

## رهن السفينة في طور البناء

م.م. مرتجى داود سلمان  
كلية القانون / جامعة البصرة

Email : mrtga.dawd@uobasrah.edu.iq

### المخلص

يكلف بناء بعض السفن مبالغ طائلة لا يستطيع أغلب الملاك توفيرها، ويكون رهن السفينة هو الوسيلة التي يمكن من خلالها الحصول على تلك الأموال، ولما كان الرهن الحيازي هو الوسيلة لذلك في التشريع العراقي لكون السفينة تعد من المنقولات، الأمر الذي لا يحقق الغاية التي شرع من اجلها رهن السفن؛ لأنه ينقل حيازتها من مالكيها، ولكن استثناءً من القواعد العامة ولعدم خضوع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومن ثم لا يتعطل حق الدائن المرتهن بالتتابع عند رهن السفينة، كما تخضع السفن لنظام تسجيل يشبه نظام التسجيل العقاري مما يُسهل معرفة الغير بتلك التصرفات، وعليه أجازت أغلب التشريعات رهنها رهناً تأمينياً استثناءً من القواعد العامة، ولم تتوقف القوانين على ذلك بل جاءت باستثناء على هذا الاستثناء وهو جواز رهن السفينة وهي في طور البناء، إذ لم تكتسب صفة السفينة بعد ما لم تُسجل في سجل السفن لتكون استثناء على الاستثناء الخاص بأحكام الرهن التأميني؛ وذلك لعدم تسجيلها ومن ثم اكتسابها صفة سفينة.

**كلمات مفتاحية:** الرهن، الرهن البحري، رهن السفينة.

---

## The Mortgage of the Under-Construction Ships

**Assist. Lect. Murtaja Dawood Salman**  
**College of Law / University of Basrah**  
**Email : mrtga.dawd@uobasrah.edu.iq**

### **Abstract**

Some ships cost huge amounts to be constructed which mostly cannot be afforded by of ships' owners. The mortgage is the way through which these amounts can be obtained. Despite the fact that the possessory mortgage is the way for achieving that under the Iraqi legislation as ships is considered as movables, this does not achieve the goal prescribed for mortgage of ships, because it transfers the possession of the ship from its owner to the mortgagee which in turn deprive the owner of utilizing his ship, ships are subject to a registration system similar to the real estate registration system, and therefore most of the legislations allowed the official mortgage of ships as an exception to the general rules, and there are some laws that came with an exception to this exception, through allowing the ship to be mortgaged officially in the construction phase where it did not acquire the status of the ship unless it was registered in the ship registry to be an exception to the exception to the provisions of the official mortgage. This is because it was not registered and thus acquired a ship status.

**Key words:** The mortgage, Marine mortgage, Mortgage the ship.

## المقدمة

يُعدّ النقل البحري من أهم الوسائل التي يُعتمد عليها في التجارة الدولية؛ نظراً لمزاياه المتعددة، لذا يسعى الأشخاص (طبيعيين ام معنويين) لزيادة أساطيلهم البحرية أو ضمان تجديدها، والذي غالباً ما يحتاج إلى أموال قد لا تكون كافية لديهم، مما يجعله يلتجأ للاقتراض لإكمال بنائها، فكان الرهن البحري الوسيلة التي يضمن بها حصوله على التمويل اللازم لإكمال بناء سفنه.

وتتبع أهمية رهن السفينة في طور البناء من كونها تسهل على مالك السفينة سواء أكان شخصاً واحداً أم مالكاً على الشيوخ من الحصول على التسهيلات المالية التي تسمح له بإكمال بناء السفينة؛ لأن بعض السفن يُكلف بنائها مبالغ مرتفعة، الأمر الذي دفع البعض للقول إن رهن السفينة في طور الإنشاء أو البناء هو أكثر حالات الرهن البحري شيوعاً<sup>(١)</sup>.

وعليه فإن خصوصية هذا الرهن وأهميته جعلته محل اهتمام تشريعات الدول المختلفة على الرغم من عده من الموضوعات الحديثة نسبياً، إذ لم تتعرض إليه أغلب القوانين البحرية القديمة، ومن ثم فهو لا يعد نظاماً بحرياً أصيلاً ولا يستند إلى تقاليد بحرية قديمة أو أعراف مستقرة<sup>(٢)</sup>. أذ تعد ألمانيا أول الدول التي نظمت أحكام الرهن البحري بالقانون الصادر سنة ١٨٦١، ثم فرنسا عام ١٨٧٤ ومن ثم انتقلت هذه الأحكام إلى بقية دول العالم<sup>(٣)</sup>.

أما في العراق فلا يوجد قانون بحري حديث وإنما من ينظم الأعمال البحرية هو قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة ١٨٦٣، وهو قانون قديم صدر في زمن لم يكن التطور على ما هو عليه الآن، ولم نجد تنظيم لذلك في قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ المعدل، إلا الإشارة لكلمة رهن في المادة (٢٢) منه، عندما اشترط قبل التسجيل ان تسجل معاملات البيع كافة او الرهن. أما قانون التجارة النافذ رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤، فقد نظم أحكام الرهن التجاري من المادة (١٨٦) الى المادة (٢٠١)، ولكن هذا الرهن يشترط لنفاذه أن تنتقل حيازة المرهون إلى الدائن المرتهن، الأمر الذي لا ينسجم مع طبيعة الرهن البحري؛ والذي لا يشترط انتقال حيازة السفينة المرهونة للدائن المرتهن وأحكام اخرى كما سنرى.

وأمام قلة الدراسات الخاصة برهن السفينة في العراق وغياب التنظيم القانوني الخاص بذلك، فإن البحث في ذلك سيلاقي صعوبة، الأمر الذي يجعلنا نعود في بعض الأحكام لنصوص القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة (١٩٥١) الذي تسري أحكامه على جميع المسائل المدنية والتجارية عند عدم وجود نص خاص بذلك. لذا يمكن القول إنه لا يوجد في العراق تنظيم قانوني لأحكام

الرهن البحري بصورة عامة أو أحكام رهن السفينة في طور البناء، لذا يهدف هذا البحث لسد النقص التشريعي من خلال تقديم مقترحات لنصوص تشريعية تنظم هذا الموضوع.

والمشكلة تكمن في أن الرهن الذي يمكن أن يقدمه الراهن، أما أن يكون رهناً حيازياً وهو يسري على المنقول والعقار وتنتقل بمقتضاه حيازة الشيء المرهون للدائن المرتهن حتى سداد الدين، أو ان يكون رهناً تأمينياً (رسمياً) الذي يسري على العقارات فقط، ولا يخول المرتهن اي مزية من مزايا الملكية، اذا بقي المرهون في حيازة الراهن.

اما السفينة فتعد مالاً منقولاً من وجهة نظر القانون، لكن احكام الرهن الحيازي يصعب تطبيقها على السفينة؛ لان ذلك سيخرج حيازتها من يد مالكيها وانتقالها الى يد الدائن المرتهن، وهو ما يؤدي الى تعطيل استغلالها بواسطة المالك او المجهز مما يؤدي الى اضعاف ائتمانه<sup>(٤)</sup>.

ومن ناحية اخرى ان الرهن التأميني لا يرد الا على العقار، وان حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما ان الرهن التأميني يستلزم الاشهار او الاعلان لكي يكون نافذا في مواجهة الغير، والمنقولات لا تخضع بوجه عام لنظام الاشهار نظراً لكثرتها وانتقالها من يد الى يد أخرى.

لذا يطرح التساؤل هنا، هل ان اقرار التشريعات المقارنة لأحكام الرهن البحري يراد به تطبيق قواعد الرهن الحيازي على السفينة المرهون سواء اكانت مكتملة البناء ام في طور البناء؟ ام تُطبق قواعد الرهن التأميني الذي يشترط ان يكون المحل المرهون عقاراً؟

كما تُثير هذه الدراسة التساؤلات الآتية: ما المقصود برهن السفينة وهي في طور البناء؟ وما هي الشروط اللازمة لصحة هذا الرهن؟ وهل هناك شكلية معينة يجب اتباعها ليكون الرهن صحيحاً؟ وما هي الاثار المترتبة على هذا الرهن؟ وهل يقتصر اثرها على المتعاقدين في عقد الرهن؟ ام تمتد الى غير المتعاقدين؟ وما طرق انقضاء هذا الرهن؟ هل ينقضي بصفة تبعية عند انقضاء الدين الاصلي؟ ام يمكن ان ينقضي بصورة مستقلة عن الدين الاصلي؟ فالإجابة عن هذه التساؤلات سيشكل الحل لإشكالية البحث الحالي.

ونعتقد أنّ المنهج الملائم في بحثنا هو المنهج التحليلي المقارن الذي يصلح لتقرير الوقائع والحقائق الفقهية، وعليه فإنّ القانون الفرنسي والمصري سيكون محل الدراسة والتحليل فيما يتبعون من معطيات ومقارنة أحكامهم بالنصوص القانونية العراقية إن وجدت، ونستهدي كذلك بالاتفاقيات الدولية الخاصة بذلك وما تتضمنه من أحكام تعالج مسائل البحث، فضلا عن آراء الفقه وأحكام القضاء بوصفهما مصدرين مهمين تُسرح بهما أحكام القانون وتُسد أوجه النقص.

وللإجابة عن التساؤلات اعلاه نقسم هذا الدراسة على ثلاثة مباحث، نتناول في المبحث الاول: التعريف برهن السفينة في طور البناء، ويكون على مطلبين نتناول في المطلب الاول: الشروط الموضوعية لعقد رهن السفينة في طور البناء، اما المطلب الثاني: فنتناول فيه الشكلية المطلوبة لذلك. ويخصص المبحث الثاني: لأثار رهن السفينة في طور البناء، ويقسم على مطلبين، نتناول في الاول: اثاره بين المتعاقدين، وفي المطلب الثاني: اثاره في مواجهة الغير. في حين سيدرس المبحث الثالث، اسباب انقضاء الرهن البحري، حيث يقسم على مطلبين، نتناول في الاول: انقضاء الرهن بصفة تبعية، يُبين المطلب الثاني: انقضاء الرهن بصورة مستقلة.

### المبحث الاول/ التعريف برهن السفينة في طور البناء

ان الضمان الاتفاقي الذي يضعه القانون المدني للدائنين، اما ان يكون رهن حيازي: والذي يرد على منقول او عقار، ويستلزم حيازة الدائن المرتهن او شخص يعينه الطرفان للشئ محل الرهن، او يتخذ شكل رهن تأميني (رسمي) ولا يرد هذا الرهن الا على عقار من دون ان يقتضي خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن.

وعلى الرغم من ان السفينة تعد مالا منقولاً من وجهة نظر القانون، الا ان تطبيق احكام الرهن الحيازي سيؤدي الى خروج حيازتها من يد مالكيها وانتقالها الى يد الدائن المرتهن، الامر الذي يؤدي الى تعطيل استغلالها بواسطة المالك او المجهز مما يضعف الائتمان<sup>(٥)</sup>. في حين ان حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما ان الرهن التأميني يستلزم الاشهار او الاعلان لكي يكون نافذا في مواجهة الغير، والمنقولات لا تخضع بوجه عام لنظام الاشهار؛ نظرا لكثرتها وسرعة انتقالها.

واستثناءً من احكام المنقول لا تخضع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ومن ثم لا يتعطل حق الدائن المرتهن بالتتبع عند رهن السفينة، كما تخضع السفن لنظام تسجيل يشبه نظام التسجيل العقاري، ومن ثم يسهل معرفة الغير بتلك التصرفات، ويضاف الى ذلك ان السفينة على الرغم من عدها من المنقولات فأنها تخضع لما لها من ذاتية متميزة الى الكثير من الاحكام المتعلقة بالعقارات، كما انها تصلح ان تكون اساساً لاعتماد مالي ضخم لما لها من قيمة اقتصادية كبيرة. لذا اطلق بعض الفقهاء على السفينة مصطلح (عقار البحر)، وانتهى الأمر الى اعتبارها منشأة ذات طبيعة خاصة، لتكون موضعاً وسطاً بين المنقول والعقار وتكون قابلة للخضوع لأحكام الرهن التأميني للأسباب التي سبق ذكرها<sup>(٦)</sup>. وهذا ما اكده القضاء المصري في احد قرارات محكمة

النقض المصرية بقوله ( اخضع المشرع السفينة وهي في الاصل مال منقول لنظام قانوني يميزها عن غيرها من المنقولات وتقترب به من العقار)<sup>(٧)</sup>.

