

الامتيازات والرهن على السفينة

د . فائز ذنون جاسم
مدرس في كلية المأمون الجامعة

المستخلص

إن النقل البحري في الوقت الحاضر يعتبر من أهم وسائل النقل وذلك لكلفته الرخيصة مقارنة بالنقل البري أو النقل الجوي ، كما أن السفن تستطيع ان تحمل الآف الأطنان من البضائع ، لذلك فإن دول العالم عقدت العديد من الاتفاقيات لتنظيم التجارة البحرية وكل ما يتعلق بها ، فالاتفاقيات بروكسل المتعددة وغيرها من الاتفاقيات كلها كانت من أجل تنظيم النقل البحري ، وحيث أن الرحلة البحرية تحتاج إلى أموال كثيرة ، لذلك نجد أن اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المعقودة في ١٠ / ٤ / ١٩٢٦ ، جاءت لتوحيد هذه القواعد وقامت معظم الدول بإدخال الاتفاقية في تشريعاتها البحرية ، كما عقدت اتفاقية بروكسل في ٢٧ / ٥ / ١٩٦٧ لتحل محل الاتفاقية السابقة ، ولعدم دخول الأخيرة حيز التنفيذ فقد عقدت اتفاقية جنيف في ٦ / ٥ / ١٩٩٣ لتحل محل الاتفاقيتين السابقتين ، وسنوضح في هذا البحث حقوق الامتياز والرهن البحرية التي تقع السفينة .

ABSTRACT

The Maritimes Privileges and Mortgages

The maritime transport in the present time is one of the most important means of transport and so cheap compared to the cost of road transport or air transport , and the ships can carry thousands of tones of goods , so the states held many agreements governing maritime trade and everything about them , the multi Brussels agreements and other agreement were for shipping regulation .

And that's where the voyage need more money , so we find that Brussels for the unification of the rules relating to the privileges and mortgages held in 10 /4/1926 , agreement came to organize these rules , most states insert this agreement in its national maritime legislations , then the Brussels agreement was held in 1967 to replace the previous agreement , than Geneva agreement held in 6/5/1993 to replace the previous two agreements .

المقدمة

إن نفقات الرحلة البحرية تكلف المجهز أموالاً طائلة ، لذلك فهو يحتاج للانتمان ، فبالإضافة للقرض الذي يعقده المجهز في بداية الرحلة البحرية فإنه يحتاج إلى الأموال من أجل إصلاح السفينة أو للتموين أو المساعدة ، وقد ظهرت الحاجة للانتمان منذ الزمن القديم من أجل الحصول على أموال لقيام الرحلات البحرية ، حيث إن المجهزين كانوا يتخوفون من المجازفة بكل أموالهم ، لذلك ظهر عقد المخاطرة الكبيرة أو القرض البحري الذي كان أساس التأمين البحري ، والذي بمقتضاه يحصل المجهز على الأموال التي يحتاجها للرحلة البحرية من أحد الأشخاص الذي يقدم هذه الأموال ، وإذا وصلت السفينة وحمولتها سالمة فإنه يستفيد إفادة كبيرة بعودة أمواله إليه مع فائدة كبيرة ، أما إذا لم تصل السفينة وغرقت فإنه يخسر ما قدمه من أموال ، ولكن قرض المخاطرة الكبيرة لم يكن مؤدياً للغرض الذي قصد منه على الوجه الأفضل ، حيث إن المقرض كان يتردد نظراً لما يتعرض له من خطر فقدان أمواله التي وضعها في الرحلة البحرية خاصة وإن مخاطرها كانت كثيرة وجسيمة في نفس الوقت . كما أن المجهز كان يضطر لدفع فائدة كبيرة في حالة وصول السفينة سالمة ، لذلك فقد قرر المشرع الرهن البحري على السفينة على غرار الرهن الرسمي على العقار ، فأصبح المجهز يستطيع الحصول على ائتمان بسهولة وبفائدة معقولة ، وبتقرير الرهن البحري فقد القرض البحري أهميته ، ولذلك لم تأخذ به التشريعات البحرية الحديثة بوجه عام . ونتيجة لاختلاف مواقف التشريعات البحرية الوطنية من مسألة الامتيازات والرهن التي تقع على السفينة لذلك فقد حاول المجتمع الدولي توحيد هذه القواعد والأحكام ومن خلال عقد اتفاقيات بين الدول ، فعقدت الدول اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض قواعد الامتيازات والرهن البحرية في ١٠ / ٤ / ١٩٢٤ ، ثم حلت محلها اتفاقية بروكسل في ٢٧ / ٥ / ١٩٦٧ ، ثم حلت محلها اتفاقية جنيف في ٧ / ٥ / ١٩٩٣ . وسنقسم هذا البحث على مبحثين ، نبين في الأول حقوق الامتياز التي تترتب على السفينة والتي نصت عليها المعاهدات أنفة الذكر ، وكذلك حقوق الامتياز التي نصت عليها التشريعات البحرية الوطنية والتي سمحت بها المعاهدات وبشرط ان ترد بعد الرهن ومنها التشريع البحري الليبي ، وفي المبحث الثاني الرهن البحرية التي تقع على السفينة وذلك من حيث إنشاءه وآثاره سواء بالنسبة للمتعاقدين أو بالنسبة للغير وانقضاء الرهن .

المبحث الأول حقوق الامتياز

قررت التشريعات البحرية المختلفة حقوق امتياز لدائني الرحلة البحرية على السفينة دعماً للائتمان البحري ، وموضوع حقوق الامتياز يثير كثير من الصعوبات لكون أن السفينة في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها أضرار للغير وفي أماكن مختلفة ، لذلك اتجهت إرادات الدول لعقد معاهدة تنظم حقوق الامتياز هذه وتوحد القواعد الخاصة بها ، وعلى أساس ذلك تم عقد معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية في ١٠ / ٤ / ١٩٢٦ ، وقد بذل المشرع الدولي جهداً كبيراً لمحاولة التوفيق بين وجهات النظر في التشريعات المختلفة ولذلك أوجبت المعاهدة على كل دولة تنضم إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي فئتين من حقوق الامتياز التي تقع على السفينة ، وتسمى الأولى امتيازات المرتبة الأولى أو الامتيازات الدولية ، وحصرتها المعاهدة في خمسة امتيازات ولا يجوز للتشريعات الوطنية أن تضيف إليها أو تعدل فيها ويلاحظ أن المعاهدة قد ألغت عدداً من الديون الممتازة التي كانت بعض التشريعات الوطنية ، كالتشريع الفرنسي ، تنص عليها وأبرزها امتياز بائع السفينة ، وذلك لأن كثرتها قد تضر بأصحاب السفن ، كما أنها قررت لضحايا التصادم البحري امتيازاً لم يكن مقرراً من قبل ^١ ، وتسمى الثانية امتيازات المرتبة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية ، وقد تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي بمرتبة لاحقة للرهن البحري ، وقد حاولت هذه المعاهدة التوفيق بين التشريعات الأنكلوسكسونية واللاتينية والجرمانية ، وأضافت الرهن البحرية في المعاهدة .

ورغم التقدم الذي أحرزته معاهدة ١٩٢٦ مقارنة بالوضع قبل ذلك ، إلا أنها واجهت العديد من الانتقادات ، فمن جهة لم تستطع المعاهدة أن تقلل من العدد الكبير من الديون الممتازة التي تنقل كاهل السفينة ، ومن جهة أخرى ظهرت الحاجة إلى الحصول على الائتمان ليس فقط خلال الرحلة البحرية للسفينة بل وأيضاً أثناء بناء هذه الأخيرة لاسيما وأن العصر الحديث قد شهد بناء سفن ضخمة وعملقة ذات كلفة باهظة لا يستطيع المجهز أن يتحملها وحده ^٢ .

