًا خاصًا بذاته، يستمد قوته من طبيعة العمليات البحرية وخصوصيتها.
6. ينقضي حق الامتياز البحري بطرق متعددة، بعضها تقليدي كالسداد والإبراء، وأخرى ترتبط بطبيعة النشاط البحري، مثل البيع القضائي للسفينة، أو التقادم القصير المنصوص عليه في التشريع والاتفاقيات الدولية.

ومن **المقترحات** ما يلي:

1. ضرورة تحديث وتكييف النصوص القانونية الوطنية البحرية مع الاتفاقيات الدولية، خاصة في ضوء التطورات المتسارعة للنقل البحري، وذلك لضمان حماية فعالة للدائنين وتوحيد القواعد بين الأنظمة.
2. إنشاء سجل خاص بحقوق الامتياز البحرية في إطار الهيئة البحرية المختصة، رغم عدم اشتراط التسجيل قانونًا، وذلك من باب الاحتياط القانوني وتيسير إجراءات التنفيذ القضائي.

3. توسيع دائرة الديون التي تُمنح صفة الامتياز البحري لتشمل بعض الالتزامات الجديدة، مثل التكاليف البيئية أو رسوم السلامة البحرية، بما يعكس التحولات الحديثة في القطاع البحري.
4. العمل على مراجعة المدد القانونية المقررة للتقادم بما يوازن بين مصلحة الدائنين واستقرار المعاملات البحرية، خصوصًا أن المدد المعتمدة حاليًا قد لا تتماشى مع التعقيد الزمني لبعض العمليات البحرية.
5. تشجيع البحث العلمي المقارن في القانون البحري، عبر دراسة النماذج الأجنبية المتقدمة والاستفادة منها في إثراء النظام القانوني الجزائري.
6. تعزيز التكوين الأكاديمي والمهني في مجال القانون البحري، خاصة ما يتعلق بالجوانب الفنية لحقوق الامتياز، قصد تمكين الطلبة والممارسين من التعامل القانوني الدقيق مع هذا النظام الخاص.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

- **باللغة العربية:**

أوّلًا: الكتب

1. أحمد شوقي، الوجيز في القانون المدني: مصادر الالتزام، دار الفكر الجامعي، 2016.
2. أنور سلطان، المدخل إلى القانون المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017.
3 ايمان فتحي حسن جميل، النظام القانوني للسفينة (ماهية السفينة– ملكية السفينة حقوق الامتياز البحرية– الرهن البحري– الحجز على السفينة)، ط 1، مكتبه الوفاء القانونية، مصر، 2010.
3. دويدار هاني محمد، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، لبنان، 1995.
4. دويدار هاني محمد، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004 .
5. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، طبعة 1، مكتبة القاهرة الحديثة، 1969.
6. طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة، الأردن، 2004.
7. عاطف محمد الفقهي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر العربي، 2004.
8. عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، اشخاص ملاحه البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التامين البحري)، ط 5، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
9. عبد الرحمن السيد قرمان، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد، ب. ط، مصر، 2011،
10. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، دار النهضة العربية.
11. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية.
12. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1975
13. فوزي محمد سامي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني، مكتبة دار الثقافة، 2002.
14. كمال حمدي، القانون البحري وتطبيقاته القضائية، منشأة المعارف، ط3، 2007.
15. كمال حمدي، شرح القانون البحري – الحقوق العينية البحرية، دار الفكر العربي، 2020.
16. محمد سلام مدكور، النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، 2018.
17. محمد صبري السعدي، الحقوق العينية الأصلية والتبعية، دار هومة للنشر، الجزائر، 2009.

18. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر، ط1، الرياض، 2012.
19. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
20. مصطفى زكريا، الامتيازات في القانون المدني، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، 2015.
21. مصطفى كمال طه، القانون البحري، د. ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
22. مصطفى كمال طه، الوسيط في القانون البحري والجوي – الجزء الأول: القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.
23. محي الدين اسماعيل علم الدين، أصول القانون المدني، جزء 3، ب. ط، مكتبة عين الشمس، القاهرة، 1977.

ثانيا: المذكرات والأطروحات الجامعية

1. بوقادة عبد الكريم، امتيازات والرهون البحرية الواردة على سفينة، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان، 2018–2019.
2. تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016.

ثالثا: المقالات

– بورطال أمينة، الأحكام القانونية لحق الامتياز البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، عدد 7، 2018.
– وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي تمنغاست، الجزائر، عدد 1، 2012.

ثالثا: الاتفاقيات الدولية والقوانين

أ– الاتفاقيات الدولية:

– اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات البحرية، المؤرخة في 10 أبريل 1926، والمعدّلة بموجب بروتوكول 27 مايو 1967.
– اتفاقية جنيف لـ 7 ماي 1993 المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية.

ب- القوانين:

1. الأمر رقم 76- 80 المؤرخ 2023 اكتوبر 1976، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل والمتم بالقانون رقم 10- 04 في 15 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج، ر، عدد 46.
2. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم، ج. ر عدد 78.
3. قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
4. قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980.
5. قانون التجارة البحرية اللبناني.

