

مدى إخضاع مالكي السفن التجارية لنظام الإفلاس

دحماني محمد الصغير

أستاذ مساعد، باحث دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة محمد بن أحمد، وهران 2

مقدمة:

الإفلاس بصفة عامة هو نظام وجد من أجل حجز على جميع أموال المدين قصد إخضاعها للتنفيذ الجماعي للدائنين. و حدد له المشرع شروطا منها ان يكون المدين تاجرا و ان يكون متوقفا عن الدفع و ان يصدر فضلا عن ذلك حكما مقررًا لحالة الإفلاس¹. و إخضع من جهة أخرى المدينين لإجراءات معقدة تتولاها هيئات محددة وتتطلب فيمن يتولاها مهارة و خبرة و معرفة دقيقة بالأحكام المنظمة للإفلاس².

و يسود الإفلاس مبدأ هم يضاف الى المبادئ التي يقوم عليها هذا النظام³ الا وهو تناوله لجميع أموال المدين المفلس بما فيها المنقولة و العقارية ، الحاضرة منها و المستقبلية. و يتماشى هذا المبدأ مع قاعدة وحدة الزمة المالية التي ما زالت الكثير من الدول تتشبث بها و منها الجزائر. و بالإضافة الى كل هذا هناك مبدأ آخر ، لا يقل اهمية عن السابق ، هو مبدأ المساواة بين الدائنين و بموجبه لا يتفوق دائن على آخر بسبب طبيعة دينه⁴.

¹ المادتان 215 و 225 من القانون التجاري.

² منها وجوب تعيين وكيل متصرف قضائي (المادة 4 من الامر رقم 96-23 المؤرخ في 09 يوليو 1996 المتعلق بالوكيل المتصرف القضائي) و القاضي المنتدب(مادة 235 من القانون التجاري) والمراقبين (مادة 240 قانون تجاري)، وكيال الجمهورية (مادة 230 و 266 قانون تجاري) والمحكمة و الدائنين و المفلس نفسه. و خول المشرع لهذه الهيئات اختصاصات و بين العلاقات التي تقوم بينها. كل ذلك من اجل ضمان السير الحسن للتقليسة و الوصول بها الى الحل الذي يرضي جميع الدائنين الا و هو حصولهم على حقوقهم كاملة اللهم الا اذا كانوا قد عقدوا صلحا مع المدين وفق ما جاء في المادة 317 من القانون التجاري .

³ اهم المبادئ التي يقوم عليها نظام الإفلاس هي : غل يد المدين عن ادارة أمواله و التصرف فيها (مادة 244 قانون تجاري) و عدم استثناء اي دائن بأموال المدين (مادة 245 من القانون التجاري) و تصفية أموال المدين تصفية جماعية (مادة 349 من القانون التجاري).

⁴ المادة 216 من القانون التجاري .

هذه هي اهم القواعد التي تنص عليها معظم التشريعات التجارية و التي تطبق على التجار المتوقعين عن دفع ديونهم في الأجل المتفق عليها .غير ان السؤال الذي يثار بالنسبة للتجارة البحرية هو مدى تطبيقا على اصحاب السفن، فهل يخضع هؤلاء للإجراءات الجماعية التي تضمنها هذا القانون ؟ ان اهمية هذا السؤال تكمن من جهة فيما نص عليه المشرع من اعتبار مالكي السفن او مستغليها تجارا لاحترافهم القيام بالأعمال التجارية في مفهوم المادة 3فقرة 5 من القانون التجاري ، و من جهة اخرى يلاحظ من خلال النصوص التي وردت في القوانين البحرية المختلفة و الاتفاقيات الدولية ان كلها ترتب حقوقا حصرية على السفن لصالح الدائنين الذين لهم " ديون بحرية Créances maritimes " و من هنا يظهر انه ليس بإمكان اي دائن لمالك سفينة التنفيذ على السفينة و اقتضاء حقه منها ، ما دام ان هذا الدائن لا يستطيع اثبات الصفة البحرية لدينه. ان قراره هذه النصوص تفيد عن ابتعاد المشرع البحري عن الاحكام السائدة في القانون التجاري ، و قد اراد بذلك التأكيد على مبدأ تخصيص السفينة للدائنين البحريين ، و بذلك ففقد خرج عن القاعدتين السائدتين في الافلاس اولها ان جميع الاموال هي الضامنة لديون المدين و ثانيها تحقيق المساواة بين جميع الدائنين . و لا يسري مبدأ التخصيص على السفن التي تكون في طور الانجاز و التي تظل خاضعة لقواعد الافلاس المشار اليها اعلاه. ان ثمن هذه السفن يقسم بين جميع الدائنين شأنها شأن سائر الاموال الاخرى التي تشكل ذمة المدين المالية. ان الصعوبة الوحيدة التي تثار بصدد هذه السفن تتعلق بمسألة تحديد مالكيها اثناء عملية البناء¹. و في غير هذه الحالة فان افلاس مالكي السفن او مستغليها يطرح