^١ د - محمد كامل أمين ملش - شرح القانون البحري - الجزء الثاني - مطبعة مصطفى بابي الحلبي وأولاده - القاهرة - ١٩٤٥ - ص ٦٨٧ .

^٢ (د - محمد السيد الفقى - القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٧ - ص ١٣٦ .

وبسبب الانتقادات فقد انعقد مؤتمر نيويورك سنة ١٩٦٥ وقدم مشروعاً لمعاهدة جديدة أعدته اللجنة البحرية الدولية ثم عرض المشروع على المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل وناقشه أعضاء الوفود الممثلة فيه ، وانتهى الأمر إلى توقيع معاهدة جديدة في بروكسل في ٢٧ / ٥ / ١٩٦٧ ، وقد عنيت هذه المعاهدة بتقليل عدد الامتيازات البحرية كما اهتمت بوسائل شهر الحقوق المضمونة بالرهن البحري ، ولكن المعاهدة لم تحظ إلا بتصديق عدد قليل جداً من الدول (فقط أربع دول) الأمر الذي لم تدخل معه حيز التنفيذ ، وقد تم إبرام معاهدة جديدة في جنيف في ٧ / ٥ / ١٩٩٣ بشأن الامتيازات والرهن البحرية حلت محل المعاهدتين السابقتين .

وقد أدخلت معظم الدول أحكام معاهدة ١٩٢٦ في تشريعاتها وكذلك فعل المشرع الليبي ، فقد نص القانون البحري الليبي على أحكام هذه المعاهدة في الفصل الأول من الباب الثاني في المواد من ٤٨ - ٦٠ .

واستعمل المشرع الليبي الحق الذي خولته المعاهدة للدول في أن تضيف إلى الامتيازات الخمسة الدولية امتيازات أخرى بشرط أن ترد بعد الرهن البحري ، فأضاف امتيازين آخرين أحدهما لضمان التعويضات المستحقة لمستأجري السفينة ، والآخر لضمان أقساط التأمين على السفينة وقد وردت في الفقرتين ٦ ، ٧ من المادة ٤٨ من القانون البحري .

وسنقوم بدراسة حقوق الامتياز البحرية وفقاً للقانون البحري في أربعة مطالب ، نخصص المطلب الأول لبحث حقوق الامتياز المقررة ، والثاني نبحث فيه محل الامتياز ، والثالث نبحث فيه ترتيب الامتيازات أما الرابع فنبحث في انقضاء الامتياز .

المطلب الأول

حقوق الامتياز الدولية

قامت المادة ٤٨ من القانون البحري بتعداد الديون التي تعتبر وحدها ديون ممتازة والتي ترد على السفينة وهي كما يأتي :

١ - حق الامتياز الأول ، وهي الرسوم والمصاريف القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ، الرسوم عن حمولة السفينة ورسوم المنارة والمرافأ وغيرها من الرسوم والتكاليف العامة المماثلة ، رسوم الدلالية ونفقات الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في آخر مرفأ.

وهذه الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الأولى لا تخرج عن كونها مصروفات أو خدمات نشأت في آخر ميناء ويستفيد منها جميع الدائنين ، فهي في مجموعها حقوق للدول ، فتتمتع دائماً بالمرتبة الأولى في سائر التشريعات .

٢ - حق الامتياز الثاني ، وهي الديون الناشئة عن عقد استخدام الريان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة .

والديون الممتازة في هذه الفقرة رغم أن مصدرها تعاقدى إلا أنها اعتبرت ديوناً ممتازة لاعتبارات إنسانية رأفة بهؤلاء الأشخاص الذين يعتمد عليهم المجهز في تسيير السفينة وإدارتها ، وتجد هذه الديون مصدرها في عقد العمل البحري فهي تشمل ليس فقط أجور الريان والبحارة بل وأيضاً مصروفات علاجهم وردهم إلى الوطن وجميع المبالغ والتعويضات المستحقة لهم بسبب فصلهم على نحو تعسفي ، وقد أعتبر القضاء الفرنسي أن قسط التأمينات الاجتماعية تعد إحدى ملحقات الأجر ومن ثم تسري عليها ذات الامتياز الذي يستفيد منه ^٢ .

٣ - حق الامتياز الثالث ، وهو الجعل الواجب الأداء للإنقاذ والمساعدة ولمساعدة السفينة في غرامة الخسائر البحرية المشتركة .

وقد نصت عليها الفقرة الثالثة وهي ديون سببها أعمال وتضحيات قدمت من أجل إنقاذ السفينة سواء كان ذلك كمساعدة وإنقاذ للسفينة أو كانت كخسارات بحرية مشتركة من أجل المنفعة المشتركة أو السلامة العامة ولولا هذه التضحيات لهلكت السفينة ، لذا يلتزم مالك السفينة في هذه الحالة بالوفاء بحصته في الخسارة المشتركة .

٤ - حق الامتياز الرابع ، ويشمل التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافئ والأحواض وسبل الملاحة والتعويض عن إصابات الركاب والبحارة البدنية وعن تلف وهلاك الشحنة .

^٢ د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٣٨ .

ويظهر من هذه الفقرة إن الأمر يتعلق بمسؤولية المجهز في مواجهة الغير بالنسبة للتعويضات عن التصادم أو التلوث أو حوادث الملاحة البحرية سواء أدى ذلك إلى أضرار مادية أو بدنية ، كذلك التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بمنشآت الموانئ والأحواض وطرق الملاحة وتكون هذه الأضرار ناتجة عن السفينة أثناء دخولها أو خروجها أو رسوها في الميناء أو الحوض .

وهذه الفئة من الديون ذات طابع تقصيري نقلها المشرع الدولي عن القانون الانجليزي الذي أستقر منذ مدة طويلة على إقرار امتياز للمضروور على الشيء مصدر الضرر ، وذلك خلافاً لما هو متبع في القوانين اللاتينية التي لا تعرف مثل هذا الامتياز^٤ .

كما تشمل التعويضات التي تتعلق بمسؤولية مالك السفينة التعاقدية عن الإصابات التي تلحق الركاب أو البحارة ، وكذلك التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة .

٥ - حق الامتياز الخامس ، وهو الديون الناتجة عن عقود أبرمها الريان أو عمليات أجراها خارج مرتبط السفينة بموجب صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر سواء أكان الريان صاحب السفينة أم لم يكن وسواء أكان الدين له أم للمؤمنين أو للمرممين أو للمقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين .

واستناداً لما تقدم يخضع منح الامتياز للديون التي تنشأ عن العقود التي يبرمها الريان والعمليات التي يجريها للشروط الآتية :

أ - أن تكون العقود والعمليات التي تنشأ عنها هذه الديون قد أبرمها الريان أو قام بها خارج ميناء تسجيل السفينة ، حيث يجهل الدائن حقيقة المركز المالي للمجهز ، أما لو كانت هذه الحقوق قد نشأت في ميناء التسجيل لكان من السهل على الدائن إنشاء رهن لضمان حقوقه ويقيده في سجل السفينة .

ب - إذا كان الريان غير مالك للسفينة فيجب أن تكون العقود التي أبرمها أو العمليات التي أجراها في حدود سلطاته القانونية أثناء الرحلة وإلا عدم منح هذه الديون صفة الامتياز .

ج - أن تكون الديون قد نشأت بسبب الحاجات الحقيقية أو الفعلية التي تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة الرحلة البحرية كما لو كان سبب هذه الديون إصلاح السفينة أو الحصول على الوقود اللازم

^٤ د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٤٠ .