وفي ضوء ذلك نصل الى نتيجة مفادها ان رهن السفينة رهنا تأمينيا يعد استثناء من القواعد العامة التي تشترط ان يكون هذا الرهن على العقارات وليس المنقولات، ولما كان الحكم يدور مع علته وجوداً وعدمًا، فلم يعد هناك ما يمنع ان تنشئ على السفينة ضمان عيني من دون فقدان الحيازة، وهو ما يعرف (بالرهن البحري) على الرغم من عد السفينة من المنقولات. لذلك نظمت اغلب الدول في قوانينها البحرية احكام الرهن البحري بقواعد واحكام تشبه احكام الرهن التأميني<sup>(٨)</sup>.

ولما كان رهن السفينة بعد اكمال بنائها وتسجيلها في سجل السفن جائزا، وان كان يعد استثناءً من شروط الرهن التأميني. الا ان السؤال هنا عن مدى مكانية رهن السفينة وهي في طور البناء، حيث لم تكتسب صفة السفينة ما لم تسجل في سجل السفن؟

يمكن القول ان اغلب التشريعات التي اجازت رهن السفينة بعد اكمال بنائها، تجيز كذلك رهن السفينة وهي في طور البناء لتكون استثناء على الاستثناء الخاص بأحكام الرهن التأميني؛ وذلك لعدم تسجيلها ومن ثم اكتسابها صفة سفينة، ومن هذه القوانين قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، وقانون النظام الاساسي للسفن الفرنسي رقم ٥-٦٧ لسنة ١٩٦٧ في المادة (٤٥) منه.

اما في التشريعات العراقية فلا نجد الا نصاً يشير من بعيد الى ذلك وهو المادة (٢٢) من قانون تسجيل السفن لسنة ١٩٤٢ المعدل حيث ينص على ( تسجل في دائرة الملاحة الداخلية او في اي مركز اخر من مراكز التسجيل كافة معاملات البيع والرهن ونقل الملكية المتعلقة بجميع السفن ... قبل انجاز التسجيل...). فيتضح من ذلك ان هذا النص يجيز رهن السفن ولكنه لم يوضح طبيعة هذا الرهن وشروطه، لذا نعتقد انه غير كافٍ ويجب ان يكون هناك نص صريح ينظم ذلك ويواكب التطورات التشريعية في الدول الاخرى. وفي هذا الصدد نقترح ان يتضمن التشريع العراقي النص الاتي: "يجوز رهن السفينة وهي في طور البناء، على أن يسبق تسجيل الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرتة محل بناء السفينة، يُبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب".

ونرى السبب في اقرار هذا الاستثناء هو اتحاد العلة التي جعلت المشرعين يُجيزون رهن السفينة مكتملة البناء ان يجيزوا رهن السفينة في طور البناء؛ من اجل مساعدة الملاك من الحصول

بسهولة على الائتمان الذي يرغب الراهن الحصول عليه، ومن جهة اخرى لما لها من قيمة اقتصادية تجعل حصول المدين المرتهن على حقه مضموناً.

ومن ثم فالوقوف على احكام رهن السفينة وهي في طور البناء يستلزم منا ان نبين الشروط الواجب توافرها في العقد ليكون عقد رهن صحيح سواء اكانت شروطاً تتعلق بموضوع الرهن ام الشكل المطلوب لذلك. لذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين، نتناول في المطلب الاول: الشروط الموضوعية لعقد رهن السفينة في طور البناء، ونخصص المطلب الثاني: لبيان الشكلية المطلوبة في عقد رهن السفينة في طور البناء.

### المطلب الاول/ الشروط الموضوعية لعقد رهن السفينة في طور البناء

ان رهن السفينة في طور البناء عقد ككل العقود يلزم توافر الاركان اللازمة لانعقاده وهي: الرضا الخالي من العيوب، والمحل الممكن والمشروع، والاهلية اللازمة لأبرم العقد، ونظراً لعدم اختلاف هذه القواعد في عقد رهن السفينة في طور البناء عن غيره من العقود، لذا نكتفي بالإشارة الى الاحكام التي يتميز بها رهن السفينة في طور البناء عن غيره من العقود كمحل عقد الرهن وطرفي عقد الرهن.

وليكون بحث ذلك بصورة وافية سنقسم هذا المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الاول: محل عقد الرهن، اما الفرع الثاني: فنبحث فيه طرفي عقد الرهن.

### الفرع الاول/محل عقد الرهن

لما كان الرهن البحري - كما اسلفنا - يقع في العادة على سفينة مكتملة البناء ومحددة الحمولة والابعاد، ولكن قد تكون السفينة التي يسعى مالكيها الى رهنها لا تزال في طور البناء ولم تكتسب صفة سفينة، ومن ثم يجب على من يرغب برهنها ان يحدد محلها تحديداً كافياً، وهو ما يمكن من خلاله تعيينها بطريقة واضحة.

فمن شروط المحل المرهون (السفينة) بصورة عامة ان تكون صالحة للتعامل، ومما يصح بيعها بالمزاد العلني، كما يشترط ان يكون المرهون معيناً وهو ما يسمى بمبدأ (تخصيص الرهن)، الذي يقتضي ان يكون الرهن واقعا على مال معين بالذات من تاريخ العقد، وان يكون محددًا بضمان دين معين بالذات ومحدد المقدار، ويكون البطلان هو الجزاء المترتب على مخالفة هذا المبدأ<sup>(9)</sup>.

ومن ثم قد تكون السفينة التي يروم بناؤها من السفن العملاقة او من السفن الصغيرة، ولا اهمية لنوع الملاحة المخصصة لها سواء أكانت ملاحية تجارية أم صيد أم نزهة ؛ لان الرهن امر يتعلق بحاجة مالك السفينة للاتتمان، وهو امر تستوي كل السفن في الحاجة اليه. اما السفن العائدة للدولة ومخصصة لخدمة عامة، فلا يجوز رهنها طالما لا يجوز الحجز عليها<sup>(١٠)</sup>.

وعليه اذا كانت السفينة في طور البناء وغير مسجلة لدى مكتب التسجيل، لذا يجب اضافة الى تحديد محلها، ان يسبق عقد الرهن في هذه الحالة تقديم تصريح الى مدير الميناء الذي يسجل فيه الرهن، يبين فيه مكان الانشاء ومواصفات السفينة التي هي تحت الانشاء من حيث طولها وحمولتها.

لذا تجيز المادة (٤٤) من قانون التجارة البحرية المصري رهن السفينة وهي في طور البناء بشرط ان يسبق قيد الرهن إقرار من مكتب التسجيل الواقع بدائرتة محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وابعادها الاخرى وحمولتها على وجه التقريب؛ الغاية من ذلك الاقرار هو عدم تسجيل السفينة بسجل السفن قبل ان يتم بناؤها<sup>(١١)</sup>.

ولكن ما الحكم لو كانت السفينة في طور البناء مملوكة على الشيوع ويرغب احد هؤلاء المالكين او بعضهم برهن حصته في السفينة؟

يجيز قانون التجارة البحرية المصري هذا الرهن بشرط موافقة المالكين الحائزين على ثلاثة ارباع الحصص على الاقل، وكذلك يُجيز رهن كل السفينة المملوكة على الشيوع بموافقة المالكين الحائزين على ثلاثة ارباع الحصص على الاقل<sup>(١٢)</sup>؛ والسبب في اشتراط هذه الاغلبية الكبيرة من الحصص؛ لخطورة هذا الرهن الذي غالبا ما ينجم عنه بيع السفينة جبراً وهذا ما يؤدي ضياع المال الذي يكون محل الشيوع، واذا لم تتوافر هذه الاغلبية رفع الأمر الى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصصلحة المالكين في الشيوع، واللجوء الى القضاء يكون في حالة رهن كل السفينة، اما في حالة كون الرهن واقعاً على حصة احد الملاك فقط فان القانون رغم اشتراطه اغلبية ثلاثة ارباع الا انه لا يسمح بالتدخل في حالة عدم توافر الاغلبية اللازمة للموافقة على رهن الحصة؛ السبب في ذلك التباين في الحكم يمكن ارجاعه الى انه في حالة رهن حصة من السفينة فان مصلحة المالك الراهن فردية وقد تتعارض ومصصلحة المالكين المشتركة، اما في حالة رهن كل السفينة فان الامر يتعلق بمصلحة المالكين المشتركة. وكان من الافضل على المشرع المصري ان يعالج الفرض الذي يكون مرده عدم موافقة الاغلبية هو (التعسف في استعمال هذا الحق)، فأجاز رفع الامر الى المحكمة المختصة للحيلولة دون ذلك<sup>(١٣)</sup>؛ لان التعسف في استعمال الحق يفتح باب اللجوء للقضاء سواء تعلق الامر بمصلحة فردية ام مصلحة جماعية تمثل اقلية خاصة، ومن ثم يمكن الالتجاء



للقضاء في حالة الشريك الراغب في رهن حصته اذا اثبت تعسف الاغلبية في استخدام حقها في الرفض، ولا سيما ان الرهن قد يكون هو السبيل الوحيد امام الشريك لمواجهة ما قد يتعرض له من ازمات مالية، مما يجعل الاضرار التي تلحقه تتجاوز المنافع التي تعود على الاغلبية من تمسكها بحق الرفض<sup>(١٤)</sup>.

اما حكم القواعد العامة في القانون المدني العراقي الخاصة بالشيوع والتي يمكن تطبيقها على رهن السفينة في طور البناء لعدم وجود نص ينظم الرهن البحري في العراق، فيمكن اجمال هذه القواعد بما يأتي:

- ١- كل شريك في الشيوع يملك حصته الشائعة ملكاً تاماً، وله حق التصرف فيها بالرهن ولو بغير اذن الشركاء<sup>(١٥)</sup>.
- ٢- كل واحد من الشركاء اجنبي في حصة الاخر وليس له ان يتصرف فيها تصرفاً مضرّاً باي وجه كان من غير رضا<sup>(١٦)</sup>.
- ٣- اذا تصرف الشريك في جزء من المال الشائع، فلا يكون للتصرف اثر الا اذا وقع هذا الجزء عند القسمة في نصيب هذا الشريك؛ لأن كل شريك يُعد بعد اجراء القسمة كما لو كان مالكاً لما وقع في نصيبه من وقت بدء الشيوع<sup>(١٧)</sup>.

ويذهب القانون البحري المصري الى استبعاد بعض العناصر من نطاق الرهن البحري، كما جاء في المادة (٢/٤٣) التي تنص على عدم سريان الرهن البحري على اجرة النقل عند اكمال بناء السفينة وسريان الرهن الى ذلك الحين؛ لأنها نتاج استغلال السفينة. لذا لن يفيد الرهن الاحتفاظ بحق استغلال السفينة اذا شمل الرهن اجرة النقل، كما استبعدت الاعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة او احد الاشخاص الاعتبارية العامة؛ لان حرمانه من هذه الاعانات يمنعه من القيام باستغلال السفينة التي يحتفظ بحيارتها، ويستبعد ايضاً ما يستحقه المالك من تعويضات عن الاضرار التي تصيب السفينة اذا اكتمل بناؤها او بمقتضى عقود التأمين، لان هذه المبالغ تتفق في الغالب في اصلاح السفينة واعادتها الى حالتها الاولى<sup>(١٨)</sup>.

الا ان البعض من الفقه رأى في حكم الاستبعاد اجحافاً بمصالح الدائن المرتهن الذي يفقد ضمانه العيني من دون ان يكون له يد في ذلك، ولا تنتقل الاولوية التي يتمتع بها الى مبلغ التعويض الذي يقوم المؤمن بدفعه<sup>(١٩)</sup>، لذا اجاز قانون التجارة البحرية المصري في المادة (٣٤) ان

يتضمن عقد الرهن اتفاقاً صريحاً يجيز للدائن ان يستوفى حقه من مبالغ التأمين بشرط قبول المؤمنين لذلك كتابة أو إعلانهم به.

اما المادة (٤٦) من قانون ١٩٦٧ الفرنسي، فتجيز ان يمتد الرهن الواقع على السفينة كل السفينة وملحقاتها ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، كملحقاتها من تجهيزات ومعدات والآلات كما يمتد الرهن لحطامها اذا يمكن للدائنين بيع حطامها<sup>(٢٠)</sup>.

ولكن السؤال هنا هل يمتد الرهن الى الملحقات التي توجد في السفينة بعد ابرام عقد الرهن البحري؟ نعتقد ان النص جاء مطلقاً ولم يقيد تلك الملحقات بزمان محدد، ومن جهة اخرى قياساً بالرهن العقاري حيث يمتد الى جميع التحسينات التي حدثت في المبنى المرهون، فهذه التحسينات تعزز اساس الضمان<sup>(٢١)</sup>.

