

رهن السفينة في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م والاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات البحرية العربية والأجنبية (دراسة تحليلية مقارنة)

د. ياسر مبارك رابح مصطفى، د. توفيق قريب الله نمر

كلية القانون، جامعة البحر الأحمر - السودان.

مقدمة

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 بالرهون البحرية وبعض التشريعات البحرية لبعض الدول العربية والأجنبية مع بيان أوجه الاختلاف والتطابق، والرهن البحري هو الامتياز الذي يترتب علي السفينة ضماناً للوفاء بدين متفق عليه، والرهن البحري وسيلة ائتمان هامة يلجأ إليها مالك السفينة للحصول علي المال اللازم لزيادة نشاطه البحري، وعقد الرهن البحري ليس من العقود الرضائية وإنما هو عقد شكلي لا يتم إلا بورقة رسمية، هدفت الدراسة إلي معرفة الرهون البحرية والحالات الخاصة للرهن البحري والعناصر المستبعدة منه وآثاره بالنسبة لأطرافه وللغير ووسائل انقضائه، واتبع الباحثان في كتابة هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي والمقارن، وتوصل الباحثان إلي 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 الرهون البحرية أو القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة.

Abstract

The study deals with the privacy of maritime mortgage in Sudanese Maritime Transport Law for the year 2010. It is a comparative analytical study for the Sudanese Maritime Transport Law and the international conventions related to maritime mortgages and some maritime legislations of Arab and foreign countries, to state the differences and similarities, Maritime mortgages are the privilege of a ship to guarantee the fulfillment of an agreed debt, it is an important means of credit used by the ship-owner to obtain the necessary fund to increase his activity. Maritime mortgaged contract is not a consensual contract, it is a formal contract that is made only by official paper. The study aims at knowing maritime mortgages and the special cases of them and the items that excluded from them and its effects on the parties, others, and on the ways of its expiry. The study follows a descriptive analytical and comparative approach, and come to a result that maritime mortgage is a contract that combines the bonded creditor, who is the owner of the ship with the mortgagee, it needs that the general objective substantive elements of the contract (consent, place and reason). It also required to be established by an official document issued only by the ship's owner. The study recommends that an explicit provision should be added to maritime transport law of 2010, that will include renewal five-year mortgage term,. The renewal is valid for another similar period starting from the date of renewal. The proposed duration justifies that maritime mortgages or loans are not usually held for a long term, because of the rapid decrease in the ship's value.

مقدمة

زيادة النشاط البحري جعلت مجهزة السفينة في حاجة ماسة للائتمان البحري للحصول علي المال اللازم، والسفينة بوصفها مالا منقولاً لم يكن في الإمكان رهنها رهنماً رسمياً، ذلك أن هذا النوع من الرهون لا يمكن وروده إلا علي عقار، كما أن رهنها رهنماً حيازياً يخرجها من حيازة مالكةا لم يكن يتفق أصالة مع الهدف الجوهرية الذي يسعى إليه الراهن من الحصول علي المال اللازم لاستغلالها، وترتب علي عدم إمكان رهن السفينة رهنماً رسمياً أن المجهز البحري و ثروته الرئيسة تتكون أساساً من السفن، ولم يكن في مقدوره الحصول علي ائتمان بحري؛ فكان عدم إمكان تقرير رهن رسمي علي السفينة مدعاة لوضع المجهز في منزلق

قانوني حرج إذا ما أراد طلب الائتمان، ولا يخفي أثر ذلك من زعزعة الثقة في الائتمان البحري، والإبطاء في تقدم صناعة الملاحة البحرية وأدائها لمهامها علي المستويين الوطني، ومن الأسباب التي كانت تحول دون تقرير الرهن البحري علي السفينة رهناً رسمياً تعطل حق التتبع الذي يخوله الرهن الرسمي للدائن المرتهن في المنقول وذلك تطبيقاً لقاعدة أن الحيازة في المنقول تعتبر سند ملكيته، ويضاف إلي 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 إلي آخر، كما نجد أن المنقولات عادةً إلا زهيدة القيمة لا تتناسب وإجراءات الرهن الرسمي المعقدة والنفقات اللازمة لانعقاده، بيد أن هذه الأسباب أصبحت منتفية تماماً حين يتعلق الأمر بالسفينة لانعدام تواجدتها، فالسفينة لا يمكن اعتبارها منقولاً 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 إلي ذلك أن السفينة تمثل قيمة اقتصادية هامة، فليس هنالك عائق قانوني يمنع من إجازة رهن السفينة رهناً 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 علي أحكام الرهن البحري في المواد من (35) إلي (43) منه، ونعرض في دراستنا للرهن البحري لإنشاء الرهن وتسجيله وآثاره وانقضائه مستعرضين التشريعات البحرية لبعض الدول.

أهمية الدراسة

1/ تسليط الضوء علي الرهن البحرية وفقاً لما جاء به قانون النقل البحري السوداني 2010م والاتفاقيات الدولية وبعض التشريعات العربية (المصرية والإماراتية والبحرينية) وبيان أوجه الاختلاف والتطابق.

2/ الرهن البحري يمثل وسيلة هامة للائتمان البحري باعتبار أن مجهز السفينة يلجأ إليه لتوفير الأموال اللازمة للاستغلال البحري وأثره الايجابي في القطاع الاقتصادي.

3/ معرفة الحقوق العينية التبعية علي السفينة.

أهداف الدراسة

بيان الحالات الخاصة للرهن كرهن السفينة المملوكة علي الشيوخ وإجازة رهن السفينة في طور البناء رغم عدم اكتمال بنائها، وكذا توضيح العناصر المستبعدة من الرهن البحري، وتحديد ما هي آثار الرهن البحري بالنسبة لأطرافه وللغير ووسائل انقضائه.

مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في الإجابة علي التساؤلات التالية:

ما مدي خصوصية الرهون البحرية؟

وهل هذه الخصوصية من شأنها أن تعزز الائتمان البحري؟

وهل السفينة وحدها تشكل محلاً للرهن البحري؟

وهل الرهون البحرية كفيلة بحماية الدائن المرتهن الذي يضطر إلي انتظار استيفاء أصحاب الامتيازات

من الدرجة الأولى لحقوقهم؟

وهل استطاع المشرع السوداني في قانون النقل البحري 2010م تضمين كل ما يتعلق بالرهون

البحرية؟

منهج الدراسة

اتبعتنا في كتابة هذه الدراسة المنهج الوصفي والمنهج المقارن

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: ماهية الرهن البحري

الرهن في اللغة: رهن الشيء يرهنه رهوناً ثبت ودام فهو رهن، ويتعدى 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 يضمنه ويدور معه وجوداً وعدمياً، 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 بدين متفق عليه، بمعنى أنه عبء أو حق امتياز لمصلحة الدائن (المرتهن) ينشأ بواسطة شخص ما قد يكون مالك السفينة أو غيره المدين الراهن 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 يترتب الرهن هذا الأثر كان يجب تقييده في سجل السفن⁴، وجدت ثلاث اتفاقيات دولية

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

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

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

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

تتعلق بالرهون والامتيازات البحرية أولها أبرمت ببروكسل 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 وتسمى امتيازات الدرجة الأولى أو الامتيازات الدولية وهي تتقدم علي الرهون البحرية وهي محددة علي سبيل الحصر في خمس امتيازات، والاتفاقية الثانية تسمى 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 البحرية¹.

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 1988م²، والقانون الفرنسي لسنة 1874م المعدل بقانون سنة 1885م، قانون التجارة البحرية الجديد المصري لسنة 1990م والقانون البحري الإماراتي 1981م وقانون التجارة البحري الأردني 1972م والقانون البحري الكويتي 1980م. والقانون البحري البحريني لسنة 1982م.

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

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

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

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، وتجدد 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 ائتمانياً 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 استلزمت نصوص القانون وجوب استكمالها في هذا الشأن، وتتشابه 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 الي 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 علي 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

1. توجب المادة (1/729) من قانون المعاملات المدنية 1984م ان يكون الراهن مالكا للعقار، واذا 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

وسواء كانت الكتابة بورقة رسمية أم بورقة عرفية، وتحتم رسمية¹ عقد 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 الغير². 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 الفرعي³.

2/ الشروط الموضوعية لانعقاد الرهن البحري، من البديهي ضرورة أن تتوافر 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 نفسه⁴، وقد تناولت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية تحديد مفهومها، فعرفتھا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008م في المادة الأولى، الفقرة (25) التي خصصت للتعريف ومؤداها أن (السفينة تعني أي مركب يستعمل في نقل البضائع بحراً)

1. انظر سابقة بنك الاعتماد والتجارة /ضد/ الباخرة ميرامار وملاكها شركة بيروتي للنقل البحري. م/أ/س م/1993/79م. غير منشورة.

انظر محمد علي خليفة. أهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية. المكتب العربي. الإسكندرية 2003م. ص 637

2. أميرة صدقي. الموجز في القانون البحري. دار النهضة العربية. القاهرة. 1999م. ص 183

3. James Leslie , Security Interests In Ship , at Maritime Law ,opcit,P161

4. محمد الحاج حمود. القانون الدولي للبحار. دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى. الإصدار الأولي 2008م. ص 64

1/ مفهوم السفينة: تعريف السفينة لغةً فقد جاء لفظ السفينة صراحةً في قوله تعالى (أَمَّا السَّفِينَةُ

فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا)¹.

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 بان (السفينة هي كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح)²، ونصت المادة الثالثة من قانون التجارة البحري الأردني لسنة 1972م بان (كل مركب صالح للملاحة أياً كان محمولة وتسميته سواءاً 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) وأيضا السفينة يمكن القول بأنها كل منشأة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد³، يلاحظ أن التشريع السوداني والمصري والإماراتي اتفقوا في تعريفهم للسفينة في كونها منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية بغض النظر عن تجاريتها، 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

1. سورة الكهف . الآية 79

2. جاءت المادة (1/11) من القانون التجاري البحري الإماراتي لسنة 1981م بنفس المعنى، وكذلك المادة الاولي من القانون البحري البحريني لسنة 1982م

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

الدولي فقد قضت اتفاقية بروكسل لسنة 1926م بأن الرهون البحرية التي تنشأ أو تشهر وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التابعة لها السفينة تعتبر صحيحة ويجب احترامها في الدول المتعاقدة الأخرى مما يبيّن 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 الرهون والامتيازات قد انعقدت وسجلت طبقاً لقانون الدولة التي سجلت فيها السفينة) إن ذكر عبارة "الرهن علي السفن" يوحي بأن السفينة هي محل الرهن البحري¹. أما بالنسبة لاتفاقية جنيف لسنة 1993م نصت في مادتها (1/10) "الرهن والحقوق العينية المنشئة علي سفن البحر هي معترف بها وتنفذ في الدول الأطراف"، والملاحظ على هذه الاتفاقيات الثلاث والمتعلقة بالرهن البحري ذكرت صراحةً مصطلح "السفينة" في معناها الظاهر مما يدل على أنها لوحدها محل الرهن البحري، وعليه فيما يعتبر سفينة في القانون البحري يشمل 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 المواد (41-58) ضمن الفصل الثاني المعنون بالحقوق العينية علي السفينة وهي إشارة صريحة من المشرع المصري يجعل 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)². أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية الأردني فإن محل الرهن يرد علي السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها وهذا بصريح نص المادة (63) من القانون³.

1. مصطفى كمال طه. التوحيد الدولي للقانون البحري. دار الفكر الجامعي. الطبعة الأولى 2007م. ص 268

2. يعقوب يوسف سرخوه. الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي. دراسة مقارنة. دار الكتب. ج1 ط2. 1988م. ص 160

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

باستقراء كل هذه المواد سواء التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهن 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 الأخرى¹، 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 السفينة² 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. فبالنسبة لشرط القيام بالملاحة البحرية إذ لا بد لإضفاء وصف السفينة علي المنشأة البحرية ان تقوم بالملاحة البحرية فهو شرط ضروري لذلك، فبذلك يفترض بدهاءً صلاحية السفينة للقيام بهذه الملاحة، أي أن تكون قادرة علي مواجهة أخطار البحر، وأن تتمتع بنوع من الاستقلالية لها وبجارتها وتجهيزاتها الخاصة³. وعلي النقيض من ذلك فقد اتجه الفقه الراجح في فرنسا ومصر والسودان إلي أن مفهوم السفينة يستلزم توافر حد أدني من الاستقلالية للسير في البحر ومواجهة أخطاره، ونتيجة لذلك يخرج عن مفهوم السفينة الجسور العائمة والأحواض، كما لا ينطبق وصف السفينة علي المنشأة التي تعمل داخل الميناء مثل الأرصفة المتحركة والمراكب المعدة لنقل البضائع من السفن إلي الأرض أو العكس⁴. وما دام أن السفينة هي التي يرد عليها الرهن البحري فإنه يجب استبعاد أيضاً باقي المنشأة العائمة الأخرى كمراكب الملاحة النهرية ولباقي المنشأة التي لا تخصص للملاحة البحرية علي وجه الاعتياد⁵.