لتسييرها ، أما إذا كانت هذه الديون قد أنفقها الربان لتحسين السفينة ك شراء ما لا يلزم لسيرها ولا يفرض القانون وجوده عليها فلا تعد متمتعة بالامتياز ° .

ولا بد من توافر الشروط الثلاثة أعلاه لاعتبار الديون المترتبة في هذه الحالة من الديون الممتازة ، ولا يهم بعد ذلك ما إذا كان الربان مالكاً للسفينة أو غير مالك وسواء أكان الربان هو الدائن أو غيره ممن قاموا بالتوريد أو الإصلاح أو الإقراض .

٦ - **حق الامتياز السادس** ، وهو التعويض الواجب أدائه لمستأجري السفينة عن مدة توقيف السفينة إذا كان هذا التوقيف راجعاً إلى فعل المؤجر ، واستناداً لنص المادة ١٧٦ / ٢ من القانون البحري حيث تقول " وإذا كان التوقيف ناجماً عن فعل مؤجرها فلا تستحق أية أجره عنه ، بل تجوز المطالبة بالتعويض " .

٧ - **حق الامتياز السابع** ، وهو مجموع أقساط الضمان المعقود على جرم السفينة وأجهزتها ومهامها الواجبة عن آخر سفرة مضمونة فيما لو كان الضمان معقوداً لأجل معين على أن لا يجاوز هذا المجموع في الحالتين أقساط سنة واحدة .

وتقرر هذه الفقرة امتيازاً للمؤمن على السفينة مقابل أقساط التأمين في حدود أقساط سنة واحدة .

والامتيازين الأخيرين أضافهما المشرع الليبي إلى الامتيازات الخمسة الدولية ، وهي امتيازات من الدرجة الثانية تأتي بعد الرهن البحري كما ذكرنا سابقاً .

وتنص المادة ٣٢ من القانون البحري على أن حقوق الامتياز تنشأ منذ نشأة الدين ، ولا تخضع لأي إجراء أو شرط خاص بالإثبات ، ولكن إذا تطلب القانون لنشأة الدين إتباع إجراءات خاصة أو أدلة إثبات معينة ، كحالة اقتراض الربان بضمان السفينة في أحوال الضرورة ، فالدين عندئذ لا يكون ممتازاً إلا إذا أتبعَت الإجراءات التي يفرضها القانون لصحة الاقتراض والتي نصت عليها المادة ١٢٤ من القانون البحري .

المطلب الثاني محل الامتياز

° د - محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - دار النهضة العربية - القاهرة - ص ١٢٢ .

تنص المادة ٥٤ من القانون البحري على أنه (تترتب الامتيازات على السفينة وعلى أجرة السفر الذي نشأ فيه الدين الممتاز وعلى تفرعات السفينة وأجرتها المكتسبة منذ بدء السفر . غير أن الامتياز المقرر في البند الثاني من المادة ٤٨ يترتب على مجموع أجور السفينة الواجبة الأداء عن كل الرحلات الجارية في أثناء عقد الاستخدام نفسه) . وعلى هذا فإن حقوق الامتياز تترتب على السفينة وأجرة النقل وتفرعات السفينة وأجرة النقل.

أ - السفينة

يترتب الامتياز على السفينة بغض النظر عن الشخص الذي يستغل السفينة سواء أكان مالكاها أو المجهز غير المالك أو مستأجرها (المادة ٦٠ من القانون البحري) ، فالامتياز لا يتعلق بشخص المدين وإنما بالذمة البحرية ذاتها ، ولا يهم ما إذا كان الشخص مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها ، ولا عبء بما إذا كانت السفينة محل الامتياز من السفن التجارية أو غير التجارية ، ولكنه يستثنى من ذلك بطبيعة الحال السفن الحربية والسفن المخصصة للقيام بخدمة عامة ^٦ ، ويستمر الامتياز على السفينة حتى بعد أن تصبح حطاماً ، ما دام من الممكن بيعه وتوزيع ثمنه .

ب - أجرة النقل

ويترتب الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية التي نشأ خلالها الدين الممتاز كما بينت المادة ٥٤ من القانون البحري ، فإذا وقع تصادم بخطأ من السفينة أثناء الرحلة ، فإن امتياز التعويض المستحق عن التصادم يرد على أجرة النقل عن الرحلة التي حدث خلالها التصادم والمقصود بالأجرة هنا الأجرة الإجمالية ، أي المبلغ المستحق للمجهز من دون خصم مصروفات الملاحة .

ولكن المادة ٥٤ من القانون البحري أوردت استثناء فيما يتعلق بالبند الثاني من المادة ٤٨ من القانون البحري بخصوص طاقم السفينة ، فيترتب الامتياز المقرر للديون الناشئة عن عقد استخدام الريان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة على مجموع أجور النقل الواجبة الأداء عن جميع الرحلات الجارية أثناء عقد الاستخدام .

ومما يجب ملاحظته إن حق الامتياز يمكن أن يرد على أجرة النقل طالما أنها ما زالت منفصلة عن ذمة المجهز لم تدخل فيها بعد ، مما يعني أنها لا زالت مستحقة للدفع كدين في ذمة

^٦ المادة ١٥ من معاهدة عام ١٩٢٦ الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية .

الشاحن أو كانت تحت يد الريان أو ممثل المالك ، حيث يستطيع الدائن الممتاز أن يوقع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها ، أما إذا كانت قد دفعت إلى المجهز فلا يستطيع الدائن الممتاز أن يحجز عليها .

ج - تفرعات السفينة وأجرة النقل

ويرد الامتياز أيضاً على تفرعات السفينة وأجرة النقل ، وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال آخر أو قيمة أخرى خرجت منها ، ويعتبر من تفرعات السفينة وأجرة النقل ما نصت عليه المادتين ٥٥ و ٥٦ من القانون البحري :

١ - التعويضات المستحقة لصاحب السفينة عن الأضرار المادية التي أصابت السفينة ولم يعوض عنها أو عن خسارة أجرة النقل .

٢ - التعويضات المستحقة لصاحب السفينة عن الخسائر البحرية المشتركة إذا نشأت عنها أضرار مادية أصابت السفينة ولم يعوض عنها أو خسارة أجرة النقل .

وهي تعويضات تستحق بسبب ما لحق بالسفينة من أضرار مادية نتيجة التضحية الإرادية التي قام بها الريان في سبيل المنفعة المشتركة برمي قسم من أجزاء من السفينة لإنقاذها من الغرق. ٣ - المكافآت المستحقة لصاحب السفينة عن أعمال المساعدة والإنقاذ التي يقدمها للسفن الأخرى إلى نهاية السفر بعد أن يتم خصم المبالغ المخصصة للريان وسائر مستخدمي السفينة ، وهي تعتبر من تفرعات السفينة والأجرة ويرد عليها الامتياز .

٤ - وتعتبر في حكم أجرة السفينة أجرة سفر الركاب وكذلك المبلغ المستقطع الذي يحتمل ان تحصر فيه مسئولية صاحب السفينة (المادة ٥٦ / ١ من القانون البحري) ، غير أن العادة تجري على دفع هذه الأجرة مقدماً على نحو تنصهر معه في ذمة المجهز ، علاوة على أنه من الصعب معرفة ما إذا كانت الأجرة لا زالت تحت يد وكيل المجهز من عدمه ^٧ .

ولا يعتبر من تفرعات السفينة وأجرة النقل ، التعويضات المستحقة لصاحب السفينة بمقتضى عقد التأمين والمكافآت والإعانات المالية وغيرها التي تمنحها الدولة (المادة ٥٦ / ٢ من القانون البحري) وذلك لأن هذه الحقوق لا تعتبر من الذمة البحرية فلا يمتد إليها ضمان الدائن .

