

النظام القانوني لرهن السفينة - دراسة في القانون الاردني مقارناً بالقوانين المقارنة

The Legal System for Maritime Mortgage - The Study of Comparative Law in the Jordanian Laws Comparison

ابراهيم الصرايرة

Ibraheim Al-Sarairah

قسم القانون المقارن، كلية الشيخ نوح القضاة للشريعة والقانون، جامعة العلوم الإسلامية العالمية، الأردن

بريد الكتروني: dr.ibraheimsarairah@yahoo.com

تاريخ التسليم (2015/5/9)، تاريخ القبول: (2015/6/30)

ملخص

تعتبر السفينة هي وسيلة الملاحة البحرية، وأداة نقل التجارة الدولية عبر البحار من دولة الى أخرى، فهي وسيلة النقل البحري الذي لا يتحقق بدونها، ودراسة النظام القانوني لرهن السفينة مهم وذلك لان محور القانون البحري يدور حول السفينة كأداة للملاحة البحرية. والسفينة ذات طبيعة خاصة تميزها عن غيرها من الاموال الأخرى فهي مال منقول بطبيعتها ورغم كونها مالا يقبل التملك فإنه يمكن التصرف بها بكافة أوجه التصرفات القانونية، إذ تعد من الأشياء التي ترد عليها الحقوق العينية الاصلية (كحق الملكية)، والتبعية (كالرهن)، وهذا الأخير، يثير العديد من الاشكاليات في كيفية انشاء الرهن البحري والشروط الواجب توافرها، وحول رهن السفينة في دور الانشاء، وبيع السفينة المرهونه في الخارج، وكيفية انقضاء الرهن البحري ومدة تقادمه، لذلك قسمنا البحث الى المباحث التالية: المبحث الاول: إنشاء الرهن البحري. المبحث الثاني: آثار الرهن البحري. المبحث الثالث: إنقضاء الرهن البحري.

الكلمات المفتاحية: السفينة، القانون التجاري، القانون المدني، القانون البحري، حطام السفينة.

Abstract

Ship is considered as a means of navigation, and instrument transfer of international trade across the seas from one country to another, they are the shipping method which cannot be achieved without them, and the study of the legal system to mortgage the ship is important, because the

focus of maritime law revolves around the ship as a tool for marine navigation. The ship with the nature of the private distinguish from other funds are movable in nature and despite being Mala accept ownership it can dispose of them in all aspects of legal actions, as it is one of the things that are given by the rights-kind original (such as rights of ownership), and dependency (Kalrhen), the latter , raises many dilemmas in how to set up maritime lien and conditions to be met, and about the role of the ship under construction, and sale of mortgaged ship overseas, and how the foreclosure maritime expiry of a period of Tqadamh, so we divided into the following search detectives: The first topic: Creating a maritime lien. The second topic: Mortgage maritime effects. The third topic: the expiration of the maritime lien

Keywords: Ship, Commercial Law, Civil Law, Maritime Law, Shipwreck.

المقدمة

تعتبر السفينة من آيات الله العظمى التي سخرها الخالق لينتفع بها الإنسان، وتجلى ذلك في قوله سبحانه وتعالى: {وَالْفُلْكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَع النَّاسَ} [سورة البقرة آية 164]، لذا كانت السفينة المحور وقطب الرحي لقانون التجارة البحرية في نظم أبوابه وفصوله، ونحاول البحث في موضوع مهم في هذا التشريع، وهو النظام القانوني للرهن البحري والذي بدوره ينصب على السفينة.

يعد نظام رهن السفينة نظاماً بحرياً أصيلاً وحديث نسبياً، كونه لا يستند إلى تقاليد أو أعراف بحرية قديمة كقرض المخاطر الجسمية الذي عرف منذ زمن الإغريق كأسلوب تمويل وإنتمان بحري، والذي بدوره أغنى ولفترة طويلة عن نظام الرهن البحري، لأن قرض المخاطر الجسمية يعتبر في تلك الفترة أكثر ملائمة للإستغلال البحري من النظام الثاني، ولإعتبار السفينة من الأموال المنقولة لا يمكن رهنها تأميناً، لأن الرهن التأميني لا يرد إلا على العقار، لذا لم يبقى أمام مالك السفينة الذي يريد الحصول على الإنتمان إلا رهن سفينته رهناً حيازياً، إلا أن هذا الرهن لا يتلائم مع طبيعة الإستغلال البحري⁽¹⁾، لأنه يؤدي إلى إنتقال حيازة السفينة من يد مالكيها إلى يد الدائن المرتهن⁽²⁾، فعدم صلاحية المنقولات لكي تكون محلاً للرهن التأميني يرجع

(1) د. رفعت فخري أبدير، دروس في القانون البحري، (د.ط)، (د.ن)، القاهرة، 1974، ص 15.

(2) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط2، القاهرة، 1975، ص 82.

إلى أسباب عملية وقانونية⁽¹⁾، وإذا كان الأصل في الرهن الرسمي أنه حق عيني تبقي لا يرد إلا على العقار، إلا أن الطبيعة الخاصة للسفينة، فرضت على القوانين البحرية رهنها تأمينياً بتنظيم خاص⁽²⁾.

ومع تجاوز قيمة السفينة أحياناً ملايين الدولارات، وحاجة مالك السفينة للمال لتغطية الإرساليات البحرية وما ينتج عنها، بات من الضروري إيجاد نظام قانوني لتعزيز الإستقرار بضمان السفينة، فأصبح الرهن البحري من أبرز الوسائل الإتفاقية التي تقي بالغرض، وتبعاً لذلك تباينت التشريعات البحرية للدول في التنظيم القانوني لهذه الفكرة، لذا فقد اتجهت الدول إلى إدخال نظام الرهن على السفينة في قوانينها، حيث أدخل المشرع البرتغالي هذا النظام عام 1833، ثم المشرع الألماني عام 1861، وفي فرنسا أدخل نظام الرهن على السفينة عام 1874، ثم عدل بالقانون الصادر في تموز عام 1885، وبعد ذلك جاءت اتفاقية بروكسل في 10 ابريل 1926، الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية، ثم توالت الدول العربية بالأخذ بنظام الرهن على السفينة، كان المشرع اللبناني قد اخذ به أيضاً سنة 1947، بينما تأخر في مصر حتى صدور النظام بالقانون رقم (35) لسنة 1951، ثم اخذ به القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990، كما نظم القانون البحري الليبي الرهن البحري بالقانون الصادر سنة 1953، من المادة (61) الى المادة (72)، أما قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972⁽³⁾، فقد افرد لتنظيم الرهن البحري المواد من (63) إلى (74)، بينما ذهب المشرع الإماراتي في تنظيم الرهن البحري بالقانون الاتحادي رقم (26) لسنة 1981، كما نظم القانون البحري العماني رقم (35) لسنة 1981 الرهن البحري، وكذلك القانون البحري البحريني رقم (23) لسنة 1982 في المواد من (27) إلى (42)، بينما لم ينظم القانون البحري السوري لسنة 1950، الرهن البحري الذي انتظر صدور قانون التجارة البحرية السوري الجديد رقم (46) لسنة 2006.

(1) ومن أهم الاسباب القانونية سببين: الأول: حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن لا يمكن تطبيقه على المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية والتي تقضي بأن من حاز منقولاً وهو حسن النية مستنداً في حيازته إلى سبب صحيح فلا تسمع عليه دعوى الملك من أحد. الثاني: ان الرهن التأميني لا ينعقد إلا بتسجيله في دائرة السجل العقاري، ولا ينفذ في مواجهة الغير إلا بعد شهره، والمنقولات بشكل عام تخضع لنظام شهر معين. أنظر لمزيد من التفصيل: د.علي البارودي، القانون البحري، (د.ط)، دار الجامعية، بيروت، 1988، ص 330 وما بعدها.

(2) د. نبيل ابراهيم سعد، التأمينات العينية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، (د.ط)، 2005، ص 37.

(3) والذي حل محل القانون المؤقت رقم (14) لسنة 1970.

واختلاف القوانين في طريقة تنظيم الرهن البحري⁽¹⁾، من شأنه أن يثير التنازع بينها، وقد انعقد الإجماع على أن القانون الواجب التطبيق في مادة الرهن البحري هو قانون علم السفينة، ومن ثم ينتج الرهن المترتب على السفينة وفقاً لقانون العلم أثره في كل البلدان ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري⁽²⁾.

