الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة
دراسة مقارنة

د/ حسن مكي مشيري
مدرس – قسم القانون الخاص
كلية القانون – الجامعة المستنصرية

الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة
دراسة مقارنة

د/ حسن مكي مشيري
مدرس – قسم القانون الخاص
كلية القانون – الجامعة المستنصرية

Abstract

There is no doubt that the exploitation of the ship in navigation requires large expenditures make their owners or processors in constant need to borrow from third parties for the purpose of maintenance of the vessel or processing with supplies and fuel or by providing them with tasks and equipment necessary for the exploitation of ship , and since all the money the debtor is general guarantee to meet its debts , but the creditor You may not get the full right, as other creditors could challenge him where the money is shared on all creditors of the debtor, the existence of public security does not distinguish between the creditors, the debtor may also sometimes smuggled money creditor is not able to get right.

In order to this , For this legislator has decided on the rights of creditors of the owners of the ship through insurance-kind accessory that enables them to get right before other creditors and ensure the fulfillment of their rights first before ordinary creditors, he decided to privilege and the mortgage the ship for the benefit of creditors bonded, so to them in case of non-fulfillment debtor religion the right to progress to meet their debts before other ordinary creditors the right to follow the ship in any hand be, has provided the legislator legal means to maintain the rights of creditors of the owner or equipped ship and to protect them from the debtor's business and smuggling ship to out of state by filing booking the ship, such as privilege and the mortgage the ship Executive on the ship.

In this paper, entitled rights in rem arising from the ship divided the subject into two parts in the first I study maritime privilege rights on the ship legal implications between contractors and the order of degrees of, privilege rights and how the expiration of the, privilege rights and in the second section dealt with the right of mortgage on the ship and the legal implications between contractors and the expiration of the mortgage Marine and Conclusion In the end, with some of the Recommendation.

مقدمـة

لا ريب أن استغلال السفينة في الملاحة البحرية يتطلب نفقات كبيرة تجعل أصحابها أو مجهزيها في حاجة مستمرة إلى الاقتراض من الغير لغرض صيانة السفينة أو تجهيزها بالمؤن والوقود أو بتزويدها بالمهمات والمعدات اللازمة لاستغلال السفينة ، وبما أن جميع أموال المدين تعد ضمانة عامة للوفاء بديونه ، لكن الدائن قد لا يحصل على كامل حقه ، إذ قد يزاحمه الدائنون الآخرون حيث يتم اقتسام مال المدين على جميع الدائنين ، فوجود الضمان العام لا يميز بين الدائنين ، كما قد يقوم المدين أحيانا بتهريب أمواله فلا يتمكن الدائن من الحصول على حقه .

ومن اجل هذا فقد حرصت التشريعات على حقوق دائني أصحاب السفينة من خلال التأمينات العينية التبعية التي تمكنهم من الحصول على حقهم قبل غيرهم من الدائنين وتضمن الوفاء بحقوقهم أولا قبل الدائنين العاديين ، فقررت حقوق الامتياز وأجازت رهن السفينة لصالح الدائنين المرتهنين ، فيكون لهم في حالة عدم وفاء المدين بدينه حق التقدم في استيفاء ديونهم قبل غيرهم من الدائنين العاديين وحق تتبع السفينة في أي يد تكون ، وقد وفر المشرع الوسائل القانونية للمحافظة على حقوق دائني مالك أو مجهز السفينة ولحمايتهم من أعمال المدين وتهريب السفينة إلى خارج الدولة عن طريق رفع دعوى الحجز على السفينة ، مثل الحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي على السفينة .

ولاشك أن الامتياز والرهن البحري لا يقعان على السفن الحربية أو المخصصة للخدمة العامة ، فهذا النوع من السفن لا يكون محلا للتأمينات العينية البحرية .

أما نطاق البحث سوف يقتصر على عمل دراسة مقارنة بين الحقوق العينية التبعية المترتبة على السفينة بين القانون العراقي والقانون الليبي ، مع بيان موقف بعض الاتفاقيات الدولية والقوانين الأخرى ذات العلاقة بالموضوع إذا اقتضت الدراسة لذلك .