المطلب الثالث

^٧ د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٤٤ .

ترتيب حقوق الامتياز

ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلات متعددة

تنص المادة ٤٩ من القانون البحري على أنه (يجب تصنيف الدائنين الممتازين بحسب السفرة ، فتكون لديون السفرة الأخيرة الممتازة أيا كانت مرتبتها الأولوية على ديون السفرات السابقة، وغير أن الديون الناتجة عن عقد واحد باستخدام الملاحين تعتبر دائماً ديون السفرة الأخيرة ولو كانت تتعلق بسفرة سابقة) .

فإذا تعددت الرحلات التي تقوم بها السفينة ، فإن الحقوق الممتازة الناشئة عن الرحلة الأخيرة ومهما كانت مرتبتها ، تفضل على الحقوق الممتازة الخاصة بالرحلة السابقة عليها ، وهذه تفضل على الحقوق الممتازة المتعلقة بالرحلة الأسبق عليها وهكذا ، وهذا الترتيب العكسي تكمن أهميته في تجديد ائتمان السفينة وتشجيع الدائنين الجدد على الإقدام على معاونة السفينة خلال الرحلة البحرية رغم تعدد الامتيازات السابقة إذ يطمئنون الى أنهم سوف يتقدمون بامتيازاتهم الحديثة على القديمة ^٨ .

والمرجع الليبي أخذ في ترتيب حقوق الامتياز البحرية بالنظرية الألمانية ، والتي تقضي بأن كل رحلة تقوم بها السفينة تكون مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة ، وكل مجموعة قانونية تتقدم على المجموعة السابقة عليها ^٩ .

وهناك استثناء واحد ورد في المادة ٤٩ من القانون البحري ، وهو خاص بالديون الناشئة عن عقد واحد باستخدام الملاحين فهي تعتبر دائماً في نفس مرتبة ديون الرحلة الأخيرة ، ولو كانت متعلقة برحلة سابقة ، والسبب في هذا الاستثناء هو رعاية حقوق الملاحين .

ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة

تنص المادة ٥٠ من القانون البحري على أنه (تصنف الديون المتعلقة بسفرة واحدة بالترتيب المقرر في المادة ٤٨ وديون المرتبة الواحدة المتعلقة بالسفرة تأتي متزاحمة ، ويصنف جعل المساعدة والإنقاذ والديون المفروضة لتقديم المؤن والترميم بالترتيب المعاكس لتاريخ إنشائها) .

^٨ د - علي البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٣ - ص ٣١٧ .

^٩ (د - مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - الدار الجامعية - الإسكندرية - ١٩٨٣ - ص

لقد أخذ المشرع في ترتيب حقوق الامتياز المتعلقة برحلة واحدة بالنظرية الفرنسية . ويوجد استثناء يرد على هذه القاعدة وهو يتعلق بامتياز مكافأة المساعدة والإنقاذ وامتياز ديون توريد المؤن والإصلاح ، حيث إن هذه الامتيازات ترتب طبقاً للترتيب العكسي لتاريخ إنشائها ، بحيث يسبق الحق الأخير في التاريخ الحق الأسبق رغم أنها من مرتبة واحدة ، فإذا فرض ان السفينة قدمت لها المساعدة مرتين في رحلة واحدة ، فإن من يقدم المساعدة الأخيرة يفضل على من سبقه ، رغم أن دينهما متعلق برحلة واحدة وفي نفس المرتبة ، والسبب في هذا الاستثناء هو أن لولا مصروفات المساعدة الأخيرة أو مصروفات الإصلاح الأخيرة لهلكت السفينة وضاعت حقوق الامتياز . وتنص المادة ٥١ من القانون البحري على ان الديون المتعلقة بحادث بحري واحد تعتبر ناشئة في وقت واحد .

معاهدة ١٩٩٣ الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية

تحتفظ المعاهدة الجديدة الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية والمبرمة في جنيف في ٧ / ٥ / ١٩٩٣ بذات الهيكل التقليدي للامتيازات البحرية . فتحل الامتيازات البحرية الدولية المرتبة الأولى قبل الرهن البحرية وقبل أية امتيازات أخرى ، كما أن القاعدة التي نصت عليها المادة ١٣ من معاهدة ١٩٢٦ والخاصة بانطباق المعاهدة أيضاً على السفن المستغلة بواسطة مجهز غير مالك أشارت إليها المادة ٤ من المعاهدة الجديدة ، كما نصت المادة ٨ من المعاهدة على تخويل الدائن الممتاز حقاً في تتبع السفينة والحجز عليها تحت يد الغير الحائز ، ذلك الحق الذي أكدته المعاهدة باعتباره أحد الخصائص المميزة للامتيازات البحرية .

وتختلف معاهدة ١٩٩٣ عن سابقتها معاهدة سنة ١٩٢٦ فيما يتعلق بعدد الامتيازات البحرية ، فقد جردت المعاهدة الجديدة فئتين هامتين من حق الامتياز البحري ، الأولى هي دائني المسؤولية العقدية الذين لحقت بهم أضرار مادية فقط (ملاك البضاعة والأمتعة الهالكة أو المضرورة) والثانية الدائنين الذين تعاملوا مع الرهان لحاجات حقيقية للسفينة .

المطلب الرابع

انقضاء الامتياز

حق الامتياز على السفينة يختلف عن الامتياز على المنقول العادي ، فالامتياز البحري بالإضافة لكونه يخول الدائن بحقوق الامتياز الدولية الخمسة المنصوص عليها في المادة ٤٨ من القانون البحري ، حق التقدم الذي نصت المادة ٥٣ من القانون البحري على حقوق الدائنين

المرتهنين للسفينة ، فإنه يخول صاحبه حق التتبع كما بينا سابقاً ، ولكن حق الامتياز ينقضي كما بينت المادة ٥٨ من القانون البحري وذلك بأحد الأسباب الآتية :

أولاً : البيع الجبري

بيع السفينة قضائياً يترتب عليه تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية التي كانت قد ترتبت عليها ، ويتم توزيع الثمن على الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنين بحسب الترتيب السابق بيانه ^{١٠} .

ثانياً : البيع الاختياري

إذا بيعت السفينة اختيارياً وانتقلت ملكيتها إلى المشتري ، فلا يترتب على ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها ، بل للدائن الممتاز حق تتبع السفينة بأي يد تكون ، ولكن المشتري يستطيع أن يطهر السفينة من الحقوق المترتبة عليها إذا أتبع الإجراءات التي نصت عليها المادة ٥٨ من القانون البحري وقبل دفع الثمن ، وهذه الإجراءات هي :

١ - أن يقيد عقد البيع في سجل السفن وفقاً لأحكام المواد التي نصت عليها المادة ٥٨ من القانون البحري .

٢ - أن يشهر هذا البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي إحدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار ، وإعلان يلصق على باب مكتب التسجيل ، على أن يذكر حتماً في النشر والإعلان اسم المشتري ومحل إقامته .

٣ - ألا يكون المشتري قد تبلغ بأي اعتراض من الدائن خلال شهر من النشر .
وإذا قام الدائن بالاعتراض خلال شهر من النشر ، فإن حق الامتياز ينتقل إلى الثمن ، أما إذا انقضت مدة الشهر دون أن يبلغ المشتري بأي اعتراض من الدائن ، جاز للمشتري الوفاء بالثمن للبائع .

ويبقى امتياز الدائن قائماً على الثمن ما دام هذا الثمن لم يدفع ، ولو بعد انقضاء الميعاد ، بشرط أن يكون الدائن قد أعلم المشتري بدينه قبل الدفع بورقة اعتراض عن طريق البريد المسجل المرفق بعلم الوصول .

