

خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م

توفيق قريب الله نمر محمد

جامعة النيلين

مجلة كلية الدراسات العليا

الرقم الدولي الموحد: 1858-6228

المجلد: 15 ، 2020م

العدد: 01



كلية الدراسات العليا
جامعة النيلين

خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م

دراسة تحليلية مقارنة

توفيق قريب الله نمر محمد

المستخلص

تناولت الدراسة موضوع خصوصية الرهن البحري في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م وهي دراسة تحليلية مقارنة بين قانون النقل البحري السوداني وبين الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالرهن البحري وبعض التشريعات البحرية لبعض الدول العربية والأجنبية مع بيان أوجه الاختلاف والتطابق ، والرهن البحري هو الامتياز الذي يترتب على السفينة ضماناً للوفاء بدين متفق عليه ، والرهن البحري وسيلة ائتمان هامة يلجأ إليها مالك السفينة للحصول على المال اللازم لزيادة نشاطه البحري ، وعقد الرهن البحري ليس من العقود الرضائية وإنما هو عقد شكلي لا يتم إلا بورقة رسمية ، هدفت الدراسة إلى معرفة الرهن البحري والحالات الخاصة للرهن البحري والعناصر المستبعدة منه وأثاره بالنسبة لأطرافه وللغير ووسائل انقضائه ، واتبع الباحث في كتابة هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي والمقارن ، وتوصل الباحث إلى عدد من النتائج والتوصيات. ومن النتائج أن الرهن البحري عقد يجمع بين الدائن المرتهن وهو مالك السفينة في كثير من الحالات وبين المدين الراهن ، ويشترط لانعقاده توافر الأركان الموضوعية العامة للعقد (الرضا، المحل والسبب) كما أوجبت القوانين البحرية أن ينشأ بموجب سند رسمي صادر فقط عن مالك السفينة. ومن التوصيات إضافة نص صريح في قانون النقل البحري لسنة 2010م يتضمن مدة الرهن البحري بخمس سنوات ويتعين تجديده قبل انقضاء مدة الخمس سنوات ويسري التجديد لفترة أخرى مماثلة تبدأ من تاريخ التجديد وليس من التاريخ الذي يزول فيه أثر التسجيل، والمدة المقترحة تبرر بأن الرهن البحرية أو القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة.

مقدمة

زيادة النشاط البحري جعلت مجهزة السفينة في حاجة ماسة للائتمان البحري للحصول على المال اللازم ، والسفينة بوصفها مالاً منقولاً لم يكن في الإمكان رهنها رهنأً رسمياً ، ذلك أن هذا النوع من الرهن لا يمكن وروده إلا على عقار ، كما أن رهنها رهنأً حيازياً يخرجها من حيازة مالكها لم يكن يتفق أصالة مع الهدف الجوهرى الذي يسعى إليه الراهن من الحصول على المال اللازم لاستغلالها ، وترتب على عدم إمكان رهن السفينة رهنأً رسمياً أن المجهز البحري واثروته الرئيسة تتكون أساساً من السفن ، ولم يكن في مقدوره الحصول على ائتمان بحري : فكان عدم إمكان تقرير رهن رسمي على السفينة مدعاة لوضع المجهز في منزلق قانوني حرج إذا ما أراد طلب الائتمان ، ولا يخفى أثر ذلك من زعزعة الثقة في الائتمان البحري ، والإبطاء في تقدم صناعة الملاحة البحرية وأدائها لمهامها على المستويين الوطني ، ومن الأسباب التي كانت تحول دون تقرير الرهن البحري على السفينة رهنأً رسمياً تعطل حق التمتع الذي يخوله الرهن الرسمي للدائن المرتهن في المنقول وذلك تطبيقاً لقاعدة أن الحيازة في المنقول تعتبر سند ملكيته ، ويضاف إلى ذلك أن الرهن الرسمي يستلزم شهره كي يكون نافذ المفعول في مواجهة الغير ، ولا تخضع المنقولات بصفة عامة للشهر بسبب كثرتها وتمائلها وسرعة انتقالها من مكان إلى آخر ، كما نجد أن المنقولات عادةً إلا زهيدة القيمة لا تتناسب وإجراءات الرهن الرسمي المعقدة والتنفقات اللازمة لانعقاده ، بيد أن هذه الأسباب أصبحت منتفية تماماً حين يتعلق الأمر بالسفينة لانعدام تواجدها ، فالسفينة لا يمكن اعتبارها منقولة من المنقولات العادية نظراً لما تتمتع به

من مركز قانوني فريد من نوعه بين سائر المنقولات فالسفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول كسند ملكية السفينة ، كما أن القانون يوجب تسجيلها وشهر التصرفات التي ترد عليها فيه لما لها من ذاتية خاصة ويضاف إلى ذلك أن السفينة تمثل قيمة اقتصادية هامة ، فليس هنالك عائق قانوني يمنع من إجازة رهن السفينة رهنأً رسمياً أسوةً في ذلك بالعقارات. أخذ المشرع السوداني بأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1926م والأخرى لسنة 1967م ، وكذلك ما جاء باتفاقية جنيف 1993م الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية ، ونص على أحكام الرهن البحري في المواد من (35) إلى (43) منه، ونعرض في دراستنا للرهن البحري لإنشاء الرهن وتسجيله وأثاره وانقضائه مستعرضين التشريعات البحرية لبعض الدول.

أهمية الدراسة

- 1/ تسليط الضوء على الرهن البحرية وفقاً لما جاء به قانون النقل البحري السوداني 2010م والاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات العربية وبيان أوجه الاختلاف والتطابق.
- 2/ الرهن البحري يمثل وسيلة هامة للائتمان البحري باعتبار أن مجهزة السفينة يلجأ إليه لتوفير الأموال اللازمة للاستغلال البحري وأثره الإيجابي في القطاع الاقتصادي.
- 3/ بيان الحقوق العينية التبعية على السفينة.

أهداف الدراسة

- 1/ بيان ماهية الرهون البحري والحالات الخاصة للرهن البحري كرهن السفينة المملوكة علي الشيوخ وإجازة رهن السفينة في طور البناء رغم عدم اكتمال بنائها.
- 2/ توضيح العناصر المستبعدة من الرهن البحري
- 3/ وما هي آثار الرهن البحري بالنسبة لأطرافه وللغير ووسائل انقضائه؟

مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في الإجابة علي التساؤلات التالية :

- 1/ ما مدي خصوصية الرهون البحرية ؟
- 2/ وهل هذه الخصوصية من شأنها أن تعزز الائتمان البحري ؟
- 3/ وهل السفينة وحدها تشكل محلاً للرهن البحري؟
- 4/ وهل الرهون البحرية كفيلة بحماية الدائن المرتهن الذي يضطر إلي انتظار استيفاء أصحاب الامتيازات من الدرجة الأولى لحقوقهم؟
- 5/ وهل استطاع المشرع السوداني في قانون النقل البحري 2010م تضمين كل ما يتعلق بالرهون البحرية؟

منهج الدراسة

سوف يتبع في كتابة هذه الدراسة المنهج الوصفي والمقارن

هيكل الدراسة

يقوم هيكل هذا البحث علي مقدمة ومبحثين ، وجاء المبحث الأول بعنوان مفهوم الرهن البحري وانعقاده ، والذي اشتمل علي ماهية الرهن البحري وانعقاده وتسجيله ، ثم جاء المبحث الثاني بعنوان آثار الرهن البحري ، واشتمل علي بيان آثار الرهن البحري بالنسبة للمتعاقدين وللغير وكيفية انقضائه، وأخيراً جاءت الخاتمة متضمنة النتائج والتوصيات.

المبحث الأول : مفهوم الرهن البحري وانعقاده

أولاً: ماهي الرهن البحري؟

الرهن في اللغة . رهن الشيء يرهنه رهوناً ثبت ودام فهو رهن ، ويتعدي بالألف فيقال أراهنته إذا جعلته ثابتاً ، وإذا وجدته كذلك أيضاً ، ورهنته المتاع بالدين رهناً حبسته به فهو مرهون ، والأصل وجوده بالدين ، فكل أمر يحتبس به شيء فهو رهينة ومرتهنة ، كما أن الإنسان رهين عمله ، والمرتهن الذي يأخذ الرهن ، والجمع رهون ورهان¹. يعتبر الرهن من جملة التأمينات العينية التي أقرها المشرع وذلك حماية للدائن المرتهن ضد مخاطر إعسار المدين أو إفلاسه ، والرهن هو حق عيني يقع علي عقار أو منقول ، وجاء تعريف الرهن في قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م في المادة

(727) بأنه (الرهن التأميني عقد به يكسب الدائن علي عقار مخصص لوفاء دينه حقاً عينياً يكون له بمقتضاه ان يتقدم علي الدائنين العاديين والدائنين التاليين له في المرتبة في استيفاء حقه من ثمن ذلك العقار في أي يد يكون). فالرهن عقد تابع يستلزم وجوده التزام أصلي يضمه ويدور معه وجوداً وعدمًا ، فالرهن فرع وهو يتبع الأصل ولا يتبعه الأصل فقد ينقضي الرهن أو يبطل دون أن يتأثر الالتزام الأصلي².