وفي ضوء ذلك نصل إلى نتيجة مفادها أنه لا يعد رهن السفينة في طور البناء رهناً لمال مستقبل؛ لأنه لا يرد على السفينة بوصفه ما ستكون عليه بعد تمام البناء، وإنما يرد على أجزائها التي تم بناؤها بالفعل، ومن ثم خضوع هذا الرهن لأحكام الرهن البحري لا يبرره الا وجه تخصيص المنشأة بعد تمام بنائها للملاحة البحرية<sup>(٢٢)</sup>، وهذا ما دعا المشرع لإلزام الراهن أن يقدم إقراراً لدى مكتب تسجيل السفن يبين فيه أبعاد السفينة وكامل تفاصيلها<sup>(٢٣)</sup>.

في حين اجازت القواعد العامة في القانون المدني العراقي أن يكون محل الالتزام معدوما وقت التعاقد اذا كان ممكن الحصول في المستقبل وعين تعيينا نافيا للجهالة والغرر الا التعامل في تركة انسان على قيد الحياة فهو باطل<sup>(٢٤)</sup>.

### الفرع الثاني/ طرفا عقد الرهن

ان طرفي عقد الرهن البحري هما الدائن المرتهن والمدين الراهن، وهذا ما نبخته في ما يأتي:

#### اولاً: الدائن المرتهن

الدائن المرتهن هو من يتقرر له رهن السفينة ضماناً لدين أو مال قدمه لمالك السفينة وهي في مرحلة البناء، وقد يكون المرتهن شخصاً طبيعياً وقد يكون شخصاً معنوياً كالدولة أو المصارف أو الشركات. فيكون له أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين، وتكون له الأفضلية قبل الدائنين الممتازين.

أما في ما يتعلق بأهلية الدائن المرتهن، فيرى أغلبية الشراح أنه يكفي أن يكون أهلاً لقبول التبرعات؛ لأن الرهن لا يرتب في ذمة الدائن المرتهن التزامات اذ يُعد عملاً نافعاً نفعاً محضاً، ومن

ثم يكفي ان يكون متوافراً على التمييز حتى يكون ارتهانه صحيحاً ونافاً<sup>(٢٥)</sup>. أما الاتجاه الآخر من الفقهاء، فيرى أن الرهن من الاعمال الدائرة بين النفع والضرر؛ لأنهم يعتبرون الرهن استيفاءً للدين ولا يستوفى الدين إلا من توافرت فيه أهلية التصرف، ببلوغه سن الرشد وعدم الحجر عليه لسفه أو غفلة<sup>(٢٦)</sup>.

ونذهب مع الرأي الاخير؛ لان الوفاء ينهي الدين وبذلك يُعد من اعمال التصرف، وعلى هذا لا يستطيع المحجور أو الصغير من استيفاء دينه من دون اذن الولي او الوصي ولا يعتبر الوفاء لهم مبرئاً لذمة المدين ولمن ينوب عنه أن يطالب المدين بالدين.

وتنص المادة (٤٨) من قانون التجارة البحرية المصري على انه "اذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن فإنه يترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن الى الدائن الجديد، ويجب التأشير باسم الدائن في قيد الرهن". الحكمة من ذلك؛ ان الرهن يُعد من توابع الدين ومن ثم ينتقل في معيته عند انتقاله، ويتمتع الدائن الجديد (المظهر اليه) بذات المرتبة التي تقررت للدائن المظهر<sup>(٢٧)</sup>.

واذا لم يتم الدائن الجديد (المظهر اليه) بالتأشير باسمه في قيد الرهن فإنه يمكن توجيه الاجراءات الى الدائن الذي ذكر اسمه في قيد الرهن، على ان يتحمل الاخير مشقة بيان اسم المحال له بالدين المضمون بالرهن<sup>(٢٨)</sup>. بينما الفرض الذي يكون فيه الدين المضمون بالرهن للحامل، فلم يعرض إلى ذلك قانون التجارة البحرية المصري، ومع ذلك يذهب بعض الفقهاء<sup>(٢٩)</sup> الى انه ليس ثمة ما يمنع من أعمال الحكم السابق في هذا الفرض؛ لأن القواعد العامة تجيز انشاء التزام مضمون بالرهن للحامل. والبعض الآخر من الفقهاء<sup>(٣٠)</sup> لا يؤيد انتقال الصك بالتسليم؛ لأنه قد يقع في يد غاصبة، ولا يسهل مراقبة ذلك كما هو الحال في السندات الأذنية حيث يمكن تتبع سلسلة التظهيرات والتحقق من شرعية حيازة طالب التأشير باسمه في قيد الرهن. ونذهب مع أصحاب الاتجاه الأول من الفقهاء؛ لأن النص جاء مطلقاً والمطلق يجر على أطلقه ما لم يُقيد بنص.

### ثانياً: المدين الرهن

المدين الراهن هو من يقرر رهنًا على سفينة يملكها ضماناً لدين او مال حصل عليه من اجل اكمال بنائها او ضمانا لدين غيره.

فيشترط ان يكون الراهن مالكا للمال المرهون او ان له حقاً عينياً عليه<sup>(٣١)</sup>، فاذا لم يكن المرهون ملكاً للراهن، لا يستطيع اعطاء المرتهن اي حق عليه؛ لان فاقد الشيء لا يعطيه. ولكن هذا لا يؤدي الى بطلان الرهن وانما يكون موقوفاً على اجازة المالك الحقيقي، فان اجازته تعتبر الاجازة توكيلاً واذا لم يجزه بطل التصرف<sup>(٣٢)</sup>.

والاصل ان يكون الراهن مدينا للدائن المرتهن الا انه ليس ثمة ما يمنع من قيام الراهن بتقرير حق رهن على سفينته وهي في طور البناء ضمانا لدين على الغير، وفي هذه الحالة يعتبر الراهن كفيلاً عينياً<sup>(٣٣)</sup>.

وفي حالة بناء السفينة في صورة البناء المباشر فان المجهز هو مالك للسفينة في جميع مراحل بنائها، ومن ثم يكون له الحق في رهنها وهي في طور البناء، اما اذا كان بناؤها في صورة عقد استصناع فان طالب البناء يكون في مركز مشابه لمركز المجهز في الصورة السابقة، ومن ثم يكون له الحق في رهنها وهي في طور البناء، واذا كان البناء في صورة البناء غير المباشر، اي بئمن جزافي، فيكون لباني السفينة- الذي يعتبر مالكا لها قبل انتقال ملكيتها الى المجهز- رهنها، واذا ما تضمن اتفاق طالب البناء مع الباني على انتقال ملكية الاجزاء التي تم بناؤها مقابل الاقساط المدفوعة من الثمن فيكون لطالب البناء ان يُرتب رهنا على الاجزاء التي انتقلت اليه ملكيتها، وهو ما يسمح له بالاقتراض لدفع الاقساط الاخرى من الثمن، وقد يتفق طالب البناء مع الباني على تقرير رهن لمصلحته- اي لمصلحة طالب البناء- مقابل ما دفعه من ثمنها وهي ما زالت في طور الانشاء حتى يتقاضي طالب البناء قسمة الغرماء عند افلاس الباني<sup>(٣٤)</sup>.

اما الاهلية اللازمة لذلك، فيعتبر الرهن من الاعمال الدائرة بين النفع والضرر؛ لان الراهن في الغالب لا يتبرع برهن سفينته الا من اجل الحصول على قرض لإكمال بنائها، وعلى ذلك يجب ان تتوافر فيه اهلية التصرف، بان يكون بالغاً سن الرشد ولم يُصب بعارض من عوارض الاهلية وغير محجورٍ عليه، والامر ينطبق على الصغير المأذون بالتجارة فيكون تصرفه بحدود الاذن كمن بلغ سن الرشد.

واذا كان الراهن غير المدين كفيلاً عينياً، فان الرهن يعتبر عملاً ضاراً، ومن ثم يجب ان يكون بالغاً سن الرشد وغير محجورٍ عليه، اما القاصر فرهنه باطل<sup>(٣٥)</sup>.

ولما كان الرهن يعتبر من اعمال التصرف فان الوكالة العامة لا تكفي لإجرائه؛ لان نطاق الوكالة العامة هو اعمال الادارة، ومن ثم فلا بد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من اعمال الادارة، وبوجه خاص في البيع والرهن والتبرعات والصلح والاقرار والتحكيم... الخ<sup>(٣٦)</sup>. وهذا ما نص

عليه القانون الفرنسي رقم (٥-٦٧) لسنة ١٩٦٧ في المادة (٤٤) منه التي جاء فيها انه "لا يجوز منح رهن على السفينة الا من قبل المالك او وكيله بتفويض خاص".

اما بخصوص وكالة الريان عن المجهز وان كانت وكالة خاصة فهي لا تسمح له برهن السفينة، لأنه يعد وكيلاً للمالك عندما تبدأ الرحلة البحرية، اما في حالة رهن السفينة وهي في طور البناء فليس له ذلك؛ لأنه لا يعد ريانا للسفينة في هذه الحالة وان تم تعيينه على ان يكون ريانا لها عند اكمال بنائها؛ لان صلاحيته تبدأ بالإبحار وتنتهي عند الوصول للميناء المتفق عليه وهذا غير متحقق عندما تكون في طور البناء.

### المطلب الثاني/ الشكلية المطلوبة في عقد رهن السفينة في طور البناء

يذهب مشرع قانون التجارة البحرية المصري في المادة (٤١) منه على أنه "لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي". فيتضح من النص المصري أن عقد رهن السفينة سواء أكانت مكتملة البناء أم في طور البناء ليس عقداً رضائياً ينعقد بتطابق الإيجاب والقبول على موضوعه، وانما عقداً شكلياً لا ينعقد الا بورقة رسمية<sup>(٣٧)</sup>، وذلك بإفراغ العقد في قالب كتابي يتعين توثيقه في أحد مكاتب التوثيق أو أمام القنصل المصري في الخارج إذا تم الرهن في الخارج، والرسمية هنا ليست شرط صحة أو شرط نفاذ في مواجهة الغير وانما شرط انعقاد، ويترتب على هذا القول ان جزاء تخلف الرسمية هو بطلان العقد<sup>(٣٨)</sup>.

وينتقد بعض الفقهاء اشتراط الرسمية في الرهن البحري ويعدونه أمراً غير مقبول؛ لأن الغاية من الرسمية في العادة تبصير المتعاقدين بخطورة التصرف الذي يقدمان على إبرامه، وهذا لا يتوافر في عقود الرهن البحري؛ لأنها تربط بين مجهزين يحترفون النشاط البحري وبين مؤسسات مالية كبرى كالبنوك. كما يتنافى مع طبيعة الحياة التجارية وما يتطلب من سرعة وسهولة في الإجراءات، ويدعو الى تطبيق المبدأ ذاته الذي اخذه المشرع المصري في رهن المحال التجارية، الذي اشترط لانعقاد الرهن ان يحرر في ورقة رسمية او ورقة عرفية مصدق فيها توقيعات المتعاقدين أو اختتامهم<sup>(٣٩)</sup>.

في حين ذهبت بعض التشريعات، كالمشرع الفرنسي في القانون الصادر في ١٩٦٧/١/٣ في المادة (١/٤٣)، الى انه يجب كتابة عقد الرهن والا كان باطلاً، ولم يشترط الرسمية في ذلك. فيتضح ان الكتابة قد تكون رسمية عندما يسجل العقد امام موظف مختص، وقد تكون سندا عادياً او ورقة عرفية، فان كان كذلك فان العقد ينعقد، لكنه لا يكون نافذا الا عند قيده في سجل الميناء<sup>(٤٠)</sup>.

ونذهب مع اتجاه المشرع الفرنسي باشتراط الكتابة فقط في العقد من دون اشتراط الرسمية في ذلك؛ من اجل سرعة الاجراءات وسهولتها بعيداً عن التعقيد والابطاء في اتمام العقد. لذا نقترح النص الاتي في التشريع العراقي ( يجب ان يكون عقد رهن السفينة مكتوباً).