¹ تتوقف هذه الملكية على الاتفاق الذي يقع بين الباني و المجهز بحيث انه اذا اتفق على ان الملكية لا تنتقل الى هذا الاخير الا بتمام البناء فان الاول يظل هو المالك و بافلاسه يبقى المجهز مجرد دائن عادي يتقدم بدينه كسائر الدائنين الاخرين و يخضع بذلك لقسمة الغرماء. انظر مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، منشورات

بعض الصعوبات، ومرد ذلك الى عدم توحيد الرؤى حول هذه المسألة التي عادة ما تتم على المستوى الدولي، يفترض ان تخضع للاتفاقيات الدولية الخاصة بالحجز على السفن لسنتي 1952 و 1999¹.

أولاً: الصعوبات الناشئة عن اتفاقية 1952

هل يخضع افلاس مالكي السفن او مستغليها لقواعد خاصة تختلف عن تلك التي تطبق على التجار؟ ان خصوصية القانون البحري و اصالة الانظمة التي ابتكرها رجال البحر لتدبير شؤونهم عبر مختلف العصور تبرر انفرادهم بقواعد خاصة تطبق عليهم و لا تطبق على غيرهم.

و لا يثار اي اشكال اذا افلس مجهزة وطني في الجزائر بحيث تفتح ضده الاجراءات العادية التي نص عليها القانون التجاري في المادة 215 و ما بعدها. ويمكن تأسيس هذا الحكم على ما نصت عليه المادة 3 من القانون التجاري التي تعتبر من قبيل الاعمال التجارية بحسب الشكل " كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية...". ان كل احترف هذه الاعمال يصبح تاجرا وبالتالي تطبق عليه احكام القانون التجاري ومنها تلك المنظمة للإفلاس . غير ان ما يعتبر موضوع اهتمام المختصين في الوقت الحالي هو قضية الافلاس

الحلبي الحقوقية ، 2006، رقم 70، ص 63. اما اذا اتفق على ان الملكية تنتقل الى المجهزة بحسب الاقسط التي يدفعها من الثمن فان افلاسه يستتبع حتما تنفيذ دائنيه على السفينة في طور البناء و على الاموال التي يملكها. و قد يشكل افلاس المجهزة خطرا على الباني ، كذلك فان من مصلحة هذا الاخير ان يرتب رهنا على السفينة الى ان يتم دفع كل الاقسط. و اذا وقع الرهن سواء من الباني او من المجهزة في فترة الريبة Période suspecte فان القواعد العامة تقضي بعدم نفاذه في مواجهة جماعة الدائنين على اساس ان الرهن الذي يقع في هذه الفترة و لديون سبق التعاقد عليها يخل بمبدأ المساواة بين الدائنين. انظر René Rodière, le navire , 1997, no 75, p.95. و تجدر الإشارة الى ان المادة 5/247 من القانون التجاري تنص على عدم نفاذ هذا التصرف في مواجهة جماعة الدائنين . و نتيجة لذلك فان الدائنين المرتهنين يفقدون من جراء ذلك ميزة التقدم التي يحولها هذا الحق العيني و يكون لكل منهم التقدم بدينه كدائن عادي يشارك في توزيع الاموال التي تكون الضمان العام و لا يقتصر على السفينة لوحدها.

¹ الأولى موقعة ببروكسل في 10 ماي 1952 و الثانية في جنيف في 12 مارس 1999.

الدولي لأصحاب السفن التجارية، و الاجراءات التي تتخذ ضدهم والمكانة المخصصة للداننين البحريين في التفليسات المحتملة ومدى احتفاظهم بحقهم في التنفيذ على السفينة محل الدين البحري ام يشاركهم الداننون الآخرون وهم الداننون الغير البحريون في توزيع ثمنها.

ان الاتفاقية الدولية لسنة 1952 لم تتضمن اي نص يعالج مسألة افلاس مجهزي السفن. و قد كان على واضعي هذه الاتفاقية ان يضمونها على الاقل نصا يرقى الى وضوح نصوص بعض التشريعات كالتشريع البحري الروسي في المواد 368 و 379 و 386 الذي اعطى فيها للداننين البحريين اولوية على ثمن السفينة، و لم يأخذ بعين الاعتبار ذلك الترتيب الذي وضعه قانون الافلاس¹.

و تركت الاتفاقية للتشريعات الوطنية ان تنظم في تشريعاتها مسألة الافلاس ضمن نص عام اوردته هو نص المادة 9 منها و الذي يجري كما يلي:

" لا يجوز اعتبار اي مقتضى من هذه الاتفاقية بخلاف شروطها من شأنه ان ينشأ حقا في دعوى ليس لها وجود ازاء القانون الذي تطبقه المحكمة الناظرة في النزاع..."².