الرهن البحري هو الامتياز الذي يترتب علي السفينة ضماناً للوفاء بدَيْن متفق عليه ، بمعنى أنه عبء أو حق امتياز لمصلحة الدائن (المرتهن) ينشأ بواسطة شخص ما قد يكون مالك السفينة أو غيره المدين الرهن أو الراهن علي ما في ملكه (السفينة) لضمان مبلغ من المال أو ما يقوم بمال ، والغاية الأساسية للرهن حماية الدائن وضمان الدين وفقاً للشروط والطرق القانونية التي حددها القانون³ ، وقد عرّف القانون الانجليزي نظام الرهن البحري منذ زمن غير قصير بمقتضاه يتقرر للدائن حق رهن علي السفينة دون انتقال حيازتها إليه ، غير أن هذه الحيازة تنتقل إلي الدائن المرتهن حالة عدم قيام المدين بالوفاء بالدين عند حلول الأجل ، ولكي يرتب الرهن هذا الأثر كان يجب تقييده في سجل السفن⁴ ، وجدت ثلاث اتفاقيات دولية تتعلق بالرهون والامتيازات البحرية أولها أبرمت بروكسل بتاريخ الحادي عشر من أبريل للعام 1926م تتضمن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالرهون والامتيازات البحرية ، والهدف من هذه الاتفاقية تقليص قائمة الديون الممتازة التي كانت طويلة ورد الاعتبار إلي الرهن البحري وقامت بتقسيم الامتيازات إلي فئتين ، الأولى وتسمي امتيازات الدرجة الأولى أو الامتيازات الدولية وهي تتقدم علي الرهون البحرية وهي محددة علي سبيل الحصر في خمس امتيازات ، والاتفاقية الثانية تسمي بامتيازات الدرجة الثانية أو الامتيازات الداخلية ويتولي تحديدها المشرع الوطني ، بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري ، ورغم التقدم الذي أحرزته هذه المعاهدة إلا أنها كانت محل الكثير من الانتقادات الشيء الذي أدى إلي إبرام اتفاقية ثانية أبرمت كذلك في بروكسل بتاريخ السابع والعشرون من مايو للعام 1967م والتي اهتمت بتقليل عدد الديون الممتازة إلا أنها لم تحض إلا بتصديق عدد قليل من الدول الأمر الذي جعلها لم تدخل حيز التنفيذ ، وأمام عدد الإقبال الكافي علي الاتفاقيتين السابقتين تقرر في المنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية : تم إبرام معاهدة جديدة في جنيف بتاريخ السابع من مايو للعام 1993م تتعلق بالامتيازات والرهون البحرية⁵.

تناول قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م الرهن البحري بصورة جيدة في الفصل الثامن منه المواد (35 – 43) ، وأخذت كذلك العديد من الدول بنظام الرهن البحري في تشريعاتها مثال ذلك قانون الشحن البحري التجاري الانجليزي لسنة 1894م والذي عدل بقانون عام 1988م⁶ ،

4 . HILL (CHRISTOPHER) at Maritime Law , London , Pitman , 1981 , P .554

5 . عبدالقادر حسين العطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . دار الثقافة للنشر والتوزيع . الطبعة الأولى 2009م . ص 116

6 . James Leslie , Security Interests In Ship , at Maritime Law –V2 BY David Joseph ,Oxford , London UK, 2016,P152

1 . المصباح المنير ، 1921م . لأحمد بن محمد بن علي المغربي الفيومي . المطبعة الأميرية بالقاهرة . ص 242

2 . محمد كامل أمين . شرح القانون البحري . ج2 . مطبعة مصطفى الحلبي 1945م . ص 687

3 . إسماعيل عثمان ابو شوك . النظام القانوني للسفينة وما يرد عليها في القانون البحري السوداني . الخرطوم 2013م . ص 169

الرهن ضرورة وجوب تخصص السفينة المرهونة والدين المرهون ، ويتبلور تخصيص السفينة بتعيين عناصرها الذاتية (كالاسم والموطن والحمولة وميناء التسجيل والجنسية ..الخ) ، وضرورة هذا التعيين تبرز من أهمية قيدها للاحتجاج بها علي الغير⁵. يتبع القانون الانجليزي نموذجاً في الرهن البحري يعرف بسند الرهن (mortgage deed) يحتوي علي تفاصيل معينة ، فإذا ما أراد أطراف العقد إضافة تفاصيل أخرى فإنه يمكنهم ذلك بكتابتها في سند فرعي (collateral deed) علي أن يشار في السند الرئيسي إلي هذا السند الفرعي⁶.

2/ الشروط الموضوعية: لانعقاد الرهن البحري ، من البديهي ضرورة أن تتوفر في عقد الرهن البحري الأركان الموضوعية العامة كالرضا والمحل والسبب ، وكذا ملكية المدين الراهن للسفينة وأهليته القانونية للتصرف فيها . والقواعد القانونية واجبة التطبيق في هذا الشأن هي ذات القواعد القانونية العامة المقررة في قانون المعاملات المدنية 1984م ، غير أن الطبيعة الخاصة لعقد الرهن البحري تتطلب هنا دراسة الأركان الموضوعية الخاصة بالرهن البحري وهي محل الرهن البحري (السفينة) والعناصر المستبعدة من الرهن البحري وهي أجرة النقل وتعويض الأضرار وكذلك مبالغ التأمين. أ/ السفينة محل الرهن : تعتبر السفينة الأداة الرئيسة التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية ، وهي تخضع في تنظيمها القانوني إلي القانون الدولي للبحار والقانون البحري في الوقت نفسه⁷، وقد تناولت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية تحديد مفهومها، فعرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008م في المادة الأولى ، الفقرة (25) التي خصصت للتعاريف ومؤداها أن (السفينة تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحراً)

1/ مفهوم السفينة : تعريف السفينة لغةً فقد جاء لفظ السفينة صراحةً في قوله تعالى (أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدَتْ أَنْ أَعْيِبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا)⁸. وجاء تعريف السفينة في قانون النقل البحري لسنة 2010م في المادة الخامسة بأنها (يقصد بها كل منشأة ذاتية الدفع صالحة للملاحة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية سواء استخدمت لأغراض تجارية أو غير تجارية أو في نقل الركاب وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها ، جزءاً منها وتأخذ حكمها) ، القانون البحري المصري لسنة 1990م فقد نص في المادة الثالثة منه بأن (السفينة هي كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية)

والقانون الفرنسي لسنة 1874م المعدل بقانون سنة 1885م ، قانون التجارة البحرية الجديد المصري لسنة 1990م وقانون التجارة البحرية الأردني 1972م والقانون البحري الكويتي 1980م .

ثانياً : انعقاد الرهن البحري

ينشأ الرهن البحري بموجب عقد رسمي بين طرفيه وهما الدائن المرتهن ، وهو الشخص أو الجهة التي تلتزم بتوفير المال المراد اقتراضه بضمان شيء هو (السفينة) والراهن وهو الشخص المالك أو الأشخاص المالكون للشيء محل الضمان (السفينة) أو جزء منها أو عدة سفن مملوكة له بشرط تعيينها بذاتها ، فقد نصت المادة (1/35) من قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م بأن عقد الرهن البحري (يجب أن يكون الرهن البحري بعقد مكتوب ، ويقع على السفينة أو جزء منها أو عدة سفن معينة بذاتها ، بضمان مبلغ معين) ، ولهذا يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة¹ ، وتجدر الإشارة هنا أنه ليس بالضرورة أن يكون الراهن مديناً بالدين المضمون بالرهن ، ولهذا يجب التفريق بين المدين الراهن والراهن فقط². وعلي أي حال فالرهن البحري لا يعدو كونه ائتمناً اتفاقياً ، وفي هذا يختلف عن الامتياز البحري الذي يفرضه القانون علي المدين البحري فرضاً ، بينما يستطيع الدائن المرتهن للسفينة اكتساب هذه الصفة لأي سبب من أسباب المديونية ، فالرهن البحري لا يترتب علي السفينة (وملحقاتها) إلا بموجب عقد بين الراهن من ناحية والدائن المرتهن من ناحية أخرى³ ، ويشترط لانعقاد هذا العقد توافر أركاناً موضوعية تطلبها المشرع لتمام انعقاد هذا العقد انعقاداً صحيحاً ، وشروطاً أخرى شكلية استلزمته نصوص القانون وجوب استكمالها في هذا الشأن ، وتشابه أركان الرهن البحري علي السفينة إلي حد كبير مع أركان الرهن التأميني (الرسمي) في القانون المدني ، فإن أي حكم لم يرد بشأنه نص في القانون البحري يرجع فيه إلي القواعد العامة التي تحكمه في القانون المدني وذلك وفقاً للمادة (738) من قانون المعاملات المدنية 1984م.

1/الشروط الشكلية : لانعقاد الرهن البحري هي الكتابة ، فالكتابة هي ركن يجب توافره في جميع الحقوق العينية المترتبة علي السفينة ، فيجب أن يكون الرهن البحري بعقد رسمي مكتوب ، وهذا ما نصت عليه المادة (1/35) من قانون النقل البحري 2010م بقولها (يجب أن يكون الرهن البحري بعقد مكتوب ، ويقع على السفينة أو جزء منها أو عدة سفن معينة بذاتها ، بضمان مبلغ معين) ، وعقد الرهن البحري يجب أن يكون بالكتابة وهي ليست شرط للإثبات بل شرط لانعقاد إذ يترتب علي مخالفتها بطلان العقد وسواء كانت الكتابة بورقة رسمية أم بورقة عرفية، وتحتم رسمية⁴ عقد

4 . انظر سابقة بنك الاعتماد والتجارة /ضد/ الباخرة ميرامار وملاكها شركة بيروتي للنقل البحري . م /أ/ أس م /99/ 1993م . غير منشورة . انظر محمد علي خليفة . أهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية . المكتب العربي . الإسكندرية 2003م . ص 637

5 . أميرة صديقي . الموجز في القانون البحري . دار النهضة العربية . القاهرة . 1999م . ص 183
James Leslie , Security Interests In Ship , at Maritime Law .

6 . opcit,P161

7 . محمد الحاج حمود . القانون الدولي للبحار . دار الثقافة للنشر والتوزيع . 2008م . ص 64

8 . سورة الكهف . الآية 79

1 . توجب المادة (1/729) من قانون المعاملات المدنية 1984م ان يكون الراهن مالكا للعقار ، وإذا كان الراهن غير مالك للسفينة المرهونة فان عقد الرهن يصبح صحيحاً إذا أقره المالك الحقيقي بسند موثق (المادة 730) من نفس القانون .

2 . هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . دار الجامعة الجديد للنشر . الإسكندرية 2001م . ص 163

3 . علي جمال الدين . القانون البحري . مشارطات السفن . طبعة 1986م . القاهرة . ص 128

المواد (41-58) ضمن الفصل الثاني المعنون بالحقوق العينية علي السفينة وهي إشارة صريحة من المشرع المصري بجعل الرهن البحري يرد علي السفينة ، وفي هذا السياق نصت المادة (41) من هذا القانون " لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي) ، أما في الكويت فإن قانونه البحري 1980م كان صريحاً في مادته (58) حيث نصت بأنه (يرد الرهن البحري علي السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها)⁴. أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية الأردني فإن محل الرهن يرد علي السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها وهذا بصريح نص المادة (63) من القانون⁵. باستقراء كل هذه المواد سواء التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهنون البحرية أو القوانين البحرية العربية ومنها قانون النقل البحري السوداني أبرزت بأن محل الرهن البحري هو السفينة.