ونحاول البحث وفق المنهج المقارن القائم على التحليل الموضوعي لمعظم مسائل النظام القانوني للرهن البحري بما تيسر لنا من قوانين التجارة البحرية العربية في ثلاثة مباحث على التوالي: نتناول في المبحث الأول إنشاء الرهن البحري، ونخصص المبحث الثاني لأثار الرهن، ونعالج في المبحث الثالث انقضاء الرهن البحري، وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: إنشاء الرهن البحري

حتى ينشأ الرهن البحري صحيحاً من الناحية القانونية، يجب أن تتوافر فيه شروط موضوعية، وشروط شكلية، نحاول بحثها في مطلبين كالآتي:

المطلب الأول: الشروط الموضوعية للرهن البحري

يشترط في عقد الرهن توافر الأركان الموضوعية العامة، التي يجب أن تتوافر في كافة العقود وهي الرضا والمحل والسبب، ولما كانت هذه الأركان تحكمها القواعد العامة في القانون المدني، فلا مجال للتطرق إليها هنا، عدا المحل لكونه يتميز بأحكام خاصة بسبب طبيعته، لذا سنعالج هذه المسائل كالآتي:

(1) ضمن جهود الدول العربية لتوحيد تشريعاتها البحرية، وبإشراف جامعة الدول العربية، مجلس وزراء العدل العرب، والمركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، عقد الاجتماع الأول للجنة الفنية المختصة بدراسة موضوع إنشاء دوائر بحرية قضائية متخصصة والنظر في إمكانية توحيد القوانين البحرية العربية على ضوء الاتفاقيات العربية والدولية ذات الصلة، المنعقد في بيروت 04 - 06/02/2013م، الموافق 23 - 25 ربيع الأول 1434هـ، حيث تمخض الاجتماع عن: 1. تكليف اللجنة إعداد مشروع قانون بحري عربي إسترشادي وإعداد نظام عربي إسترشادي لإنشاء دوائر قضائية بحرية متخصصة. 2. تكليف جمهورية مصر العربية بإعداد مسودة مشروع القانون البحري العربي الإسترشادي ومسودة مشروع نظام عربي إسترشادي لإنشاء دوائر قضائية بحرية متخصصة. 3. دعوة الأمانة الفنية لوزراء النقل العرب المختصين بالملاحة البحرية والإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية للمشاركة في أعمال اللجنة. أنظر لمزيد من التفصيل حول ذلك: الموقع الإلكتروني لمنظمة جامعة الدول العربية:

<http://www.arableagueonline.org>

(2) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 83. أيضاً: د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المنصورة، دار الفكر والقانون، دط، 2011، ص 140. وهذا المبدأ تقرره المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الموقعة في 10 أبريل 1926، بشأن الإمتيازات والرهون البحرية.

الفرع الأول: محل الرهن البحري⁽¹⁾

السفينة⁽²⁾، وباستثناء المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية أو النهرية⁽³⁾، ومهما كان تخصيصها سواء أكانت تجارية أم للصيد أم لسفينة نزهة، تصلح أن محلاً للرهن البحري، ويرد الرهن على كامل جرمها وكافة ملحقاتها⁽⁴⁾ اللازمة لإستغلالها، وذلك دون الحاجة إلى تضمين عقد الرهن هذه الملحقات صراحةً، وهذا الحكم أورده المشرع البحري الإماراتي والقطري والبحريني، والعماني والسوري واليمني والكويتي، ولم يجز الإتفاق المخالف على استبعاد أي من ملحقات السفينة⁽⁵⁾، إلا أنه ووفقاً لخطة المشرع الأردني فقد كان أكثر مرونة، بإجازة إستبعاد ملحقات السفينة بالنص صراحةً على ذلك في عقد الرهن⁽⁶⁾.

- (1) يستعمل المشرع الليبي مصطلح (التأمين) الذي يقابل مصطلح الرهن الرسمي أو التأميني في القانون الاردني أو المصري، بينما يستعمل مصطلح (الرهن) الذي يقابل مصطلح الرهن الحيازي في القانون الاردني والمصري مثلاً، أنظر لمزيد من التفصيل: د.محمد نصر محمد، **الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة**، المملكة العربية السعودية، الرياض، مكتبة القانون والاقتصاد 2012، ط 1، ص 112.
- (2) تؤكد معظم التشريعات البحرية على الطبيعة المنقولة للسفينة، ومنها قانون التجارة البحرية الاردني حيث تنص المادة (3) منه على أن: (السفينة في عرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن. تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها. السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون) تقاربها المادة (1) والمادة (2) من القانون البحري الكويتي. بينما فضلت تشريعات أخرى السكوت عن هذا الموضوع، أنظر على سبيل المثال المادة (1) من قانون التجارة البحرية البحريني، والمادة (1) من قانون التجارة البحرية القطري وكذلك اليمني، والمادة (9) من القانون البحري العماني، ونحن بدورنا أميل لموقف التشريعات الأخيرة في موقفها وعدم الدخول في مسألة التعريف وتركها للفقهاء والقضاء، كون هذا العمل ليس من صلب عمل المشرع.
- (3) د. عبد الفضيل محمد أحمد، **القانون الخاص البحري**، المنصورة، دار الفكر والقانون، د.ط، 2011، ص 142. كما أخرج المشرع الكويتي صراحةً في المادة الأولى بمرسوم صادر بقانون التجارة البحرية الكويتي المنشور بعدد الجريدة الرسمية رقم 1305، الصادر في 15 يونيو 1980، بالإضافة للسفن المملوكة للحكومة أو لأحد الأشخاص العامة المخصصة لخدمة المرفق العام السفن الخشبية بدائية الصنع.
- (4) يعتبر من الملحقات معظم الأشياء الاستعمالية التي تعد لاستعمال السفينة سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه بشكل دائم كالآلات والصواري و الأهلاب والدفة وقوارب النجاة والأسلحة والتلغراف، بيد أن الأشياء الإستهلاكية كالطعام والوقود وغيرها، أنظر لمزيد من التفصيل: د. كمال حمدي، **القانون البحري**، مرجع سابق، ص 122، ود. محمد نصر محمد، **الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة**، مرجع سابق، ص 49.
- (5) وهذا الحكم يستفاد من المادة الأولى من القانون البحري البحريني والقطري التي تعرف السفينة بحيث تبقى ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها.
- (6) المادة (67) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي تنص على أن: (الرهن المعقود على السفينة أو على حصة منها يشمل جرمها بكامله وشمل المهمات والأدوات والآلات وغيرها من التفرعات وحطامها أيضاً ما لم يحصل اتفاق مخالف)، تقاربها المادة (100) من القانون البحري الإماراتي، والمادة (175) من القانون البحري العماني والمادة (71) من القانون البحري السوري، والمادة (69) بحري يمني، والمادة (59) بحري كويتي ولكن دون النص على جواز الاتفاق المخالف.

ولكن لا يجوز رهن السفن الصغيرة جداً، حيث يجب أن لا تقل حمولتها الكلية عن برميلين حسب المشرع البحري الأردني واللبناني⁽¹⁾، بينما بموجب القانون الإماراتي يجب أن تزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان⁽²⁾، بينما اشترط المشرع الكويتي أن تزيد حمولة السفينة الإجمالية عن مائة وخمسون طناً⁽³⁾، بينما المشرع المصري والبحريني واليمني لم يشترطاً أي شرط يتعلق بحمولة السفينة⁽⁴⁾، وهو أمر يراه البعض محل نظر إذ أن ضالة الحمولة تعني تقرير تقرير رهن على مال زهيد القيمة لا يتناسب مع نفقات ورسوم إنشاء وتسجيل الرهن البحري⁽⁵⁾، البحري⁽⁵⁾، ويبدو أن اشتراط حمولة معينة للسفينة حتى تصلح محلاً للرهن البحري هو من جهة جهة أخرى لضمان المقرضين بأن لا يمنحوا الإتمان لسفن منخفضة القيمة أيضاً.

كما ويشمل الرهن البحري التعويض عن الضرر الذي قد يلحق السفينة، إلا إذا خصص هذا التعويض لترميم السفينة وصيانتها، كما لا يجوز أيضاً أن يكون محلاً للرهن البحري أجرة السفينة والمكافآت والعلاوات والإعانات الحكومية وهذا لأسباب سيادية وقومية وبعيداً عن فكرة الائتمان البحري وضمان الدائنين⁽⁶⁾، كما أنه لا يشمل تعويض التأمين ولكن يجوز أن يكون سند التأمين حوياً تفويضاً صريحاً من الدائنين المرتهنين بهذا التعويض ولا يسري هذا التفويض على المؤمنين إلا إذا قبلوا به أو ابلغ إليهم⁽⁷⁾.