يفهم من هذا النص ان افلاس مجهزي السفن يمكن ان يخضع لقانون الدولة التي تم فيها افتتاح الاجراءات. و قد يأخذ هذا القانون بمبدأ وحدة الذمة

¹ Anastasia Toporkova , les suretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit Russe, mémoire pour le master 2, sous la direction de Christian Scapel, Université Aix-Marseille , 2006, p.46

² -« Rien dans cette convention ne peut être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette convention , n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige »

كما هو حال المشرع الفرنسي و المشرع الجزائري، و عندئذ يفقد مبدأ التخصيص مهناه ما دام ان هاتين الدولتين تقيم المساواة بين جميع الدائنين بواسطة مجموعة من الاحكام نصت عليها في تشريعاتها كقاعدة التصفية الجماعية لأموال المدين و غل يد المدين عن الادارة و التصرف و منع الاجراءات الانفرادية و سقوط آجال الديون و بيع جميع اموال المدين وتوزيع ثمنها على كافة الدائنين بدون تمييز. ان هذه الاجراءات قصد بها المشرع عقاب المفلس الذي ارتكب اخطاء كانت سببا في سقوطه في هوة الافلاس، و هي تهدف اساس ، على حد قول الاستاذ احمد محرز الى " وضع المفلس في مكان ازدياء المجتمع و سخطه ، بتهديده بهذا المركز المشين، حتى يكون على علم بان الافلاس لا يقتصر اثره على الاموال، انما يتعداها الى شخصه فيرتدع و يزن اموره و لا يضارب برعونة"¹.

واذا كانت هذه هي اجراءات التنفيذ في القانون التجاري ضد التجار الذين يتوقفون عن دفع ديونهم في مواعيدها ، فان هذه الاخيرة قد يختلف في القانون البحري² عن تلك التي يعرفها القانون التجاري. و بالرجوع الى المادة 150 من القانون البحري يظهر ان الحجز يختلف هدفه في القانونين. ان الحجز في القانون التجاري ينتهي في الغالب ببيع اموال المدين و تقسيم ثمنها على الدائنين ، اما في القانون البحري ، فيقصد به توقيف و تقييد ابحار السفينة بموجب امر على عريضة ضمانا لدين بحري . و هكذا يظهر ان الحجز في القانون البحري هو مجرد وسيلة للضغط على المدين لحمله على الوفاء في حين ان الحجز الجماعي لجماعة الدائنين في القانون التجاري يقصد به التنفيذ

¹ احمد محرز ، نظام الافلاس في القانون التجاري الجزائري ، المطبعة الفنية ، القاهرة، 1980، ص 81.

² Jean Claude Carlier, saisie conservatoire et insolvabilité ou faillite, DMF 716, Juillet-Aout 2010, p.603

على اموال المدين لبيعها و توزيع ثمنها. و تضيف المادة 153 من القانون البحري ما يلي: " لا يمكن ان يمس الحجز التحفظي المنفذ على السفينة بحقوق مالكيها"¹. و تفيد هذه المادة ان الحجز في القانون البحري نادرا ما يحوّل الى حجز تنفيذي ، و لو حصل ذلك فلا يكون التنفيذ ممكنا الا ضد المالك الحقيقي للسفينة ، و في غير هذه الحالة لا يجوز الا اذا كانت السفينة مستأجرة و كان الدائن متمتعا بامتياز بحري، و هو وضع تعرفه فرنسا، و غير معروف في الجزائر و دول كثيرة تسود فيها الدعوى العينية Action in rem .

و لا تعني ندرة اللجوء الى الحجز التنفيذي انعدامه بصفة كلية اذ قد يتخذ منه الدائنون الوسيلة المثلى للحصول على حقوقهم. و قد عرضت في هذا الخصوص قضايا متعددة² على القضاء الفرنسي تترجم عالمية نظام الافلاس، و قد كان فيها لهذا الاخير ان نفذ احكاما اجنبية عديدة صدرت عن دول من خارج الاتحاد اوروبي قضت بافلاس مجهزين ، غير انه و بسبب وجود اموال مثل السفن المملوكة لهم في فرنسا ، فما كان على هؤلاء الا اللجوء الى المحاكم الفرنسية من اجل مباشرة اجراء تنفيذ الاحكام الاجنبية لحصولهم على سند يمكنهم من الحجز على هذه السفن. و ما يلاحظ على هذه الاحكام هو تضاربها بحيث اجاز البعض منها ترتيب آثار الافلاس المعهودة في القانون التجاري دون اتخاذ اجراء تنفيذ الاحكام الاجنبية ، بينما اجازت احكام اخرى التنفيذ و اوقفته على شرط اتباع هذا الاجراء.