ونجد أن موقف فقهاء القانون يرون أن الرهن البحري يرد علي السفينة فقط دون أن يشمل العمارات البحرية الأخرى⁶، فالرهن البحري يشمل السفينة حسب المعنى المحدد لها في نص المادة (5) من قانون النقل البحري السوداني 2010م بما في ذلك هيكلها وتوابعها ، فلا يعد رهن بحري ذلك الرهن الذي يترتب علي المنشآت التي لم تكتمل وصف السفينة ، وإذا كان الأمر كذلك فإن المنشآت البحرية حتى تكتسب وصف السفينة⁷ وبالتالي تكون محلاً للرهن البحري يجب أن تستوفي الشرطين المذكورين في نص المادة (5) من قانون النقل البحري السوداني وهما القيام بالملاحة البحرية والتخصيص للقيام بالملاحة البحرية.

2/ رهن السفينة وهي في طور البناء : السفينة وهي في طور البناء وإن لا يصدق عليها تعريف السفينة حسب المادة الخامسة من قانون النقل البحري 2010م السوداني ؛ إلا أن المشرع أجاز رهنها وهو استثناء الغرض منه تيسير الانتماء البحري اللازم لإتمام عملية البناء ، ولكن بشرط وحيد هو أن يسبق الرهن إقرار من مكتب التسجيل الذي يقع ضمن اختصاصه مكان بناء السفينة علي أن يتضمن هذا الإقرار عنوان هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها بالتقريب⁸ . والمشرع المصري في القانون البحري تقضي المادة (1/15) بجواز رهن السفينة وهي في دور الإنشاء ، غير أنه لكي يكون الرهن صحيحاً في هذه الحالة يجب ان يكون صادراً من المالك ، ويستوي في ذلك أكان مالكة هو طالب البناء أو الباني ، ولما كان غير الإمكان تسجيل السفينة في سجل السفن قبل تمام بنائها ؛ فقد أوجب القانون أن يسبق الرهن إقراراً من المدين المرتبه يقدم إلي إدارة التفتيش البحري للميناء الواقع بدائرة محل إنشاء السفينة يبين فيه طول السفينة وأبعادها الأخرى

ولو لم تهدف إلي الربح)¹ ، ونصت المادة الثالثة من قانون التجارة البحري الأردني لسنة 1972م بأن (كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها وتعتبر السفن أموالاً منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد المنصوص عليها في هذا القانون) وأيضاً السفينة يمكن القول بأنها كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد² ، يلاحظ أن التشريع السوداني والمصري والإماراتي اتفقوا في تعريفهم للسفينة في كونها منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية بغض النظر عن تجارتها ، بينما وصفها المشرع الأردني بأنها مركب ، وبالرغم من الفرق الواضح بين مدلول كلمة سفينة ومركب يمكننا القول أنه ليس هنالك فرق حقيقي بين جميع هذه المواد إذ تستخدم كل هذه التعبيرات في مناسبات مختلفة ويراد بها في كل تلك المناسبات تعريف السفينة.

التشريعات الدولية والوطنية بيّنت أن السفينة وحدها محل للرهن البحري ويتجلى ذلك من خلال نصوص مواد الاتفاقيات الدولية الثلاث المتعلقة بالرهن البحري والقوانين البحرية الوطنية ، فعلي الصعيد الدولي فقد قضت اتفاقية بروكسل لسنة 1926م بأن الرهنون البحرية التي تنشأ أو تشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الأخرى مما بيّن بأن محل الرهن البحري يمثل السفينة ، ونصت اتفاقية بروكسل لسنة 1967م في المادة (1/10) بأنه (تكون لعقود الرهن والامتياز علي السفن البحرية حجية في الدول المتعاقدة بشرط أن تكون هذه الرهنون والامتيازات قد انعقدت وسجلت طبقاً لقانون الدولة التي سجلت فيها السفينة) إن ذكر عبارة "الرهنون علي السفن" يوحي بأن السفينة هي محل الرهن البحري³. أما بالنسبة لاتفاقية جنيف لسنة 1993م نصت في مادتها (1/10) " الرهنون والحقوق العينية المنشئة علي سفن البحري معترف بها وتنفذ في الدول الأطراف".فالملاحظ علي هذه الاتفاقيات الثلاث والمتعلقة بالرهن البحري ذكرت صراحةً مصطلح "السفينة" في معناها الظاهر مما يدل علي أنها لوحدها محل الرهن البحري، وعليه فيما يعتبر سفينة في القانون البحري يشملها الرهن البحري.

وعلي الصعيد الوطني ومن خلال استقراء نصوص القانون البحري السوداني لسنة 2010م نلاحظ أن موضوع الرهن البحري أدرجه المشرع ضمن الفصل الثامن لبيّن أن الرهن البحري يقع علي السفينة ، وهو الموقف الذي تبنته بعض التشريعات العربية فعلي سبيل المثال المشرع المصري عالج موضوع الرهن البحري في قانون 1990م المتعلق بقانون التجارة البحرية الجديد في

¹ . جاءت المادة (1/11) من القانون التجاري البحري الإماراتي لسنة 1981م بنفس المعنى

² . سميحة القليوبي . القانون البحري . القاهرة 1982م . ص 19

³ . مصطفى كمال طه . التوحيد الدولي للقانون البحري . دار الفكر الجامعي . 2007م . ص 268

⁴ . يعقوب يوسف سرخوه . الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي . دراسة مقارنة . دار الكتب . ج1 ط1 1988م . ص 160

⁵ . عادل علي المقدادي . القانون البحري . دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009م . ص 56

⁶ . عبد الحميد الشواربي . قانون التجارة البحرية . منشأة المعارف بالإسكندرية . 1995م . ص 46

⁷ . بعض التشريعات الأجنبية قد أجازت رهن المراكب الداخلية رهناً تأمينياً أسوة في ذلك برهن السفن البحرية ومن أمثلة ذلك القانون الفرنسي لسنة 1917م . مصطفى كمال طه .

أصول القانون البحري . الإسكندرية 2000م . دار المطبوعات الجامعية . ص 738

⁸ . إسماعيل أبو شوك . النظام القانوني للسفينة . مرجع سابق . ص 174

ذلك لزيادة ضمانات الدائن في حصوله على حقوقه وأمواله المرتبته ، وربما لا يكفي حطام السفينة لسداد المديونية لذا ضرورة إلزام شركات التأمين بتغطيتها.

4/ رهن السفينة المملوكة علي الشيوع : تجدر الإشارة إلي أن المشرع السوداني في المادة (4/35) من قانون النقل البحري 2010م نص علي رهن السفينة المملوكة علي الشيوع ولكن بشرط فذكر أنه (لا يجوز رهن السفينة إلا بموافقة أغلبية الشركاء الذين يملكون وقت الرهن أكثر من نصف حقوق الملكية المشتركة للسفينة)، وحسناً فعل المشرع وتطرق إلي الشروط الواجب توافرها لرهن الحصة الشائعة فيما يخص الأغلبية مثل ما ذهب إليه بعض التشريعات⁹ ، فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص علي الشيوع فيكون رهنها من حق أغلبية الشركاء الذين يملكون أكثر من نصف قيمتها. ويمكن تعريف الشيوع البحري بأنه (حالة قانونية يمتلك فيها أكثر من شخص واحد سفينة واحدة دون أن يكون لأي منهم حصة مفترزة فيها أو ملكية مشتركة شائعة في عدة سفن)¹⁰، إذن فالسفينة لم تعد تابعة لشخص واحد وإنما أصبحت شائعة مملوكة لعدة أشخاص لأسباب قد تكون اختيارية حيث يكون سبب ملكية المشتاعين للسفينة هو الشراء ، وقد تكون إجبارية إذا كانت ملكية السفينة قد آلت إليهم بطريق الهبة ، الإرث أو الوصية. والجدير بالذكر أن الفقه قد اختلف في تحديد الطبيعة القانونية للشيوع البحري ، فجانبا يميل إلي اعتبار الشيوع البحري شركة تجارية بحسبان أن الأمر يتعلق باستغلال تجاري وبأنه شركة من نوع خاص ، والجانب الآخر يعتبره شيوعاً عادياً مثل ما هو عليه الأمر في القانون المدني¹¹. ويرى الباحث أن الشيوع البحري في نظر التشريع البحري السوداني ما هو إلا شيوع عادي نظمه قانون النقل البحري لسنة 2010م بأحكام خاصة ، ومن قم يتعين الرجوع إلي الأحكام العامة في قانون المعاملات المدنية 1984م بشأن الملكية الشائعة¹² في المواضع التي لم يرد بشأنها نص خاص في قانون النقل البحري.

ب/ العناصر المستبعدة من الرهن البحري : هذا وقد استبعد المشرع بعض العناصر من سريان الرهن البحري عليها وهي أجرة النقل والمكافآت والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة وتعويضات التأمين¹³.

1/ أجرة النقل : يقصد بأجرة النقل الأجرة الإجمالية وهي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة، وهي تشمل النولون الشحن وأجرة سفر الركاب كما أشارت لذلك المادة (28) من قانون النقل البحري 2010م¹⁴ تعتبر الأجرة من الالتزامات الرئيسة الملقاة علي عاتق الشاحن في عقد النقل

علي وجه التقريب وكذلك حملتها المحتملة ومكان الترسانة التي تنبي فيها¹. وقد نصت اتفاقية بروكسل 1967م² في مادتها الأولى علي جواز رهن السفينة وهي في طور البناء ، وكذلك معظم التشريعات البحرية منها علي سبيل المثال القانون البحري الفرنسي لسنة 1967 في مادته (45) ، إلا أن القانون الانجليزي لا يجيز رهن السفينة وهي في طور البناء رهنأ قانونياً وسبب ذلك أنها لا تكون خاضعة للتسجيل ، غير أنه يجوز رهنها رهنأ عادلاً وهو الرهن الذي لا يتم في الشكل الرسمي ، وإنما بمقتضي اتفاق عرفي ويكون تالياً في المرتبة ببعده الرهن القانوني³.