وأيد هذا الموقف قرار لمحكمة التمييز الأردنية جاء فيه أن: (أحكام الرهن التأميني على العقار طبقاً للمادة (1334) من القانون المدني تسري على المنقول الذي تقتضي قوانينه الخاصة تسجيله كالسيارة أو السفينة ويستفاد من المادة (1339) من القانون المدني أن حق المستفيد من الرهن التأميني على السيارة ينتقل من العين المرهونة إلى المال الذي يحل محله وهو التعويض المدفوع نتيجة الهلاك أو التعيب والمرتهن المستفيد أن يستوفي حقه من هذا المبلغ)⁽⁸⁾.

- (1) أنظر: المادة (61) من قانون التجارة البحرية اللبناني، وكذلك المادة (66) من قانون التجارة البحرية الأردني التي تنص على أنه: (يمكن عقد الرهن على السفينة إذا كان حمولها القائم برميلين فما فوق)، ونعتقد بأن الحمولة تحتاج إلى تعديلها برفعها اسوة بباقي القوانين والتشريعات الحديثة.
- (2) المادة (97) من القانون التجاري البحري الإماراتي التي تنص على أنه: (يجوز رهن السفينة إذا زادت حمولتها الكلية على عشرة أطنان). والقانون الفرنسي يجعل الحد الأدنى لحمولة السفينة التي يجوز رهنها عشرون طناً وبعض القوانين الحديثة خفضت هذا الرقم حتى خمسة أطنان في بعض المراكب الشراعية، حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، هامش رقم (7) ص 122.
- (3) المادة الأولى من مرسوم صادر بقانون التجارة البحرية الكويتي المنشور بعدد الجريدة الرسمية رقم 1305، الصادر في (15) يونيو 1980.
- (4) أنظر: د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 93، والذي يرى أن يكون الحد الأدنى للحمولة عشرة أطنان.
- (5) حمدي، مرجع سابق، ص 122.
- (6) المذكرات الإيضاحية لقانون التجارة البحرية الكويتي، وزارة العدل الكويتية، 2011، الطبعة الأولى، ص 126.
- (7) المادة (67) من قانون التجارة البحرية الأردني وتقاربها المادة (29) من القانون البحري البحريني، والمادة (59) بحري كويتي.
- (8) تمييز حقوق رقم: (2001/2314)، www.adaleh.com.

وفيما يتعلق بأجرة النقل فإن حقوق الإمتياز البحرية تترتب على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين في حين أن الرهن البحري لا يترتب عليها، أما القانون المصري فيجيز أياً كانت حملتها⁽¹⁾.

كما أن الرهن البحري لا يشمل تعويض الضمان (التأمين) على أن المشرع البحري الأردني وإن لم يأخذ بمبدأ الحلول العيني بقوة القانون في تعويض التأمين، إلا أنه أجاز أن يتضمن عقد التأمين تفويضاً صريحاً للدائن المرتهن باستيفاء دينه من تعويض التأمين، بشرط قبول المؤمنین بذلك أو ابلاغهم به، وهذا ما ورد في نص المادة (67) من قانون التجارة البحرية الأردني، وأن لهذا الحكم أهمية كبرى إذا روعي أن السفن يؤمن عليها في الغالب، وأن حقوق الإمتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً إلى إستيفاء حقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من تعويض التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه⁽²⁾، ولكننا نجد أن المشرع الإماراتي حسناً فعل بتنظيمه لهذه النقطة حيث أجاز أن يتم الإتفاق في عقد الرهن وليس في عقد التأمين، بأن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين، لأن عقد رهن السفينة قد يقع لاحقاً لعقد تأمينها، وهذا الحكم نصت عليه المادة (3/100) من القانون التجاري البحري الإماراتي والتي جاء فيها: (ومع ذلك يجوز أن يتفق في عقد الرهن على أن يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنین لذلك كتابة أو إعلانهم به)، وهذا ما ذهب إليه أيضاً المشرع البحريني والقطري والسوري⁽³⁾، بينما لم يذهب المشرع الكويتي لتبني أي حكم مما سبق.

الفرع الثاني: رهن السفينة في دور الإنشاء

السفينة في دور النشاء لا تكتسب الوصف القانوني للسفينة ولا تدخل ضمن مفهوم المنشأة البحرية الصالحة للملاحة، لذا فإن رهنها أو حتى التنفيذ عليها⁽⁴⁾ في هذه المرحلة احتاج لنص خاص يقرره بحسب التشريعات البحرية، ويعتبر رهن السفينة في هذا الدور إستثناءً تقرر لمصلحة الباني أو طالب البناء، المقصود به تيسير الإلتزام لإتمام بناء السفينة، وقد ثار خلاف حول رهن السفينة في دور البناء⁽⁵⁾، وتجيز معظم التشريعات العربية، رهن السفينة في دور

(1) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 84.

(2) المرجع السابق، ص 84 وما بعدها.

(3) المادة (29) من القانون البحري البحريني، تطابقها المادة (28) من القانون البحري القطري، والمادة (71) من القانون البحري السوري.

(4) أنظر حول حجز التنفيذي والخلاف على إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة في هذا الدور، د. أمل شربا، الحجز التنفيذي على السفينة بموجب أحكام قانون رقم (46) لسنة 2006، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24، العدد الثاني، 2008، ص 178، وتضيف في توصيات بحثها إلى ضرورة وضع نص يستبعد السفينة قيد البناء من نطاق الحجز التنفيذي. ص 199.

(5) أنظر حول الرهن الرسمي لقطع غيار الطائرة، حيث ترهن تبعاً لرهن الطائرة، د. عبد الفضيل محمد، القانون الجوي الخاص، المنصورة، دار الفكر والقانون، 2011، (د. ط)، ص 117.

الإنتشاء⁽¹⁾، بينما ذهب القانون البحري العماني⁽²⁾، والأمريكي والإنجليزي إلى تجاهل هذه الفكرة⁽³⁾، والأصل أن السفينة في هذه المرحلة تكون مملوكة للبناني، والذي غالباً ما يقوم هو برهنها للحصول على التسهيلات الإئتمانية اللازمة لبناء السفينة، ومع ذلك يجوز لطالب البناء أن يرهن السفينة في هذه المرحلة إذا كان هناك اتفاق بين الباني وطالب البناء على إنتقال ملكية السفينة إلى هذا الأخير على مراحل، ويجوز أيضاً اتفاق بين طرفي عقد البناء على تقرير رهن المصلحة طالب البناء على السفينة في دور الإنشاء كضمان للدفعات التي قدمها للبناني ليتجنب بذلك قسمة الغرماء في حالة إفلاس الباني، وفي حالة رهن السفينة وهي دور الإنشاء يجب أن يسبق هذا الرهن إقراراً من رئيس الميناء الواقع بدائرته محل إنشاء السفينة، يبين طول السفينة وأبعادها الأخرى على وجه التقريب وكذلك حمولتها ومكان إنشائها⁽⁴⁾.

وهناك من يذهب إلى أن رهن السفينة في دور الإنشاء يعد مخالفاً للقواعد العامة⁽⁵⁾، كالمادة (1328) من القانون المدني الأردني التي تنص على أنه: (يجب أن يكون العقار المرهون رهناً تأمينياً قائماً وموجوداً عند إجراء الرهن)، والتي تقضي ببطان رهن المال المستقل، إلا أن هذا الرأي لا يمكن الأخذ به لأن السفينة في دور الإنشاء لا تعد مالاً مستقبلاً بالنسبة لراهنها، لأن الرهن في هذه الحالة لا يقع على السفينة بحسب مالها بعد تمام بنائها وهي لا تزال في دور الإنشاء، وإنما يقع الرهن على الأجزاء التي تم بنائها من السفينة، كذلك تعتبر السفينة في دور الإنشاء مالاً مستقبلاً في الفرض الذي يقوم فيه طالب البناء بالرهن لأنه لا يحق لطالب البناء أن يرهنها إلا في الحالة التي يتم فيها الاتفاق بين الباني وطالب البناء على إنتقال ملكية السفينة إلى هذا الأخير على مراحل، حيث يمتلك طالب البناء الأجزاء التي يتم بنائها مقابل