¹ تقابلها في القانون الفرنسي المادة 30 من مرسوم 27 اكتوبر 1967 الخاص بنظام السفن.
² قضية السفينة " صامرقاند "، محكمة سان بيترسبورغ 1986/12/26. قضية السفينة "روما " في 2005/10/04. قضية السفينة "لولين " المحكمة التجارية بدانكارك في 2001/06/25. قرار كليبير، الغرفة المدنية الاولى ليوم 1986/02/25. مشار اليها في Jean Claude carlier, op.cit, p. 605 et suite

ان القضايا التي عالجها القضاء الفرنسي توحى بان افلاس مالكي السفن ما زال خاضعا للقواعد العامة على ما يبدو ، و ان السفينة كغيرها من الاموال الاخرى لا تخصص لدائنين بعينهم ، الا ان استثناء يخص الدائنين الذين يتمتعون بحقوق عينية كما جاء في المادة 5 من نظام صادر عن الاتحاد الاوروبي. ان هؤلاء يحتفظون بكامل حقهم في الحجز على السفينة محل تأمينهم و لا يتأثر هذا الحق بالإجراءات الجماعية . ويسري هذا الاستثناء ايضا على الدائنين الممتازين. و يعتبر هذا الحق امرا طبعيا و هو نتيجة لحق التتبع و حق الافضلية الذي خص به القانون هؤلاء الدائنين . هذا و خص المشرع الجزائري هؤلاء الدائنين بحق التنفيذ على الاعيان المخصصة لهم في المادة 245 من القانون التجاري. و لكن ما حكم الدائنين الذين يتمتعون بدين بحري، هل يتساوى هؤلاء مع الدائنين العاديين الآخرين ؟

ثانيا : تغليب قواعد القانون البحري على قواعد الافلاس في القانون العام :
معيار الدين البحري

ان السفينة هي مال متميز يعتمد عليه الدائنون لضمان الاعتمادات البحرية او ما اصطلح على تسميته بالديون البحرية . لذلك فان مصلحة ازدهار اي نشاط بحري سواء كان تجاريا او غير تجاري تقتضي توفير حماية لهؤلاء الدائنين بتخصيص هذا المال لهم دون غيرهم من الدائنين الآخرين . و بالرجوع الى تاريخ القانون البحري والى التشريعات السابقة عن ظهور القانون المدني او القانون التجاري يظهر ان مبدأ التخصيص قد تم تكريسه في وقت سابق على اصدار هذه التشريعات . لا يمكن اذن التنكر لهذه المبادئ الراسخة في الفكر القانوني البحري بتطبيق قواعد غريبة بدل تلك التي استقرت مند وقت طويل و سبقت في الظهور قواعد الافلاس التي لم تر النور الا في القرن التاسع

عشر على اثر حركة التقنين التي انتشرت في اوروبا بعد ظهور القوميات. وعلى هذا الاساس فان تغليب قواعد القانون البحري على قواعد الافلاس أمر لا مفر منه .

1- عدم انسجام نظام الافلاس مع الفكر القانوني البحري

تميز تطور القانون البحري عبر العصور بظهور قواعد كثيرة ، منها ما يفيد بتخصيص الثروة البحرية ، و على رأسها السفينة ، للدائنين الذين منحوا ائتمانهم للسفينة لتسهيل الرحلة البحرية. و يكفي الرجوع الى المادة الاولى من قواعد اوليرون Roles D'Oléron للتأكد من هذه الحقيقة . و تنص هذه المادة على ما يلي : " في الاول يعين الانسان قائد للسفينة .تعود ملكية السفينة لعدد من الشركاء .ان السفينة تغادر البلد و تتجه نحو مدينة بوردو أو الى اي مكان آخر وبعدها تستأجر في بلد أجنبي. لا يمكن للربان بيع السفينة إلا اذا كان له ترخيص من المالكين أو وكيلهم، ولكن اذا احتاج الى نقود لأجل المحافظة على السفينة يستطيع ان يرهن الاجهزة بعد موافقة البحارة .هذا هو الحكم في هذه الحالة " ¹.

ان المبدأ الذي يستخلص من هذه المادة و الذي اخذت به كثير من التشريعات الوطنية و منها التشريع الجزائري و التشريعات الدولية هو اقامة علاقة بين السفينة و الاعتمادات الممنوحة من طرف الدائن للمحافظة عليها

¹ « En premier lieu, un homme est nommé maitre du vaisseau .Le vaisseau appartient à plusieurs associés .Le vaisseau quitte son pays et se dirige à Bordeaux ou ailleurs pour ensuite affréter en pays étrangers. Le maitre ne peut pas vendre le vaisseau s'il n'a pas l'autorité des seigneurs ou leur mandat, mais s'il a besoin d'argent pour les dépens du vaisseau il peut bien mettre l'équipement en gage avec l'avis des marins du vaisseau. C'est le jugement en ce cas."