3/ رهن جزء من السفينة: فإذا ما تحطمت السفينة وأصبحت حطاماً فإنها تكون قد فقدت صفاتها كسفينة وذلك لزوال صلاحيتها للملاحة ، فإن الرهن الذي كان مقررأ عليها ينتقل إلي الحطام ، وهذا ما أشارت إليه المادة (35)⁴ من قانون النقل البحري السوداني 2010م ، ويرى جانب من الفقه المصري أن هذا الحكم يقوم علي أن الحطام قد حل بنص القانون حلولاً عينياً محل السفينة وأن الحطام لم يعد سفينة بالمعني القانوني للاصطلاح⁵ إلا أنه وللحطام قيمة مالية كبيرة فإنه يبقى حق الدائن المرتهن علي ثمن الحطام كنوع من الحلول العيني، بينما يرى جانب آخر⁶ أن بقاء الرهن علي السفينة إذا صارت حطاماً ما هو إلا تطبيق لمبدأ عدم تجزئة الرهن الذي مؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين ، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كلها ، ويرى الباحث عدم التسليم بهذا القول وذلك أن مبدأ عدم تجزئة الرهن يفترض بدهاء وقوع الرهن علي كل أجزاء السفينة ولا يعتبر الحطام من أجزاء السفينة لأنها تفقد هذا الوصف متي صارت كذلك ، ويسري الرهن علي التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة والتي لم يتم إصلاحها وذلك وفق الجزء الأخير من المادة (2/35) بقولها (يسري الرهن البحري المنصوص عليه في البند (1) على التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها) وبالرغم من أن هذه المادة تقابل نص المادة (2/11) بحري إماراتي معناً ونصاً ؛ إلا أن القانون المصري يرى بحق خلاف ذلك ، حيث يعتبر هذه التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة خارجة عن نطاق سريان الرهن البحري⁷، وقد فسّر الفقه المصري باعث المشرع في ذلك هو أن مالك السفينة يستعين بهذه التعويضات لجبر الأضرار التي تلحق به ومن ثم يستطيع الوقوف مرة أخرى لمواصلة نشاطه البحري⁸. ويرى الباحث إضافة علي ما ذكر في نص هذه المادة أنه في حالة حطام السفينة يمكن نقل الرهن أو إقامة الرهن علي أموال المدين الأخرى ، كما يحق للدائن أن يطالب بحقوقه ومديونيته أمام شركات التأمين المؤمن لديها من قبل المدين. ويعود

7 . انظر المادة (2/43) بحري مصري

8 . محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري . ط 2 1967م . القاهرة . ص 132

9 . المادة (98) بحري إماراتي . والمادة (42) بحري مصري

10 . مصطفى كمال طه . القانون البحري . مرجع سابق . ص 44

11 . احمد عبد الهادي . القانون البحري . الجزء الأول . دون . القاهرة 1946م . ص 165

12 . انظر قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م المواد (532 – 537)

13 . انظر نص المادة (29) من قانون النقل البحري 2010م السوداني

14 . تقابلها المادة (2/32) بحري مصري ، والمادة (1/7) بحري إماراتي

1 . علي البارودي . حول المنقولات ذات الطبيعة الخاصة . مقال منشور بمجلة الحقوق بجامعة الإسكندرية 1961م . العدد الثالث . ص 31

2 . اتفاقية بروكسل لسنة 1967 الخاصة بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء

3 . أميرة صدي . الموجز في القانون البحري . دار النهضة العربية بالقاهرة . 1999م . ص 54

4 . تقابل المادة (1/43) بحري مصري ، (1/100) بحري إماراتي

5 . كمال حمدي . القانون البحري . مرجع سابق . ص 139

6 . مصطفى كمال . القانون البحري . مرجع سابق . ص 107

بعيد عن فكرة الائتمان البحري وأن الغاية تدعيم مالك السفينة وهو ما لا يتأتى إذا تسنى للدائنين اقتضاء حقوقهم الممتازة منها.

3/ تعويضات مبالغ التأمين نصت المادة (29) من قانون النقل البحري 2010م علي استبعاد تعويض التأمين من محل الامتياز مبناه أنه ليس من عناصر الذمة أو الثروة البحرية وإنما هو مقابل أقساط التأمين التي يدفعها المالك ، فبالرغم من أن عدم سريان الرهن البحري علي مبالغ التأمين يخالف الأصل المقرر في المادة (1/742) من قانون الإجراءات المدنية لسنة 1984م والمتعلق بانتقال الرهن، فإن خروج مبالغ التأمين من الرهن البحري يقصد منه إتاحة الفرص لمالك السفينة للاستعانة بها لجبر الأضرار التي لحقت به ومن ثم يتسنى له مواصلة الاستغلال البحري³ ، وبذلك يكون الدائن المرتهن مطمئناً علي استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة وتلفها دون مزاحمة الدائنين المتأخرين له⁴ ، ويرى الباحث تضمين نص صريح في القانون علي استيفاء الدائن المرتهن علي السفينة حقه من مبلغ التأمين بشرط وجود اتفاق صريح بينهما وقبول شركات التأمين ذلك كتاباً ، وذلك لأهمية مبلغ التأمين بالنسبة للدائن المرتهن في أن مبلغ التأمين يخرج من نطاق الامتيازات البحرية المادة(29) من القانون ، وأن هذه الامتيازات البحرية تسبق قانوناً جميع أنواع الرهون البحرية ، ولذلك أن الأولي هي من قبيل الضمانات القانونية أما الثانية فلا تتعدي كونها ضمانات اتفاقية.

ثالثاً : تسجيل الرهن البحري

من المبادئ المستقر عليها في القانون المدني أنه بمجرد أن ينشأ الرهن البحري مستوفياً لشروطه الموضوعية والشكلية يرتب آثاره فيما بين المتعاقدين ، لكن لا يحتج به في مواجهة الغير إلا بقيده. وإذا كانت السفينة تعد مالاً منقولاً إلا أن المشرع أخضعها لبعض الإجراءات التي تطبق علي العقار إذ أوجب تسجيل كل السفن السودانية لدي مسجل تسجيل السفن وألزم قيد كل الحقوق التي يمكن أن ترد علي السفينة بعد تسجيلها⁵. فتسجيل السفينة هو إجراء قانوني يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بوضع السفينة تحت إشراف الإداري لدولة معينة وتكون السفينة خاضعة للقوانين الصادرة من تلك الدولة ، وفي المقابل تلتزم الدولة بالسماح لتلك السفينة برفع عالم الدولة وتمنحها بعض الامتيازات الأخرى التي لا تتاح للسفن الأخرى غير المسجلة في الدولة⁶.

1/أهمية تسجيل الرهن البحري : محل التسجيل في القانون البحري هو السفينة بوصفها الأداة الرئيسة للملاحة البحرية وأهم عناصر الثروة البحرية والتي يستخدمها المجهز للحصول علي الائتمان ، فتسجيل السفينة له أهمية اقتصادية وقانونية ، وتتجلى الأهمية القانونية لتسجيل السفن في وجوب

البحري إذ تنص المادة (1/106) من في قانون النقل البحري لسنة 2010م بأنه (يجب على الناقل أو من ينوب عنه إصدار سند الشحن بالبضائع التي تم شحنها في السفينة وتسليمه للشاحن أو لأي شخص يحدده ولا يتمتع عن ذلك إلا بسبب امتياز الأجرة أو ملحقاتها المقررة في هذا القانون) ، وذلك باعتبار أن الأجرة من الثمار التي يكون للمدين الراهن أو الراهن حرية التصرف فيها ، وقد حرص المشرع علي ذكرها هنا لأنها تختلف عما يجري بشأنها في الامتيازات البحرية ، وهو أيضاً يتعارض ومنطق حيازة المالك للسفينة بعد رهنها وفقدان ربحها وناتج استغلالها ، وكذلك يمكن الاشتراط صراحة في سند الشحن وفاء المرسل إليه بالأجرة في ميناء الوصول وذلك متى تم الاتفاق علي ذلك. وأن علة استبعاد أجرة النقل من نطاق الرهن تتمثل في كون الرهن الذي يقع علي السفينة يقي حيازتها في يد المدين الراهن رغم أنها منقول ، وطالما الأمر كذلك فإنه من حق المدين الراهن الاستمرار في استغلال السفينة ، وما دام أن الأجرة هي نتاج ذلك الاستغلال فمن غير المنطقي رهن أجرة النقل ، إذ ليس من فائدة حيازة المدين الراهن للسفينة إذا كان الرهن يشمل أجرة النقل¹.

2/ المكافآت والإعانات والمساعدات هي التي تمنحها الدولة فذلك حرصاً من المشرع علي ضمان استمرار المالك في نشاطه البحري وتمكينه من القدرة علي التنافس مع السفن والأساطيل التجارية الأجنبية ، وذلك بتغليب المصلحة العامة المترتبة بهذا النص علي المصلحة الخاصة علي حقوق الدائنين المرتهينين ، وقد استثنت هذه الإعانات والمساعدات من نطاق الرهن حتى يتحقق الغرض الذي تهدف إليه الدولة من خلال هذه المعونات. وتتحد علة استبعاد هذه الإعانات مع ما قيل بشأن الأجرة إذ أن المالك حينما يرهن سفينته فإن هذا الرهن يقي حيازتها لديه ، وهذه الإعانات يستفيد منها المالك أثناء الاستغلال ، وعلي ما يبدو أن هذا الحكم فيه تحقيق للمصلحة العامة وتفضيلها علي حقوق الدائنين المرتهينين التي هي مصلحة خاصة ، وما ينبغي الإشارة إليه أن هذه الإعانات والمساعدات استثنتها اتفاقية بروكسل لسنة 1926م في المادة (4) الفقرة السادسة والتي تقر (لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة التعويضات المستحقة للمالك بمقتضي عقد التأمين أو المنح والمساعدات أو غيرها من الإعانات التي تمنحها الدولة) ، إذن فهذه المبالغ المتمثلة في المنح والإعانات لا يستفيد منها أي دائن مهما كان سند أفضليته لأنها ممنوحة لاعتبارات بعيدة عن الائتمان البحري لا يمتد إليها الضمان². وهذا ما نصت عليه المادة(29) من قانون النقل البحري بقولها (لا تعد من ملحقات ديون السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين أو المساعدة التي تمنحها الدولة) ونري أن المشرع أصاب في استبعاد هذه الإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة لأن الهدف منها

4 . انظر أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة في بروكسل

1926م

5 . المادة (12) من قانون النقل البحري 2010م

6 . مصطفى عربي . القانون البحري . كلية القانون بجامعة النيلين . الخرطوم . 2000م .