1. عبدالحמיד الشواربي . قانون التجارة البحرية . منشأة المعارف بالإسكندرية . 1995م . ص 46
- 2 بعض التشريعات الأجنبية قد أجازت رهن المراكب الداخلية رهنأ 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
3. علي جمال الدين . القانون البحري . مرجع سابق . ص 231
4. عاطف محمد الفقي . قانون التجارة البحرية . دار النهضة العربية . 1998م . ص 40
5. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي . القانون البحري والجوي . منشورات الحلبي الحقوقية . الطبعة الأولى 2005م . ص 44،45

والشرط الثاني التخصيص للقيام بالملاحة البحرية، وبموجب هذا الشرط تكتسب المنشأة البحرية وصف السفينة إذا كلن تخصيصها أثناء بنائها للملاحة البحرية إذ ليس من الضروري أن تقوم المنشأة بالملاحة فعلاً؛ بل يكفي أن تكون مخصصة لمثل هذه الملاحة، وعلي هذا الأساس يمكن إسباغ وصف السفينة علي المنشأة البحرية وهي في المصنع من لحظة إتمام البناء بشرط ان تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية¹.

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 الائتمان 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 بالتقريب². 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 أن يكون صادراً من المالك، ويستوي في ذلك أكان مالكةا 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 المرتهن يقدم إلي إدارة التفتيش البحري للميناء الواقع بدائرة محل إنشاء السفينة يبين فيه طول السفينة وأبعادها الأخرى علي وجه التقريب وكذلك حمولتها المحتملة ومكان الترسانة التي تنبي فيها³. وقد نصت اتفاقية بروكسل 1967م⁴ 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 الإنجليزي لا يجيز رهن السفينة وهي في طور البناء رهنأ قانونياً وسبب ذلك أنها لا تكون خاضعة

1. مصطفى كمال طه . مبادئ القانون البحري . الطبعة الثالثة 1989م . ص 32

2. تقابل المواد (31/30) من القانون البحري البحريني لسنة 1982م

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

31

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

للتسجيل، غير أنه يجوز رهنها رهنًا عادلاً وهو الرهن الذي لا يتم في الشكل الرسمي، وإنما بمقتضى اتفاق عربي ويكون تالياً في المرتبة ببعده الرهن القانوني¹.

3/ رهن جزء من السفينة: فإذا ما تحطمت السفينة وأصبحت حطاماً فإنها تكون قد فقدت صفتها كسفينة وذلك لزوال صلاحيتها للملاحة، فإن الرهن الذي كان مقرراً عليها ينتقل إلى الحطام، وهذا ما أشارت إليه المادة (35)² من قانون النقل البحري السوداني 2010م، ويرى جانب من الفقه المصري أن هذا الحكم يقوم على أن الحطام قد حل بنص القانون حلولاً عينياً محل السفينة وأن الحطام لم يعد سفينة بالمعنى القانوني للاصطلاح³ إلا أنه وللحطام قيمة مالية كبيرة فإنه يبقى حق الدائن المرتهن على ثمن الحطام كنوع من الحلول العيني، بينما يرى جانب آخر⁴ أن بقاء الرهن على 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 على كل أجزاء السفينة ولا يعتبر الحطام من أجزاء السفينة لأنها تفقد هذا الوصف متى صارت كذلك، ويسرى الرهن على التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة والتي لم يتم إصلاحها وذلك وفق الجزء الأخير من المادة (2/35) بقولها (يسرى 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 يري بحق خلاف ذلك، حيث يعتبر هذه التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة خارجة عن نطاق سريان الرهن البحري⁵، وقد فسّر الفقه المصري باعث المشرّع في ذلك هو أن مالك السفينة يستعين بهذه التعويضات لجبر الأضرار التي تلحق به ومن ثم يستطيع الوقوف مرة أخرى

1. أميرة صدقي. الموجز في القانون البحري. دار النهضة العربية بالقاهرة. 1999م. ص 54

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

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

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

5. انظر المادة (2/43) بحري مصري

لمواصلته نشاطه البحري¹. ويرى الباحث إضافة علي ما ذكر في نص هذه المادة انه في حالة حطام السفينة يمكن نقل الرهن أو إقامة الرهن علي أموال المدين الأخرى، كما يحق للدائن ان يطالب بحقوقه ومديونياته أمام شركات التأمين المؤمن لديها من قبل المدين. ويعود ذلك لزيادة ضمانات الدائن في حصوله علي حقوقه وأمواله المرتهنة، وربما لا يكفي حطام السفينة لسداد المديونية لذا ضرورة إلزام شركات التأمين بتغطيتها.

4/ رهن السفينة المملوكة علي الشيوخ: تجدر الإشارة إلي أن المشرع السوداني في المادة (4/35)

من قانون النقل البحري 2010م نص علي رهن السفينة المملوكة علي الشيوخ 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 ذهبت إليه بعض التشريعات²، فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص علي الشيوخ فيكون رهنها من حق أغلبية الشركاء الذين يملكون أكثر من نصف قيمتها. ويمكن تعريف الشيوخ البحري بأنه (حالة قانونية يتملك فيها أكثر من شخص واحد سفينة واحدة دون أن يكون لأي منهم حصة مفرزة فيها أو ملكية مشتركة شائعة في عدة سفن)³، 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 للشيوخ البحري، فجاناب يميل إلي اعتبار الشيوخ البحري شركة تجارية بحسبان أن الأمر يتعلق باستغلال تجاري وبأنه شركة من نوع خاص، والجاناب الآخر يعتبره شيوخاً عادياً مثل ما هو عليه الأمر في القانون المدني⁴. ويرى الباحث أن الشيوخ البحري في نظر

1. محمود سمير الشراوي. القانون البحري. الطبعة الثانية 1967م. القاهرة. ص 132

2. المادة (98) بحري إماراتي. والمادة (42) بحري مصري. والمادة (28) من القانون البحري البحريني

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

4. احمد عبدالمهادي. القانون البحري. الجزء الأول. القاهرة 1946م. ص 165

التشريع البحري السوداني ما هو إلا شيوخ عادي نظمه قانون النقل البحري لسنة 2010م بأحكام خاصة، ومن قم يتعين الرجوع إلي الأحكام العامة في قانون المعاملات المدنية 1984م بشأن الملكية الشائعة¹ 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 التامين².