ولنفاذ رهن السفينة وهي في طور البناء في مواجهة الغير يتعين ان يتم شهره، ووسيلة ذلك هو القيد في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء، ويكون هذا القيد بتقديم صورة من عقد الرهن، مرفقاً بها قائمتان تحملان توقيع طالب القيد وتشتملان على اسم الدائن والمدين ومحل الاقامة والمهنة، وتاريخ العقد، وتاريخ الدين المنفق عليه في العقد، والشروط المتعلقة بالوفاء<sup>(٤١)</sup>. والبيانات المشار اليها في النص لم ترد على سبيل الحصر بل يمكن إضافة بيانات اخرى اليه اذا دعت الظروف الى ذلك، وهذه البيانات تسمح بتحديد العناصر الجوهرية لعقد الرهن من حيث اطرافه والدين المضمون والسفينة المرهونة<sup>(٤٢)</sup>. ولا يترتب على اغفال بيان او اكثر من البيانات السابقة بطلان الرهن الا اذا اصاب الغير ضرراً من ذلك<sup>(٤٣)</sup>.

اما مدة قيد الرهن فهي عشر سنوات من تاريخ اجرائه ويكون عرضه للبطلان اذا لم يجدد قبل انتهاء هذه المدة<sup>(٤٤)</sup>، ويترتب على عدم تجديد القيد سقوطه من دون حاجة الى اجراء لمحوه ومن ثم زوال الاثار التي تترتب عليه، ولا يمنع الدائن المرتهن من اجراء قيد جديد للرهن ولكن مرتبته تتحدد من تاريخ حصوله<sup>(٤٥)</sup>. ومدة العشر سنوات تحسب من تاريخ اجرائه وليس من تاريخ ابرام عقد الرهن، لذا يذهب بعض الفقهاء للقول انه كان من الافضل ان تكون مدة القيد اقصر؛ ليتشجع المدينون على سداد ديونهم بسرعة، والحفاظ على ضمان الدائنين لكي لا ينقص هذه الضمان باستهلاك السفينة مع مرور الزمن عند اكمال بنائها<sup>(٤٦)</sup>.

وعلى الرغم من ان القانون البحري المصري لم يحدد مدة لأجراء القيد الا انه من مصلحة الدائن المرتهن ان يجري القيد في اسرع وقت ممكن حتى يحصل على مرتبة متقدمة لرهنه ؛ لأن تاريخ القيد هو الذي يحدد مرتبة الرهن<sup>(٤٧)</sup>.

ويكون من حق الراهن والغير ذي المصلحة أو لكل من يتضرر ببقاء قيد الرهن ان يطلب شطبه اذا توافر سبب من اسباب انقضاء الرهن - كما سنرى- . ويمكن ان يجبر الدائن من المدين عندما يرفض محو قيد الرهن اختيارياً، وذلك بإقامة دعوى امام المحكمة المختصة، وهي التي تقع في المحل المختار للدائن اثناء التسجيل في دائرة مكتب تسجيل السفن، وتكون في العراق محكمة بداءة البصرة هي المحكمة المختصة، ومع ذلك يمكن لذوي العلاقة الاتفاق على ان يكون الاختصاص في ذلك لمحكمة عراقية اخرى<sup>(٤٨)</sup>.

وعليه نستج مما سبق ان الرهن البحري يعد من الضمانات الاتفاقية التي ترد على الاموال فتتسئ حقاً عينياً للدائن المرتهن على الشيء المرهون يتعزز به الضمان العام للدائن على اموال مدينه، كما يدفع بمقتضاها الدائن المرتهن الى المدين الرهن مبلغا على سبيل القرض وتكون السفينة التي يقدمها المدين او الكفيل العيني ضماناً للوفاء بأصل الدين وفوائده<sup>(٤٩)</sup>.

### المبحث الثاني/ أثار رهن السفينة في طور البناء

يترتب على قيد رهن السفينة وهي في طور البناء اثارٌ بالنسبة لطرفيه، المدين الراهن والدائن المرتهن، ويرجع في صدد ذلك الى احكام القانون المدني الخاصة بالرهن التأميني، كما يترتب على ذلك القيد اثارٌ بالنسبة الى الغير حيث يضحى الرهن نافذاً في حقه بعد قيده.

الامر الذي يستلزم منا بيان هذه الاثار بالنسبة لطرفيه المتعاقدين او بالنسبة للغير، وذلك في مطلبين، نُبين في المطلب الاول: اثار رهن السفينة فيما بين المتعاقدين، وفي المطلب الثاني نوضح: اثار رهن السفينة في مواجهة الغير.

### المطلب الاول/ اثار رهن السفينة فيما بين المتعاقدين

لا يؤدي الرهن الى فقدان الراهن ملكية السفينة المرهونة ولا ما يتفرع عن هذه الملكية من مزايا الاستعمال والاستغلال والتصرف ولا يفقد الحيازة ايضا، ولكن هذه الحقوق غير مطلقة، فهي مقيدة بالقدر اللازم لعدم تعريض سلامة المرهون للخطر او الانتقاص من قيمته. اما بالنسبة الى المرتهن فحق الرهن لا يخوله على السفينة شيئاً من مزايا الملكية، وانما يقتصر على منحه مزياتي التقدم والتتبع لاستيفاء حقه من ثمن السفينة.

لذا يستلزم بحث هذه الاثار ان نقسم هذا المطلب الى فرعين، نتناول في الفرع الاول: اثار الرهن بالنسبة للمدين الرهن، ونخصص الفرع الثاني لبيان: اثر الرهن بالنسبة للدائن المرتهن.

### الفرع الأول/ اثار الرهن بالنسبة للمدين الرهن

من الثابت ان رهن السفينة سواء اكانت مكتملة البناء أم في طور البناء - كما في رهن العقار- لا يؤثر على سلطات المالك في التصرف في السفينة او استغلالها، فيمكن لمالكها ان يبيعها او يرهنها مرة اخرى، والسلطات لا تضر الدائن المرتهن لأنه يملك حق تتبع السفينة في اي يد تكون وينفذ عليها استيفاءً لديونه<sup>(٥٠)</sup>. وسلطة المالك في التصرف في السفينة باقية حتى بعد بدء الدائن في اتخاذ اجراءات الحجز على السفينة<sup>(٥١)</sup>، ولا ترتفع الا بعد قيام الدائن بقيد محضر الحجز في سجل السفن<sup>(٥٢)</sup>. وحرية الراهن في التصرف في المرهون لا يجوز ان يقيد بها اتفاق مع الدائن

المرتهن، ويكون باطلاً تعهد الراهن للدائن المرتهن بان لا يتصرف في المرهون؛ لان نظام الرهن يهدف الى تمكين المالك من استعمال السفينة وما تمثله من قيمة اقتصادية في الحصول على الائتمان الذي ينشده من دون ان يجرده سلطته في التصرف، ويخشى اذا اجيز هذا التصرف ان يصبح من الشروط الدارجة في عقود الرهن فيضار بذلك نظام الائتمان<sup>(٥٣)</sup>.

ولكن هناك قيد يضعه اغلب المشرعين على حرية المدين الراهن بالتصرف في السفينة المرهونة اذا اكتمل بناؤها وكان المتصرف اليه اجنبياً، فيشترط لصحة البيع الاختياري له تنازل الدائن المرتهن عن الرهن في عقد البيع، وعدم مراعاة هذا الشرط لا يترتب عليه فقط بطلان البيع وانما معاقبة البائع بعقوبة جنائية<sup>(٥٤)</sup> كقانون التجارة البحرية المصرية في المادة (٢/٥٧)؛ لحماية الدائن المرتهن من صعوبة مباشرة حقه في التتبع والحجز على السفينة في الخارج وعلى سفينة فقدت الجنسية الوطنية بعد بيعها لأجنبي، وهذا الحكم يتعلق فقط في حالة البيع الاختياري، اما اذا كان البيع جبرياً ورسا المزاد على اجنبي فلا يسري حكم بطلان البيع عليه<sup>(٥٥)</sup>.

وبذات الاتجاه يذهب قانون ٣ يناير ١٩٦٧ الفرنسي في (المادة ٥٧) الى حظر اي عملية طوعية تؤدي الى فقدان امتياز سفينة خاضعة للرهن البحري وقيامه بذلك يجعله عرضه للعقوبات المنصوص عليها في المادة (٣١٤-١) من قانون العقوبات الفرنسي، وتتضمن هذه المادة عقوبة ثلاثية، اولها: عقوبة ادارية: برفض السلطات الفرنسية حذف السفينة المرهونة المباعه من السجل الوطني، ولكن هذه العقوبة ليست ممكنة دائماً اذا بيعت السفينة في ميناء اجنبي. ثانياً: عقوبة مدنية: اذ يُعد البيع على هذا النحو باطلاً ولاغاً؛ بسبب الطبيعة غير القانونية للموضوع، وهنا يفترض ان السفينة قد اعيدت الى فرنسا، اما اذا بقيت في الخارج فلن تعترف المحاكم الاجنبية بقرار البطلان الفرنسي. اما الوسيلة الثالثة: وهي جزاء جنائي يتمثل باعتبار المدين الراهن الذي قصد مخالفة المادة (٥٧) وادى فعله الى فقدان حق الامتياز لسفينة مرهونة ارتكب جريمة خيانة امانة المنصوص عليها في المادة (٤٠٨) من قانون العقوبات الفرنسي<sup>(٥٦)</sup>.

ومع ذلك اذا كانت هذه الدولة موقعة على (اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية)، فستضطر الى الاعتراف بالرهن الواقع على السفينة، حيث الزمت في المادة (١) ان تتعهد الدول المتعاقدة بالاعتراف بصحة الرهن العقارية والتعهدات التي تم انشاؤها بشكل صحيح في البلدان الاجنبية. اما الدول غير الموقعة على الاتفاقية ولا تعترف بالرهن البحري الذي تم انشاؤه، فسيكون من الصعب على المرتهن ان يذهب ويطلب بحقوقه في المحاكم الاجنبية.



كما يلتزم الراهن بسلامة السفينة، ويكون للدائن المرتهن الاعتراض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه انقاص ضمانه انقاصاً كبيراً، ويكون له الحق في حالة الاستعجال اتخاذ ما يلزم من الوسائل التحفظية، فيكون له الحق بالاعتراض على اهمال الراهن اكمال بنائها أو اهمال صيانتها أو عدم اصلاح ما قد يصيبها من تلف، ويجوز له إذا اكتمل بنائها ولازال الرهن سارياً أن يطلب من سلطات الميناء منع السفينة من السفر إذا تحقق لديه أن حالة هيكلها أو لانها من السوء لدرجة تعرضها للهلاك إذا ابحرت، أو كانت تروم السفر في رحلات بعيدة أو محفوفة بالمخاطر لا تتفق وامكانات السفينة<sup>(٥٧)</sup>. حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في احد قراراتها، بان للدائن أن يطلب الوفاء له بدينه إذا استخدمت السفينة في رحلة طويلة تحفها مخاطر جسيمة، أو إذا تغير ميناء قيدها أو انتقل الى بلد اجنبي أو ابحرت السفينة تحت علم دولة اجنبية<sup>(٥٨)</sup>.

وإذا كان المدين الراهن المتسبب في هلاك السفينة أو تلفها بخطئه، فيكون للدائن المرتهن أن يقتضي تاميناً كافياً أو أن يستوفي حقه فوراً ويكون الخيار في ذلك للمدين<sup>(٥٩)</sup>. ولا يكفي بذلك بل يكون للمرتهن أن يتقدم بطلب الى المحكمة لوقف الاعمال واتخاذ الوسائل اللازمة لمنع وقوع الضرر، كأن يطلب اقامة حارس للمحافظة على المرهون وذلك على نفقة الراهن<sup>(٦٠)</sup>.

ويكون للدائن وسيلة للضغط على المدين من اجل الاسراع في سداد الدين وذلك باستخدام الحجز الوقائي وهو حجز مؤقت على السفينة، ويستند هذا الحق في الحجز في فرنسا بناءً على طلب يتقدم به الدائن لمنع مالك السفينة من مغادرة الميناء، وهذه الاجراء وسيلة للضغط على المدين من اجل دفعه لسداد دينه، ما لم يأذن القاضي برحلة محددة بناءً على ضمان كاف<sup>(٦١)</sup>.

إذا تميل وظيفة الحجز التحفظي إلى دفع المدين لتسوية ديونه، من خلال شل حركة السفينة خاصةً، لأنه يعيق مصالحه الاقتصادية بشكل خطير<sup>(٦٢)</sup>. وبذات الاتجاه تذهب محكمة النقض المصرية في قرار حديث لها الى ان (الدائن بدين بحرى متعلق بسفينة جواز توقيعه الحجز التحفظي عليها ضماناً لدينه سواء كان المسؤول عنه وقت نشوئه هو مالك السفينة أو مستأجرها أو أي شخص آخر)<sup>(٦٣)</sup>.