ص 16

1 . إبراهيم مدحت حافظ . الحقوق العينية التبعية والحجز علي السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات النافذة في مصر . مجلة هيئة قضايا الدولة . العدد الثالث 1995م . ص 166

2 . هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . مرجع سابق . ص 179

3 . حسين عبداللطيف حمدان . التأمينات العينية . دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن التأمين والامتياز . منشورات الحلبي الحقوقية 2007م . ص 102

كأثبات له بتسجيل الرهن. والبيانات المشار إليها في النص لم ترد على سبيل الحصر بل هي حد أدنى يمكن إضافة بيانات أخرى إليه إذا دعت الظروف إلى ذلك ، ويبقى أن جميع البيانات التي أوجب النص توافرها في الطلب تسمح بتحديد العناصر الجوهرية لعقد الرهن من حيث أطرافه والدين المضمون والسفينة المرهونة⁴.

3/ تجديد تسجيل الرهن البحري : نصت المادة (49) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه (يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة) فائترسجل الرهن البحري قاصر على مدة عشر سنوات تحسب من تاريخ التسجيل ، المشرع السوداني لم ينص على مدة بقاء الرهن أو تجديده في قانون النقل البحري 2010م ، وأرى أن ذلك قصور واضح في التشريع ، ويرى الباحث إضافة نص صريح في القانون يتضمن مدة الرهن البحري بخمس سنوات ويتعين تجديده قبل انقضاء مدة الخمس سنوات ويسري التجديد لفترة أخرى مماثلة تبدأ من تاريخ التجديد وليس من التاريخ الذي يزول فيه أثر التسجيل، والمدة المقترحة تبرر بأن الرهن البحرية أو القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة . ويتربط على عدم تجديد تسجيل الرهن في الميعاد (أي قبل نهاية مدة الخمس سنوات) أن يبطل التسجيل ، ويعني ذلك سقوطه دون حاجة إلى إجراء محوه ، وزوال الآثار التي تترتب عليه ، على أن ذلك بطبيعة الحال لا يمنع الدائن المرتهن من إجراء قيد جديد للرهن تتحدد مرتبته من تاريخ حصوله⁵ ، واشترط تجديد قيد الرهن محل نقد من جانب من الفقه⁶ بحسبان أنه ينطوي على تعارض من نظام الشهر العيني للسفينة حيث يمكن بمجرد الاطلاع على الصفحة الخاصة بالسفينة المرهونة معرفة الحقوق والأعباء الواردة عليها .

4/ شطب الرهن البحري : قيد الرهن إجراء شكلي استلزمه القانون للاحتجاج بالرهن في مواجهة الغير وتمكينه من العلم بأن السفينة ملكيتها غير خالصة وأنها مثقلة بحق عيني تبقي لصالح الدائن المرتهن ، على أن ثمة أحوال تجعل بقاء القيد غير معبر عن الحقيقة بما يتعين معه إزالته ويحصل ذلك بشطب القيد ومحوه ، وهذه الأحوال المتعددة منها ما يتعلق بالدين المضمون بالرهن ، ومنها ما يتعلق بالرهن ، ومنها ما يتعلق بالقيد ذاته ، فالدين المضمون بالرهن قد يزول إذا كان باطلاً شكلاً أو موضوعاً أو قابلاً للبطلان وقضي بطلانه ، كذلك فهو قد ينقضي بسبب من أسباب انقضاء الالتزام كالوفاء أو الإبراء أو التجديد أو المقاصة أو التقادم ، وحيث يزول الدين أو ينقضي فإن الرهن الذي هو ضمان للدين ينقضي بدوره ويسقط تبعاً لذلك قيد الرهن ومن ثم يجب شطب ذلك القيد ، وقد يكون الين صحيحاً قائماً ولكن الرهن يكون باطلاً أو قابلاً للإبطال وقضي بطلانه ،

التأشير في السجل الذي سجلت فيه بكافة التصرفات القانونية الواردة عليها كنقل ملكيتها ورهنها .. وهذا ما يمكن الأفراد من الاطلاع على هذه التصرفات ، أما الأهمية الاقتصادية فتتمثل في الاعتماد على سجل السفن لمعرفة قوة الأسطول التجاري للدولة والذي تعتمد عليه لنقل صادراتها¹. هذا من ناحية تسجيل السفينة محل الرهن ، أما تسجيل الرهن البحري نجده أمر ضروري ، إذ أن أحد أهم الأسباب لابتكار نظام تسجيل الرهن هو حاجة ملاك السفن للحصول على القروض والائتمانات بضمان تلك السفن ، كما أن أي دائن مرتهن لا يقوم بتسجيل رهنه البحري فإنه لن يحصل على أي من الفوائد المينة في قانون النقل البحري وللخاصة بتحديد مرتبة استحقاق الرهن وحقي التقدم والتتبع ، ولذلك يشترط للاحتجاج بالرهن البحري على الغير أن يتم تسجيله ، ومن أهم المميزات التي يوفرها تسجيل الرهن البحري هي حصول صاحبه على مرتبة متقدمة عند ترتيب الديون الواردة على السفينة ، حيث أن ترتيب الرهن يحكم فقط وببساطة بتاريخ تسجيلها ، وهذا ما ذهبت إليه المادة (2/38) من قانون النقل البحري بالنص (...تكون مرتبة الديون المضمونة برهن بحري وفقاً لتاريخ تسجيل عقد الرهن....). وأما إذا سجل عقدان لرهن بحري أو أكثر على سفينة أو على حصة شائعة : فإن ترتيبها فيما بينها يكون حسب أسبقية تسجيل تلك العقود وان كانت مسجلة في يوم واحد وذلك وفق نص المادة (3/38) من قانون النقل البحري 2010م بقولها (إذا تم تسجيل أكثر من عقد رهن على السفينة أو حصة فيها ، يكون ترتيبها وفقاً لأسبقية التسجيل في سجل السفينة).

2/ إجراءات تسجيل الرهن البحري : تتم عملية تسجيل الرهن البحري وفق المادة (36) من قانون النقل البحري 2010م وفق الإجراء التالي :

أ/ يقدم الدائن المرتهن صورة رسمية من عقد الرهن البحري لمكتب التسجيل مرفقة بطلب² موقع منه يشتمل على بيان الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته وتاريخ عقد الرهن البحري ، ومقدار الدين المبين في عقد الرهن واسم السفينة المرهونة وأوصافها .. الخ

ب/ يقوم مكتب التسجيل بتسجيل البيانات المشار إليها سابقاً في الصفحة الخاصة بالسفينة في سجل السفن ، ويسلم مقدم الطلب (الدائن المرتهن) صورة (أو قائمتان تسلم إحداها كما سبق وأشرنا) من تلك البيانات المسجلة مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل ، ويجب التأشير على الصورة أو النسخة الثانية حسب الظروف بما يفيد قيد تسجيل الرهن في السجل ، وان يقوم مكتب المسجل الذي جري قيد الرهن فيه بإخطار كافة مكاتب التسجيل الأخرى في الدولة (إذا كان هنالك أكثر من مكتب تسجيل) بذلك القيد وهذا ما أشار إليه القانون الانجليزي³. ويرى الباحث إضافة كلمة (قائمتان) بدلاً عن (طلب) المنصوص عليها في المادة المشار إليها. وذلك ليتثنى لاحقاً التأشير على أحدهما هنا وتسليمها إلى مقدم الطلب (الدائن المرتهن)

¹ . عاطف محمد الفقي . القانون البحري . مرجع سابق . ص 70

² . راجع المادة (103) من القانون البحري الإماراتي . والمادة (46) من القانون البحري المصري .

³ . William Tetley, Marine cargo claims, 3rd edition, les edition yvon Blais Inc, Montreal, 1988

4 . هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . مرجع سابق . ص 232

5 . التجديد في الميعاد القانوني هو استمرار للتسجيل القديم ، أما التجديد بعد الميعاد فهو قيد جديد وليس استمرار للتسجيل القديم ومن ثم يأخذ مرتبته وقت حصوله . انظر

السنهوري . الوسيط في شرح القانون المدني . ج 1970/10م بند 220

6 . علي البارودي . مرجع سابق . بند 216

البحري² ، إلا أن المشرع السوداني اشترط أن تكون هذه التصرفات قبل أن يسارع الدائن المرتهن بتسجيل محضر حجز السفينة في سجل السفن وهذا ما نصت عليه المادة (37) من قانون النقل البحري³ ، أما في حالة التصرف في السفينة قبل تسجيل محضر حجز السفينة والذي يؤدي إلى انتقال كامل أو بعض ملكيتها إلى مالك جديد ؛ فإن هذا المالك الجديد يصبح هو الراهن (المدين) ويعرف قانوناً بالحائز ، والذي يجب أن يخطر بدفع الدين من قبل الدائن المرتهن قبل المضي في إجراءات التنفيذ على السفينة وهذا ما نصت عليه المادة (41) من قانون النقل البحري 2010م⁴ ، يكون المالك الجديد (الحائز) بالخيار في التصرف بين أربعة إجراءات وفقاً للقواعد العامة⁵ . وقد تعرض قانون النقل البحري 2010م في المادة (1/42) إلى الكيفية التي يمكن للمالك الجديد تفادي إجراءات الحجز والبيع⁶.