^{١٠} د - أشرف شعث - محاضرات في القانون البحري - [http / www . agu24 ael](http://www.agu24.ael)

وتيسيراً للدائنين الممتازين ، أجازت لهم المادة ٥٩ من القانون البحري أن يسجلوا امتيازهم في دفتر تسجيل السفينة حتى يتسنى إعلانهم بعرض السفينة للبيع ، ولا يؤثر هذا التسجيل في درجة الامتياز .

ثالثاً : التقادم

تنص المادة ٥٧ / ١ من القانون البحري على أنه (تسقط بالتقادم بمضي سنة كل الامتيازات المحددة في المادة ٤٨ ما عدا امتياز الديون الناشئة عن المؤن المنصوص عليها في البند ٥ فإنها تسقط بمرور ستة أشهر .

ومدة السنة أو الستة أشهر ، هي مدة تقادم حقيقي تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة حسب القواعد العامة وهي تبدأ كأصل عام من وقت استحقاق الدين ، ولكن المادة ٥٧ من القانون البحري جعلت لبعض الامتيازات مواعيد بدء تقادم خاصة بها ، ولذلك فقد نصت على أن مدة التقادم تبدأ كما يأتي :

١ - بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بمكافآت المساعدة والإنقاذ يبدأ التقادم من يوم انتهاء هذه الأعمال .

٢ - بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بتعويضات التصادم والحوادث الأخرى ، تبدأ مدة التقادم من يوم وقوع الضرر .

٣ - بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بهلاك البضائع أو الأمتعة أو تلفها ، تبدأ مدة التقادم من تسليمها أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه .

٤ - بالنسبة لحقوق الامتياز الخاصة بالإصلاحات وتوريدات المؤن وغيرها من الحالات الأخرى المنصوص عليها في البند الخامس من المادة ٤٨ من القانون البحري ، تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي ينشئ فيه الدين .

٥ - أما في الأحوال الأخرى فمدة التقادم تبدأ من اليوم الذي يستحق فيه الدين .

وقد أضاف المشرع الليبي في الفقرة الثالثة من المادة ٥٧ من القانون البحري حكماً يقضي بأنه في حالة عدم إمكانية حجز السفينة المترتب عليها الامتياز في المياه الإقليمية الليبية وكان محل إقامة الدائن أو مقر عمله الرئيسي في ليبيا ، فإن مدة التقادم في هذه الحالة تمتد إلى ثلاث سنوات ابتداءً من نشوء الدين .

ومما هو جدير بالملاحظة أن التقادم ينصب على حق الامتياز ولا يمس وجود الدين الممتاز ، وهذا يعني بأن حق الامتياز ينقضي ويبقى الدين موجوداً ويصبح ديناً عادياً ، وهو حكم غير معروف في القواعد العامة ، التي تعتبر الامتياز صفة في الدين لاصقة به يظل قائماً ما بقي الدين المضمون بغير وفاء ، بيد أن الشارع أراد أن يحمل الدائنين البحريين الممتازين على الإسراع في المطالبة بدينهم منعاً من تراكم الحقوق الممتازة ورعاية لمصالح الدائنين المرتهنيين وتجديداً لائتمان المجهز^{١١} .

رابعاً - انقضاء الدين المضمون

وينقضي الامتياز بوصفه حقاً تابعاً بانقضاء الدين المضمون وذلك وفقاً للقواعد العامة التي تقضي بانقضاء الدين بالوفاء أو المقاصة أو الإبراء أو غيرها من طرق الوفاء بالدين .

^{١١} د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٢ .

المبحث الثاني

الرهـن البحري^{١٢}

إن الضمان ألاتفاقي الذي يضعه القانون المدني للدائنين ، أما أن يتخذ شكل رهن حيازي ، وهو الذي يرد على منقول أو عقار ويقتضي حيازة الدائن المرتهن أو شخص يعينه الطرفان للشيء محل الرهن ، أو أن يتخذ شكل رهن رسمي أو تأميني ولا يرد هذا الرهن إلا على عقار دون أن يقتضي خروج حيازة العقار محل الرهن من يد المدين الراهن .

ورغم أن السفينة تعتبر قانوناً من المنقولات ، إلا أن الفقه كان يرى عدم ملائمة أحكام الرهن الحيازي لتطبيقها على السفينة لأن ذلك سيؤدي إلى خروج حيازتها من يد مالكيها وانتقالها إلى يد الدائن المرتهن مما يعني تعطيل استغلالها بواسطة المجهز وإضعاف لائتمانه .

ومن ناحية ثانية فإن الرهن الرسمي أو التأميني لا يمكن أن يرد إلا على العقار ، حيث إن حق التتبع الذي يخوله الرهن التأميني للدائن المرتهن يتعطل في المنقول بسبب تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ومضمونها أن من حاز منقولاً بحسن نية وبسبب صحيح يكسب ملكيته خالصة من التكاليف والقيود العينية .

كما أن الرهن التأميني يقتضي الإشهار حتى يكون نافذاً بحق الغير ، والمنقولات بوجه عام لا تخضع لنظام الشهر نظراً لكثرتها وانتقالها من يد إلى يد .

ومع استمرار الحاجة للائتمان من قبل مالكي السفن ، وعدم خضوع السفينة رغم كونها مالاً منقولاً للقاعدتين أعلاه ، حيث إن قاعدة الحيازة في المنقول لا تسري على السفينة كما رأينا سابقاً ، كما أن القانون يوجب تسجيل السفن وشهر ما يرد عليها من حقوق في سجل السفن ، لذلك نظم المشرع البحري أحكام الرهن البحري بقواعد تشبه قواعد الرهن التأميني المقررة في القانون المدني ، وكانت ألمانيا من الدول القديمة التي نظمت أحكام الرهن البحري بقانون سنة ١٨٦١ ، وكذلك فرنسا بالقانون الصادر في سنة ١٨٧٤ ، وانتقلت هذه الأحكام من فرنسا إلى بقية دول العالم .

وقد أخذ المشرع الليبي بأحكام الرهن البحري في القانون البحري الليبي الصادر سنة ١٩٥٣ ، حيث نظم تلك الأحكام في الفصل الثاني من الباب الثاني في المواد من ٦١ - ٧٢ .

^{١٢} يستعمل المشرع الليبي مصطلح (التأمين) الذي يقابل مصطلح الرهن الرسمي أو التأميني في القانون المصري ، كما يستعمل مصطلح (الرهن) والذي يقابل مصطلح (الرهن الحيازي) في القانون المصري .

ولكن اختلاف التشريعات في مادة الرهن البحري من شأنه أن يثير التنازع بينها ، لذلك أنعقد 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 البلاد ولو لم تأخذ بنظام الرهن البحري^{١٣} .

وسنقسم هذا المبحث على ثلاثة مطالب ، نبحث في الأول إنشاء الرهن البحري ، وفي الثاني نبحث في آثاره سواء بالنسبة للمتعاقدين أو بالنسبة للغير ، وفي الثالث نبحث في انقضاء الرهن البحري .

المطلب الأول

إنشاء الرهن البحري

الرهن البحري عقد يبرم بين المدين الراهن (مالك السفينة) وبين الدائن المرتهن . لذلك لا بد من توافر الشروط المطلوبة لكل عقد ، وهي الشروط الموضوعية ، أهلية مالك السفينة للتصرف فيها والرضا والمحل والسبب ، والشروط الشكلية . وسنبين أهم الشروط الموضوعية الخاصة بالنسبة للرهن البحري .