- (1) نصت المادة (68) من قانون التجارة البحرية على أنه: (يمكن عقد الرهن البحري على سفينة قيد الإنشاء وفي هذه الحالة يجب ان يسبق الرهن تصريح موجه لمدير عام الميناء، ويبين في هذا التصريح طول ابريم السفينة وسائر اقيستها على وجه التقريب ومحمولها المقدر ويذكر فيه أيضاً مكان إنشائها). تقابلها المادة (30) بحري بحريني وجاء فيها أنه: (يجوز رهن السفينة وهي في مرحلة البناء، ويجب أن يسبق الرهن إقرار في مكتب التسجيل بالميناء الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه مكان البناء وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب)، وتطابق هذه المادة الأخيرة المادة (101) بحري اماراتي والمادة (60) بحري كويتي، والمادة (29) بحري قطري، المادة (70) بحري يمني، أنظر أيضاً المادة (65) من القانون البحري العراقي، تقابلها المادة (66) من قانون التجارة البحرية اللبناني، والمادة (1/66) من القانون البحري الليبي.
- (2) حيث نظم المشرع العماني الرهن البحري في المواد من (171) الى (186) من القانون البحري العماني، دون أن ينص على جواز رهن السفينة في دور البناء، أنظر لمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع: د. سعيد بن سلمان العبري، القانون البحري العماني، القاهرة، دار النهضة العربية، 1994، (د.ط)، ص 119 وما بعدها.
- (3) وإن كان القانون الأمريكي تجاهل هذه الفكرة، بينما أجاز القانون الإنجليزي رهن السفينة في دور الإنشاء رهن عرفي وليس رسمي، كالذي يرد على السفينة المسجلة، أنظر لمزيد من التفصيل: د. مجيد العنكي، القانون البحري العراقي، مرجع سابق، ص 32.
- (4) د. هاشم رمضان الجزائري، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات، 2009، عالم الكتب الحديثة، (د.ط)، ص 124.
- (5) د.علي حسن يونس، السفينة، القاهرة، 1960، (د.ط)، (د.ن) ص 352 وما بعدها.

الدفعات التي يؤديها باعتبارها جزءاً من الثمن فيقع الرهن على الأجزاء التي تملكها طالب البناء، ويجب التنبيه هنا إلى أن إجازة رهن السفينة في دور الإنشاء لا يعني أنها إكتسبت الوصف القانوني للسفينة وهي في هذه المرحلة، وبالتالي لا يمكن أن تسجل في سجل السفن قبل أن يكتمل بناؤها، ولكن تقرر ذلك استثناء لمصلحة الباني أو طالب البناء بتصريح من مدير الميناء أو إقرار يتم في مكتب تسجيل يبين مكان البناء وابعاد السفينة وغيرها من التفاصيل⁽¹⁾، وذلك كله لتيسير عملية الإئتمان اللازمة لإتمام بناء السفينة⁽²⁾.

الفرع الثالث: رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

لا يجوز رهن السفينة إلا من قبل مالكها أو من وكيله بموجب وكالة خاصة، لأن الرهن من أعمال التصرف وعلى هذا لا يجوز للريان رهن السفينة خلال السفر، إلا إذا كان وكيلها عن المالك بموجب وكالة خاصة، وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوخ فقد فرق قانون التجارة البحرية الأردني والإماراتي بين رهن السفينة كاملة ورهن الحصة الشائعة للشريك، فالنسبة لرهن السفينة كلها دفعة واحدة، فذلك يتم بموافقة غالبية أصحابها الذين يملكون ثلاثة أرباع الحقوق المشتركة في السفينة، وفي حالة عدم حصول هذه الأغلبية يجوز تقديم طلب إلى القضاء لإصدار حكم بهذا الخصوص بما يتفق مع المصلحة العامة للشركاء⁽³⁾.

أما بالنسبة لرهن الشريك حصته الشائعة في السفينة فلا يجوز إلا بعد الحصول على موافقة أكثرية الشركاء الذين يملكون نصف السفينة سناً لنص المادة (65) من قانون التجارة البحرية الأردني، وتوافق هذا مع ما أخذ به المشرع الإماراتي بنص المادة (98) من القانون التجاري البحري الإماراتي.

أما المشرع الكويتي فقد ذهب إلى موقف مختلف في المادة (42) من قانون التجارة البحري الكويتي، ولم يفرق بين رهن السفينة بكاملها أو رهن حصة شائعة فيها هذا من جهة، ومن جهة أخرى الزم مالكي السفينة باتباع رأي الأغلبية دون حق اللجوء إلى القضاء، واشترط في كلا

(1) أنظر الشروط التي وضعها المشرع الأردني في نص المادة (68) من قانون التجارة البحرية، د. عادل مفدادي، القانون البحري، (2002)، دار الثقافة، عمان، الأردن، (د.ط)، ص 56. كذلك: أنظر: د. لطيف كومانتي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، الأردن، (2003)، (د.ط)، ص 62. أنظر أيضاً تطابق الشروط التي تتطلبها القوانين البحرية كالمشرع الإماراتي بنص المادة (101)، وتقاربها المادة (30) بحري بحريني، والمادة (60) بحري كويتي، (63) بحري ليبي.

(2) د. علي البارودي، مرجع سابق، ص 334.

(3) تنص المادة (65) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: (لا يحق لغير صاحب السفينة أو وكيله المفوض بتفويض خاص أن يعقد رهناً اتفاقياً على السفينة، إذا كان للسفينة عدة مالكين فالمجهزها حق إجراء الرهن عليها لحاجة التجهيز أو الملاحة بموجب تفويض من أكثرية أصحابها إذا كان لهذه الأثرية في الوقت نفسه ثلاثة أرباع الحقوق فالمشترك فيها وإذا لم تبلغ حقوق الأثرية الثلاثة أرباع فالشركاء في الملكية أن يراجعوا المحكمة بغية الحكم بالحل الأكثر موافقة لمصلحتهم العامة، لا يستطيع أحد الشركاء في الملكية إجراء الرهن على حصته الشائعة في السفينة إلا برضى أكثرية المالكين على أن يكون لهذه الأثرية في الوقت نفسه نصف الحقوق المشتركة). تقابلها المادة (98) بحري إماراتي.

الحالتين سواء في رهن الحصة الشائعة للشريك أو لمجموع السفينة، موافقة نصف عدد المالكين على الأقل بشرط أن يكونوا حائزين على نصف الحصص هذا ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى، ونعتقد بأن موقف المشرع الكويتي يتسم بالمرونة لسببين: الأول: اشتراط أغلبية أقل لرهن السفينة، والثاني: ترك الباب مفتوحاً أمام مالكي السفينة للإتفاق على أغلبية أخرى يرونها مناسبة. وذهب موقف القانون البحري البحريني مطابقاً لنظيره الكويتي باستثناء حق مالكي السفينة بالجوء الى القضاء في حال عدم تحقق الاغلبية المطلوبة لتقدير المصلحة العامة للمالكين⁽¹⁾.

الفرع الرابع: بقاء الرهن على حطام السفينة

الأصل أن السفينة منشأة تخصص للملاحة البحرية، ولايشمل هذا المفهوم سوى المنشأة الصالحة للملاحة البحرية السفينة إذا تحولت لحطام تفقد وصفها كسفينة لزوال صلاحيتها للملاحة البحرية⁽²⁾، ولكن قد يحتفظ حطامها بقيمة مالية يمكن معه بيعه اختيارياً أو جبرياً⁽³⁾، لذا أبقت معظم التشريعات البحرية الرهن الذي كان مقرراً على السفينة أو على حصة منها على حطامها بعد تحولها الى حطام غير صالح للملاحة⁽⁴⁾، هذا ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك⁽⁵⁾، وإذا تحولت السفينة إلى حطام اتبع في حجزها وبيعها إجراءات بيع المنقول لزوال وصف السفينة عنها⁽⁶⁾.

المطلب الثاني: الشروط الشكلية للرهن

لا يكفي لإنشاء هذا الرهن توافر الشروط الموضوعية لإنعقاد العقد، وإنما يلزم بالإضافة إلى الشروط الموضوعية توافر الشروط الشكلية التي سنبينها كالتالي:

- (1) نصت المادة (28) بحري بحريني على أنه: (إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها (بالأغلبية) المنصوص عليها في المادة (7). فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر الى المحكمة لتقضي بما يتفق ومصصلحة المالكين على الشيوع)، ونصت المادة (7) من نفس القانون على أنه: (يتبع رأى الاغلبية في جميع ما يتعلق بالمصلحة المشتركة لمالكي السفينة على الشيوع ما لم ينص على خلاف ذلك. وتتوافر الاغلبية بموافقة نصف عدد المالكين الحائزين على أكثر من نصف الحصص في السفينة).
- (2) د. إلياس حداد، القانون التجاري بري - بحري - جوي، جامعة دمشق، ط 5، ص 383.
- (3) يمكن أن تقوم الإدارة البحرية بحبس الحطام ضماناً لمصاريف إزالته أو انتشاله أو رفعه، ولها بيعه إدارياً بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالافضلية على الدائنين الآخرين ويودع باقي الثمن خزانة المحكمة، وذلك سنداً للمادة (39) من قانون التجارة البحرية المصري، أنظر: د. عبد الفتاح مراد، موسوعة شرح التشريعات البحرية، القاهرة، ط 1، ج 1، 2011، د. ناشر، ص 637.
- (4) د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مرجع سابق، ص 118. المادة (65) بحري لبيبي
- (5) وجواز الإتفاق على مخالفة هذا الاصل تقرره على سبيل المثال المادة 67 من قانون التجارة البحرية الاردني.
- (6) قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم (657) تاريخ 1982/5/24. مشار إليه لدى: د. معوض عبد التواب، المستحدث في القضاء التجاري، أحكام محكمة النقض في إحدى وعشرين عاماً. 1974-1995، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 392.