عليه نقسم هذا البحث إلى مطلبين ، نخصص الأول لبيان الامتياز البحري ، ونتناول في المطلب الثاني الرهن البحري .

المطلب الأول
الامتياز البحري

نظرا لما يتطلبه الاستغلال البحري من أموال ونفقات تجعل مجهز السفينة في حاجة مستمرة إلى الائتمان ، ولغرض حماية الدائنين والمحافظة على حقوقهم ولتسهيل سبل الحصول على الديون فقد قرر القانون البحري حقوق الامتياز ، والتي تخول الدائن تتبع السفينة في أي يد تكون وحق الأسبقية لاستيفاء دينه قبل الدائنين العاديين ، لان الأصل أن جميع الدائنين متساوون في اقتضاء ديونهم من أموال المدين إلا من كان له حق امتياز أو رهن إذ تنص المادة (٢٦٠) من القانون المدني العراقي على أن (١- أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه . ٢- وجميع الدائنين متساوون في هذا الضمان إلا من كان له منهم حق التقدم طبقا للقانون) [١] .

ولما كانت السفينة تحتاج إلى الائتمان خلال رحلتها بين الموانئ المختلفة وتجنبا لتنازع القوانين بين الدول ، كان لابد من توحيد الأحكام المتعلقة بالائتمان من خلال معاهدة دولية تحدد حقوق الامتياز وترتيبها على السفينة وملحقاتها بغض النظر عن من يستعمل السفينة المالك أو المجهز ، فقد أبرمت في بروكسل المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتياز البحري في ١٠ابريل ١٩٢٦ ، حيث ألزمت الاتفاقية الدول المنظمة إليها أن يتضمن تشريعها الداخلي طائفتين من الامتيازات ، تسمى الطائفة الأولى الامتيازات الدولية وهي التي تتقدم الرهن البحري والتي لا يجوز للتشريعات الوطنية إضافة أو التعديل فيها وهي خمسة امتيازات محددة على سبيل الحصر [٢] ، أما الطائفة الثانية يطلق عليها الامتيازات الداخلية والتي يترك تحديدها للتشريعات الوطنية ، وهي تأتي بعد مرتبة الرهن البحري ، وهذه المعاهدة تم تعديلها في بروكسل في ٢٧ مايو سنة ١٩٦٧ حيث صدقت عليها أربع دول فقط ولم تدخل حيز التنفيذ بعد[٣] .

والعراق من الدول التي لم تنظم إلى اتفاقية بروكسل الدولية لسنة ١٩٢٦ ، ولم يقم المشرع العراقي بتنظيم مراتب الامتيازات الخمسة طبقا للاتفاقية ، لأنه الأسبق في تنظيم الامتيازات البحرية قبل اتفاقية بروكسل بأكثر من نصف قرن ، ولكنه نظم ترتيب الامتيازات البحرية الواردة على السفينة في أحد عشر امتيازا ضمن المادة (٥) من قانون التجارة البحرية الصادر عام ١٨٦٣ [٤]، بحيث يستفيد من الامتيازات الربان والملاحين والدليل والحراس فيما يتعلق بأجورهم إلى جانب الديون الممتازة التقليدية كالمصاريف القضائية ومصاريف بيع السفينة

والمحافظة عليها وغيرها من مصاريف الخسائر البحرية والتامين والقروض ، حيث نصت المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية العراقي على أن الديون المبينة فيما يلي يرجح بعضها على بعض وتعد ممتازة بحسب الترتيب الأتي :

أولا– مصاريف الدعاوى وغيرها التي تحصل من جراء بيع السفينة وتوزيع أثمانها الحاصلة .

ثانياً– أجرة الدليل وما يؤخذ بنسبة الطونيلاتة (الحمولة الطنية أو أبعادها) أو الكيل من رسم الرصيف (اسكلة) وخرج ورسومات المرسى والحوض .

ثالثاً– أجرة الحارس (الناطور) وباقي مصاريف محافظة المركب من حين دخوله إلى الميناء إلى حين بيعه .