ب/ المحافظة علي محل الرهن(السفينة) : يعتبر بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن أهم خصوصية تميز الرهون البحرية رغم الطبيعة المنقولة للسفينة ، ويكون من هذا المدين الراهن الاستمرار في استغلال سفينته لكن في مقابل ذلك تترتب عليه واجبات وخاصة الالتزام بسلامة الرهن ، وقد عبّر الفقهاء عن المفهوم بالالتزام بسلامة الرهن ، كل حسب طريقته ، لكن مهما اختلفوا في العبارات إلا أن المعنى واحد ؛ فنهيم من رأي أنه التزام المدين الراهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي عليها وقت إنشاء الرهن ، ومنهم من اعتبر بأنه التزام المدين الراهن بأن يضمن للراهن المرتهن الحصول على المزايا التي يخولها له حق الرهن ، وهناك من قال بأن يلتزم المدين الراهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي تضمن الرهن فاعليته ، أي كفايته لسداد الدين عند حلول الأجل⁷ . وفي حالة تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة فإن الدائن المرتهن له الحق بأن يقتضي تأميناً كافياً أو يستوفي حقه فوراً⁸ .

ج/ الحق في فك الرهن من الدائن المرتهن : وذلك بدفع جميع الأموال المتبقية تحت الرهن ، غير أن هذا الحق لا يمكن استخدامه إذا قام الدائن ببيع السفينة تحصيلاً لدينه⁹ ، أما إذا رفض الدائن دون أسباب في السماح للمدين الراهن بفك الرهن واستمر في إجراءات بيع السفينة المرهونة فإنه يكون عرضة للمساءلة القانونية ودفع الأضرار التي تلحق بالمدين الراهن¹⁰ ،

2/ آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن : مما لا شك فيه أن كل دائن مرتهن يسعى عند حلول أجل الدين في الحصول عليه ، فإذا ما وفي المدين ما عليه من التزامات فلا إشكال يثار ، أما إذا حل أجل الوفاء وامتنع المدين

ويعني ذلك أن الرهن البحري ينقضي مع بقاء الدين وإذا كان القيد إنما يتعلق برهن صحيح قائم فإن القيد في هذه الحالة يجب شطبه ، وقد يكون كل من الدين والرهن صحيحاً وقائماً ولكن القيد نفسه قد يكون غير صحيح وفي هذه الحالة يجب الشطب¹ .

المبحث الثاني : آثار الرهن البحري

عقد الرهن البحري عقد من العقود الملزمة للجانبين يجمع بين الدائن المرتهن والمدين الراهن ويرتب آثار بين طرفيه تتمثل في الحقوق والالتزامات الملقاة علي عاتقهما ، ومن جهة أخرى يترتب حقوقاً خالصة للدائن المرتهن في مواجهة الغير.

أولاً : آثار الرهن البحري بالنسبة للمتعاقدین

يرتب الرهن الرسمي آثاراً بين طرفيه وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن ، فبالنسبة للمدين الراهن يبقى محتفظاً بحيازة سفينته المرهونة بغير استمراره في استغلالها لكن في مقابل ذلك تفرض عليه التزامات الغاية منها حماية الدائن المرتهن فإن عقد الرهن ينشئ له حقوقاً لاستيفاء دينه لكن قد تقع عليه بعض القيود الغرض منها إعادة التوازن بينه وبين المدين الراهن.

1/ آثار الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن : تعتبر أكثر الحقوق المميزة التي تترتب عن عقد الرهن البحري هي بقاء حيازة السفينة المرهونة لدى المدين الراهن ، وهو شيء يتناقض مع كون السفينة مال منقول وما تقتضيه إجراءات نقل المنقول ، ولكن هل هنالك مبررات لذلك؟ ولما كان المدين الراهن يحتفظ بالسفينة المرهونة ويستغلها فإن المشرع وحماية لمصلحة الدائن المرتهن فرض التزامات تقع علي عاتق المدين الراهن وتهدف بالدرجة الأولى إلى المحافظة علي محل الرهن وهو السفينة.

أ/ بقاء حيازة السفينة لدى المدين الراهن : لا يترتب علي رهن السفينة انتقال حيازتها الي الدائن المرتهن ، بل تبقى الحيازة لدى المدين الراهن ، ويعتبر أهم خاصية بشأن الرهن البحري وهذا خلافاً لرهن المنقولات ، ويعزي ذلك أن انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن فيه تعطيل لاستغلالها وهو الغرض الذي من أجله أنشئ الرهن البحري ، إن بقاء حيازة السفينة في يد مالكيها وهو المدين الراهن لا يؤدي إلى حرمانه من سلطات المالك إذ له الحق في استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها بكافة أنواع التصرفات كنقل ملكيتها أو إعادة رهنها وفي كل ذلك بطبيعة الحال ازدهار للاستغلال

1 . كمال حمدي . القانون البحري . مرجع سابق . ص 129

2 . انظر المادة (740) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م

3 . تقابل المادة (51) بحري مصري ، والمادة (1/107) بحري إماراتي

4 . تقابل المادة (1/54) بحري مصري ، والمادة (19/111) بحري إماراتي

5 . وهي (1) دفع الدين والحلول محل الدائن المرتهن . (2) تطهير السفينة من الرهن . (3)

التخلي عن الشراء . (4) المضي في شراءها وتحمل إجراءات الحجز والبيع . انظر في ذلك

المواد (755 و 2/756) من قانون المعاملات المدنية 1984م .

6 . محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي . القانون البحري والجوي . مرجع سابق . ص

52

7 . مصطفى كمال . القانون البحري . مرجع سابق . ص 159

8 . عبدالحميد الشواربي . قانون التجارة البحرية . منشأة المعارف 1995م . ص 48

9 . بنك الاعتماد والتجارة /ضد/ أنور حسين وآخرين الطعن بالنمرة م ع/ط

م/1993/426م . غير منشورة . محمد علي خليفة . ص 643

10 . عبدالفتاح مراد . موسوعة القانون البحري . مركز الأهرام للترجمة والنشر . القاهرة .

ط2 . ص 106

الوظيفة التنفيذية والغرض منه هو استيفاء الدائن الحاجز حقه من أموال المدين محل الحجز أو من ثمنها بعد بيعها جبرياً⁵.

ب/ القيود الواردة علي حق الدائن المرتهن : والقيود علي التصرف في السفينة المرهونة تتحصل في:

1/ عدم جواز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز في سجل السفن ، وقد نصت المادة (37) من قانون النقل البحري 2010م علي ذلك ، ورائد المشرع من تقرير هذا الحظر هو حماية الدائن المرتهن بالحد من حرية المدين الراهن في التصرف في السفينة المرهونة⁶ من وقت قيد الحجز في سجل السفن ، وهذا الحظر لا يتقرر بمجرد تسجيل الرهن ذاته أو توقيع الحجز. 2/ بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي ، نصت المادة (43) من قانون النقل البحري 2010م بأنه (يقع باطلاً البيع الإختياري للسفينة المرهونة ما لم يوافق الدائن المرتهن على البيع كتابة) ، لم ينص المشرع علي بيع السفينة المرهونة لأجنبي صراحةً بل أشار الي ضرورة موافقة الدائن المرتهن كتابة علي ذلك البيع ، وإذ كانت العلة تدور مع المعلول وجوداً وعدماً فإنه لا يكون ثمة محل لتقرير ذلك البطلان إذ تنازل الدائن المرتهن عن الرهن علي أنه يجب أن يكون ذلك التنازل في عقد البيع ذاته ، يري الباحث أن المشرع السوداني قد أصاب في ذلك عكس المشرع المصري في المادة (1/12) من قانون التجارة البحرية الذي تضمن النص البيع الاختياري للسفينة المرهونة لأجنبي بدلاً من شرط موافقة الدائن المرتهن .

ثانياً : آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

إن قيد الرهن البحري من شأنه أن يجعل حق الرهن سارياً في حق الغير وذلك بغض النظر عن الآثار التي يربتها هذا القيد فيما بين المتعاقدين أم لا ، فيكون حينئذ للدائن المرتهن أن يتقدم علي باقي الدائنين العاديين كما يكون له سلطة تتبع السفينة في أيدي كانت :

1/ حق التقدم أو الأفضلية : ويعني حق التقدم أن يكون للدائن المرتهن في مواجهة دائني الراهن التاليين له في المرتبة والدائنين العاديين الأولوية في استيفاء حقه من ناتج بيع السفينة المرهونة بالمزاد العلني ، وإن كان الدائن المرتهن يلي في المرتبة أصحاب حقوق الامتياز البحرية التي عددها المادة (27) من قانون النقل البحري 2010م في كل فقراتها وسواء كان الحق الممتاز ناشئاً قبل قيد الرهن أو بعده فإن صاحبه يستوفيه قبل الدائن المرتهن ، والامتياز جاء تعريفه في نص المادة (799) من قانون المعاملات المدنية 1984م بأنه (الامتياز حق عيني تابع يخول الدائن أسبقية اقتضاء حقه مراعاة لصفته ويتقرر بنص القانون) ومن هذا التعريف يتجلي الفرق بين الامتيازات والرهن عموماً ووجه الاختلاف بينهما يتمثل في كون الرهن ميزة تمنح للدائن لا للدائن بخلاف حقوق الامتياز التي تعتبر بمثابة ميزة يولها القانون للديون بغض النظر عن الدائنين إذ أن القانون هو الذي يمنح

أو عجز عن الوفاء بالدين فيكون من حق الدائن الحجز علي السفينة المرهونة وبيعها قضائياً، ومن هذا المنطلق يكون الدائن المرتهن في مركز أقوى الأمر الذي قد يدفعه إلي إجبار المدين الراهن علي تملك السفينة المرهونة أو استيفاء حقه دون إتباع الإجراءات التي يفرضها القانون . عليه سنوضح حجز السفينة المرهونة والإجراءات والقيود التي ترد علي حق الدائن المرتهن .