### الفرع الثاني/ اثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن

للدائن المرتهن صفتان: اولا صفته كدائن وصفته كمرتهن. فهو كدائن له حق الضمان العام على اموال مدينه الحاضرة والمستقبله جميعها، ومن ثم له الحق بإيقاع الحجز على جميع اموال المدين وان يبيعه مستوفيا حقه من ثمنها من دون ان يمنحه ذلك اي حق في التقدم على الدائنين الاخرين.

وله كمرتهن حق عيني، اي سلطة على المال محل الرهن من دون ان تخوله أية مزية من مزايا ذلك المال ذاته وهي استعماله او استغلاله والتصرف فيه، وانما يكون له ميزة التقدم على الدائنين الاخرين في استيفائه من ثمن ذلك المال بعد ان يتم بيعه بالطرق القانونية اذا لم يخرج المال من ذمة الراهن، ومزية تتبع ذلك المال في اي يد يكون اذا كان قد خرج من يد الراهن وهما مزيتان موجّهتان ضد الغير لا ضد الراهن<sup>(٦٤)</sup>.

وبناء على ما تقدم نطرح التساؤل الاتي: هل يكون الدائن المرتهن حراً في ان يبدأ التنفيذ على السفينة او على غيرها من اموال المدين الاخرى سواء أكان المرهون كافياً للوفاء بحقه ام لا؟

ان القانون المدني العراقي يمنع الدائن المرتهن ان ينفذ على اموال المدين غير المرهونة اذا كانت لا تقي بالدين، وفي هذه الحالة له ان يستوفي ما بقي له كدائن عادي من سائر اموال المدين من دون ان يكون له في ذلك اي حق بالتقدم على سائر الدائنين<sup>(٦٥)</sup>. اما اذا كان الراهن كفيلاً عينياً فلا يكون للمرتهن حق الضمان العام على اموال الراهن، كما لا يجوز للكفيل ان يطلب من المرتهن ان يرجع اولاً على اموال المدين، وهذا هو (حق التجريد)، ما لم يوجد اتفاق يقضي بغير ذلك<sup>(٦٦)</sup>.

وفي العلاقة بين الدائن المرتهن والمدين الراهن يجب على الدائن المرتهن ان لا يأخذ اجراءات التنفيذ على مال اخر قبل التنفيذ على السفينة المرهونة سواء أكانت مكتملة البناء ام لا تزال قيد البناء، فاذا لم تفِ السفينة بحقه كان له التنفيذ على اموال المدين الاخرى، بعد صدور حكم قضائي بذلك، اما اذا كان الراهن شخصاً اخر غير المدين فلا يجوز للدائن المرتهن التنفيذ الا على السفينة المرهونة دون غيرها من امواله الاخرى، ولا يكون لمثل هذا الراهن الدفع بتجريد المدين ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك<sup>(٦٧)</sup>.

وتطبيقاً لأحكام القانون المدني فانه يقع باطلاً شرط التملك عند عدم الوفاء، وشرط الطريق الممهد، وهذا البطلان متعلق بالنظام العام؛ الغاية منه حماية الراهن - الذي يكون موقفه عادة ضعيفاً - من استغلال الدائن المرتهن، ويبطل الشرط من دون عقد الرهن الذي يبقى صحيحاً. ومع ذلك يجوز الاتفاق بعد حلول اجل الدين او قسط منه على ان يترك المدين الراهن السفينة مكتملة البناء او في طور البناء لدائنه وفاءً لدينه، ومرجع صحة الاتفاق في هذه الحالة ان مظنة استغلال الراهن تكون قد انتفتت، وقياساً بهذا الحكم يتعين القول بصحة الاتفاق على ان يكون عند عدم استيفاء الدائن لحقه وقت حلول اجله في بيع السفينة المرهونة من دون اتباع الاجراءات التي فرضها القانون اذا حصل ذلك الاتفاق بعد حلول الدين او قسط منه، وذلك لانتفاء شبهة استغلال الدائن المرتهن لحاجة الراهن<sup>(٦٨)</sup>.

وعليه يكسب الدائن المرتهن حقاً عينياً على السفينة وهي في طور البناء بمقتضى عقد الرهن البحري، وهو حق تبعية يستند الى الدين ويضمن وفاءه، وهو ما يجعل للدائن المرتهن ضماناً عاماً على كل اموال مدينه، وضماناً خاصاً على السفينة المرهونة. فاذا قيد الرهن اصبح سارياً في حق الغير، فيكون للدائن المرتهن الحق في ان يتقدم غيره من الدائن العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة، كما يكون له ان يتتبع السفينة المرهونة سواء أكانت في طور البناء أم مكتملة البناء وان ينفذ عليها في يد الحائز عليها. وهذا ما يكون محل البحث في المطلب القادم.

### المطلب الثاني/ آثار الرهن في مواجهة الغير

تقدم القول ان حق الرهن يكون سلطة للدائن المرتهن على المال المرهون يستوفي بمقتضاها الدين من ثمن السفينة، فان استوفاه في مواجهة دائن اخر سمي (تقدماً)، وان استوفاه في مواجهة من انتقلت اليه ملكية السفينة المرهونة سمي (تتبعاً)، وهاتان الميزتان غير موجّهتين قبل الراهن بل قبل الغير.

والمقصود بالغير: هو كل صاحب حق يتضرر من وجود الرهن وهو لا يخرج عن احد الاشخاص الثلاثة<sup>(٦٩)</sup>:

١- دائن عادي للراهن: لا يتمتع بحق عيني على المرهون ويتضرر من وجود دائن مرتهن يتقدم عليه في تقاضي حقه من الشيء المرهون(السفينة).

٢- شخص له حق تبعية على السفينة المرهونة، كدائن مرتهن اخر رهناً تأمينياً او رهن حيازة او دائن له حق امتياز، فان اي من هؤلاء يضار من وجود رهن تأميني اذا تقدم عليه صاحبه وتقاضي حقه قبله من ثمن السفينة.

٣- شخص له حق عيني اصلي على السفينة، كمن انتقلت اليه بعد الرهن ملكية المرهون. فان اي من هؤلاء يتضرر من وجود حق الرهن التأميني اذا تمكن الدائن المرتهن من التقدم لاستيفاء حقه.

ولا يرتب عقد الرهن اي اثار في مواجهة الغير الا اذا اصبح الرهن نافذا في مواجهة الغير، ولا يكون ذلك الا اذا تم قيده، ويترتب على قيد الرهن للدائن المرتهن حقاً في التقدم على غيره من الدائنين عاديين او مرتهنين تالين له في المرتبة، ويكون له حق تتبع السفينة والتنفيذ عليها تحت اي يد كانت<sup>(٧٠)</sup>.

لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الاول: حق التقدم او الافضلية، اما الفرع الثاني: فنبين فيه حق التمتع.

### الفرع الأول/ حق التقدم أو الأفضلية

يعني حق التقدم: أن يكون للدائن المرتهن في مواجهة دائني الراهن الذين يلونه في المرتبة والدائنين العاديين الأولوية في استيفاء حقه من ناتج بيع السفينة المرهونة بالمزاد العلني<sup>(٧١)</sup>.

فيفترض هذا الحق تعدد دائني المدين الراهن للسفينة سواء أكانوا دائنين عاديين أم اصحاب امتيازات بحرية أم اصحاب رهون بحرية أم أي تأميمات عينية أيا كانت<sup>(٧٢)</sup>.

اما محل هذا الحق فهو المال الذي يستوفي منه الدائنون حقوقهم، وهذا المال لا بد ان يكون مبلغاً من المال(نقود)، ولا يتصور غير ذلك، ومن ثم لزم ان تتحول السفينة المرهونة الى مثل هذا المبلغ، والطريق الطبيعي لتمام هذا التحويل هو بيع السفينة المرهونة بالمزاد<sup>(٧٣)</sup>. بناءً على ذلك اذا كان الرهن واقعا على السفينة بأكملها او واقعا على اكثر من نصفها، فان الدائنين المرتهنين يستوفون حقوقهم من الثمن الذي بيعت به السفينة المرهونة بالمزايدة او الثمن الذي يلتزم الحائز بإيداعه في خزنة المحكمة في حالة تطهير السفينة من الرهون، اما الرهن الواقع على حصة لا تزيد على نصف السفينة، فإن حق الدائن المرتهن ينصب على الثمن الذي بيعت به حصة الراهن في الملكية الشائعة<sup>(٧٤)</sup>، وهذا يعني ان البيع في هذه الحالة يتقرر بحكم قضائي وبناءً على طلب الدائن المرتهن، ومن ثم لا يجوز للمحكمة ان تأمر ببيع السفينة بأكملها من تلقاء نفسها، ولا تكون المحكمة ملزمة بإجابة الدائن الى طلبه، فالأمر جوازي لها، تقدره بناءً على ظروف الحال، فان امرت المحكمة ببيع السفينة بأكملها انتقلت ملكيتها الى الراسي عليه المزاد، ولا يستوفي الدائن المرتهن حقه بهذه الصفة الا من ذلك الجزء من الثمن الذي يقابل الجزء المرهون من السفينة ويستأثر الراهن بالباقي من الثمن<sup>(٧٥)</sup>.

كما يعني هذا الحق ان تكون للدائن المرتهن اولوية في اقتضاء دينه من ثمن بيع السفينة؛ فهو يتقدم بدهاءة طائفة الدائنين العاديين، ولكنه يتأخر عن اصحاب الامتيازات البحرية المقررة بنصوص القوانين البحرية، مع ملاحظة انه يتقدم على اصحاب الامتيازات المقررة بنصوص مدنية التي تلي أصحاب الديون الممتازة بامتياز بحري أو المضمونة برهن بحري<sup>(٧٦)</sup>.

وفيما إذا تعدد الدائنون وكانوا جميعاً أصحاب رهون بحرية، فتكون الأولوية لصاحب الرهن الذي تم قيده أولاً بغض النظر عن تاريخ عقد انشاء الرهن نفسه، فمن بادر بقيده رهنه يتقدم حتى

على من حصل على الرهن في تاريخ سابق اذا تراخى واجرى القيد في تاريخ لاحق على قيد الرهن المتأخر. واذا قيدت الرهن في يوم واحد، فتأخذ مرتبة واحدة ولا تفاضل بينها<sup>(٧٧)</sup>.

وهذا ما ذهب اليه قانون التجارة البحرية في المادة (٥٠)، والمشرع الفرنسي في القانون (رقم ٦٧-٥) لسنة ١٩٦٧ في المادة (٥١)، حين نص على انه اذا كان هناك رهن او اكثر على نفس السفينة او على نفس الجزء منها يكون الترتيب حسب الاولوية لتاريخ تسجيل الرهن، واذا كان التسجيل في نفس اليوم فيعتبر بنفس الدرجة بغض النظر عن الاختلاف في اوقات التسجيل.

اما التشريع العراقي فلا يتضمن نصاً مشابهاً للنص المصري او الفرنسي لذا نقترح النص الاتي: (يكون الرهن البحري تالياً في المرتبة للامتياز البحري، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهن بحسب تاريخ قيدها، واذا قيدت عدة رهن في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة).

ويتمتع الدائن المرتهن بأولويته ليس فقط لاقتضاء اصل دينه بل تغطية مظلة حق التقدم حتى يقتضى ايضاً ما انفقته من مصروفات عند ابرام عقد الرهن او عند قيده او تجديده، فتدخل هذه المبالغ ادخالاً ضمنياً في التوزيع وفي مرتبة الرهن نفسه<sup>(٧٨)</sup>، وكل ذلك مشروط بقيد الرهن. والأمر نفسه بالنسبة لفوائد الدين خلال العامين السابقين على قيد محضر حجز السفينة، والفوائد التي تنتج خلال المدة الواقعة بين تاريخ القيد المذكور وتاريخ رسو المزاد<sup>(٧٩)</sup>.

ويجوز للدائن المتمتع بحق التقدم ان ينزل عن مرتبة رهنه في حدود دينه المضمون لمصلحة دائن مرتهن اخر قام بقيد رهنه على السفينة نفسها<sup>(٨٠)</sup>، ولا يمكن الاحتجاج بهذا التنازل الا من تاريخ التأشير به في قيد الرهن الاصلي. اما اذا كان الدين المضمون بالرهن البحري ثابتاً في صك اذني فينتقل عن طريق التطهير، فاذا تم هذا التطهير حل المظهر اليه محل الدائن المظهر، ويتمتع بحق الاولوية تبعاً لمرتبة الرهن الضامن للدين الثابت في الصك الاذني، ويبقى لازماً لإمكان هذا الاحتجاج ان يتم التأشير باسم الدائن المظهر اليه في قيد الرهن<sup>(٨١)</sup>.