الشروط الموضوعية الخاصة

محل الرهن

يرد الرهن البحري على السفينة بالمعنى القانوني لها ، وسواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة ، وبالتالي يجب استبعاد المنشآت القائمة الأخرى من نطاق هذا الرهن ، مثل مراكب الملاحة النهرية^{١٤} ، وجميع المنشآت التي لا تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد.

كذلك لا يجوز رهن السفن الصغيرة والتي تقل حمولتها القائمة عن طنين ، وعلى ذلك نصت المادة ٦١ من القانون البحري بقولها (يجوز عقد التأمين على السفن إذا كانت حمولتها القائمة طنين أو أكثر بشرط أن يكون ذلك باتفاق الفريقين) .

^{١٣} د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٣ .

^{١٤} هناك بعض التشريعات تجيز رهن المراكب النهرية أو الداخلية كالقانون الفرنسي الصادر في ٣٠ / ٩ / ١٩٦٨ ، أنظر د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٥٣ .

ويشتمل الرهن المترتب على السفينة أو حصة منها جسم السفينة بكاملها ، ويشمل أيضاً المهمات والأدوات والآلات وغيرها من التفرعات ، على أنه يجوز الاتفاق بين الطرفين على استبعادها كلها أو بعضها من الرهن (المادة ٦٥ / ١ من القانون البحري) .

ويشمل الرهن أيضاً التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة إلا إذا خصص هذا التعويض لإصلاح السفينة وصيانتها (المادة ٦٥ / ١ من القانون البحري) .

ولقد حرص المشرع على استبعاد بعض العناصر من الرهن التي يمكن أن يثور بشأنها النزاع ، حيث نصت المادة ٦٥ / ٢ من القانون البحري على أن الرهن لا يشمل ما يأتي :

١ - **أجرة النقل** ، فالرهن البحري لا يؤدي إلى انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن ، لذلك فهي تبقى بحيازة المدين الراهن (مالکها) حيث يحق له الاستمرار باستغلالها ، وبما أن الأجرة هي نتاج هذا الاستغلال فلا يفيد الراهن الاحتفاظ بحق الاستغلال إذا شمل الرهن أجرة النقل ، لذلك أخرجها المشرع من نطاق الرهن البحري ^{١٥} .

٢ - **العلاوات والإعانات الحكومية** ، حيث إن مالك السفينة يستفيد من هذه الإعانات والمساعدات التي تقدمها الحكومة في استغلاله للسفينة التي يحتفظ بحيازتها رغم رهنها . وعادة تقدم الدولة هذه المساعدات والإعانات لدعم أسطولها التجاري ومنافسة الأساطيل الأخرى ، لذلك فإن المشرع أستبعدها من نطاق الرهن البحري .

٣ - **تعويض الضمان (التأمين)** ، كما أن الرهن لا يشمل مبالغ التعويض التي تستحق للسفينة عن الأضرار التي تصيبها إذا كانت مؤمناً عليها ، ولكن يجوز أن يتضمن سند الضمان تفويضاً صريحاً للدائنين المرتهنين باستيفاء ديونهم من تعويض التأمين ، بشرط قبول المؤمنین لذلك أو إبلاغهم به (المادة ٦٥ / ٢ من القانون البحري) .

وهذا الاتفاق يفيد الدائن المرتهن ، لأن السفن يؤمن عليها في الغالب ، وإن حقوق الامتياز البحرية لا ترد على تعويض التأمين ، ومن ثم يكون الدائن المرتهن مطمئناً إلى استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة أو تلفها من تعويض التأمين دون أن يخشى مزاحمة من الدائنين الممتازين عليه ^{١٦} .

^{١٥} د - هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ص ١٦٦ .

^{١٦} د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٦ .

حالات خاصة للرهن البحري

تشمل هذه الحالات رهن السفينة على الشيوخ ، ورهن السفينة في دور الإنشاء ، ورهن حطام السفينة أي بقاء الرهن على الحطام .

١ - رهن السفينة المملوكة على الشيوخ

تنص المادة ٦٣ / ١ من القانون البحري على أنه (لا يجوز لغير صاحب السفينة أو وكيله المفوض تفويضاً خاصاً أن يعقد تأميناً اتفاقياً على السفينة) ، فلا يجوز لغير مالك السفينة أو وكيله بوكالة خاصة أن يرهن السفينة ، لأن الرهن من أعمال التصرف ، وبالتالي لا يجوز للربان أن يرهن السفينة إلا إذا كانت لديه وكالة خاصة تسمح بذلك .

وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوخ ، فلمجهزها حق رهنها لحاجة التجهيز أو الملاحة ، بموجب تفويض من أغلبية أصحابها إذا كانت هذه الأغلبية تملك في الوقت نفسه ثلاثة أرباع السفينة ، وإذا لم تبلغ حقوق الأغلبية هذه النسبة ، فإنه يجوز للشركاء أن يلجئوا إلى المحكمة لتحكم بالحل الأكثر موافقة لمصلحتهم العامة (المادة ٦٣ / ٢ من القانون البحري) .

ولا يجوز للشريك على الشيوخ أن يرهن حصته الشائعة في السفينة إلا إذا حصل على موافقة أغلبية الشركاء الذين يملكون نصف السفينة (المادة ٦٣ / ٣ من القانون البحري) .

٢ - رهن السفينة قيد الإنشاء

تنص المادة ٦٦ / ١ من القانون البحري على أنه (يجوز إبرام عقد التامين على سفينة قيد الإنشاء) ، ولما كانت السفينة لا تسجل في سجل السفن إلا بعد ان يكتمل بناؤها ، فقد أوجب القانون في هذه الحالة أن يسبق الرهن تصريح يوجه إلى رئيس الميناء الواقع في دائرته محل بناء السفينة ، ويبين في هذا التصريح طول السفينة وإبعادها الأخرى على وجه التقريب وحمولتها المقدرة، كما يذكر أيضاً مكان إنشائها (المادة ٦٦ / ٢ من القانون البحري) .

وجدير بالذكر أن رهن السفينة وهي في دور الإنشاء لا يعد رهناً لمال مستقبلي ، لأنه لا يرد على السفينة بوصف ما ستكون عليه بعد تمام البناء ، وإنما يرد على أجزائها التي تم بناؤها بالفعل^{١٧} .

^{١٧} د - محمود سمير الشرقاوي - مرجع سابق - ص ١٤٠ .

وتبدو أهمية هذا الرهن سواء بالنسبة للبناني أم المجهز ، فالأول يحتاج إلى الائتمان وبالتالي يستطيع أن يقترض بضمان السفينة لإتمام بنائها ، والثاني يدفع للبناني أقساطاً من ثمن السفينة التي طلب بناؤها ، لذا وتقديراً لخطر فقد أمواله حال إفلاس الباني ، قد يطلب من هذا الأخير ترتيب رهن لصالحه على السفينة وهي في دور البناء ضماناً لما وفاه من دفعات ^{١٨} .

٣ - بقاء الرهن على حطام السفينة

إذا تحولت السفينة إلى حطام تفقد وصفها كسفينة لزوال صلاحيتها للملاحة البحرية ، ولكن نظراً لما قد يحتفظ به حطام السفينة من قيمة مالية يمكن بيعه اختياريًا أو جبرياً ، أبقى المشرع الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها حتى بعد تحولها إلى حطام وينتقل الرهن في هذه الحالة إلى حطامها وهذا ما نصت عليه المادة ٦٥ / ١ من القانون البحري .