1/ أجرة النقل: يقصد بأجرة النقل الإجمالية وهي المبلغ المستحق للمجهز دون خصم مصروفات الملاحه، وهي تشمل النولون الشحن وأجرة سفر الركاب كما أشارت لذلك المادة (28) من قانون النقل البحري 2010م³ تعتبر الأجرة من الالتزامات الرئيسة الملقاة علي عاتق الشاحن في عقد النقل 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 يمتنع 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 صراحةً 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 يبقي 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 لحيازة المدين الراهن للسفينة إذا كان الرهن يشمل أجرة النقل⁴.

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

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

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

4. 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

وعلي خلاف الرهن البحري والذي يعتبر الأجرة مستبعدة من نطاقه؛ فإن الامتياز البحري يترتب علي أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وهو من نصت عليه صراحةً المادة الثانية الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1926م (تعتبر ممتازة علي السفينة وعلي أجرة الرحلة التي نشأ خلالها الحق الممتاز وعلي ملحقات الرحلة كل من...) وعملاً بحكم المادة (30)¹ من قانون النقل البحري فإن حق الامتياز علي أجرة النقل يبقي قائماً ما دامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثله، ويعني ذلك أن الامتياز إنما يرد علي الحق في الأجرة لا علي مبلغ الأجرة، ذلك أن ممارسة حق الامتياز علي أجرة النقل غير ممكن عملاً إلا إذا كانت لا زالت مستحقة في ذمة الشاحن أو كانت تحت يد الربان أو وكيل المجهز (وكيل السفينة) لم يقبضها المجهز بعد، إذ يستطيع صاحب الحق الممتاز في هذه الأحوال ان يوقع الحجز علي الأجرة تحت يد حائزها (حجز ما للمدين لدي الغير) أما إذا قبضها المجهز فإنها تفقد ذاتيتها بدخولها في ذمته وينقضي حق الامتياز عليها². هذا وقد عدّدت المادة (28)³ من قانون النقل البحري 2010م ما يعتبر من ملحقات السفينة والأجرة، وتعداد ملحقات السفينة وأجرة النقل وارد بالنص علي سبيل الحصر، فلا يجوز إضافة عنصر آخر إلي ذلك التعداد.

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 المرتهنين، 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 يبقي حيازتها لديه، وهذه الإعانات يستفيد منها المالك أثناء الاستغلال، وعلي ما يبدو أن هذا الحكم فيه تحقيق للمصلحة العامة وتفضيلها علي حقوق الدائنين المرتهنين التي هي مصلحة خاصة، وما

1. تقابلها المادة (33) بحري مصري، والمادة (88) بحري إماراتي

2. عاطف محمد الفقي . قانون التجارة البحرية . دار الفكر الجامعي 2008م . ص 138

3. تقابل المادة (32) بحري مصري

ينبغي الإشارة إليه أن هذه الإعانات والمساعدات استثنيتها اتفاقية بروكسل لسنة 1926م في المادة (4) الفقرة السادسة والتي تقرأ (لا تعد من ملحقات السفينة والأجرة التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى 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 الضمان¹. 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 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 البحري²، وبذلك يكون الدائن المرتهن مطمئناً علي استيفاء ما يستحقه في حالة هلاك السفينة وتلفها دون مزاحمة الدائنين الممتازين له³، 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 كتابةً، وذلك لأهمية مبلغ التأمين بالنسبة للدائن المرتهن في أن مبلغ التأمين يخرج

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

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

3. انظر أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية المبرمة في بروكسل 1926م

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 يترتب 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 لدى مسجل تسجيل السفن وألزم قيد كل الحقوق التي يمكن أن ترد علي السفينة بعد تسجيلها¹. فتسجيل السفينة هو إجراء قانوني يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بوضع السفينة تحت الإشراف الإداري لدولة معينة وتكون السفينة خاضعة للقوانين الصادرة من تلك الدولة، وفي المقابل تلتزم الدولة بالسماح لتلك السفينة برفع علم الدولة وتمنحها بعض الامتيازات الأخرى التي لا تتاح للسفن الأخرى غير المسجلة في الدولة².

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 التأشير في السجل الذي سجلت فيه بكافة التصرفات القانونية الواردة عليها كنقل ملكيتها ورهنها... وهذا ما يمكن الأفراد من الاطلاع علي هذه التصرفات، أما الأهمية الاقتصادية فتتمثل في الاعتماد علي سجل السفن لمعرفة قوة الأسطول التجاري للدولة والذي تعتمد عليه لنقل صادراتها³. هذا من ناحية تسجيل السفينة محل الرهن، أما تسجيل الرهن البحري نجده أمر ضروري، إذ أن أحد أهم الأسباب لابتكار نظام تسجيل الرهون هو حاجة ملاك السفن للحصول علي القروض والائتمانات بضمان تلك السفن، كما أن أي دائن مرتهن

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

2. مصطفى عربي. القانون البحري. كلية القانون بجامعة النيلين. الخرطوم. 2000م. ص 16

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

لا يقوم بتسجيل رهنه البحري فإنه لن يحصل علي أي من الفوائد المبينة في قانون النقل البحري وللخاصة بتحديد مرتبة استحقاق الرهن وحقي التقدم والتتبع، ولذلك يشترط للاحتجاج بالرهن البحري علي الغير أن يتم تسجيله، ومن أهم المميزات التي يوفرها تسجيل الرهن البحري هي حصول صاحبه علي مرتبة متقدمة عند ترتيب الديون الواردة علي السفينة، حيث أن ترتيب الرهون 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 علي سفينة أو علي حصة شائعة؛ فان 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 بطلب¹ موقع منه يشتمل علي البيانات التالية:

. الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته . تاريخ عقد الرهن البحري

. مقدار الدين المبين في عقد الرهن . الشروط الخاصة بالوفاء بالدين

. اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار ببناء السفينة

. المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي تم فيه قيد الرهن

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 واشترنا) من

تلك البيانات المسجلة مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل، ويجب التأشير علي الصورة أو النسخة الثانية

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

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 الإنجليزي¹. ويرى الباحث إضافة كلمة (قائمتان) بدلاً عن (طلب) المنصوص عليها في المادة المشار إليها، وذلك ليتسنى لاحقاً التأشير علي أحدهما هنا وتسليمها إلى مقدم الطلب (الدائن المرتهن) كإثبات له بتسجيل الرهن. والبيانات المشار إليها في النص لم ترد علي 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 المرهونة².

3/ تجديد تسجيل الرهن البحري: نصت المادة (49) من قانون التجارة البحرية المصري علي أنه (يحفظ قيد الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه ويظل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة) فأثر تسجيل الرهن البحري قاصر علي مدة عشر سنوات تحسب من تاريخ التسجيل، المشرع السوداني لم ينص علي 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 الرهون البحرية أو القروض البحرية لا تعقد عادة لأجل طويل نظراً للنقص السريع الذي يلحق بقيمة السفينة، ويترب علي 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، علي أن ذلك بطبيعة الحال لا يمنع الدائن المرتهن من إجراء قيد

William Tetley. Marine cargo claims, edition, les edition yvon Blis 1., P3
Inc, Montrial, 1988

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

جديد للرهن تتحدد مرتبته من تاريخ حصوله¹، واشتراط تحديد قيد الرهن محل نقد من جانب من الفقه² بحسبان أنه ينطوي علي تعارض من نظام الشهر العيني للسفينة حيث يمكن بمجرد الاطلاع علي 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 بان السفينة ملكيتها غير خالصة وأنها مثقلة بحق عيني تبقي لصالح الدائن المرتهن، علي 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 ببطلانه، 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 ببطلانه، 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 الشطب³.

وشطب الرهن البحري قد يكون اختيارياً وقد يكون قضائياً، وقد عرضت المادة (39) من قانون النقل البحري السوداني 2010م لبيان كيفية شطب الرهن فنصت علي أنه (يشطب الرهن البحري من سجل السفينة، بناءً علي اتفاق بين الدائن والمدين أو بحكم قضائي) ويبين من النص سالف الذكر أن شطب الرهن إما أن يكون بمقتضي حكم ببطلان الدين أو بانقضائه أو ببطلان الرهن، وإما أن يكون

1. 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. ج10. 1970. بند 220

2. علي البارودي. مرجع سابق. بند 216

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

باتفاق طرفي الرهن علي شطب الرهن، ويرى الباحث أن المشرع السوداني أغفل بإضافة شرط بتقديم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً علي توقيعه بموافقة علي الشطب وذلك لرفع الشك حول هذا الاتفاق. كذلك أوردت المادة (37) من قانون النقل البحري 2010م وعلي ما سيرد البيان عند الحديث عن انقضاء الرهن أنه في حالة قيام السفينة بتطهيره من الرهون فإنه يجوز له أن يطلب شطب الرهن دون إتباع أي إجراءات أخرى، ويكون الشطب بتأشير علي هامش القيد مع ذكر السند الذي اجري الشطب بمقتضاه. وإذا تبين ان سبب الشطب للرهن غير صحيح فان الأمر يقتضي رفع دعوي بإلغاء الشطب، فقد يحكم نهائياً بانقضاء الدين أو بانقضاء الرهن ويحصل شطب الرهن ثم ينقض الحكم أو يلغي من محكمة اعلي ويقضي بان الدين أو الرهن لم ينقضي أو يصدر حكم بإبطال الشطب لصدوره من غير ذي أهلية أو من شخص شاب رضاه عيب من عيوب الرضا، أو لأنه اجري بناء علي مستند قضى بتزويره، ففي مثل هذه الأحوال لا بد من صدور حكم بإلغاء الشطب ويتعين التأشير علي هامش الشطب ذاته بإلغائه، وإذا ما الغي الشطب عاد للرهن مرتبته الأصلية ووجب تجديده خلال خمس سنوات من وقت إلغاء 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 يرتب حقوقاً خالصة للدائن المرتهن في مواجهة الغير.

أولاً: آثار الرهن البحري بالنسبة المتعاقدين. يرتب الرهن الرسمي آثاراً بين طرفيه وهما الدائن المرتهن والمدين الراهن، فبالنسبة للمدين الراهن يبقى محتفظاً بجزأة 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. عبدالرزاق السنهوري . الوسيط . مرجع سابق . ج 10 . بند 230

1/ آثار الرهن البحري بالنسبة للمدين الراهن: تعتبر أكثر الحقوق المميزة التي تترتب عن عقد

الرهن البحري هي بقاء حيازة السفينة المرهونة لدي 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 فان المشرع وحماية لمصلحة الدائن المرتهن فرض التزامات تقع علي عاتق المدين الراهن وتهدف بالدرجة الأولى إلي المحافظة علي محل الرهن وهو السفينة.