ففي القانون البحري المصري يستوفي الدائن المرتهن حقه قبل الدائنين العاديين ولكن بعد الدائنين الممتازين على السفينة مباشرة (المادة ٥٠) منه، والديون الممتازة التي تتقدم الديون المضمونة برهن السفينة هي الديون الممتازة الستة المنصوص عليها في المادة (٢٩) من القانون البحري المصري. ولما كان الرهن البحري يأتي في المرتبة بعد حقوق الامتياز مما يخشى معه عدم استيفاء الدائن المرتهن لحقه، لذا حاول القانون الانتقاص من عدد الامتيازات البحرية، وقرر ان لا ترد على مبلغ التأمين في حين انه اجاز الاتفاق في عقد الرهن على ان يستوفي الدائن المرتهن دينه من مبلغ التأمين<sup>(٨٢)</sup>.

وعددت المادة (٣١) القانون الفرنسي رقم ٣ يناير لسنة ١٩٦٧، الامتيازات البحرية ونصت على مبلغ التعويض الذي يستحق عند الاصطدام او الحوادث او الاضرار وغيرها ولم تستثنها كما فعل المشرع المصري.

اما في التشريع العراقي فعدم وجود نص قانوني ينظم الرهن البحري واثاره يجعلنا نطبق قواعد القانون المدني الخاصة بتحديد حقوق الامتياز ومرتبة كل حق، على الرغم من انها لا تنسجم في اغلب الاحيان مع ما تحتاجه البيئة البحرية من سرعة في المعاملات وسهولة في الاجراءات.

### الفرع الثاني/ حق التتبع

يقصد بحق التتبع: السعي للتنفيذ على السفينة المرهونة بعد أن أصبحت تعود لشخص آخر غير مالكا الاصيلي<sup>(٨٣)</sup>، أو هو حق يباشره الدائن المرتهن في مواجهة الحائز للسفينة حتى لو كان هذا الحائز حسن النية، ولا تقتضي ممارسة الدائن المرتهن لحقه في التتبع إقامة دعوى قضائية ضد الحائز، إنما يكفيه توجيه تنبيه للمدين الراهن بالدفع وإنذار الحائز بالدفع أو التخلية<sup>(٨٤)</sup>.

ويشترط لمباشرة حق التتبع توافر الشروط الاتية:

١- حلول أجل الدين المضمون:

٢- ضرورة أن يكون الدين نافذا في مواجهة من يتتبع المرهون بين يديه، بأن يكون مسجلا قبل تسجيل سند من انتقلت إليه ملكية السفينة المرهونة أو إلى حق عيني عليها .

٣- يجب أن تكون السفينة المرهونة بيد الحائز، ولا يقصد بالحائز هنا الحائز العرضي كالمستأجر أو من له الحيازة القانونية كواضع اليد سواء أكان حسناً أم سيء النية، بل المقصود به كل من انتقلت اليه بعد الرهن بأي سبب من أسباب الملكية أو أي حق عيني قابل للرهن من دون أن يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن الدين الموثوق بالرهن<sup>(٨٥)</sup>.

إذ يجب أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت للحائز قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن؛ لأنه لا يجوز وعلى نحو ما تنص عليه المادة (٥١) من قانون التجارة البحرية المصري، التصرف في السفينة المرهونة بعد اجراء ذلك القيد. وهو منع روعي فيه عدم إرهاب الدائن المرتهن بمواصلة التتبع بعد ان اصبح بيع السفينة جبراً وشيك الوقوع<sup>(٨٦)</sup>.

وعلى الدائن المرتهن في حالة ما إذا انتقلت ملكية السفينة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن اتخاذ اجراءات التنفيذ على السفينة ضد الحائز، ووسيلة الأخير لاتقاء تلك الاجراءات هو

القيام بإجراءات تطهير السفينة من الرهن (التطهير الاختياري) التي نصت عليها المادة (٥٤) من قانون التجارة المصري وهو ما يؤدي الى انقضاء الرهن<sup>(٨٧)</sup>.

فاذا فشلت وسائل المالك الجديد في دفع التتبع كأن تعذر عليه إنكار نفاذ الرهن في مواجهته أو إنكار الدين أو دفعه ولم يعمد المالك الجديد الى تطهير السفينة كان لا مناص له من تحمل اجراءات بيع السفينة بالمزاد، ومع ذلك فان اجراءات نزع الملكية لا تعني بالضرورة اخراج الملكية من ذمة المالك الجديد، اذ تبقى له فرصتان تتيح له الاحتفاظ بها، فقد يتدارك امره ويدفع الدين قبل الاحالة القطعية<sup>(٨٨)</sup>؛ لان حقه بدفع الدين يستمر الى يوم رسو المزايدة، وقد يتقدم في المزايدة فترسو عليه<sup>(٨٩)</sup>.

وتذهب محكمة النقض الفرنسية في احد احكامها الى ان البيع القضائي الذي يتم في الخارج لا يطهر السفينة من الرهن عندما تعود السفينة الى فرنسا، اذ يمكن للدائن المرتهن الذي لم يحصل على حقه ان يستولي عليها في يد المشتري<sup>(٩٠)</sup>. وهذا حل يعتبر غير متوافق مع طبيعة العلاقات الدولية، ولكنه يهدف الى حماية المصالح الوطنية؛ لان الدائنين الفرنسيين ليس من المؤكد ان يحصلوا في الخارج على ما كان بإمكانهم ان يحصلوا عليه لو تم البيع في فرنسا<sup>(٩١)</sup>.

وعليه فان الحائز للسفينة يكون كل من تملك السفينة بأي سبب من اسباب الملكية أو أي حق عيني آخر عليها قابل للرهن من دون ان يكون مسؤولاً عن الدين المضمون بالرهن مسؤولية شخصية، وعلى ذلك فهما تعاقبت البيوع على السفينة فان حق الدائن المرتهن يبقى يتقل السفينة طالما بقي الدين كله او بعضه قائماً بغير وفاء؛ لأن الرهن البحري يشهر بطريق القيد فلا مفاجأة او مباغته للحائز، على خلاف حق الامتياز الذي لا يخضع للشهر، ويكون مفاجئاً للحائز الذي لا يعلم بهذا الحق المستتر بالنسبة اليه، وبهذا يكون حق التتبع في الرهن اكثر ضماناً من حق التتبع في الدين الممتاز<sup>(٩٢)</sup>.

### المبحث الثالث/ اسباب انقضاء الرهن البحري

ان الرهن الوارد على السفينة هو حق تابع يقوم لضمان الوفاء بالتزام ما بذمة المدين، ومن ثم يدور مع هذا الالتزام وجوداً وعدمياً، لذا فانقضاء هذا الالتزام يؤدي حتماً الى انقضاء الرهن الذي يضمنه تبعاً لذلك، كما ان الرهن يمكن ان ينقضي بذاته مستقلاً عن الدين الذي يضمنه، وهو ما يعرف بانقضاء الرهن بصفة مستقلة.

وعليه فان الرهن الوارد على السفينة وهي في طور البناء ينقضي اما بصفة تبعية بانقضاء الدين، وقد ينقضي بصفة مستقلة عن الدين المضمون بالرهن.

لذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الاول: انقضاء رهن السفينة في طور البناء بصفة تبعية، وفي المطلب الثاني نبين انقضاء رهن السفينة في طور البناء بصفة مستقلة.

### المطلب الاول/ انقضاء رهن السفينة بصفة تبعية

الرهن حق تابع للالتزام المضمون بالرهن، لذا ينقضي حتماً بانقضاء الدين المضمون، فينقضي الرهن تبعاً لانقضاء الدين ويزول بزواله، فاذا زال الدين زال معه الرهن، بشرط ان يكون انقضاء هذا الدين تاماً؛ لان الرهن لا يتجزأ فيبقى كاملاً ما بقي جزءاً من الدين الا اذا اتفق على خلاف ذلك. والاسباب التي ينقضي بها الدين المضمون هي اسباب انقضاء الالتزام بصورة عامة، كالوفاء او الاسباب الاخرى غير الوفاء.

لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الاول: انقضاء الرهن بالوفاء، ونبحث في الفرع الثاني: انقضاء الرهن بغير الوفاء.

### الفرع الاول/ انقضاء الرهن بالوفاء

ينقضي رهن السفينة المرهونة وهي في طور البناء بالوفاء، وقد يكون هذا الوفاء وحلول اجل الدين والسفينة لم تكتمل بعد، وقد تكون اكتملت وبدأت بالإبحار، فالحكم واحد في الحالتين، على ان لا يكون الوفاء مقروناً بحلول الموفي محل الدائن، كما في وفاء المدين المتضامن نصيبه من الدين ونصيب المتضامن معه، وكذلك وفاء الحائز الديون المضمونة برهن على السفينة التي آلت ملكيتها اليه؛ لان الوفاء مع الحلول سواء اكان اتفاقياً ام قانونياً لا ينهي الالتزام القائم في ذمة المدين بل ان الدين يبقى بتأميناته كافة وصفاته لمصلحة الغير الموفي<sup>(٩٣)</sup>.

واذا كان الدين قد انقضى ثم عاد بزوال سبب الانقضاء كأن كان الوفاة باطلاً او الابراء صادراً من غير ذي اهلية رجع الرهن برجوع الدين<sup>(٩٤)</sup>، وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقي في احد احكامها<sup>(٩٥)</sup>.

اما ما يتعلق بالوفاء المعجل فنجد حكم القانون المدني في المادة (٢/١٣١٥) ينص على "يجوز للمدين ان يفي بالدين قبل حلول الاجل ويطلب فك الرهن، فاذا لم يقبل الدائن جاز للمدين ان يودع الدائرة المختصة الدين مع ملحقاته وما قد يكون اشترط من تعويض عند التعجيل بالوفاء وعندئذ يفك الرهن".



يتضح من النص السابق ان المدين يستطيع ان يجبر الدائن المرتهن على قبول الوفاء بالدين قبل حلول اجله وعند الرفض يودع الدين وملحقاته الدائرة المختصة ليفك الرهن.

### الفرع الثاني/ انقضاء الرهن بغير الوفاء

قد ينقضي الرهن تبعاً لانقضاء الدين بالتجديد ما لم يتفق على غير ذلك، او بالمقاصة او باتحاد الذمة او باستحالة التنفيذ او الالغاء او التقادم.

فالمقاصة اداة وفاء واداة ضمان، اذ انها اداة وفاء لأنها تؤدي الى انقضاء دينين متقابلين متى توافرت فيهما الشروط، واما اعتبارها اداة ضمان؛ فلان الدائن الذي يستوفي حقه من الدين الذي في ذمته لمدينه ان يختص بهذا الدين الذي في ذمته دون غيره من دائني المدين، فيستوفي حقه مقدماً عليهم جميعاً<sup>(٩٦)</sup>.

او عن طرق اتحاد الذمة: والذي يتحقق عن طريق الارث او الوصية، واذا زال السبب الذي ادى الى اتحاد الذمة وكان لزاله اثر رجعي، عاد الدين للوجود هو وملحقاته بالنسبة لذوي الشأن جميعاً، ويعتبر اتحاد الذمة كأنه لم يكن.

اما الالغاء فهو تصرف تبرعي صادر من جانب واحد وهو الدائن المبرئ، وينقضي به الدين فيزول الرهن، ومن ثم ينقضي ما كان يكفله من تأمينات ويدخل فيها الرهن<sup>(٩٧)</sup>.

وفي حالة استحالة التنفيذ فيجب ان تكون بسبب اجنبي لا يد للمدين بها، كان تتعرض السفينة للهلاك او الاحتراق ولم يكن مؤمناً عليها، اما اذا كان هناك تأمين فينتقل حق الدائن الى مبلغ التأمين او التعويض. فينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة محل الرهن اذا كان الهلاك كلياً لزال محله، واذا كان الهلاك جزئياً ظل الرهن على الجزء الباقي من اجل كل الدين تطبيقاً لقاعدة عدم تجزئة الرهن، الا ان المادة (١/٣٤) من قانون التجارة البحرية المصري تبقي الرهن على حطامها، ويعني ذلك ان يكون للدائن ميزة التقدم على باقي الدائنين في استيفاء حقه من ثمن الحطام. وعملاً بحكم المادة (١٢٩٧) من القانون المدني العراقي الذي تقابله المادة (١٠٤٨) من القانون المدني المصري، فان هلاك السفينة لا يؤدي الى الاخلال بحق الدائن المرتهن في ان يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الأجل او يحصل على تأمين كافٍ من المدين، سواء أكان الهلاك ناشئاً بخطأ المدين أم عن سبب اجنبي<sup>(٩٨)</sup>.