الشروط الشكلية

يشترط القانون البحري الليبي في المادة ٦٢ أن يكون عقد الرهن البحري مكتوباً ، والكتابة هنا ليست للإثبات بل هي لصحة العقد ، فـرهن السفينة في القانون البحري الليبي يجب ان يكون مكتوباً وإلا كان باطلاً ، وسواء أكانت الكتابة بورقة رسمية أو بورقة عرفية .
وقد أجازت المادة ٦٢ من القانون البحري أن يكون سند الرهن لأمر ، وعندها يكون قابلاً للتداول عن طريق تدوير شهادة القيد ، ويترتب على التدوير في هذه الحالة انتقال حق الرهن إلى المدور إليه (المادة ٦٧ من القانون البحري) .

ويجب أن يشهر الرهن البحري بطريق القيد في دفتر تسجيل السفن بمكتب ميناء تسجيل السفينة حتى يكون نافذاً في حق الغير ممن له مصلحة في عدم سريان الرهن في مواجهته ، كمشتري السفينة أو دائن مرتهن آخر أو دائن عادي .

ويتم التسجيل وفقاً للإجراءات التي حددتها المادة ٢٠ وما بعدها من القانون البحري ، وهذا ما نصت عليه المادة ٦٤ من القانون البحري ، وإذا وقع الرهن على سفينة وهي قيد الإنشاء فيقيد في دفتر التسجيل الواقع في دائرته حوض بناء السفينة (المادة ٦٦ / ٢ من القانون البحري) .
ويحصل الدائن المرتهن على شهادة بقيد حقه (المادة ٣٥ / ٢ من القانون البحري) ، ويجب أن يؤشر الرهن الوارد على السفينة على سند الملكية (المادة ٣٦ من القانون البحري) .

^{١٨} د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٥٥ .

المطلب الثاني آثار الرهن البحري

الرهن البحري كما بينا سابقاً عقد فهو يرتب آثاراً بالنسبة لكلا طرفيه ، ومتى قيد الرهن في سجل السفينة أصبح له آثاراً تجاه الغير .

١ - آثار الرهن البحري بين طرفيه

السفينة مال منقول ومع ذلك يمكن أن ترهن كالعقار دون أن تنتقل حيازتها إلى الدائن المرتهن ، ولذلك فإن المدين الراهن يستمر بحيازته للسفينة ، ويستطيع أن يستغلها استغلالاً عادياً دون تقصير في حفظها وصيانتها وحمايةً لحق الدائن المرتهن .

أما الدائن المرتهن فله أن يحمي حقه المستمد من عقد الرهن استناداً للقواعد العامة ، فله أن يتخذ الوسائل التحفظية ، وأن يعترض على كل عمل أو تقصير من جانب المدين الراهن في صيانة السفينة أو إصلاح ما يصيبها من تلف ، وإذا تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة أو تلفها ، كان للدائن المرتهن أن يقتضي تأميناً كافياً أو يستوفي حقه فوراً ، وإذا كان الهلاك أو التلف قد نشأ عن سبب أجنبي ولم يقبل الدائن المرتهن بقاء الدين بلا تأمين ، كان المدين مخيراً بين أن يقدم تأميناً كافياً أو يوفي الدين فوراً قبل حلول الأجل (المادة ١٠٥٢ من القانون المدني الليبي) .

٢ - آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

كما ذكرنا سابقاً لا بد أن يشهر الرهن البحري ، وذلك بقيده في سجل السفينة ، وعندها يصبح سارياً بحق الغير ، فيمنح الدائن المرتهن ميزتي التقدم والتتبع في مواجهة الغير .

أولاً - حق التقدم

للدائن المرتهن أن يتقدم على الدائنين العاديين ، وعلى الدائنين له في نفس المرتبة ، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن السفينة بحسب تاريخ قيدها ، فالأسبق في القيد يتقدم على المتأخر فيه ، وإذا وجد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها ، كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد ، ولو كانت مقيدة في نفس اليوم ، وتكون الأسبقية في هذه الحالة بساعة القيد ، وإذا قدمت طلبات القيد في ذات الوقت ، فعند ذلك تسجل متزاحمة في نفس المرتبة (المادة ٢٦ من القانون البحري) .

ولكن سائر الدائنين المرتهنين يتأخرون بطبيعة الحال بعد الدائنين الممتازين على السفينة (المادة ٤٨ من القانون البحري) .

ولا يعطي القيد للدائن المرتهن حق التقدم بالنسبة الى أصل الدين فقط ، بل أنه يترتب على القيد أيضاً ضمان فوائد سنتين بالإضافة إلى فوائد السنة الجارية في وقت الأمر بالبيع (المادة ٦٤ من القانون البحري) .

ثانياً - حق التتبع

تنص المادة ٦٨ / ١ من القانون البحري على أنه (للدائنين الحائزين تأمينا مسجلاً على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أيأ كانت اليد التي انتقلت إليها ليدونوا دينهم في مرتبته ويقبضوه وفقاً لدرجة التسجيل) . فالدائن المرتهن يباشر حق التتبع حتى إذا انتقلت السفينة إلى حائز جديد ، ومن ثم مهما تعاقبت البيوع على السفينة فإن حق الدائن المرتهن يبقى يتقل السفينة ، وللحائز وتبعاً للقواعد العامة ، أن يختار بين دفع دين الدائن المرتهن والحلول محله ، وبين تطهير السفينة (التخلي عنها أو تحمل إجراءات الحجز) .

التطهير الاختياري للسفينة

للمشتري حائز السفينة أو حصة منها أن يتفادى إجراءات التنفيذ عليها ويطهر السفينة من الرهون التي تنقلها ، وقد نصت المادة ٦٩ من القانون البحري على كيفية تطهير المشتري للسفينة المرهونة أو الحصة فيها ، فقررت أنه ينبغي على المشتري وبعد أن يقيد شرائه للسفينة في دفتر تسجيل السفن وفي خلال خمسة عشر يوماً التالية أن يبلغ جميع الدائنين المقيدون في سجل السفن في الموطن المختار لكل منهم ، بنسخة من سند ملكية السفينة ، مع التصريح باستعداده لدفع جميع الديون المضمونة بالرهن فوراً ، سواء أكانت هذه الديون مستحقة الأداء أم غير مستحقة ، وذلك في حدود الثمن الملزم به ، ويجوز لكل دائن مقيد وفي ظرف عشرة أيام من تاريخ الإبلاغ أن يطلب بيع السفينة أو بيع الحصة المرهونة بالمزاد مع عرض زيادة العشر على الثمن وتقديم كفالة لدفع الثمن والمصاريف ، ويشتمل الطلب على تكليف بالحضور أمام المحكمة الابتدائية التابع لها مكان وجود السفينة أو مرفأ تسجيلها إذا كانت مبحرة ، لأجل تقرير إجراء المزايدة العلنية (المادة ٧٠ من القانون البحري) ويجري البيع بالمزاد بمسعى من الدائن الذي طلبه أو بمسعى من المشتري طبقاً لإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة (المادة ٧١ من القانون البحري) .

الرهن الواقع على حصة في السفينة

وإذا 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 (المادة ٦٨ / ٢ من القانون البحري) .

وإذا أجريت القسمة بالتراضي أو بالتصفية ووقعت السفينة في نصيب أحد الشركاء ، فإن الرهن يبقى بعد القسمة أو البيع على ما كان عليه قبلهما ، ولو كان هذا الشريك غير الذي أبرم عقد الرهن على حصته الشائعة في السفينة (المادة ٦٨ / ٣ من القانون البحري) .

أما إذا تم البيع في المزاد أمام القضاء بعد توقيع الحجز على السفينة ، ورسا المزاد على شخص غير شريك في السفينة ، فإن حق الدائن المرتهن بحصة في السفينة ينحصر في الأولوية على جزء من الثمن الذي يمثل قيمة هذه الحصة (المادة ٦٨ / ٤ من القانون البحري) .