أولاً: كتابة عقد الرهن

نصت المادة (64) من قانون التجارة البحرية الاردني على أن: (عقد الرهن البحري المتفق عليه يجب إنشاؤه خطياً ويمكن إجراؤه بسند عادي)، يظهر من هذا النص أن عقد الرهن البحري لا ينعقد بمجرد التراضي، وإنما يجب كتابة هذا العقد، وأن الكتابة لا يجب أن تفرغ في سند رسمي، كما يظهر من المادة السابقة إن الكتابة هنا هي ركناً للإنعقاد لا يصح العقد بدونها، ولا تقتصر دورها على الإثبات، بحيث يترتب البطلان على تخلفها. حيث ورد في اجتهاد لمحكمة التمييز الاردنية في قرار لها أن: (أحكام الرهن التأميني على العقار طبقاً للمادة "1334" من القانون المدني الأردني تسري على المنقول الذي تقتضي قوانينه الخاصة تسجيله كالسيارة أو السفينة)⁽¹⁾.

وكما ذكرنا فقد أجاز المشرع أن يكون سند الرهن للأمر، وحينئذ يكون قابلاً للتداول بطريق تظهير شهادة القيد⁽²⁾.

ثانياً: شهر الرهن البحري

طبقاً لنص المادة (66) من ذات قانون التجارة البحرية الاردني يجب قيد الرهن البحري في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة حتى يكون نافذاً في حق الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته كمشتري للسفينة أو دائن مرتهن آخر أو دائن عادي، وإذا تم رهن السفينة وهي في دور البناء يجب أن يسبق الرهن تصريح موجه لمدير عام الميناء⁽³⁾، وهذا ما أخذ به المشرع الاماراتي أيضاً وقد كان موفقاً وحسناً فعل عندما عالج بشكل افضل الحالة التي تكون فيها السفينة خارج الدولة، حيث أورد بنص المادة (102)، من القانون التجاري البحري الاماراتي أنه: (يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة أو لدى قنصل الدولة إذا تم الرهن والسفينة خارج الدولة).

يعتبر عقد الرهن البحري عقداً شكلياً لا رضائياً، فلا بد إلى جانب توافر الأركان الموضوعية لهذا العقد، أن يفرغ بقالب شكلي معين⁽⁴⁾، حيث اشترط المشرع تسجيل عقد الرهن البحري في ميناء تسجيل السفينة، والتسجيل يعد شرطاً لإنعقاد العقد بهذه الحالة، وهذا ما قررتة

- (1) تمييز حقوق رقم: (2001/2314) الموقع الالكتروني عدالة: <http://www.adaleh.com>
- (2) تنص المادة (66) على أنه: (يجب تسجيل الرهن في دفتر التسجيل بمقتضى المادة (23) وما يليها من هذا القانون يضمن تسجيل الرهن فضلاً عن رأس المال فائدة عن سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية في وقت الإحالة).
- (3) تنص المادة (68) من قانون التجارة البحرية على أنه: (يمكن عقد الرهن البحري على سفينة قيد الإنشاء وفي هذه الحالة يجب أن يسبق الرهن تصريح موجه لمدير عام الميناء ويبين في هذا التصريح طول ابريم السفينة وسائر اقيستها على وجه التقريب ومحمولها المقدر ويذكر فيه أيضاً مكان إنشائها).
- (4) أنظر حول موقف المشرع المصري: د. كمال حمدي، القانون البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2003، (د.ط)، ص 121 وما بعدها. كذلك حول موقف المشرع العراقي: د. مجيد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، 2002، ص 29 وما بعدها.

المادة (66) من قانون التجارة البحرية الأردني والمادة (101) من القانون التجاري البحري الإماراتي، والمادة (27) من القانون البحري البحريني⁽¹⁾ وبالتالي يترتب على عدم التسجيل بطلان عقد الرهن⁽²⁾.

والمرشح الإماراتي نظم إبرام عقد الرهن البحري فيما لو أبرم والسفينة داخل البلاد أو حتى خارجها، بأن خول قنصل الدولة الموجودة فيها السفينة بقيد الرهن، وذلك بنص المادة (102) التي جاء فيها بأنه: (يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة أو لدى قنصل الدولة إذا تم الرهن والسفينة خارج الدولة)، وذهب نظيره البحريني إلى موقف مقارب⁽³⁾، بينما لم يجر قانون التجارة البحرية الاردني إبرام عقد الرهن إلا في ميناء العقبة وداخل المملكة الأردنية الهاشمية، الأمر الذي لا يتماشى غالباً مع الصبغة التجارية لهذا العقد القائمة على المرونة والسرعة.

المبحث الثاني: آثار الرهن البحري

يرتب عقد الرهن البحري آثار فيما بين المتعاقدين، كما أنه يترتب آثاراً بالنسبة للغير عند شهر الرهن، لذا سنتناول الموضوع بالشكل التالي:

المطلب الأول: آثار الرهن البحري بين طرفيه

سبق أن رأينا أنه بالرغم من كون السفينة منقولة فإنها تعامل معاملة العقار في كثير من الحالات كما هو الحال في الرهن، حيث تبقى السفينة في حيازة المالك الراهن دون حاجة إلى انتقالها إلى الدائن المرتهن بل ويبقى له حق الإستعمال وحق الإستغلال وحق التصرف ودون تقصير في حفظها وصيانتها.

ولا يحق للمالك رهن السفينة بعد تسجيل محضر الحجز على السفينة في سجل السفن ويحق للدائن المرتهن أن يتخذ كافة الوسائل التحفظية لحماية حقه المستمد من عقد الرهن، كما له الحق في الاعتراض على كل عمل أو تقصير صادر من الراهن يضر بمصلحته كمرتهن.

(1) كذلك الحال تنسحب الرسمية لتسجيل الوعد برهن السفينة، وتلزم أيضاً الرسمية في الوكالة برهن السفينة، وهذا الحكم ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة في القانون المدني، كونه لم يرد نص خاص ينظم هذا الموضوع في القوانين الخاصة.

(2) على هذا الجراء نصت صراحةً الفقرة الثانية من المادة (28) من القانون البحري البحريني والمادة (58) من قانون التجارة البحرية الكويتي.

(3) بينما ذهب القانون البحري البحريني في المادة (6) منه إلى جواز الرهن أمام القنصل في الخارج إذا أبرم عقد الرهن في الخارج بصرف النظر عن مكان وجود السفينة، حيث جاء في المادة: (فاذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل دولة البحرين أو أمام الموثق المحلي المختص عند عدم وجوده)، قرب ذلك ذهب القانون المصري أيضاً، أنظر: حمدي، كمال، القانون البحري، مرجع سابق، ص 121.

المطلب الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

لا يتعتبر الرهن نافذاً بحق الغير إلا بعد تسجيله في سجل السفينة، ومتى ما تم تسجيل الرهن فإن الرهن يضمن أصل الدين بالإضافة إلى ضمان تكلفة الدين (الفوائد) عن سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية في وقت الإحالة وتكون لهذه التكاليف نفس مرتبة أصل الدين⁽¹⁾، وأن الرهن باعتباره حقاً عينياً تبعياً فإنه يخول الدائن المرتهن ميزتي التقدم والتتبع، والتي سنعالجها كالاتي:

الفرع الأول: ميزة التقدم

يتقدم الدائن المرتهن عند توزيع ثمن السفينة على الدائنين العاديين والدائنين الممتازين لكن بعد أصحاب حقوق الإمتياز الدولية التي نصت عليها إتفاقية بروكسل الموقعة في 10 نيسان سنة 1926 والتي لا يجوز بمتقضى هذه الإتفاقية للتشريعات الوطنية أن تعدل أو تضيف إليها، وفيما يتعلق بالدائنين المرتهنين فإن أسبقية بعضهم على بع تتحدد وفق تاريخ قيد ديونهم، فيقدم الأسبق في القيد على المتأخر فيه.