واذا تمسك كل ذي مصلحة بالتقادم فانه يكون مانعاً من سماع دعوى الدين ومن ثم يمنع ما يتعلق بذلك من تأمينات ورهون.

## المطلب الثاني/ انقضاء الرهن بصفة مستقلة

ينقضي الرهن بصفة اصلية اي مستقلا عن الدين المضمون بالعديد من الاسباب، لأننا سنقصر البحث على صورتين فقط، وهما بيع السفينة بالمزاد نتيجة التنفيذ الجبري عليها، والصورة الثانية انقضاء الرهن البحري بالتطهير الاختياري، والسبب في اقتصار البحث على هاتين الصورتين؛ هو كثرة اللجوء اليهما في الواقع، وتمتعهما ببعض الخصوصية التي تتسجم وطبيعة البيئة البحرية، اما الحالات الاخرى فيطبق بشأنها القواعد العامة التي تسرى على جميع الالتزامات. لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين، نبحث في الفرع الاول: بيع السفينة بالمزاد نتيجة التنفيذ الجبري عليها، ونبين في الفرع الثاني انقضاء الرهن بالتطهير الاختياري.

## الفرع الاول/ بيع السفينة بالمزاد نتيجة التنفيذ الجبري عليها

اذا لم يدفع الراهن ما عليه من ديون فان للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها، ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي الا بناء على سند تنفيذي<sup>(٩٩)</sup>. وتبدأ اجراءات الحجز في قانون التجارة البحرية المصرية بالتنبيه الرسمي على المدين بالدفع، ويجوز التنبيه الى ريان السفينة او من يقوم مقامه، ويتولى المحضر توقيع الحجز على السفينة، ويحرر محضر بذلك وتسلم صورة من المحضر الى ريان السفينة، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز؛ لمنع السفينة من السفر، ونسخ اخرى للجهات ذات العلاقة، ويشمل محضر الحجز تكليف بالحضور امام قاضي التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز بدائرتها ولا يجوز ان تحدد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر او بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا يضاف اليها ميعاد مسافة، ويسجل محضر الحجز في سجل السفن لمنع التصرف في السفينة، ويعلن عن البيع بالنشر في احدى الصحف اليومية، وتلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينة وعلى السفينة ذاتها وفي اي مكان اخر تعينه المحكمة. ولا يجوز البيع الا بعد مضي خمسة عشر يوماً من اتمام اجراءات النشر<sup>(١٠٠)</sup>. ويحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة ايام، ويقبل اكبر عطاء في الجلسة الاولى بصفة مؤقتة ويتخذ اساسا للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها بيعاً نهائياً للمزايد الذي قدم اكبر عطاء في الجلستين، واذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب على المحكمة ان تحدد ثمناً أساسياً جديداً اقل من الاول بما لا يجاوز الخمس، وتعيين اليوم الذي تحصل في المزايدة، وتتبع اجراءات الاعلان، ويجب على الراسي عليه المزاد ان يدفع خمس الثمن فور رسو المزايدة عليه، وان يودع باقي الثمن والمصروفات لخزانة المحكمة خلال سبعة ايام

على الاكثر من تاريخ رسو المزداد والا اعيد بيع السفينة على مسؤوليته<sup>(١٠١)</sup>. وتتضمن المادة (١١) من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهن البحرية لسنة ١٩٩٣، أحكاماً مشابهة لنصوص القانون المصري فيما يتعلق بذلك<sup>(١٠٢)</sup>.

ويحصل الدائن المرتهن على حقه بعد ان يحصل الدائنون الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية على حقوقهم اولاً، وما يبقى بعد ذلك يقسمه الدائنون العاديون كلاً بنسبة دينه. ويكون ذلك سواء حصل التنفيذ بناءً على طلب الدائن المرتهن ام بناءً على طلب غيره من الدائنين وسواء حصل التنفيذ في مواجهة الراهن ام في مواجهة الحائز وسواء رسا المزداد على الحائز ام على الغير، ولكن الرهن لا ينقضي بمجرد رسو المزداد بل لا بد ان يقوم من رسا عليه المزداد ايداع الثمن الذي رست عليه المزايدة في صندوق المحكمة لكي يتولى القضاء توزيعه على مستحقيه<sup>(١٠٣)</sup>.

وإذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة الى المشتري من المدين الراهن سواء ورد البيع عليها كاملة ام على حصة منها، فان الدائن المرتهن عليه اعلان المشتري (الحائز) بمحضر الحجز والتنبيه عليه بالوفاء، وهنا يستطيع المشتري تجنب استمرار التنفيذ على السفينة او منع بدء الاجراءات، اذا لم يبدأ الدائن بعد في اتخاذها ويجب على الحائز الاستفادة من هذه الامكانية والقيام بما يلي:

١- اذا كانت الاجراءات قد بدأت وتم اعلانه بمحضر الحجز والتنبيه عليه بالوفاء يجب عليه ان يبادر خلال خمسة عشر يوماً من ذلك بإعلان جميع الدائنين المقيدين في سجل السفن في مواطنهم المختارة باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً وذلك في حدود ثمن السفينة، ويتساوى في ذلك تعلق الامر بديونه الحالة أم غير الحالة.

٢- يجب ان يتضمن الاعلان السابق البيانات المنصوصة عليها في المادة (٢/٥٤) من قانون التجارة البحرية المصري ، التي تشمل ما يلي:

أ- ملخص العقد الذي ابرمه مع المدين الراهن وتاريخه.

ب- اسم السفينة ونوعها وحمولتها.

ت- ثمن السفينة وقيمة المصاريف.

ث- قائمة بالديون المقيدة في سجل السفن وتاريخ ومقدار كل دين واسم كل دائن.

اما الاثار المترتبة على البيع الجبري على وفق احكام اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية التي نصت عليها المادة (١٢) من الاتفاقية فهي:

١- تنتهي جميع الرهون والامتيازات التي تقع على السفينة ما عدا ما يتحملة مشتري منها برضا الطرفين بشرط: وجود السفينة وقت البيع في النطاق الاقليمي لولاية هذه الدولة، وان يكون البيع قد تم على وفق قانون الدولة المذكورة.

٢- تسدد من ثمن البيع اولاً التكاليف والمصاريف الناشئة عن الحجز او احتجاز السفينة وبيعها فيما بعد، ويوزع الباقي بالقدر اللازم لتلبية المطالبات المعينة، وبعد الوفاء بجميع المطالبات لأصحابها، يدفع ما تبقى من ثمن البيع ان وجد للمالك ويكون قابلاً للتحويل من دون قيد.

والاصل انه يجوز توقيع الحجز التنفيذي على اية سفينة وطنية كانت ام اجنبية غير ان هذا المبدأ ليس مطلقاً بل ترد عليه استثناءات ترجع لظروف المدين او الرسالة البحرية، كما في حالة السفن المتأهبة للسفر، اذ لا شك ان توقيع الحجز على السفينة المتأهبة للسفر ضاراً بالرسالة البحرية ومعطلاً استغلالها التجاري، وتعتبر السفينة متأهبة للسفر منذ اللحظة التي يحصل فيها الریان على الرخصة بالسفر، وهي الاوراق التي يتعين الحصول عليها من سلطات الميناء قبل الرحيل مثل قائمة بأسماء الملاحين وشهادة الصحة وتصريح الخروج من الميناء، ويكفي ان تكون السفينة متأهبة للسفر ولو تعذر القيام به فعلاً لسبب لا يرجع الى تجهيزها، كما لو ساءت الاحوال الجوية او قع الميناء تحت الحصار<sup>(١٠٤)</sup>.

### الفرع الثاني/ انقضاء الرهن البحري بالتطهير الاختياري

يجوز لحائز السفينة ان يتخلص من حق التتبع واثاره باختيار طريق التحرير، ويقصد به: اجراء يعرض بمقتضاه يعرض حائز السفينة على الدائنين المسجلة حقوقهم قبل تسجيل سند الملكية قيمة السفينة المرهونة، فاذا قبلوا العرض دفع لهم الحائز هذه القيمة حسب ترتيب استحقاقهم.

ويترتب على ذلك: تخليص السفينة من جميع الرهون وان لم يصب اصحابها شيئاً من قيمة السفينة، واذا لم يقبل الدائنون كلهم او بعضهم هذا العرض طمعاً في الحصول على ثمن أعلى، وجب عليهم ان يطلبوا بيع السفينة في الحال ولو كانت ديونهم غير حالة، ويترتب على ذلك ايضاً تحرير السفينة، فالتطهير يخلص السفينة من جميع الرهون التي تثقل السفينة<sup>(١٠٥)</sup>.

ويتميز قيام الحائز بتطهير السفينة عن قيامه بدفع الدين للمرتهن طالب التنفيذ، ان دفع الدين لا يحرر الرهون، بل كل ما له من اثر انه يحول دون استمرار الدائن الذي دفع له دينه في تتبع السفينة والتنفيذ عليها ويحل الحائز محل الدائن في حقوقه التي منها حق الرهن، ولذلك يجوز للمرتهين الاخرين ان وجدوا تتبع السفينة بين يديه. اما التحرير ففائدة اعم واشمل اذ هو يطهر السفينة من جميع الرهون التي توجه الى اصحابها اجراءاته<sup>(١٠٦)</sup>.

ويستطيع اي دائن مُقيد رهنه منع الحائز من تطهير السفينة من الرهن، اذا طلب الاستمرار بالإجراءات وبيع السفينة او جزء منها بالمزايدة، بشرط الاقرار بزيادة العشر مع تقديم كفالة بالثمن والمصاريف على ان يقوم بإعلان الحائز بذلك خلال عشرة ايام من اعلان الاخير رغبته في التطهير، ويكلفه بالحضور امام القضاء لسماع الحكم بأجراء المزاد.

فاذا لم يقم اي دائن بإعلان رغبته في استمرار البيع بإعلانه من الحائز، فيستطيع الحائز انهاء الرهن بإيداع الثمن في خزينة المحكمة، وله طلب شطب قيد الرهن من دون الزامه باي اجراء آخر، ويقضي الدائنون حقوقهم من ثمن السفينة المودع بخزينة المحكمة<sup>(١٠٧)</sup>.

## الخاتمة

بعد الانتهاء من هذه الدراسة بفضل من الله (جل جلاله)، لا بد من إيضاح أهم ما تم التوصل إليه من نتائج، وكذلك إدراج أهم المقترحات التي يرى الباحث أنّ لها من الأهمية ما يدعو المشرع لأخذ بها، وعليه سنتناول النتائج والمقترحات بفقرتين على التوالي:

### أولاً: النتائج

نظراً لحاجة اغلب ملاك السفن أو من يروم امتلاك سفينة إلى الحصول على سيولة مالية تساعده في اتمام بنائها بعد أن كانوا في السابق يلجأون الى قرض المخاطرة البحري، ومع اضمحلال اللجوء الى هذه الحالة، اقرت القوانين البحرية عقد الرهن البحري الذي يشابه بأحكامه عقد الرهن التأميني (الرسمي) الذي يسرى على العقارات، على الرغم من عدّ السفينة من المنقولات، إلا أن عدم خضوع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، وخضوعها لشرط التسجيل والإشهار وما لها من قيمة اقتصادية مرتفعة، دفع المشرعين إلى إقرار هذا الرهن على السفن استثناءً من القواعد التي تشترط أن يكون المحل المرهون عقاراً، ومع اعتبار الرهن البحري استثناءً إلا أن التشريعات جاءت باستثناء على هذا الاستثناء وهو جواز رهن السفينة وهي في طور البناء ولم تكتسب بعد صفة سفينة من أجل مساعدة مالك السفينة في الحصول على المبالغ اللازمة لإكمال بنائها.

وليكون رهن السفينة وهي في طور البناء صحيحاً يجب أن يقدم الراهن إقراراً لدى مكتب تسجيل السفن يبين فيه ابعاد السفينة وحجمها وتفصيلها الكاملة. وتذهب التشريعات إلى عد عقد رهن السفينة من العقود الرسمية التي يترتب على عدم اتباع الرسمية فيها الى بطلان العقد كالفانوم المصري، في حين اشترطت قوانين اخرى الكتابة في العقد فقط دون الرسمية وهو اتجاه المشرع الفرنسي، وهو اتجاه نذهب معه ونتمنى اتباعه في التشريع العراقي.