و اعتبرت هذه الاخيرة تبعاً لذلك مالا مرهونا لصالحهم دون غيرهم من الدائنين الآخرين¹.

و للتذكير فان مجموعة اوليرون كان لها صدى كبير في الكثير من الدول منذ تدوينها في نهاية القرن الثاني عشر . و قد اقتبس منها التقنين البحري الفرنسي لسنة 1681 معظم احكامه . و تأثرت بها فيما بعد اغلب القوانين البحرية . و تؤكد دراسات غربية على التشابه بين الاحكام الموجودة في القانون الاسلامي و هذه المجموعة و غيرها من المجموعات كقنصلية البحر . كما تؤكد ان الوثيقة الاصلية هي الاسلامية و انتهت في الاخير الى تأثرها بهذا القانون الذي كان سائدا ابتداء من القرن التاسع الميلادي . و خلصت الى ان القانون البحري الاسلامي ترك بصمات واضحة في القوانين الغربية وكان له تأثير كبير على حركات التقنين المستقبلية في اوروبا².

و تبلورت عبر العصور قاعدة الدعوى العينية لأسباب عملية . و كانت و ما زالت ترى في السفينة الضامنة للديون المتعلقة باستغلالها . و من ثم فان تطبيق قواعد القانون المدني او القانون التجاري على العلاقات البحرية السابقة في الوجود بقرون قد يؤدي الى حلول مجافية للقانون البحري و للانتمان البحري المتميز عن غيره في مجالات أخرى . و لذلك فلو طبقت قواعد الافلاس ، كمنع الاجراءات الانفرادية او المساواة بين الدائنين او التصفية الجماعية لأموال المدين ، أدى ذلك الى احجام الكثيرين عن الاقدام على منح ائتمانهم لمجهزي السفن ، و قد يفضي ذلك بالضرورة الى القضاء

¹ André Kegels, Saisie conservatoire et insolvabilité ou faillite, DMF 716 , Juillet-Aout 2010, p.611

² Daniel Panzac, Le contrat d'affrètement maritime en méditerranée : droit maritime et pratique commerciale -15entre Islam et Chrétienté(17^{ème} et 18^{ème} siècle) Journal of economic and social history of the orient, vol.45.no 03, p. 342-362.

على اي ازدهار للمعاملات التجارية بين الدول و الى الركود الاقتصادي . إن خصوصية البحر و ما يتميز به من خطورة يقتضي ان يعامل الدائن البحري معاملة مختلفة عن تلك التي تخصص للدائن البري. و هناك اعتبارات اخرى تؤخذ في الحسبان لتقرير هذا الموقف تعود الى صعوبة معرفة المالكين للسفن في وقت اصبحت فيه العلاقات البحرية متشعبة ، و الى تكاثر هذه الاخيرة و شق العديد منها لعباب البحر تحت اعلام المجاملة¹. وقد ازدهرت فكرة التخصيص نتيجة هذه العوامل وبذلك اصبحت السفينة هي التي تضمن الديون المترتبة من استغلالها.

إن هذه الخصوصية تأبى خضوع علاقات القانون البحري المتميزة لقواعد غير مناسبة و يقصد بها قواعد القانون المدني او القانون التجاري. ان اصالة الانظمة البحرية و استقلاليتها ترفض الخضوع الى هذه القوانين تفاديا للنتائج الضارة التي قد تنتج عن تطبيقها² (17). ان هذه الاصالة توجب ايضا على من يتولى الاشراف على التفليسات في المجال البحري الا يطبق قواعد الافلاس كما هي مبينة في القانون التجاري. ان عدم الاكتراث بخصوصية القانون البحري او الجهل بأحكامه قد يؤدي لا محالة الى الاضرار بمصالح الدائنين و بالائتمان البحري بصفة عامة و قد يفضي في النهاية الى الركود الاقتصادي .

¹ Kegel , op. cit, p.612

² Rien n'a autant nui au droit maritime que l'influence du droit civil. Il faut s'habituer à regarder le droit maritime comme un droit particulier ayant d'autres sources d'inspiration que la tueorie civiliste «Louis Franck , Le droit maritime , 1910, no 1 , p.8 , André Kegels , op. cit, p.611.