وإذا كانت طلبات تسجيل الدين المتعلقة بالسفينة مقدمة في نفس اليوم، فإن الساعة التي يودع فيها الطلب هي التي تحدد مرتبة الرهن، أما إذا كانت طلبات تسجيل الرهن المتعلقة بالسفينة قد قدمت في نفس اليوم فإن الساعة التي يودع فيها الطلب هي التي تحدد مرتبة الرهن أما إذا قدمت الرهون في نفس اليوم وفي وقت واحد فإن ذلك يذكر في السجل، وتسجيل الرهون متزاحمه.

ولا يكفل القيد للدائن المرتهن حق التقدم بالنسبة إلى أصل الدين المضمون فحسب، بل أنه يترتب على القيد أيضاً ضمان فوائد سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية في وقت الإحالة وذلك في نفس مرتبة أصل الدين⁽²⁾، ولدى البحث في القانون الإماراتي نجد أنه قد نظم ذلك أيضاً في المادة (84) والمادة (105) من القانون التجاري البحري الإماراتي.

الفرع الثاني: ميزة التتبع

غير أن السفينة تتمتع بوصفه فلا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية، وبالتالي يستطيع الدائن المرتهن تتبعها⁽³⁾ يحق للدائنين المرتهنين المسجلة حقوقهم على السفينة أو على

(1) جاء في المادة (66) من قانون التجارة البحرية أنه: (يضمن تسجيل الرهن فضلاً عن رأس المال فائدة عن سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية وقت الإحالة).

(2) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 88.

(3) المادة (70) من قانون التجارة البحرية الأردني، تقابلها المادة (107) من القانون التجاري البحري الإماراتي. والمادة (27) من القانون البحري البحريني وما بعدها، والمادة (4) من قانون التجارة البحرية المصري، ومن قبلها المادة (4) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1863.

حصة منها، أن يتبعونها في أي يد كانت ويباشر الدائن المرتهن حقه في التتبع حتى إذا انتقلت السفينة إلى حائز جديد⁽¹⁾.

وعلى الدائن المرتهن قبل أن يتخذ أي إجراء أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع إنذاره بدفع الدين، ويكون أمام الحائز في هذه الحالة أربعة خيارات هي إما أن يقوم بدفع الدين ويحل محل الدائن المرتهن في حقوقه، أو يطهر السفينة من الرهن، أو يتخلى عنها، وإما أن يتحمل إجراءات الحجز والبيع، وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان الرهن واقعاً على حصة تقل عن نصف السفينة، فللدائن المرتهن أن يقوم بإجراءات بيع السفينة كلها، على أن يدعو بقية الشركاء على شيوخ إلى هذا البيع وفي هذا تنص المادة (70) من ذات القانون على أنه (للدائنين الحائزين رهناً مسجلاً على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أيّاً كانت اليد التي انتقلت إليها ليديونوا دينهم في درجته ويقبضوه وفقاً لدرجة التسجيل ...).

إذا كان الرهن لا يتناول إلا حصة من سفينة فليس للدائن أن يطلب الحجز ولا أن يلاحق البيع إلا على الحصة المخصصة له ولكن إذا كان مرتهناً لأكثر من نصف السفينة فله بعد الحجز أن يلاحق بيع السفينة بكاملها على أن يدعو الشركاء في الملكية إلى هذا البيع، وإذا رست السفينة في البيع بالمزايدة على أحد الشركاء أو إذا استقرت السفينة بعد القسمة في حصته فإن الرهن يبقى بعد القسمة أو البيع على ما كان عليه قبلهما وأن يكن هذا الشريك غير الذي عقد الرهن على أسهمه الشائعة في السفينة، وإذا جرى البيع بالمزايدة أمام القضاء بالشروط المنصوص عليها في المادة (85) وما يليها من هذا القانون ورسا على من ليس شريكاً في الملك فينحصر حق الدائنين الذين لا يشمل رهنهم إلا حصة من السفينة في حق الأفضلية على الجزء من الثمن المتعلق بالحق المرهون، وكذلك التكاليف المترتبة على كل حصة في ملك السفينة فإنها تنتقل حكاً إلى الحصة من الثمن التي تتمثل فيها قيمة الحصة من السفينة) وبالبحث في القانون الإماراتي نجده كان أكثر حرصاً في حماية حق الدائن المرتهن بأن حفظ له حق التتبع لاستيفاء حقه من العين المرهونة حتى في حالة مصادرتها لمخالفتها قوانين الدولة وهذا ما جسده المادة (107) من القانون التجاري البحري الإماراتي والتي جاء فيها أن: (الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أية يد كانت ولا ينقضي الرهن بمصادرة السفينة لمخالفتها قوانين الدولة).

الفرع الثالث: تطهير السفينة

لمشتري السفينة أو حصة منها إذا اراد اتقاء حق ملاحقة الدائنين الراهنين أن يقوم بعد إجراء تسجيل شراء السفينة وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً أن يطهر السفينة من الرهون، وذلك بإبلاغ نسخة من صحيفة السفينة إلى جميع الدائنين المقيدون في الوطن المختار لكل منهم، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت هذه

(1) تنص المادة (70) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: (للدائنين الحائزين رهناً مسجلاً على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أيّاً كانت اليد التي انتقلت إليها لدونوا دينهم في درجته ويقبضوه وفقاً لدرجة التسجيل).

الديون مستحقة الأداء أم لا، وذلك في حدود الثمن الملزم به⁽¹⁾، وهذا ما نصت عليه المادة (71) من قانون التجارة البحري الأردني، وبمقارنة ذلك مع القانون البحري الإماراتي نجد أن القانون الإماراتي أجاز للمشتري تطهير السفينة دون اتباع أي إجراءات قد تطول وذلك بإيداع الثمن في صندوق المحكمة المختصة وطلب شطب القيود فقد ورد بالمادة (113) من القانون الإماراتي حيث جاء فيها: (إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بمثل الطلب المذكور في المادة السابقة فللمشتري أن يطهر السفينة من الرهن بإيداع الثمن خزانة المحكمة المختصة وله في هذه الحالة أن يطلب شطب القيود دون اتباع أية إجراءات أخرى).

وقد انفرد قانون التجارة البحري الإماراتي بنص خاص للدائن المرتهن الأجنبي فأجاز بموجب نص المادة (114) منه للدائن المرتهن الأجنبي- إلى ما قبل قيد الرهن- أن يطلب من الإدارة إعتباره دائناً مرتهناً معتمداً، فإذا آلت ملكية السفينة المرهونة إلى هذا الدائن، وجب عليه خلال سنتين يوماً من تاريخ انتقال الملكية، أن يطلب من الإدارة عرضها للبيع على الدولة أو على مواطنيها بثمن لا يقل عن مبلغ الدين وملحقاته، فإذا قبلت الدولة أو المواطن العرض المذكور خلال ستة أشهر من تاريخ ابدائه، تطهرت السفينة من جميع الديون والالتزامات الواردة عليها، بشرط أداء كامل الثمن عند تسليم السفينة، فإذا لم يقبل العرض خلال المدة المشار إليها، احتفظت السفينة بتسجيلها لمدة لا تتجاوز ستة أشهر من تاريخ إخطاره برد العرض أو من تاريخ إنتهاء مدته دون حصول الإخطار حسب الأحوال، ونعتقد بأن القانون الإماراتي بموجب هذه المادة عزز ضمانات الدائن الأجنبي المرتهن في حصوله على دينه من جهة، وحافظ على حد أدنى من وطنية أسطوله من السفن من جهة أخرى.

الفرع الرابع: الرهن الواقع على حصة في السفينة

إذا كان الرهن واقعاً على حصة تقل عن نصف السفينة، فليس للدائن المرتهن إلا حجز وبيع هذه الحصة، أما إذا كان الرهن واقعاً على أكثر من نصف السفينة، فيجوز للدائن بعد إجراء الحجز بيع السفينة بأكملها على أن يدعو بقية الشركاء إلى هذا البيع بموجب المادة (70) من ذات القانون، وهذا يتوافق تماماً مع ما أخذ به المشرع الإماراتي بنص المادة (109) من القانون التجاري البحري الإماراتي.

فإذا أجريت القسمة بالتراضي أو بالتصفية ووقعت السفينة في نصيب أحد الشركاء، فإن الرهن يبقى بعد القسمة على ما كان عليه قبلها، ولو كان هذا الشريك غير الذي أبرم عقد الرهن على حصته الشائعة في السفينة، وهذا الحكم تطبيقاً للقواعد العامة في أن للقسمة أثر كاشف للحق بمعنى أن المتقاسم يعتبر مالكا للحصة التي آلت إليه منذ أن تملك على الشيوع⁽²⁾.