ويُرتب عقد رهن السفينة آثاراً بمواجهة المتعاقدين وفي مواجهة الغير، فلا يمنع الراهن من التصرف بملكه والتمتع بجميع سلطات المالك من استعمال واستغلال وتصرف، على أن يلتزم

بالمحافظة على العين المرهونة وسلامتها، أما الدائن المرتهن فلا تنتقل إليه حيازة العين المرهونة ولكن له الاعتراض على كل تصرف من شأنه أن يعرضها للهلاك وأن يطلب تقديم تأمين كافٍ. أما أثر الرهن في مواجهة الغير فهو يمثل بحق المرتهن بتتبع السفينة بأي يد تكون وله حق التقدم على الدائنين العاديين والدائنين التاليين له بالمرتبة.

وينقضي عقد رهن السفينة وهي في طور البناء أما بصفة تبعية وذلك لانقضاء الدين الذي وجد الرهن لضمانه سواء بالوفاء أم الوفاء بمقابل أو الإبراء واتحاد الذمة أو استحالة التنفيذ أو التقادم، وقد ينقضي بصورة مستقلة عن الدين ويكون بصور عديدة أهمها انقضاؤه بسبب البيع الجبري للسفينة وقد يكون بقيام الحائز بتطهير السفينة التطهير الاختياري.

### ثانياً: المقترحات

نظراً لانعدام التنظيم القانوني المتكامل للرهن البحري في العراق، لذا نعتقد من الأفضل أن يكون هناك تنظيم تشريعي ينظم أحكام الرهن البحري وبالخصوص رهن السفينة في طور البناء ويتضمن احكاماً مشابهة لأحكام الرهن التأميني وتصدره السلطة التشريعية في العراق ليعالج جميع المسائل المتعلقة بذلك على غرار التشريعات المقارنة الدولية والوطنية، وإلغاء قانون التجارة البحرية العثماني، والدخول في اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٣ بشأن الامتيازات والرهن البحرية التي حلت محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية.

## الهوامش

(1) Sophie Laporte, LA COMPÉTITIVITÉ DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME DANS LE CADRE DU FINANCEMENT DE NAVIRES, Mémoire, UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE-CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, 2015-2016, p.27.

(٢) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، بدون سنة نشر، ص ١٦١.

(٣) د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، ط١، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢، ص ١١٢.

(٤) د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١١٢.

(٥) د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١١٢.

(٦) بو خميس وناسه، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، ٢٠١٢، ص ٣٢.

(٧) قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم (٦٥٧)، لسنة ٤٠ القضائية، بتاريخ ٢٤/٥/١٩٨٢.

(٨) د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١١٢.

(٩) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، الحقوق العينية، ج٢، مكتبة السنهوري، بغداد، ص ٣٨٣-٣٨٤.

(١٠) د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج١، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣-٢٠٠٤، ص ٢١١.

(١١) د. كمال حمدي، القانون البحري، ط٣، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٢٤.

(١٢) المادة (٤٢) من قانون التجارة البحرية المصري.

(١٣) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٢٥؛ د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، مصدر سابق، ص ٢١١-٢١٢.

(١٤) د. محمود مختار احمد بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٤١.

(١٥) المادة (٢/١٠٦١) من القانون المدني العراقي.

(١٦) المادة (٢/١٠٦٢) من القانون المدني العراقي.

(١٧) المادة (١٠٧٥) من القانون المدني العراقي.

(١٨) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٦٦-١٦٧.

(١٩) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٦٧-١٦٨.



(20)Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime,11' edition, dallaz, 1991,p.82

(٢١)انظر المادة (٢/١٢٩٢) من القانون المدني العراقي؛ و(المادة ٢١٣٣) من القانون المدني الفرنسي.

(٢٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٤١؛ Georges Ripert. Droit maritime – Volume 1 – Quatrième édition – Deleuze .1950, P. 46

(٢٣) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٧١.

(٢٤) المادة (١٢٩) من القانون المدني العراقي؛ والمادة (١١٢٩) من القانون المدني الفرنسي.

(٢٥) السنهوري ، الوسيط، ج ١٠، ف ١٥١، ص ٣٤٠.

(٢٦) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٣٦٤.

(٢٧)البند (٥٤) من المذكرة الايضاحية لقانون التجارة البحرية المصري.

(٢٨)د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٧١.

(٢٩)د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٢٦.

(٣٠) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٤٢.

(٣١) المادة (١٢٨٧) من القانون المدني العراقي النافذ؛ و المادة (١/١٠٣٣) من القانون المدني المصري.

(٣٢)المادة (١٣٥) من القانون المدني العراقي النافذ.

(٣٣) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٢٦؛ د. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، ج ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٣٥١.

(٣٤) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط ١، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٠٧.

(٣٥) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٣٦٣.

(٣٦) المادة (٢/٧٠٢) من القانون المدني المصري.

(٣٧)د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، مصدر سابق، ص ٢٠٩.

(٣٨) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٢١.

(٣٩) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، هامش ص ١٠٩؛ د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٧٤.

(٤٠) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠٠٤، ص ٦١؛ د. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط ٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ١٩٩٨، ص ٦١.

- (٤١) المادة (٦٤) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (١٧) من المرسوم الفرنسي الصادر في ١٩٦٧/١٠/٢٧.
- (٤٢) د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٧٨.
- (٤٣) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ١١٠.
- (٤٤) المادة (٤٩) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٥٢) من القانون الفرنسي رقم ٥-٦٧ لسنة ١٩٦٧.
- (٤٥) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٢٩.
- (٤٦) د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، مصدر سابق، ص ٢١٨.
- (٤٧) المادة (٥٠) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٤٨) د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ط١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٣٧.
- (٤٩) د. علي حسن يونس، القانون البحري، بدون مكان وسنة نشر، ص ٢٦٦.
- (٥٠) المادة (٥١) من القانون البحري المصري؛ المادة (١٢٩٥) من القانون المدني العراقي
- (٥١) المادة (٥١) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٥٢) د. محمد بهجت عبدالله امين قايد، مصدر سابق، ص ٢٢٠.
- (٥٣) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٤١٦.
- (٥٤) المادة (٢/٥٧) من القانون البحري المصري.
- (٥٥) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٠.

(56) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, op.cit. p.84.

- (٥٧) محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص ١٨٦؛ د. محمد بهجت عبدالله امين قايد، مصدر سابق، ص ٢٢١.
- (٥٨) قرار محكمة النقض الفرنسية دالوز ٨٩-١-٥٧ في ١٩/١٢/١٨٨٨ مشار الية لدى د: ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ١٥٣.
- (٥٩) المادة (٢/١٢٩٧) من القانون المدني العراقي؛ والمادة (١٠٤٨) من القانون المدني المصري.
- (٦٠) المادة (١٢٩٨) من القانون المدني العراقي؛ والمادة (١٠٤٨) من القانون المدني المصري.

(61) Sophie Laporte, op.cit , p.36.

(62) Massimiliano Rimaboschi, L'unification du droit maritime, Éditeur : Presses universitaires d'Aix-Marseille, Lieu d'édition : Aix-en-Provence, 2006, p.355.

- (٦٣) قرار محكمة النقض المصرية بالطعن رقم (٧٠٤٦)، لسنة ٨٨ قضائية، الصادر بجلسة ٢٨/٠٣/٢٠١٩.

- (٦٤) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٤٢٦.
- (٦٥) انظر نص المادة (١٢٩٩) من القانون المدني العراقي.
- (٦٦) المادة (١٣٠٠) من القانون المدني العراقي؛ والمادة (١٠٥٠) من القانون المدني المصري.
- (٦٧) د. محمد بهجت عبدالله امين قايد، مصدر سابق، ص ٢٢٢.
- (٦٨) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٣٢-١٣٣.
- (٦٩) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٤٣٣.
- (٧٠) حكم محكمة بواتيية الفرنسية في ٢٠ ايار ١٩٥٥؛ مشار اليه لدى د. ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ٨٣.
- (٧١) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٣٣.
- (٧٢) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٢.
- (٧٣) (المادة ٥٣) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٧٤) المادة (٥٢) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٧٥) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٣٩.
- (٧٦) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٢.
- (٧٧) د. محمد بهجت عبدالله امين قايد، مصدر سابق، ص ٢٢٣.
- (٧٨) المادة (١٣٠٥) من القانون المدني العراقي، والمادة (١٠٥٨) من القانون المدني المصري.
- (٧٩) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٢.
- (٨٠) المادة (١٣١٨) من القانون المدني العراقي؛ والمادة (١٠٥٩) من القانون المدني المصري.
- (٨١) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٢-١٥٣.
- (٨٢) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١١١-١١٢.
- (٨٣) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٤٠.
- (٨٤) د. كمال حمدي، صدر سابق، ص ١٣٤.
- (٨٥) انظر المادة (٢/١٣٠٦) من القانون المدني العراقي.
- (٨٦) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٥٦.
- (٨٧) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٣٥.
- (٨٨) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٤٠-٤١.
- (٨٩) المادة (١/١٣٠٧) من القانون المدني العراقي.
- (٩٠) قرار محكمة النقض الفرنسية رقم ١٩١٣.٤٥٧ في ٢٤ يونيو ١٩١٢. نقلا عن Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, op.cit ,p.84.
- (91) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice ,op.cit ,p.84.

- (٩٢) د. طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص ٦٢؛ د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٣٥٦.
- (٩٣) انظر نص المادة (٣٨١) من القانون المدني العراقي.
- (٩٤) المادة (١٣١٧) من القانون المدني العراقي.
- (٩٥) قرار محكمة التمييز العراقية رقم : ٣٢٤٦ / هـ س / ٢٠١٧، الصادر بتاريخ: ٢٠١٧-٠٤-٠٢ منشور على موقع قاعدة التشريعات العراقية على الرابط :  
<http://iraqlid.hjc.iq:8080/VerdictsTextResults.aspx>
- (٩٦) د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، ج ١٠، دار احياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع، ص ٦٢٦.
- (٩٧) د. عبد الرزاق احمد السنهوري، مصدر سابق، ص ٦٣٢.
- (٩٨) د. حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، العدد (١٧)، ٢٠١٥، ص ٢١.
- (٩٩) د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٨٥.
- (١٠٠) المواد من ٦٧ الى ٧٠) من قانون التجارة البحرية المصري
- (١٠١) المواد (٧١ الى ٧٣) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (١٠٢) حلت اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٣ بشأن الامتيازات والرهن البحرية محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ بشأن توحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية.
- (١٠٣) انظر نص المادة (٢/١٣١٦) من القانون المدني العراقي.
- (١٠٤) علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ١٩٠-١٩١.
- (١٠٥) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٤٥٦.
- (١٠٦) د. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، مصدر سابق، ص ٤٥٦.
- (١٠٧) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص ١٥٦.

## المصادر

### اولا: الكتب القانونية العربية

١. ثروت علي عبدالرحيم، القانون البحري العراقي، ج ١، مطبعة حداد، البصرة، ١٩٦٩.
٢. حمدالله محمد حمدالله، القانون البحري، ج ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦.
٣. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط ١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠٠٤.
٤. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣.
٥. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، التأمينات الشخصية والعينية، ج ١٠، دار احياء التراث العربي، بيروت، بدون سنة طبع.
٦. علي حسن يونس، القانون البحري، بدون مكان وسنة نشر.
٧. كمال حمدي، القانون البحري، ط ٣، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣.
٨. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، ط ٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ١٩٩٨.
٩. مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، ط ١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
١٠. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج ١، ط ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣-٢٠٠٤.
١١. محمد طه البشير ود. غني حسون طه، الحقوق العينية، ج ٢، مكتبة السنهوري، بغداد.
١٢. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري، ط ١، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢.
١٣. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
١٤. محمود مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
١٥. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط ١، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠.
١٦. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، بدون سنة نشر.

## ثانيا : الرسائل والبحوث

١. اعراب زبيدة وعكاش زوهيرة، التصرفات القانونية الواردة على السفينة في التسريع الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة، ٢٠١٧.
٢. بو خميس وناسه، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران السانبا، ٢٠١٢.
٣. حسن مكي مشيري، الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، العدد (١٧)، ٢٠١٥.

## ثالثا: الكتب القانونية الأجنبية

- 1-Sophie Laporte, LA COMPÉTITIVITÉ DE L'HYPOTHÈQUE MARITIME DANS LE CADRE DU FINANCEMENT DE NAVIRES, Mémoire, UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE-CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS, 2015-2016.
- 2-George Ripert. Droit maritime .- Tome 1 – 4 eme Edition ,Daloz,1950.
- 3-Massimiliano Rimaboschi, L'unification du droit maritime, Éditeur : Presses universitaires d'Aix-Marseille, Lieu d'édition : Aix-en-Provence,2006..
- 4-Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime,11' edition, dallaz, 1991.