و راعت قوانين كثيرة هذه الخصوصية فنقلت هذه الاحكام و لو كان البعض منها تضمنتها قوانين محددة كالقانون التجاري الفرنسي الذي اتجه في البداية الى توحيد العلاقات البحرية و التجارية في القانون الصادر في سنة 1807 . إلا أنّ هذا التوحيد لم يكن الا شكليا لأنه خصص داخل هذا التقنين فصولا تعرض فيها الى تنظيم الشؤون البحرية . و قد استمر الوضع كذلك في فرنسا الى ان تحقق الاستقلال كاملا بصور قانون 3 جانفي 1967 و تلاه القانون رقم 1307-2010 المؤرخ في 28 اكتوبر 2010 المتعلق بالنقل .

و فيما يتعلق بالافلاس فان الامر يتوقف على النظام القانوني الذي تسير عليه كل دولة . غير ان بعض الدراسات¹ تشير الى انه يستبعد تطبيق احكام الافلاس المعروفة في القانون العام لحماية للدائنين البحريين خاصة في الدول التي لها تاريخ بحري. و على هذا الاساس فان كل المشاكل المترتبة عن الافلاس يمكن حلها وفق ما يلي : اذا افلس المالك او المستأجر فان السفينة يجب ان تظل خارج الاموال التي يشترك فيها جميع دائني المفلس، ويخصص ثمنها للدائنين البحريين و ما تبقى يرجع الى التفليسة.

واستنادا الى ما سبق فان فكرة تخصيص السفينة للدائنين البحريين ليست غائبة في الدول المنشئة بوحدة الذمة في حالة افلاس مجهزةا ، بل و حتى في دولة كفرنسا التي هي اكثر وفاء من غيرها لهذا المبدأ يتمتع الدائنون الذين لهم امتياز او رهنا على السفينة بحقوق لا يتمتع بها غير هم من الدائنين كحق التتبع وحق الافضلية في استيفاء ديونهم من ثمنها. و أما في الجزائر فان

¹ Anastasia Toporkova, les suretés et la saisie conservatoire du navire en droit Russe, mémoire pour le master 2, sous la direction de Christian Scapel, Université d'Aix-en-Provence, année 2006 , p 47-78.

التخصيص لا يقتصر على اصحاب الرهون و الامتيازات و لكن يشمل ايضا اصحاب الديون البحرية.

الذين يكون لهم حق اشبه بحق التتبع دون ان يكون مماثلا تماما لذلك الذي يتمتع به اصحاب الحقوق العينية . ان الصفة البحرية للدين تؤدي الى اقصاء الدائنين البريين من اي توزيع لثمن السفينة ، وليس لصفة المدين اي اعتبار ما دام ان التركيز في القانون الجزائري ، المتأثر بالاتفاقيات الدولية ، يتم على علاقة الدين باستغلال السفينة لإضفاء الصفة البحرية عليه. ان الدين البحري هو الذي يجد سببه في السفينة ، و لما كان هذا السبب هو الفعل المولد للالتزام الذي يترتب على استغلال السفينة فان رابطة تنشأ بين هذه السفينة والدائنين¹ وهي التي تخول لهؤلاء التنفيذ على السفينة ولو كانت بيد شخص غير مالكها. ولا شك ان هذا الحق يفسر بالتخصيص الذي يعطى بموجب الدين البحري باعتباره حلقة وصل بين السفينة و آثار استغلالها ، ومن ثم فلا يخشى الدائنون البحريون من اية مزاحمة للدائنين البريين في حالة افلاس مجهزة السفينة .

2-قيام الاتفاقيات الدولية على فكرة الدين البحري : تغليب القانون البحري على احكام الافلاس

انضمت الى الاتفاقية الدولية لسنة 1952 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز على السفن المبرمة في بروكسل في 10 ماي معظم دول العالم و من بينها الجزائر في 18 اوت 1964 و دخلت حيز التنفيذ فيها في 18 فبراير 1965. و بذلك فان هذه الاتفاقية اصبحت هي الاولى بالتطبيق في

¹ Katell Oilleau, Le crédit tiré du navire, thèse Bordeaux4, 2008, no 168, p.207.

هذه الدول¹ . و تعطي الاتفاقية الاولوية في حالة وجود خلاف بينها و بين قواعد قانونية داخلية ، و يفسر هذا التفوق بالطبيعة الاتفاقية للقانون الدولي، وبمبدأ الاحترام الواجب للقواعد العرفية المعتمدة في القانون الدولي العام² وتكون الاولوية حتى في الدول التي اتخذت انظمة تلتزم بتطبيقها كما هو الشأن في الاتحاد الاوروبي.

يقتضي تطبيق الاتفاقيات الدولية تفسير قواعدها. و لا يمكن لعملية التفسير ان تكون ناجحة الا اذا تمت بناء على العناصر الخاصة بالاتفاقية كموضوعها وهدفها و الاعمال التحضيرية و ليس بالرجوع الى القوانين الوطنية ، و القول بغير ذلك قد يحول دون تحقيق عملية التوحيد التي تنشدها الاتفاقية .