(1) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 89.

(2) د. محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني، الحقوق العينية، الأردن، عمان، دار الثقافة، 2005، ص 68.

أما إذا تم البيع بالمزاد أمام القضاء بعد توقيع الحجز على السفينة ورسى المزاد على شخص غير الشريك في السفينة، فإن حق الدائن المرتهن ينحصر وكحلول عيني في جزء من الثمن يمثل قيمة هذه الحصة⁽¹⁾.

الفرع الخامس: بطلان بيع السفينة المرهونة في الخارج

اعتبر المشرع البحري الإماراتي كل تصرف يرد على السفينة المثقلة بالرهن خارج دولته، ويترتب عليه فقدانها جنسية الدولة باطلاً، ولم يورد أي عقوبة جزائية على ذلك في القانون التجاري البحري الإماراتي⁽²⁾ بينما قرر المشرع البحري الأردني بأن المالك يعد مرتكباً لجريمة إساءة الأمانة، إذا باع سفينة مرهونة خارج الأردن إلى جانب بطلان البيع كونه لم يتم بالأردن⁽³⁾، بينما ذهب القانون البحري الكويتي والبحريني واليميني والسوري والقطري والعماني، بترتيب عقوبة الغرامة والحبس إلى جانب البطلان هذا ما لم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن⁽⁴⁾، ونرى بصحة الإتجاه الأخير في تغليظ العقوبة الى جانب البطلان، كون هذا التصرف ينطوي على سوء نية المدين الراهن من جهة، وحتى لا يؤدي مثل هذا البيع إلى ضياع حق الدائن المرتهن من جهة أخرى، وتجدر الإشارة إلى جانب ما ذكرته التشريعات البحرية من عقوبات، أو حتى التي اكتفت بالبطلان ليس هناك ما يمنع من تطبيق قواعد قانون العقوبات على هذا الفعل ما دام أن فعل المدين الراهن يشكل جريمة.

المبحث الثالث: انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري بأحد أسباب الإنقضاء المقررة للرهن الرسمي والمنصوص عليها في القانون المدني⁽⁵⁾، فهو ينقضي بصفة تبعية بإنقضاء الدين المضمون بالرهن بأي سبب من أسباب الإنقضاء كالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التقادم، ولا ينقضي بموت الراهن أو المرتهن ويبقى قائماً عند الورثة.

وينقضي بصفة أصلية مستقلاً عن الدين المضمون بأسباب مختلفة، ومع ذلك فإن تطهير السفينة من الرهن له أحكام خاصة به نظمها القانون البحري. وسنعالجها من خلال المطالب التالية:

- (1) أنظر المادة (70) من قانون التجارة البحرية الأردني، تقابلها المادة (110) من القانون التجاري البحري الإماراتي.
- (2) المادة (108) من القانون التجاري البحري الإماراتي نصت على أنه: (يحظر كل تصرف في السفينة المثقلة بالرهن يترتب عليه فقدانها جنسية الدولة ويقع التصرف باطلاً).
- (3) تنص المادة (74) من قانون التجارة البحرية الاردني على أنه: (يتمتع ببيع السفينة في الخارج إذا كانت مرهونة في الأردن ولكل بيع مخالف لا يمكن تدوينه في دفتر التسجيل لكونه باطلاً ولا مفعول له وأن المالك الذي يبيع برضاه في الخارج سفينة مرهونة يعد مرتكباً لجريمة إساءة الإئتمان).
- (4) المادة (72) بحري كويتي، والمادة (42) بحري بحريني، المادة (80) بحري يمني، والمادة (2/85) بحري سوري، والمادة (41) بحري قطري، والمادة (185) بحري عماني. للمزيد انظر: د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص123.
- (5) راجع المواد: (1364، 1365، 1366، 1367، 1368، 1369، 1370) من القانون المدني الأردني.

المطلب الأول: إنقضاء الدين

ينقضي الرهن بصفة تبعية، وذلك بإنقضاء الدين المضمون بالرهن، لأن الرهن هو حق عيني تبعي للدين المضمون فيزول بزواله، علماً بأن الدين ينقضي بأحد أسباب الإنقضاء العامة كالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التقادم⁽¹⁾ أو التجديد، والرهن يعود إذا عاد الدين لزوال السبب الذي إنقضى به، وذلك دون الإخلال بحقوق الغير التي كسبها بحسن نية، في الفترة بين إنقضاء الدين وعودته، وصورة زوال السبب الذي إنقضى به الدين أن يكون الوفاء باطلاً أو أن يكون الإبراء صادراً من غير ذي أهلية⁽²⁾.

المطلب الثاني: التنازل عن الرهن

الرهن حق للدائن المرتهن، وليس من النظام العام فمن الجائز أن ينزل عنه الدائن المرتهن، والتنازل عن الرهن أمر يغير التنازل عن الدين (الإبراء)، ذلك أنه في الحالة الأخيرة فإن الدين ينقضي ويزول الرهن مع الدين، أما في حالة التنازل عن الرهن، فإن الرهن وحده هو الذي يزول أما الدين فيبقى، والنزول هنا يتم بإرادة الدائن المرتهن المنفردة، دون حاجة لقبول المدين (الراهن)⁽³⁾.

ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه، وقد يكون هذا التنازل صريحاً أو ضمناً يستفاد من ظروف الحال، إلا أن تنازل الدائن المرتهن عن مرتبة دينه لدائن آخر، لا يؤدي إلى إنقضاء الرهن، وإنما يؤدي إلى تأخير مرتبة الرهن من مرتبته الأصلية إلى مرتبة أخرى⁽⁴⁾.

المطلب الثالث: هلاك السفينة

ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة، وذلك بإعتبارها محل الرهن، غير أن الرهن المقرر على السفينة أو على حصة فيها يبقى على حطامها، فيكون للدائن المرتهن ميزة التقدم على باقي

(1) أنظر لمزيد من التفصيل: حددت المادة (77) بحري سوري التقادم للرهن البحري بـ (10) سنوات، بينما قررت المادة (73) بحري يمني مدة تقادم الرهن البحري بـ (5) سنوات، بينما لم يخص المشرع البحري القطري والبحريني والعماني والأردني، الرهن البحري بمدة تقادم معينة.

(2) أنظر لمزيد من التفصيل: د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 138، في إنقضاء الرهن البحري في التفرقة بين إنقضاء الدين بصفة تبعية، وإنقضاء الرهن بصفة أصلية، أيضاً في نفس الاتجاه: د. مجيد العنبيكي، مرجع سابق، ص 41. ايمان فتحي الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، 2010، الاسكندرية، ص 228.

(3) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، تحقيق وتنقيح وتحديث المستشار أحمد مراعي، (2007)، القاهرة، نقابة المحامين، ج 10، ص 497-498. ويشير سيادته إلى أن ادائن المرتهن يجب أن يكون أهلاً للنزول عن الرهن بأن تتوافر فيه أهلية التبرع، ولا يصح للولي أو الوصي أن ينزل عن الرهن ولو بإذن القاضي ولا يملك النزول عن الرهن إلا الدائن نفسه.

(4) د. هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، ص 131. د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 138.

الدائنين في إستيفاء حقه من ثمن الحطام⁽¹⁾، وهلاك السفينة لا يؤدي إلى الإخلال بحق الدائن المرتهن في أن يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الأجل، أو يحصل على تأمين كاف من المدين سواء كان الهلاك بسبب أجنبي أو حتى بخطأ من المدين⁽²⁾.

المطلب الرابع: التطهير

أخيراً قد ينقضي الرهن البحري بتطهير السفينة من الرهن، والتطهير قد يكون جبرياً تلقائياً بقوة القانون، إذا ما بيعت السفينة بالمزاد العلني عن طريق القضاء، حيث يترتب على حكم رسو المزاد تطهير السفينة من جميع الإمتيازات والرهون التي عليها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن الذي بيعت به السفينة كل بحسب مرتبته⁽³⁾.

وقد يكون التطهير إختيارياً متى قام به حائز السفينة (المشتري) كي يتفادي إجراءات الحجز عليها وبيعها وقد بينت المادة (71) من التجارة البحرية الأردني، الإجراءات التي يجب على حائز السفينة إتباعها لتطهيرها من الرهن المقيد عليها، فمشتري السفينة أو حصة منها، وبعد إجراء تسجيل شراء السفينة وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً، أن يتقي إجراءات التنفيذ ويطهر السفينة من الرهن، وذلك بإبلاغ نسخة من صحيفة السفينة إلى جميع الدائنين المقيدين في الموطن المختار لكل منهم، مع التصريح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواءً أكانت هذه الديون مستحقة الأداء أم لا، وذلك في حدود الثمن الملزم به⁽⁴⁾، أما بخصوص موقف المشرع العماني والإماراتي فقد أجاز للمشتري تطهير السفينة دون إتباع أي إجراءات قد تطول، وذلك بإيداع الثمن في صندوق المحكمة المختصة وطلب شطب القيود دون إتباع أي إجراءات أخرى⁽⁵⁾.