أ/ بقاء حيازة السفينة لدي المدين الراهن: لا يترتب علي رهن السفينة انتقال حيازتها الي الدائن المرتهن، بل تبقي الحيازة لدي المدين الراهن، ويعتبر أهم خاصية بشأن الرهن البحري وهذا خلافاً لرهن المنقولات، ويعزي ذلك أن انتقال حيازة السفينة إلي الدائن المرتهن فيه تعطيل لاستغلالها وهو الغرض الذي من أجله أنشئ الرهن البحري، إن بقاء حيازة السفينة في يد مالكةا وهو المدين الراهن لا يؤدي إلي 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 البحري¹، 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 البحري 2010م بقولها (يتبع الرهن البحري السفينة أو أي جزء منها في أي يد كانت، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد تسجيل الرهن في سجل السفينة)²، أما في حالة التصرف في السفينة قبل تسجيل محضر حجز السفينة والذي يؤدي إلي انتقال كامل أو بعض ملكيتها إلي مالك جديد؛ فان هذا المالك الجديد يصبح هو الراهن (المدين) ويعرف قانوناً بالحائز، والذي يجب ان يخطر بدفع الدين من قبل الدائن المرتهن قبل المضي في إجراءات التنفيذ علي السفينة وهذا ما نصت عليه المادة (41) من قانون النقل البحري 2010م³، يكون المالك الجديد

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

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

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

(الحائز) بالخيار في التصرف بين أربعة إجراءات وفقاً للقواعد العامة¹، وقد تعرض قانون النقل البحري 2010م في المادة (1/42) إلى الكيفية التي يمكن للمالك الجديد تفادي إجراءات الحجز والبيع، وذلك بإبلاغ الدائنين المرتهنين في سجل السفن وفي عناوينهم المختارة من قبلهم بملخص عقد شراء السفينة مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها والمصاريف وقائمة بالديون المقيّدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وذلك قبل البدء في إجراءات الحجز أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للإعلان الذي وصله من الدائن المرتهن منبهاً له بدفع الدين. وعلي المالك الجديد أن يعلن صراحةً استعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن سواءً كانت مستحقة الأداء أم غير مستحقة بشرط أن تكون في حدود ثمن السفينة المعلن، أو حسب المادة (2/42) ان يقوم بإيداع الثمن في خزانة المحكمة البحرية المختصة طالباً شطب الرهون دون اتخاذ أي إجراءات أخرى². علماً بأن استعمال السفينة واستغلالها والتصرف فيها من طرف المدين الراهن ليس فيه ما يعطل حق الدائن المرتهن في التقدم والتتبع، فالسفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول في سند الملكية، ويعزي ذلك ان مقتضيات المنقولات بالحيازة لا تتوافر في السفينة، كما أن المنقولات لا تتمتع بوسائل تعيين ذاتية، إلا أن السفينة لها عناصر ذاتية تجعلها متميزة عن غيرها من السفن الأخرى، ويضاف إلى ذلك ان القانون يوجب تسجيلها وشهر ما يرد عليها من تصرفات في سجلات خاصة وكل ذلك تنفي عن الحائز حسن النية³.

ب/ المحافظة علي محل الرهن(السفينة): يعتبر بقاء حيازة السفينة المرهونة لدي 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 المعني

1. وهي (1) دفع الدين والحلول محل الدائن المرتهن. (2) تطهير السفينة من الرهن. (3) التخلي عن الشراء. (4) المضي في شراؤها وتحمل إجراءات الحجز والبيع. انظر في ذلك المواد (755 و 2/756) من قانون المعاملات المدنية 1984م.

2. تقابل المادتين (54،55) بحري مصري. المادة (2/111) والمادة (311) بحري إماراتي

3. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي. القانون البحري والجوي. مرجع سابق. ص 52

واحد؛ فمهم 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 علي المزايا التي يحولها له حق الرهن، وهناك من قال بأن يلتزم المدين الراهن ببقاء محل الرهن بالحالة التي تضمن الرهن فاعليته، أي كفايته لسداد الدين عند حلول الأجل¹. وفي حالة تسبب المدين الراهن بخطئه في هلاك السفينة المرهونة فإن الدائن المرتهن له الحق بأن يقتضي تأميناً كافياً أو يستوفي حقه فوراً².

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 لدينه، أما إذا رفض الدائن دون أسباب في السماح للمدين الراهن بفك الرهن واستمر في إجراءات بيع السفينة المرهونة فإنه يكون عرضةً للمساءلة القانونية ودفع الأضرار التي تلحق بالمدين الراهن³، وقد جاء في سابقة بنك الاعتماد والتجارة /ضد/ أنور حسين وآخرين أنه (في حالة الرهن التأميني لضمان سداد القرض تنتقل حقوق المرتهن إلي عائد البيع ويكون المرتهن متعسفاً إذا أعاق البيع وتخلف عن تقديم بديل آخر مثل سداد الديون الأفضل بينما حقه مؤمن بالرهن)⁴

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 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.

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

2. عبدالحמיד الشواري . قانون التجارة البحرية . منشأة المعارف 1995م . ص 48

3. عبدالفتاح مراد . موسوعة القانون البحري . مركز الأهرام للترجمة والنشر . القاهرة . الطبعة الثانية . ص 106

4. الطعن بالنمرة م ع/ ط م/ 1993/426م . غير منشورة . انظر محمد علي خليفة . ص 643

أ/ حجز السفينة المرهونة: تندرج السفينة في الضمان العام لدائني مالكيها، فهي تعد عنصراً من العناصر الإيجابية للذمة المالية لمالكها 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 الشبوع³. فإذا كانت السفينة مرهونة بأكملها فإن للدائن المرتهن توقيع الحجز التنفيذي عليها توصلاً 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 علي جزء لا يزيد عن نصف السفينة، فيجوز للدائن أن يحجز علي الجزء المرهون وبيعه، وإذا كان الرهن واقعاً علي أكثر من نصف السفينة، فيجوز للمحكمة بناءً علي 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 بأكملها. وشروط بيع السفينة بأكملها في هذا الفرض الأخير هي:

1. أن يكون الرهن واقعاً علي أكثر من نصف السفينة.
2. أن يقوم الدائن المرتهن بالحجز علي الجزء المرهون من السفينة.
3. أن يطلب الدائن المرتهن من المحكمة بيع السفينة بأكملها اذ لا تملك المحكمة الأمر بالبيع من تلقاء نفسها.

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 الشبوع

4. أن يصدر حكم قضائي ببيع السفينة بأكملها، والأمر في هذا الصدد جوازي للمحكمة تقدره حسب ظروف الحال¹.