و على ضوء نص المادة الاولى من اتفاقية 1952 و من اتفاقية 12 مارس 1999 المتعلقة ايضا بالحجز على السفن ، التي دخلت حيز التنفيذ بعد انضمام الدولة العاشرة اليها و هي البانيا ، يظهر جليا ان السفينة لا تقبل الحجز الا من الدائنين اصحاب الديون البحرية ، اذ هم وحدهم الذين يحق لهم التنفيذ عليها دون الدائنين البريين و هم الذين قد تكون لهم ديون ازاء المالك او المستغل و لكن ليس لها علاقة باستغلالها. و من البديهي ان تكون السفينة ضمنا لعدد قليل من الدائنين بسبب ارتباط هؤلاء مع السفينة بعمليات ائتمانية مكنتها من الابحار او من مواصلة الرحلة البحرية او تسببت في اضرار للغير

¹ انظر المادة 21 من القانون المدني التي تنص على ما يلي: " لا تسري احكام المواد السابقة الا حيث لا يوجد نص على خلاف ذلك في قانون خاص او معاهدة دولية نافذة في الجزائر".

² انظر في ذلك قرار مبدئي لمحكمة النقض البلجيكية ليوم 1971/05/27، مشار اليه في André Kegels, op. cit, p.615

بمناسبة استغلالها فتصبح مسؤولة من جراء ذلك في مواجهة هؤلاء الدائنين دون غيرهم .

و يتطابق موقف الاتفاقيات الدولية مع الاتجاه السائد في الدول الانجلوساكسونية التي ترى بان الحجز لا يطال الا السفينة التي يتعلق بها الدين البحري. و تعتبر السفينة وفقا لهذه المدرسة ذمة مخصصة لأصحاب هذه الديون ، و من ثم فانه لم يكن يعترف باي حق لأولئك الدائنين اصحاب الديون التي لا تربطها اية علاقة بهذه الذمة¹.

و اما المدرسة الفرنسية فإنها لا تقيم اي وزن للدين ، اذ ان كل الديون لديها سيان ، البحرية منها وغير البحرية يمكن لأصحابها الحجز على السفينة محل الدين Navire causal و على السفن الاخرى و كذلك على جميع اموال المدين المفلس.

و لم يتردد المشرع الفرنسي فيما بعد بتطعيم نظريته بما استقرت عليه المدرسة الانجلوساكسونية. و قد جاء ذلك بعد الحل الوسط الذي اتخذه اتفاقية 1952 على اثر المناقشات التي جرت في المؤتمر و كان من اثرها ان عدلت المادة 3 منها بحيث اصبح بالإمكان الحجز على السفينة محل الدين البحري و على سفينة او سفن اخرى يملكها المدين و ليست لها علاقة بالدين البحري و تسمى هذه السفن بالسفن الاخوات Sisters ships . و يلاحظ ان اجازة الاتفاقية الحجز على السفن الاخوات لم يغير من فكرة التخصيص ما دام ان التنفيذ ينصب دائما على السفينة دون سواها من الاموال و ما دام ان السفينة

¹ André Kegels , op. cit, p.616.

هي دائما العنصر الاساسي في الذمة البحرية سواء كانت منفردة او كانت متعددة .

و ظهر تشبث الوفد الفرنسي خلال مؤتمر نابولي بفكرة التخصيص من خلال احتجاجه على وفد الدول الاسكندنافية المنادي بقصر الحجز على السفينة في مواجهة المالك فقط و من قبل الدائنين المتمتعين برهن او بامتياز عليها.

ان تحديد حق الحجز على السفينة من اجل دين بحري من شأنه افادة كل الفاعلين من مجهزين و مالكين و اصحاب البضائع و خاصة الدائنين اذ يعلمون مسبقا بالقواعد القانونية المطبقة على علاقاتهم¹ و من شأن ذلك ان يوفر لهم الطمأنينة بسبب علمهم المسبق بالضمان الذي يعتمدون عليه لاستيفاء حقوقهم بالأفضلية .

ثالثا : الحماية المقررة للدائنين البحريين في اتفاقية 1999 المتعلقة بالحجز على السفن

تعتبر الجزائر من الدول القليلة التي صادقت على اتفاقية 1999 الموقعة بجينيف في 12 مارس 1999 الخاصة بالحجز على السفن².

و جاء نص المادة 3 فقرة 3 منها على ما يلي :

¹ المرجع السابق، ص 617.

² صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 03-474 المؤرخ في 6 ديسمبر 2003 . و جاءت هذه الاتفاقية لتحل محل اتفاقية 1952 ، غير انها و لحد الآن لم يصادق عليها الا عشرة دول كان آخرها البانيا بتاريخ و 14 مارس 2011، و بعد هذا التاريخ بستة اشهر دخلت حيز التنفيذ وفقا لنص المادة 1/14 منها التي تشرط لذلك توقيع عشرة دول عليها .