الخاتمة

بعد الإنتهاء من البحث الموسوم ""بالنظام القانوني لرهن السفينة"" فقد توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية:

- (1) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 91، أنظر أيضاً المادة (67) من قانون التجارة البحرية الأردني.
- (2) د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 139.
- (3) د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 139-140، أنظر أيضاً المادة (53) بحري مصري، أما التطهير الإختياري فقد عرضته المواد (54 - 56) من ذات القانون.
- (4) تنص المادة (71) من قانون التجارة البحرية الأردني على أنه: (من يشتري سفينة أو حصة منها ويريد أن يتقي الملاحقات التي تجيزها المادة السابقة، عليه بعد إجراء تسجيل شرائه وقبل الملاحقات أو بمهلة خمسة عشر يوماً أن يبلغ نسخة عن سند تملك السفينة إلى جميع الدائنين المدونين بهذا السند في المقام المختار في السند الأساسي ويصرح المشتري في السند نفسه أنه مستعد لأن يوفي حالاً الديون التي رهنت السفينة من أجلها بقدر قيمة هذه السفينة سواء كانت هذه الديون مستحقة أم لم تكن).
- (5) أنظر المادة (113) من القانون التجاري البحري الإماراتي، والمواد (182) و(183) من القانون البحري العماني، أنظر أيضاً لمزيد من التفصيل حول موقف المشرع العماني: د. سعيد العبري، مرجع سابق، ص 128.

أولاً: النتائج

1. رغم أن السفينة تعد مالا منقولاً، فقد جاء تنظيم رهن السفينة تنظيمياً خاصاً قريباً من أحكام رهن العقار رسمياً، وأبعد منه لأحكام الرهن التأميني للمنقول.
2. أن المشرع الأردني قد أقر رهن السفينة وهي منقول ضمن باب الرهن التأميني فعول كثيراً على الأحكام العامة الواردة في القانون المدني الأردني في كثير من الأحكام وإجراءات رهن السفينة.
3. نظراً للطبيعة الخاصة بالسفينة أفرد لها المشرع الأردني وأسوة بالتشريعات الأخرى معالجة خاصة في قانون التجارة البحرية الأردني.
4. لقد استمدت معظم التشريعات أحكام الرهن البحري من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والإميازات البحرية لعام 1926.
5. بمقارنة نصوص المواد المتعلقة برهن السفينة في القانون الأردني نرى أنها بالكاد تكون مطابقة لنصوص القانون المصري واللبناني، إلا أن المشرع الإماراتي قد عالجه باستفاضة أكثر من المشرع الأردني، وقد يكون السبب من وراء ذلك قلة التعاملات البحرية في الأردن وقلة السفن المسجلة فيها حيث أن الأردن ليست دولة بحرية مثل دولة الإمارات العربية المتحدة.

ثانياً: التوصيات

1. نأمل من المشرع الأردني معالجة رهن السفينة بطريقة مستفيضة في القانون وبدقة أكبر مع مراعاة الطبيعة الخاصة للسفينة وللرحلات البحرية الطويلة التي تقوم بها السفينة وعدم إمكانية تسجيل جميع الإجراءات التي قد تتعلق بها بسجل السفينة نظراً لأن أغلب هذه العمليات والإجراءات تتم والسفينة بعرض البحر.
2. إيجاد آلية دقيقة لحماية دائني السفينة وحقوقهم ، واعتماد وتقرير الأعراف البحرية المعتمدة في المجتمع الدولي وللصفة الدولية للسفينة والنقل البحري وكونها تهدف إلى نقل البضائع بين الدول المختلفة فلا بد من إيجاد اتفاقيات دولية حديثة لمعالجة كافة مواضيع السفينة من نقل وتأمين وبيع و رهون لمعالجة التطورات التكنولوجية الحالية.
3. نتمنى على مشرعنا الاردني أن يسير بالإتجاه الذي سار عليه المشرع العماني والاماراتي بخصوص تطهير السفينه من الرهن عليها دون إتباع إجراءات، وذلك من خلال إيداع الثمن في صندوق المحكمة، وطلب شطب القيد.
4. نتمنى على مشرعنا الاردني أن ينص على مدة تقادم للرهن البحري بخمس سنوات كما فعل المشرع اليمني في المادة (73) من القانون البحري.

5. نتمنى على المشرع الاماراتي ضرورة تغليظ العقوبة الى جانب البطلان بخصوص بيع السفينه المرهونه في الخارج، وأن يفعل كما فعل المشرع الاردني بأن اعتبر من قام بهذا الفعل يعتبر مرتكباً لجريمة اساءة الائتمان.

First: Books

- Abadi refat Fakhri, (1974), *lessons in maritime law*, Cairo..
- Ahmed, Abdul-Fadil Mohamed, (2011), *the private maritime law*, Mansoura, Dar thought and law.
- Baroudi, Ali, (1988), *maritime law*, Dar Aljameah, Beirut.
- aljazarie, Hashim Ramadan, (2009), *the mediator to explain the maritime commercial law of the UAE*, the world of modern books.
- aljmile, Iman Fathi, (2010), *the legal system of the ship*, meet the legal library, the first edition, Alexandria.
- Obeidi, Ali Hadi, (2012), *the brief explanation in the Jordanian civil law (rights in rem)*, Dar Althaglvh for Publishing and Distribution, Amman, Jordan.
- Haddad, Elias, *Berri commercial law - nautical - Joey*, Damascus University, 5th Floor.
- Hassan, Younes, Ali, (1960), *the ship*, Cairo.
- Hamdi, Kamal, (2003), *Maritime Law, Alexandria*, facility knowledge.
- Saad, Nabil Ibrahim, (2005), *insurance*, Dar aljamah Aljadedah, Alexandria.
- Sanhoury, Abdul Razzaq, (2007), *the mediator to explain civil law*, and achieve the revision and updating of Judge Ahmed Maraghi, Cairo, the Bar Association.
- Sherpaa,amal (2008), Executive booking on the ship under the provisions of Law No. (46) for the year 2006, *the Journal of the*

University of Damascus Economic and Legal Sciences, Vol. 24, the second issue.

- Taha, Mustafa Kemal, (1975), *maritime law*, Arab Renaissance Publishing House, 2nd Floor, Cairo.
- Abdul Tawab, Mouawad, (1997), *Creator in commercial justice, the provisions of the Court of Cassation in the twenty-one-year-old from 1974 to 1995*, Knowledge facility, Alexandria.
- alebrai, Saeed bin Salman, (1994), *the Omani maritime law*, Cairo, Dar Al Nahda.
- al anbaki, glorious, (2002), *the Iraqi maritime law*, the House of Wisdom, Baghdad.
- Company, lateif, (2003), *maritime law*, the House of Culture, Amman, Jordan.
- Mohammed, Mohammed Nasr, (2012), *the brief in maritime law and in accordance with regulations of comparison, Saudi Arabia, Riyadh*, i 1, the law library and the economy.
- Murad, Abdel-Fattah, (2011), *Encyclopedia explain maritime legislation*, Cairo.
- Mikdadi, adel, (2002), *maritime law*, the House of Culture, Amman, Jordan.
- Wahed aldeen sewar, Mohammed, (2005), *Civil Law explained*, rights in rem, Jordan, Oman, the House of Culture.
- Kuwait, the Ministry of Justice, (2011), *explanatory notes to the law of the Kuwaiti maritime trade*, the first edition.

Second: Websites:

- <http://www.arableagueonline.org>.
- www.adaleh.com

Laws:Third

- Jordanian Civil Law No. (43) of 1976
- Maritime commercial law Emirati No. (26) for the year 1981.
- Lebanese had taken him also in 1947.
- Maritime Law No. (8) for the year 1990.
- Oman Maritime Law No. (35) for the year 1981.
- Bahrain Maritime Law No. (23) for the year 1982.
- Syrian maritime trade law No. (46) of 2006.
- Kuwaiti maritime trade law No. (28) for the year 1980.
- Qatar Maritime Law No. 15 of 1980
- Yemeni Maritime Law No. (15) for the year 1994.
- Libyan maritime law for the year 1953.