ومرد الرخصة التي قررها المشرع والتي تجيز أن تأمر المحكمة ببيع السفينة بأكملها ترجيح مصلحة الراسي عليه المزاد علي مصلحة الراهن الذي لم يعد يملك إلا أقل من نصف السفينة، والغالب ان تكون مصلحة جميع ذوي الشأن في الترخيص بهذا البيع الشامل لأنه يجذب المشتريين ويعلي من قيمة السفينة، حيث يهين للمشتري ملكية مريحة لا ينقصها عناد شريك أو تعنت مشتاع². وإذا بيعت السفينة بأكملها فان الدائن المرتهن لا يستوفي حقه إلا من ذلك الجزء من الثمن الذي يقابل الجزء المرهون من السفينة ويستأثر الراهن بباقي الثمن³، وفي حالة الشروع فإن المالك في الشروع رهن حصته في السفينة بموافقة المالكين لثلاثة أرباع الحصص علي الأقل، فقد نصت (2/40) من قانون النقل البحري 2010م علي أنه (يجب علي الدائن المرتهن في الحالتين المنصوص عليهما في البند (1) (أ) و(ب) إخطار باقي الشركاء بالبيع، علي أن يتم الإخطار قبل البيع بخمسة عشر يوماً، لدفع الدين المستحق أو اتخاذ إجراءات التنفيذ) ويراعي المشرع بهذا الحكم أن بيع حصة أحد المشتاعين بالمزاد العلني قد يضر بمصالح المالكين الآخرين، ومن ثم فمن الخير التأني في بيعها لعل أحد المشتاعين، وهم بعد ذلك وشأنهم فإما أن يوافقوا بالدين ويخلصوا الحصة من الرهن؛ وإما أن يتخلوا عن زميلهم ويتركوا إجراءات البيع تمضي في طريقها المرسوم.

ومما هو مؤكد أن الدائن المرتهن في حالة امتناع المدين الراهن أو عجزه عن الوفاء يهيمه 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 الوظيفة التنفيذية والغرض منه هو استيفاء الدائن الحاجز حقه من أموال المدين محل الحجز أو من ثمنها بعد بيعها جبرياً. ولكن ليس هناك ما يمنع من القيام بالحجز التحفظي علي السفينة

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

2. كمال حمدي. القانون البحري. الطبعة الثالثة 2007م. منشأة المعارف بالإسكندرية. ص 136

3. هاني دويدار. القانون البحري. مرجع سابق. الجزء الأول. ص 241

المرهونة طالما أنه إجراء قضائي مؤقت يتمثل أثره المباشر في الحفاظ علي مال أو علي حق المدين بوضعه تحت يد القضاء وتحقيقاً لمصلحة الدائن الحاجز حتى لا يقوم المدين بتفريجه أو أي تصرف من شأنه تهديد الضمان العام، والجدير بالذكر أنه لا يشترط في الحجز أن يبدأ تحفظياً حتى يصبح تنفيذياً كل ما الأمر أنه يلزم أن يجوز الدائن الحاجز علي سند تنفيذي، إذ قد يتبدى الحجز تنفيذياً إذا ما كان بيد الحاجز سند تنفيذي¹

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 المرهونة² 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 الاختياري 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 وعدمياً 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، ونري أن الحكمة من تقرير بطلان بيع السفينة المرهونة لأجنبي أو الحصول علي موافقة الدائن المرتهن علي البيع هو الخشية من أن يقصدها المشتري عن البلاد فيضيع ضمان الدائن المرتهن أو يتعذر عليه الإفادة منه، وقد يترتب علي ذلك البيع فقد لجنسية السفينة المرهونة فيتعرض الدائن المرتهن إلي تطبيق قانون أجنبي قد لا يعترف بحقه، كما أنه

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

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

إذا تغير علم السفينة فإن نفاذ الرهون التي ترتبت قبل تغيير العلم يتطلب إثبات القيود الخاصة بهذه الرهون في سجلات الدولة التي يتبعها العلم الجديد حتى تحتفظ هذه الرهون بمرتبتها بالنسبة إلى الرهون التي ترتبت في ظل العلم الجديد،

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 أي مكان:

1/ حق التقدم أو الأفضلية: ويعني حق التقدم ان يكون للدائن المرتهن في مواجهة دائني الراهن

التاليين له في المرتبة والدائنين العاديين الأولوية في استيفاء حقه من ناتج بيع السفينة المرهونة بالمزاد العلني، وان كان الدائن المرتهن يلي في المرتبة أصحاب حقوق الامتياز البحرية التي عدتها 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 يتجلى الفرق بين الامتيازات والرهن عموماً ووجه الاختلاف بينهما يتمثل في كون الرهن ميزة تمنح للدائن لا للدائن بخلاف حقوق الامتياز التي تعتبر بمثابة ميزة يوليها القانون للديون بغض النظر عن الدائنين إذ أن القانون هو الذي يمنح الدين حق امتياز ويجعله متقدماً علي سائر الديون¹. وقد نصت المادة (38) من قانون النقل البحري 2010م علي أنه:

(1/ يكون الرهن البحري من ديون الامتياز ويأتي في المرتبة الثانية بعد ديون الامتياز المنصوص

عليها في المادة 27(1).

2/ تكون مرتبة الديون المضمونة برهن بحري وفقاً لتاريخ تسجيل عقد الرهن.

3/ إذا تم تسجيل أكثر من عقد رهن على السفينة أو حصة فيها، يكون ترتيبها وفقاً لأسبقية

التسجيل في سجل السفينة)².

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

والنص السالف الذكر بعد تقريره يلي الامتياز في المرتبة يعرض لحالة تعدد الدائنين المرتهنين وترتيب الديون فيما بينها فيجعل العبرة بتاريخ القيد، فالرهن ذو القيد السابق مقدم علي الرهن ذو القيد اللاحق، وذلك الرهن الأخير مقدم علي الرهن ذو القيد التالي له، وهكذا، وإذا قيّدت جملة رهون في يوم واحد كانت علي قدم المساواة في المرتبة بغض النظر عن ساعة القيد، وقيد الرهن يرتب للدائن حق التقدم بالنسبة لأصل الدين وكذا مصاريف عقد الرهن وتحديد القيد وفوائد سنتين، كل ذلك في نفس مرتبة الدين (المادة 753 معاملات مدنية) وقد عمدت بعض الدول إلي إضافة هذا المعني في متن تقنينها البحري¹.

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)²، وقر 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 آلت إليه الملكية بعد قيد الرهن طالما أن مشتري السفينة المرهونة من 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 كانت³، 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 السفينة⁴. 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 مالکها وهو المدين الراهن، كما أن

1. انظر المادة (3/105) بحري إماراتي

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

3. وحمايةً لحق التتبع فقد قضت المادة (12) من اتفاقية بروكسل 1926م بصحة الرهن 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.

4. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 236

الوارث لا يعتبر حائزاً للسفينة المرهونة، في حين أن كل من الموهوب له أو الموصي له بالسفينة يعد . وقد انتقلت إليه ملكيتها . حائزاً لها¹.

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 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)² التي نصت عليها المادة (42) من قانون النقل البحري 2010م وهو ما يؤدي إلي انقضاء الرهن، وذلك بان يقوم قبل البدء بالإجراءات المشار إليها أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للإخطار بدفع الثمن بالاتي:

1. أن يبلغ الدائنين المقيدين في سجل السفينة في محلهم المختار بملخص العقد.

2. أن يتضمن ملخص العقد تاريخه، اسم البائع، اسم السفينة، نوعها، حمولتها، ثمنها، المصاريف، قائمة بالديون المقيدة وتواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين.

3. أن يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهون فوراً وفي حدود الثمن الموضح.

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 والتقادم. ووفقاً لنص المادة (798) من قانون المعاملات المدنية 1984م فان الرهن يعود إذا عاد الدين لزوال السبب الذي انقضي به، وذلك دون الإخلال بالحقوق التي يكون الغير حسن النية قد كسبها في الفترة

1. القاعدة الشرعية القائلة بألا 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

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

بين انقضاء الدين وعودته، وصورة زوال السبب الذي انقضي به الدين ان يكون الوفاء باطلاً أو يكون الإبراء صادراً من غير ذي أهلية¹.

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 الرهن² مع بقاء الدين قائماً: والتنازل عن الرهن أمر يغير التنازل عن الدين (أي الإبراء) ذلك أنه في الحالة الأخيرة فإن الدين ينقضي ويزول 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 فان هلاك السفينة لا يؤدي إلي الإخلال بحق الدائن المرتهن في ان يقتضي حقه فوراً وقبل حلول الأجل أو يحصل علي تأمين كاف من المدين، سواء كان الهلاك ناشئاً بخطأ المدين أو عن سبب أجنبي³.

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 علي حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل رهون، وتنتقل حقوق الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنين إلي الثمن الذي بيعت به السفينة كل حسب مرتبته.

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

2. ذلك أن الرهن حق للدائن المرتهن وليس منى النظام العام فمن الجائز ان ينزل عنه الدائن المرتهن، وأهليته للنزول عن هذا الحق الذي يعرض الدين للخطر هي الأهلية في إبراء ذمة المدين. عبدالرزاق السنهوري. الوسيط. مرجع سابق. بند 378

3. عادل علي المقدادي. القانون البحري. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان 1999. ص 55

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 علي 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 المقيدين في سجل السفينة¹ في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها 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 الرهن بإيداع الثمن خزانة المحكمة، وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع إجراءات أخرى².

الخاتمة

أولاً: النتائج

1/ اهتمام المشرع الدولي بالقواعد الخاصة بحقوق الامتيازات والرهن 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 والرهن البحرية أو القوانين البحرية العربية ومنها قانون النقل 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 ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها وتأخذ حكمها.

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

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

3/ استبعد المشرع بعض العناصر من سريان الرهن البحري عليها وهي أجرة النقل والمكافآت والإعانات والمساعدات التي تمنحها الدولة وتعويضات 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/ تأتي أهمية تسجيل الرهن البحري في حصول الدائن المرتهن علي مرتبة متقدمة عند ترتيب الديون الواردة علي السفينة، وكذلك حاجة ملاك السفن للحصول علي القروض والائتمانات بضمان تلك السفن، كما يرتب الرهن البحري آثاره فيكون حينئذ للدائن المرتهن أن يتقدم علي باقي الدائنين العاديين كما يكون له سلطة تتبع السفينة في أيدي كانت.

5/ لم ينص المشرع السوداني في قانون النقل البحري 2010م علي بيع السفينة المرهونة لأجنبي صراحةً بل أشار إلي ضرورة موافقة الدائن المرتهن كتابة علي ذلك البيع، و 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.

6/ ينقض 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 علي استيفاء الدائن المرتهن علي 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 وبتعيين 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 علي إحدي القائمتان وتسليم القائمة الأخرى إلي مقدم الطلب (الدائن المرتهن) كإثبات له بتسجيل الرهن. 4/ تعديل نص المادة (35) من قانون النقل البحري لسنة 2010م وذلك علي الرغم مما ذكر في الفقرة (2) لتقرأ (في حالة حطام السفينة يمكن نقل الرهن أو إقامة الرهن علي أموال المدين الأخرى، ويجوز للدائن أن يطالب بحقوقه ومديونيته أمام شركات التامين المؤمن لديها من قبل المدين)

قائمة 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 عبدالهادي. القانون البحري. الجزء الأول. القاهرة 1946م.
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. ج1. السفينة. دار النهضة العربية. مطبعة جامعة القاهرة 1898م
7. سميحة القليوبي. القانون البحري. القاهرة 1982م.
8. عبدالقادر حسين العطير 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 . الطبعة الثانية
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 الأولى . 2008م
19. مصطفى كمال طه . التوحيد الدولي للقانون البحري . دار الفكر الجامعي . الطبعة الأولى 2007م
20. محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي . القانون البحري والجوي . منشورات الحلبي الحقوقية . 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. مصطفى عربي . القانون البحري . كلية القانون بجامعة النيلين . الخرطوم . 2000م .
25. محمد علي خليفة . أهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية . المكتب العربي الحديث . الإسكندرية 2003م .
الطبعة 2.
26. هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري . دار الجامعة الجديد للنشر . الإسكندرية
27. 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, 3edition, les edition yvon Blsis 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 1874م المعدل بقانون 1885م
5. قانون الشحن التجاري الانجليزي لسنة 1894م المعدل بقانون 1988م
6. قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972م
7. القانون البحري البحريني لسنة 1982م
8. الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المرهنة ببروكسل 10/ابريل/1926م
9. الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بحقوق الامتياز والرهن البحرية المرهنة ببروكسل 27/مايو/1967م
10. اتفاقية جنيف الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية المرهنة في جنيف 6/مايو/1993م
11. الاتفاقية الدولية بشأن الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء المرهنة ببروكسل 27/مايو/1967م