"على الرغم من احكام الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة ، لا يجوز حجز سفينة ليست ملكا للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة ، الا اذا جاز في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز، انفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعا قضائيا او جبريا " .

ان هذه المادة تقصر الحجز على السفن المملوكة للمالك دون غيره .ان هذا الحكم قد يفسح المجال للغش البحري بسبب صعوبة معرفة المالك الحقيقي و بسبب عدم استغلال هذا الاخير لها الا في حالات نادرة¹. لهذا السبب لم يكتب لهذه الاتفاقية النجاح، و قد عبرت الكثير من الوفود صراحة عن عدم رغبتها في الانضمام اليها و يتقدمها الوفد الانجلوساكسوني. ولا يثور اي اشكال في حالة افلاس مستغل السفينة مالكا كان او غير مالك لو طبقت الاتفاقية الدولية لسنة 1952 ذلك ان الحق في الحجز يكون من نصيب الدائن صاحب الدين البحري المتعلق بالسفينة التي يرتبط بها هذا الدين .

ويختلف الامر في اتفاقية 1999 مع تطبيق المادة 3/3. ان الدائنين في حالة افلاس المستغل للسفينة غير المالك لا يتمتعون بحق الحجز عليها ما دام ان ملكية المستغل غير ثابتة حتى و لو كانت المطالبة البحرية ناشئة عن استغلال السفينة. ان حكم هذه المادة ينطوي على اجحاف بحقوق الدائنين ، وقد يضر بالائتمان البحري. ان السفينة كضمان وحيد للدائنين البحريين قد تقلت من قبضتهم و قد يجدوا صعوبة في التنفيذ على اموال اخرى بعدها او عدم معرفتهم لاماكن تواجدها.

إنّ اتفاقية 1999 تورد استثناء في الفقرة 3 عندما تقول : " الا اذا جاز في قانون الدولة التي طلب فيها توزيع الحجز، انفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعا قضائيا او جبريا " . مقتضى هذا النص ان

¹ Anastasia Kozubovskya-Pellé, de la qualité juridique du transporteur maritime de marchandises, notion et-25 identification, thèse, Nantes, 2008

المشرع الدولي يرجع الى فكرة تخصيص السفينة و ذلك بالسماح للدائنين البحريين بالحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين البحري في الدول التي تأخذ بالدعوى العينية. و تعتبر الجزائر من هذا القبيل، و يكفي الرجوع الى المادة 155 في فقرتيها 1 و 2 للتأكد من ذلك . و يتعارض حكم هذه المادة مع ما تضمنته اتفاقية 1999 في الفقرتين 1 و 2 من المادة 3 منها رغم ان هذه الاخيرة توسع من حق الحجز على السفن بشكل اوسع بحيث اجازت الحجز في حالات استئجار زؤ السفينة عارية او لمدة معينة او لرحلة معينة في حين ان اتفاقية 1952 و كذا المادة 155 من القانون البحري قصرته على حالة الاستئجار مع تسليم التسيير البحري .

وكخلاصة يمكن القول انه وعملا بهذه الاحكام وبقاعدة التفسير الضيق لها فان السفينة هي محصنة ضد اي تنفيذ قد يقدم عليه الدائنون غير البحريين. ان السفينة تبقى الضمان الوحيد للدائنين البحريين الذين يتمتعون بديون بحرية كما هي مبينة في اتفاقيتي 1952 و 1999 ، كما تبقى المال المخصص لهم رغم موقف هذه الاتفاقيات الموفق بين النظام الفرنسي¹ والنظام الانجلوساكسوني . وتبنى المشرع الجزائري هاتين الاتفاقيتين التوافقي في المادتين 154 و 155 من القانون البحري. وبموجب هذه النصوص يظهر تأييد المشرع لفكرة الدعوى العينية التي تضع في المقام الاول الدائنين البحريين و تخصص لهم لوحدهم السفينة دون غيرهم من الدائنين غير البحريين خاصة في حالة افلاس المدين. ويمثل ذلك رجوعا الى قواعد اوليرون التي سبقت الاشارة اليها و التي تعتبر السفينة ضمانا اساسيا للدائنين².

للإحالة لهذا المقال :

دحماتي محمد الصغير : " مدى إخضاع مالكي السفن التجارية لنظام الإفلاس "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 02، السنة 2017، ص ص (25-41).

¹ - يظهر ذلك في نص المادة 3 من الاتفاقيتين التي تجيز الحجز على اية سفينة او سفن اخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشخص المسؤول عن تبة المطالبة البحرية...سواء كان مالكا او مستأجرا...".

² André Kegels , op. cit., p.621.