- **باللغة الأجنبية:**

Livres :

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

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الشكر.....أ

الإهداء.....ب

قائمة المختصرات.....ج

المقدمة 1

الفصل الأول: ماهية حق الامتياز البحري.....4

المبحث الأول: مفهوم حق الامتياز البحري 5

المطلب الأول: تعريف حق الامتياز البحري 6

الفرع الأول: التعريف الفقهي 7

الفرع الثاني: التعريف التشريعي 8

أولاً: في التشريع الداخلي..... 8

ثانيًا: في الاتفاقيات الدولية 9

المطلب الثاني: محل حق الامتياز البحري..... 9

الفرع الأول: السفينة كمحل لحق الامتياز البحري 9

الفرع الثاني: أجرة النقل كمحل لحق الامتياز البحري 10

الفرع الثالث: ملحقات السفينة كمحل لحق الامتياز البحري 12

المبحث الثاني: صور حق الامتياز البحري..... 14

المطلب الأول: أجور وواجبات الأداء على ربان السفينة..... 15

الفرع الأول: أساس امتياز أجور الربان والبحارة 15

الفرع الثاني: الطبيعة الخاصة لامتياز أجور الربان والبحارة 17

الفرع الثالث: خصائص الامتياز على أجور البحارة..... 17

المطلب الثاني : رسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري 19

الفرع الأول: الأساس القانوني لرسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري..... 20

الفرع الثاني: طبيعة رسوم الميناء ومصاريف الإرشاد البحري وأثرها القانوني 21

المطلب الثالث: ديون إنشاء السفن وتصليحها 22
الفرع الأول: الطبيعة القانونية لامتياز ديون الإنشاء والإصلاح..... 22
الفرع الثاني: شروط امتياز ديون الإنشاء والإصلاح وآثارها القانونية 23
المطلب الرابع :المصاريف القضائية والمبالغ المستحقة للخواص 23
الفرع الأول: ديون الإنقاذ البحري والمستلزمات الضرورية للإبحار..... 24
الفرع الثاني: المصاريف القضائية ومصاريف حفظ السفينة 24
المطلب الخامس :الحقوق الناشئة عن العقود البحرية الأخرى بموجب أحكام المادة 73 من القانون البحري الجزائري 25
الفرع الأول: نطاق العقود البحرية المشمولة بالامتياز 26
الفرع الثاني: شروط العقود البحرية المشمولة بالامتياز وآثارها القانونية..... 27
ملخص الفصل الأول 29
الفصل الثاني: آثار حق الامتياز البحري و انقضاؤه..... 31
المبحث الأول: آثار حق الامتياز البحري..... 33
المطلب الأول: حق التتبع 33
الفرع الأول: تعريف حق التتبع 33
الفرع الثاني: خصائص حق التتبع..... 35
المطلب الثاني: حق الأفضلية..... 36
الفرع الأول: القواعد العامة لحق الأفضلية في القانون المدني 36
أولًا: مبدأ "ضمان عام" وتقييده بحق الأفضلية 37
ثانيًا: مصدر حق الأفضلية 37
ثالثًا: شروط تمتع الدائن بالأفضلية..... 37
رابعًا: ترتيب الدائنين عند التزاحم 38
الفرع الثاني: القواعد الخاصة لحق الأفضلية في القانون المدني 38
أولًا: الامتيازات العقارية..... 38

ثانيًا: الامتيازات المنقولة 38
ثالثًا: أثر انتقال الملكية 39
المبحث الثاني: انقضاء حق الامتياز البحري..... 40
المطلب الأول: انقضاء حق الامتياز بطريق تبعي 40
الفرع الأول: انقضاء حق الامتياز بسبب انقضاء الحق المضمون..... 40
الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الامتياز البحري 42
أولاً: الانقضاء بالوفاء... 43
ثانياً: مقابل الوفاء.... 43
ثالثاً: الإبراء..... 44
رابعاً: التجديد والإنابة والمقاصة 46
خامساً: اتحاد الذمة 49
المطلب الثاني: انقضاء الالتزام بالطريق الأصلي..... 50
الفرع الأول: التقادم بموجب احكام التشريع الجزائري 51
الفرع الثاني: التقادم بموجب لاتفاقية بروكسل لسنة 1926..... 52
المطلب الثالث: انقضاء حق الامتياز البحري في حالات الخاصة 54
الفرع الأول: البيع الجبري 54
الفرع الثاني: البيع الاختياري 55
الفرع الثالث: التقادم..... 57
ملخص الفصل الثاني 59
الخاتمة 61
قائمة المصادر والمراجع..... 64
فهرس المحتويات 69

ملخص:

تتناول هذه الدراسة أحكام حق الامتياز البحري في التشريع الجزائري ومدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية، من حيث المفهوم، المحل، والصور القانونية لهذا الحق. كما تم التطرق إلى الآثار المترتبة عنه، وشروط انقضائه وفقًا للتشريع الوطني والاتفاقيات البحرية. تهدف الدراسة إلى توضيح فعالية النظام القانوني في حماية دائني السفينة، ومدى تكامله مع المعايير الدولية. وقد اعتمدنا في ذلك على المنهج التحليلي والمقارن للوصول إلى نتائج دقيقة.

الكلمات المفتاحية:

حق الامتياز البحري، السفينة، القانون الجزائري، الاتفاقيات الدولية.

Abstract:

This study examines the legal framework governing maritime concessions in Algerian legislation and its consistency with international conventions. It explores the concept, subject matter, and legal types of maritime concession, as well as their legal effects and extinction conditions. The study aims to highlight the effectiveness of legal protection granted to ship creditors and the extent of alignment with international standards. An analytical and comparative approach was adopted to achieve accurate conclusions.

Keywords:

Maritime concession, Ship, Algerian law, International conventions.