أ/ حجز السفينة المرهونة : تندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكيها ، فهي تعد عنصراً من العناصر الإيجابية للذمة المالية للمالكيها وحيث أن الأمر كذلك فإنه يجوز للدائنين توقيع الحجز عليها لاستيفاء الدين¹. وعلي هذا الأساس فإن الرهن البحري يخول حقاً للدائن المرتهن في مواجهة المدين الراهن ، يتمثل هذا الحق في الحجز علي السفينة وبيعها وذلك في حالة امتناع أو عجز المدين الراهن عن الوفاء بالدين ويعتبر حق الحجز من أكبر الآثار التي يربتها الرهن². وعلي فإذا كان الرهن واقعاً علي كامل السفينة فإن الدائن المرتهن له الحق في المسبق لكل من المستفيدين من الرهن والامتيازات البحرية ، وقد أوضح المشرع في المادة (40) من قانون النقل البحري 2010م حالات حجز السفينة المرهونة في حالة ما إذا كان الرهن واقعاً علي كامل السفينة أو علي جزء منها أو في حالة الشروع³. فإذا كانت السفينة مرهونة بأكملها فإن للدائن المرتهن توقيع الحجز التنفيذي عليها توصلأ إلي صدور أمر من المحكمة ببيعها بالمزاد ، أما في حالة ما إذا كان الرهن واقعاً علي جزء من السفينة فقد نصت المادة (1/40) من قانون النقل البحري 2010م بأنه (إذا وقع الرهن على جزء لا يزيد عن نصف السفينة ، فيجوز للدائن أن يحجز على الجزء المرهون وبيعه ، وإذا كان الرهن واقعاً علي أكثر من نصف السفينة ، فيجوز للمحكمة بناءً على طلب الدائن بعد إجراء الحجز ، أن تأمر ببيع السفينة بأكملها). ووفق أحكام هذا النص فإنه حيث يكون الرهن واقعاً علي جزء من السفينة هو النصف أو أقل من النصف فإن حق الدائن المرتهن يكون قاصراً علي حجز هذا الجزء وبيعه ، وأنه إذا كان الرهن واقعاً علي أكثر من نصف السفينة فإنه يجب بجانب بقاء حق الدائن المرتهن في حجز هذا الجزء وبيعه يسكون له طلب بيع السفينة بأكملها⁴. ومرد الرخصة التي قررها المشرع والتي تجيز أن تأمر المحكمة ببيع السفينة بأكملها ترجيح مصلحة الراسي عليه المزداد علي مصلحة الراهن الذي لم يعد يملك إلا أقل من نصف السفينة ، ومما هو مؤكد أن الدائن المرتهن في حالة امتناع المدين الراهن أو عجزه عن الوفاء به الحجز التنفيذي وليس الحجز التحفظي ، علي أساس أن هذا الأخير يقصد به توقيف أو تقييد إيجار سفينة بموجب أمر من محكمة مختصة ضمناً لمطالبة بحرية ، ومن ثم فإن الحجز التحفظي له وظيفة تحفظية هدفه تقييد سلطة المدين علي مال معين حماية لحق الحاجز ، علي خلاف الحجز التنفيذي الذي يرمي إلي إضافة إلي الوظيفة التحفظية مباشرة

4 . نصت المادة الرابعة من اتفاقية جنيف 1999م المتعلقة بالحجز علي السفينة علي أنه لا يجوز الحجز إلا بأمر يصدر من محكمة أو من أي سلطة مختصة لدي الدولة المتعاقدة التي يدخل الحجز في دائرتها.

5 . محمد عبدالفتاح ترك . الحجز علي السفينة . مرجع سابق . ص 56

6 . والتصرف المحظور هو كل تصرف ناقل للملكية ، فهو لا يقتصر علي البيع

1 . محمد عبدالفتاح ترك . الحجز علي السفينة . دار الجامعة الجديدة 2005م . ص 5

2 . انظر المادة (51) من قانون النقل البحري السوداني 2010م

3 . انظر المادة (52) من قانون التجارة البحرية المصري الذي عدّد حالات حجز السفينة المرهونة في حالة ما إذا كان الرهن واقعاً علي كامل السفينة أو علي جزء منها أو في حالة الشروع

الدائن المرتهن في حالة ما إذا انتقلت ملكية السفينة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن اتخاذ إجراءات التنفيذ علي السفينة ضد الحائز، ووسيلة الأخير لاتقاء تلك الإجراءات هو القيام بإجراءات تطهير السفينة من الرهن (التطهير الاختياري)⁷ التي نصت عليها المادة (42) من قانون النقل البحري 2010م وهو ما يؤدي إلي انقضاء الرهن.

ثالثاً : انقضاء الرهن البحري

ينقضي الرهن البحري إما بصفة تبعية أو بصفة أصلية.

1/ انقضاء الرهن بصفة تبعية : ينقضي الرهن بصفة تبعية بانقضاء الدين المضمون بالرهن ، وأسباب انقضاء الدين (الالتزام) علي نحو ما تعرفها القواعد العامة هي الوفاء والإبراء والمقاصة والتجديد والتقدم . ووفقاً لنص المادة (798) من قانون المعاملات المدنية 1984م فإن الرهن يعود إذا عاد الدين لزوال السبب الذي انقضي به ، وذلك دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة بين انقضاء الدين وعودته ، وصورة زوال السبب الذي انقضي به الدين ان يكون الوفاء باطلاً أو يكون الإبراء صادراً من غير ذي أهلية⁸.

2/ انقضاء الرهن بصفة أصلية : ويعني ذلك انقضاء الرهن وحده استقلالياً فينقضي الرهن دون أن ينقضي الدين ، وأسباب انقضاء الرهن بصفة أصلية هي :

أ/ التنازل عن الرهن⁹ مع بقاء الدين قائماً : والتنازل عن الرهن أمر يغاير التنازل عن الدين (أي الإبراء) ذلك أنه في الحالة الأخيرة فإن الدين ينقضي ويؤول الرهن مع الدين ، إنما في حالة التنازل عن الرهن فإن الرهن وحده هو الذي يزول أما الدين فيبقى.

ب/ هلاك السفينة : وينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة محل الرهن ، إلا أن المادة (2/35) من قانون النقل البحري 2010م نصت علي انتقال الرهن إلي حطام تلك السفينة، ويعني ذلك أن يكون للدائن ميزة التقدم علي باقي الدائنين في استيفاء حقه من ثمن الحطام ، وعملاً بأحكام المادة (742) من قانون المعاملات المدنية 1984 فإن هلاك السفينة لا يؤدي إلي الإخلال

الدين حق امتياز ويجعله متقدماً علي سائر الديون¹. وقد نصت المادة (38) من قانون النقل البحري 2010م بأن مرتبة الرهن البحري تأتي بعد ديون الامتياز².

2/ حق التتبع : نصت المادة (37) من قانون النقل البحري 2010م علي أنه (يتبع الرهن البحري السفينة أو أي جزء منها في أي يد كانت ، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد تسجيل الرهن في سجل السفينة)³، وقرر قانون النقل البحري لسنة 2010م في المادة (1/38) أن الرهن الرسمي يأتي في المرحلة الثانية بعد ديون الامتياز المنصوص عليها في المادة (1/27) من القانون ، فحق التتبع للدائن المرتهن يباشره بغض النظر عن الشخص الذي ألت إليه الملكية بعد قيد الرهن طالما أن مشتري السفينة المرهونة المفروض أن يكون عالماً بأن السفينة مثقلة رهن بعد اطلاعه علي سجلها. علاوة علي ذلك فإن الدائن المرتهن يحق له تتبع السفينة في أي أيد كانت⁴ ، كما أنه لا يمكن لحائز السفينة المرهونة التمسك بحسن النية اتجاه الدائن المرتهن إذ لا مجال لتطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية في كل ما يتعلق بمركز السفينة⁵. وأن الحائز هو ذلك الشخص من يمارس حق التتبع في مواجهته ، وأن حائز السفينة يعتبر كل من انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية السفينة أو أي حق عيني آخر قابل للرهن ودن أن يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن ، علماً بأن مستأجر السفينة المرهونة لا يعتبر حائزاً لها إذ لا تنتقل إليه ملكيتها والدائن المرتهن لا يتبع السفينة وإنما ينفذ عليها في يد مالكها وهو المدين الراهن ، كما أن الوارث لا يعتبر حائزاً للسفينة المرهونة ، في حين أن كل من الموهوب له أو الموصي له بالسفينة يعد . وقد انتقلت إليه ملكيتها . حائزاً لها⁶.

ويشترط في الحائز الذي يباشر الدائن المرتهن حق التتبع في مواجهته أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت إليه قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن ، ذلك أنه لا يجوز وعلي نحو ما تنص عليه المادة (37) من قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م التصرف في السفينة المرهونة بعد إجراء ذلك القيد ، وهو حظر روعي فيه عدم إرهاب الدائن المرتهن بمواصلة التتبع بعد أن أصبح بيع السفينة جبراً وشيك الوقوع ، وعلي

1 . جلال وفاء محمددين . دروس في القانون البحري المصري الجديد . 1992م دار النهضة العربية بالقاهرة . ص 16

2 . تقابل المادة (50) من قانون التجارة البحرية المصرية

3 . حق التتبع تقرره المادة (51) بحري مصري . والمادة (55) بحري فرنسي 1967م

4 . وحمايةً لحق التتبع فقد قضت المادة (12) من اتفاقية بروكسل 1926م بصحة الرهون الواقعة علي السفينة في جميع البلدان الموقعة علي الاتفاقية بشرط ان يكون الرهن قد تم بشكل قانوني ومن ثم يجوز للدائنين المرتهنين ملاحقة المدين الراهن في بلده طالما كانت موقعة علي الاتفاقية .

5 . هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . مرجع سابق . ص 236

6 . القاعدة الشرعية القائلة بالألّا تركة إلا بعد سداد الديون من شأنه ألا يجعل ملكية العقار تنتقل إليه من المورث إلا بعد سداد الدين المضمون بالرهن أي بعد زوال الرهن . كمال حمدي . القانون البحري . مرجع سابق .

ص 134

7 . كمال حمدي . القانون البحري . مرجع سابق . ص 152

8 . عبدالرزاق احمد السنهوري . الوسيط في شرح القانون المدني . الجزء العاشر . ص 616

9 . ذلك ان الرهن حق للدائن المرتهن وليس متى النظام العام فمن الجائز ان يزول عنه الدائن المرتهن، وأهليته للزول عن هذا الحق الذي يعرض الدين للخطري الأهلية في إبراء ذمة المدين . عبدالرزاق السنهوري .

الوسيط . مرجع سابق . بند 378

البحري السوداني أبرزت بأن محل الرهن البحري هو السفينة. والسفينة هي كل منشأة ذاتية الدفع صالحة للملاحة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية سواء استخدمت لأغراض تجارية أو غير تجارية أو في نقل الركاب وتعتبر ملحقاً السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها وتأخذ حكمها.