بيع السفينة المرهونة في الخارج

وتنص المادة ٧٢ من القانون البحري على أنه يتمتع ببيع السفينة في الخارج إذا كانت مرهونة في ليبيا ، وكل بيع مخالف لذلك ، لا يمكن تدوينه في دفتر تسجيل السفن لكونه باطلاً ، والحكمة من هذا المنع ، هو عدم إضاعة حقوق الدائنين المرتهنيين الذين لا يستطيعون تتبع السفينة واقتضاء دينهم منها ، وقد اعتبرت المادة المذكورة المالك الذي يقوم ببيع السفينة المرهونة خارج ليبيا مرتكباً لجريمة خيانة الأمانة .

المطلب الثالث انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري بنفس الأسباب التي ينقضي بها الرهن التأميني على العقارات طبقاً للقواعد العامة ، فينقضي للأسباب الآتية :

١ - الرهن البحري هو حق عيني تبعي ، لذا ينقضي بانقضاء الدين المضمون بالرهن كالوفاء أو بما يقوم مقام الوفاء كالمقاصة أو الإبراء أو إتحاد الذمة .

٢ - وينقضي الرهن بتطهير المشتري للسفينة ، وذلك بدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن الشراء (المادة ٦٩ من القانون البحري) .

٣ - كما ينقضي الرهن إذا بيعت السفينة بيعاً قضائياً ، فيترتب على حكم رسو المزاد (الإحالة) تطهير السفينة من كافة الرهون التي تثقلها وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن (المادة ٩٤ من القانون البحري) .

٤ - وكذلك ينقضي الرهن بهلاك السفينة المرهونة ، ولكن الرهن ينتقل إلى حطامها لكونه ذا قيمة (المادة ٦٥ من القانون البحري) .

ولا ينقضي الرهن البحري بالتقادم مستقلاً عن الدين المضمون ، وذلك على عكس الحكم فيما يتعلق بحقوق الامتياز البحرية ، وذلك لما يفضي إليه انقضاء الرهن بالتقادم من إضرار بالدائن المرتهن وزعزعة للاتئمان البحري^{١٩} .

^{١٩} د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٩١ .

الخاتمة

كما رأينا من خلال البحث إن المجهز يحتاج إلى أموال لتجهيز الرحلة البحرية لذلك فقد جاءت اتفاقية بروكسل بشأن توحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية في ١٠ / ٤ / ١٩٢٦ ثم اتفاقية بروكسل في ٢٧ / ٥ / ١٩٦٧ لتحل محل الاتفاقية السابقة ثم عقدت اتفاقية جنيف في ٦ / ٥ / ١٩٩٣ لتحل محل المعاهدتين السابقتين ، وهذا يدل على اهتمام المشرع الدولي بالقواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية ، وقد أدخلت معظم الدول تلك الاتفاقيات في تشريعاتها البحرية .

ونستنتج من ذلك أهمية قواعد حقوق الامتياز والرهن البحرية للدول فيما يتعلق بالتجارة البحرية واهتمام الدول لتنظيم وتوحيد هذه القواعد لتكون موحدة بالنسبة لجميع الدول .

كما ان هذه القواعد تعتبر مهمة لمجهز السفينة وللغير وذلك دعماً للاتمان البحري حيث يثير هذا الموضوع كثير من الصعوبات لكون السفينة في تنقل دائم وبالتالي ينتج عن نشاطها أضرار للغير وفي أماكن مختلفة ، لذلك اتجهت إرادات الدول لعقد المعاهدات المشار إليها لتنظيم حقوق الامتياز وتوحد القواعد الخاصة بها .

أما بشأن **التوصيات** فالعراق من الدول البحرية التي لها منفذ على البحر وله تجارة مهمة مع مختلف دول العالم من حيث تصدير النفط واستيراد مختلف السلع والبضائع ، ولذلك فإن العراق يحتاج إلى تشريعات بحرية متطورة تتناسب مع حجم التجارة التي يتداولها مع الدول المختلفة خاصة بعد عام ٢٠٠٣ حيث دخل العراق في اقتصاد السوق ، فالعراق لا يزال لا يمتلك تشريع بحري متكامل ينظم التجارة البحرية ويتضمن القواعد التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ، كما أن على العراق الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بالتجارة البحرية وكذلك إدخال تلك الاتفاقيات في التشريع البحري الوطني ، فالقواعد الخاصة بتلك التجارة لا زالت في العراق متناثرة في عدد من القوانين والتي بعضها قديم يعود إلى سنين عديدة ، وكذلك الانضمام إلى المنظمات البحرية الدولية وذلك لتعزيز التعاون بينه وبين الدول في هذا المجال .

الهوامش

- (١) د - محمد كامل أمين ملش - شرح القانون البحري - الجزء الثاني - مطبعة مصطفى بابي الحلبي وأولاده - القاهرة - ١٩٤٥ - ص ٦٨٧ .
- (٢) د - محمد السيد الفقى - القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٧ - ص ١٣٦ .
- (٣) د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٣٨ .
- (٤) د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٤٠ .
- (٥) د - محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - دار النهضة العربية - القاهرة - ص ١٢٢ .
- (٦) المادة ١٥ من معاهدة عام ١٩٢٦ الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية .
- (٧) د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٤٤ .
- (٨) د - علي البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٣ - ص ٣١٧ .
- (٩) د - مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - الدار الجامعية - الإسكندرية - ١٩٨٣ - ص ٧٨ .
- (١٠) د - أشرف شعث - محاضرات في القانون البحري - [http / www . agu24 ael](http://www.agu24.ael/showthread.php?p=632) - [showthread . p h p? p = 632](http://www.agu24.ael/showthread.php?p=632)
- (١١) د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٢ .
- (١٢) يستعمل المشرع الليبي مصطلح (التأمين) الذي يقابل مصطلح الرهن الرسمي أو التأميني في القانون المصري ، كما يستعمل مصطلح (الرهن) والذي يقابل مصطلح (الرهن الحيازي) في القانون المصري .
- (١٣) د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٣ .
- (١٤) هناك بعض التشريعات تجيز رهن المراكب النهرية أو الداخلية كالقانون الفرنسي الصادر في ٣٠ / ٩ / ١٩٦٨ ، أنظر د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٥٣ .
- (١٥) د - هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ص ١٦٦ .
- (١٦) د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٨٦ .
- (١٧) د - محمود سمير الشرقاوي - مرجع سابق - ص ١٤٠ .
- (١٨) د - محمد السيد الفقى - مرجع سابق - ص ١٥٥ .
- (١٩) د - مصطفى كمال طه - مرجع سابق - ص ٩١ .

المصادر

الكتب

- ١ - د - علي البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٣ .
- ٢ - د - محمد السيد الفقى - القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - ٢٠٠٧ .
- ٣ - د - محمد كامل أمين ملش - شرح القانون البحري - الجزء الثاني - مطبعة مصطفى بابي الحلبي وأولاده - القاهرة - ١٩٤٥ .
- ٤ - د - محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٣ .
- ٥ - د - مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - الدار الجامعية - الإسكندرية - ١٩٨٣ .
- ٦ - د - هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية - بدون تاريخ .

القوانين

- القانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣
- القانون المدني الليبي لسنة ١٩٥٣
- اتفاقية بروكسل للامتيازات والرهون البحرية لسنة ١٩٢٦ .

المواقع الالكترونية

- د - أشرف شعث - محاضرات في القانون البحري - [http / www . agu24 ael](http://www.agu24.ael/showthread.php?p=632)