3/ استبعد المشرع بعض العناصر من سريان الرهن البحري عليها وهي أجرة النقل والمكافآت والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة وتعيضات التأمين لأن الهدف منها بعيد عن فكرة الائتمان البحري وأن الغاية تدعيم مالك السفينة وهو ما لا يتأتى إذا تسنى للدائنين اقتضاء حقوقهم الممتازة منها.

4/ ينقضي الرهن البحري للسفينة إما بصفة تبعية أو بصفة أصلية ، ومن ضمن أسباب انقضاء الرهن بصفة أصلية التطهير والذي قد يكون تطهيراً تلقائياً أي بقوة القانون وذلك في حالة البيع الجبري للسفينة وقد يكون تطهيراً اختيارياً وذلك إذا قام به المالك للسفينة.

ثانياً : التوصيات

1/ تضمين نص صريح في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م ينص على استيفاء الدائن المرتهن على السفينة حقه من مبلغ التأمين بشرط وجود اتفاق صريح بينهما وقبول شركات التأمين ذلك كتابةً.

2/ إضافة نص صريح في قانون النقل البحري لسنة 2010م يتضمن مدة الرهن البحري بخمس سنوات ويتعين تجديده قبل انقضاء مدة الخمس سنوات ويسري التجديد لفترة أخرى مماثلة تبدأ من تاريخ التجديد وليس من التاريخ الذي يزول فيه أثر التسجيل، والمدة المقترحة تبرر بأن الرهون البحرية أو القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة.

3/ تعديل في نص المادة (36) من قانون النقل البحري لسنة 2010م لتقرأ كالاتي (يكون تسجيل الرهن البحري في سجل السفينة بتقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ويرفق معها قائمتان موقعتان من طالب التسجيل يشتمل على البيانات المقررة في اللوائح) وذلك ليتثنى لاحقاً التأشير على إحدى القائمتان وتسليم القائمة الأخرى إلى مقدم الطلب (الدائن المرتهن) كإثبات له بتسجيل الرهن .

4/ تعديل نص المادة (35) من قانون النقل البحري لسنة 2010م وذلك على الرغم مما ذكر في الفقرة (2) لتقرأ (في حالة حطام السفينة يمكن نقل الرهن أو إقامة الرهن على أموال المدين الأخرى ، ويحق للدائن أن يطالب بحقوقه ومديونيته أمام شركات التأمين المؤمن لديها من قبل المدين)

بحق الدائن المرتهن في ان يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الأجل أو يحصل على تأمين كاف من المدين ، سواء كان الهلاك ناشئاً بخطأ المدين أو عن سبب أجنبي¹.

ج/ التطهير: وينقضي الرهن بتطهير السفينة ، والتطهير قد يكون تلقائياً أي بقوة القانون وذلك في حالة البيع الجبري للسفينة ، وقد يكون اختيارياً إذا قام به حائز السفينة.

1/ التطهير التلقائي (القضائي) ويتم ذلك نتيجة لإجراءات الحجز والتنفيذ التي يقوم بها الدائن المرتهن ضد مالك السفينة أو حائز السفينة المرهونة وعلي نحو ما تنص عليه المادة (37) من قانون النقل البحري 2010م ، ويكون التطهير التلقائي في حالة البيع الجبري للسفينة ، إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون ، وتنقل حقوق الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنيين إلى الثمن الذي بيعت به السفينة كل حسب مرتبته.

2/ التطهير الاختياري فقد عرضت لأحكامه وإجراءاته المادة (1/42) من قانون النقل البحري السوداني 2010م ، ووفق أحكام هذه المادة فإن علي الدائن المرتهن الذي اتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة إذا انتقلت ملكية السفينة كلها أو بعضها قبل قيد محضر الحجز ؛ أن يعلن الحائز بمحضر الحجز تقرير عقد البيع ونشره في الجريدة الرسمية وفي احدي الصحف اليومية الواسعة الانتشار والإعلان علي باب مكتب المسجل ، وإذا ما أراد المالك اتقاء إجراءات الحجز والبيع (أي تطهير السفينة من الرهن) وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للإخطار أن يعلن الدائنين المقيدون في سجل السفينة² في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وقيمها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها وأسماء الدائنين باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة. والفقرة الثانية من هذه المادة توجب علي المالك أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة ، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع إجراءات أخرى³.

الخاتمة

أولاً : النتائج

1/ اهتمام المشرع الدولي بالقواعد الخاصة بحقوق الامتيازات والرهون البحرية ولا سيما وجود ثلاث اتفاقيات تتعلق بهذا الأمر وهي اتفاقية بروكسل 1926م والأخرى في 1967م بالإضافة لاتفاقية جنيف 1993م وقد أدخلت معظم الدول تلك الاتفاقيات في تشريعاتها ومن بينها السودان في قانون النقل البحري لسنة 2010م .

2/ استقرت كل النصوص التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية أو القوانين البحرية العربية ومنها قانون النقل

2 . وهو ما أشارت إليه المادة (55) بحري مصري . والمادة (112) بحري إماراتي .

3 . كمال حمدي . القانون البحري . مرجع سابق . ص 139/138

1 . عادل علي المقدادي . القانون البحري . دار الثقافة للنشر والتوزيع . عمان 1999 . ص

المصادر والمراجع

أولاً : القرآن الكريم

ثانياً : كتب اللغة

1. المصباح المنير ، 1921م . لأحمد بن محمد بن علي المغربي الفيومي . المطبعة الأميرية بالقاهرة.

ثالثاً : المراجع باللغة العربية

1. احمد عبد الهادي . القانون البحري . الجزء الأول . القاهرة 1946 م .
2. إسماعيل عثمان الحسين ابو شوك . النظام القانوني للسفينة وما يرد عليها في القانون البحري السوداني . الخرطوم 2013م .
3. أميرة صدقي . الموجز في القانون البحري . دار النهضة العربية . القاهرة . 1999م .
4. جلال وفاء محمددين . دروس في القانون البحري المصري الجديد . 1992م . دار النهضة العربية بالقاهرة .
5. حسين عبداللطيف حمدان . التأمينات العينية . دراسة تحليلية شاملة لأحكام الرهن التأميني والامتياز . منشورات الحلبي الحقوقية 2007م .
6. زكي زكي الشعراوي . القانون البحري . ج 1 . السفينة . دار النهضة العربية . 1989م .

7. سميحة القليوبي . القانون البحري . القاهرة 1982 م .
8. عبدالقادر حسين العطار الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية . دار الثقافة للنشر والتوزيع . الطبعة الأولى 2009م .
9. علي جمال الدين عوض . القانون البحري . دار النهضة العربية القاهرة . طبعة 1986م .
10. علي البارودي . مبادئ القانون البحري . 1975م . مطبعة مصر .
11. عبدالحميد الشواربي . قانون التجارة البحرية . منشأة المعارف بالإسكندرية . 1995م .
12. عبدالرزاق احمد السنهوري . الوسيط في شرح القانون المدني . الجزء العاشر . التأمينات الشخصية والعينية . دار إحياء التراث العربي 1975م .
13. عبدالفتاح مراد . موسوعة القانون البحري . مركز الأهرام للترجمة والنشر . القاهرة .
14. عاطف محمد الفقي . قانون التجارة البحرية . دار النهضة العربية . 1998م .
15. عادل علي المقدادي . القانون البحري . دار الثقافة للنشر والتوزيع 2009م .
16. كمال حمدي . القانون البحري . الطبعة الثالثة 2007م . منشأة المعارف بالإسكندرية .

17. مصطفى كمال طه . مبادئ القانون البحري . الطبعة الثالثة 1989م .
18. محمد الحاج حمود . القانون الدولي للبحار . دار الثقافة للنشر والتوزيع . الطبعة . 2008م .
19. مصطفى كمال طه . التوحيد الدولي للقانون البحري . دار الفكر الجامعي . 2007م .

20. محمد فريد العربي . ومحمد السيد الفقي . القانون البحري والجوي . منشورات الحلبي 2005م .
21. محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري . الطبعة الثانية 1967م . القاهرة .
22. محمد عبدالفتاح ترك . الحجز علي السفينة . دار الجامعة الجديدة 2005م .
23. محمد كامل أمين . شرح القانون البحري . ج 2 . مطبعة مصطفى الحلبي 1945م .
24. محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري . الطبعة الثانية 1967م . القاهرة .
25. مصطفى عربي . القانون البحري . كلية القانون بجامعة النيلين . الخرطوم . 2000م .
26. محمد علي خليفة . أهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية . المكتب العربي الحديث . الإسكندرية 2003م . الطبعة الثانية .
27. هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . دار الجامعة الجديد للنشر . الإسكندرية
28. يعقوب يوسف سرخوه . الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي . دار الكتب . ج 1 . ط 2 . 1988م .

رابعاً : المراجع باللغة الانجليزية

1. HILL (CHRISTOPHER) , Maritime Law . Oxford, London , UK , 1981
2. James Leslie , Security Interests In Ship , at Maritime Law —V2 BY David Joseph ,Oxford , London UK , 2016
3. William Tetley. Marine cargo claims, 3 edition, les edition yvon Blais Inc, Montrial, 1988

خامساً : الرسائل والمقالات

1. علي البارودي . حول المنقولات ذات الطبيعة الخاصة . مقال منشور بمجلة الحقوق بجامعة الإسكندرية . العدد الثالث . 1961م
2. إبراهيم مدحت حافظ . الحقوق العينية التبعية والحجز علي السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات النافذة في مصر . مجلة هيئة قضايا الدولة . العدد الثالث 1995م

سادساً : القوانين والاتفاقيات الدولية:

- 1 . قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م
2. قانون التجارة البحرية المصري 1990م
3. القانون البحري الإماراتي 1981م

4. القانون البحري الفرنسي لسنة 1874 م المعدل بقانون 1885 م
5. قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894 م المعدل بقانون 1988 م
6. قانون التجارة البحري الأردني لسنة 1972 م
7. القانون البحري الكويتي 1980 م
8. اتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة ببروكسل 10/ابريل/1926 م
9. اتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية المبرمة ببروكسل 27/مايو/1967 م
10. اتفاقية جنيف الخاصة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة في جنيف 6/مايو/1993 م
11. اتفاقية الدولية بشأن الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء المبرمة ببروكسل 27/مايو/1967 م