رابعاً– أجرة المخزن الموضوعة به أدوات السفينة وآلاتها أمانة .

خامساً– مصاريف محافظة السفينة واوائلها وباقي أدواتها في أثناء سفرها الأخير وفي مدة دخولها الميناء وربطها بها .

سادساً– أجرة القائد (القبودان) ورواتب الملاحين الذين كانوا يديرونها في سفرها الأخير.

سابعاً– الدراهم التي استقرضها القائد في أثناء سفر السفينة الأخير وثمن البضاعة التي باعها من حمولة السفينة لأجل لوازمها .

ثامناً– الدراهم الباقية دينا إلى البائع من ثمن السفينة التي لم تزل ما سافرت ، والدراهم التي أعطيت قرضا وثمن المواد الإنشائية (الكرستة) وباقي الأشياء وأجرة العملة المستخدمين لأجل إنشائها والدراهم الموجودة دينا بالوقت الحاضر للخارج لأجل لوازم السفينة التي سافرت وإصلاحها وإجراء العملة والقلفطة ووضع القومانية والآلات والملاحين قبل خروجها إلى السفر.

تاسعاً– الاستقراضات البحرية الواقعة على المركب وآلاته قبل خروجه للسفر لأجل تعميره وتموينه وتزيينه وباقي احتياجاته .

عاشراً– أجور التامين (السيغورطا) المعقودة على المركب و آلاته وتزيينه في سفره الأخير.

الحادي عشر– الضمان الواجب إعطاؤه عن الأضرار والخسائر عما ضاع من البضائع والأشياء

التي كانت موسوقة في السفينة وفقدت ولم تسلم إلى صاحبها بسبب تقصيرات الربان والملاحين والإتلاف (الاوارية) يعني ما كان من قبيل الخسارات البحرية. ثمن السفينة المباعة لأجل الدين إذا كان لا يقوم بوفاء جميع الديون فحينئذ تجتمع أصحاب الطلبات المدرجة في كل فقرة من هذه المادة وكل منهم يأخذ حصته غرامة من الثمن المذكور بنسبة طلبه بحيث لا يحصل عند إجراء هذا الأمر خلل ما في حكم المادة (١٦٢) .

إلا أن المادة الخامسة تم إلغاؤها من قانون التجارة البحرية العراقي بموجب قانون التجارة رقم ٦٠ لسنة ١٩٤٣ ، إذ بموجب هذا القانون تم إلغاء المواد من (١-٩) والمواد (٥٣- ١٤٦) من قانون التجارة البحرية العراقي لسنة ١٨٦٣ ، إلا أن بقية المواد الأخرى مازلت مطبقة وسارية المفعول إلى يومنا هذا .

والقانون الأخير رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣ أيضا تم إلغاؤه ، ليحل محله قانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ ، وهذا القانون أيضا تم إلغاؤه ، ليحل محله قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠ ، الذي لم يقرر حقوق الامتيازات البحرية المترتبة على السفينة ، ولم يصدر قانون بحري جديد إلى يومنا هذا ، وبالتالي تخضع الامتيازات التي تترتب على السفن لنفس الأحكام التي تخضع لها المنقولات الواردة في المواد (١٣٦٩ - ١٣٧٧) من المدني العراقي [٥] ، على الترتيب الآتي :

أولا – حقوق امتياز المصروفات القضائية التي أنفقت لمصلحة جميع الدائنين في حفظ أموال المدين وبيعها وتوزيعها لها حق امتياز على ثمن هذه الأموال ، حيث تستوفي هذه المصروفات قبل أي دين أخر ولو كان ممتازا أو موثقا بالرهن .

ثانيا – امتياز المبالغ المستحقة للخزينة من ضرائب ورسوم ونحوها ، يكون لها حق امتياز بالشروط المقررة في القوانين والنظم الصادرة بهذا الشأن .

ثالثا – امتياز حفظ المنقول وإصلاحه مثل المبالغ التي صرفت لحفظ المنقول وفيما يلزم له من إصلاح يكون لها حق امتياز عليه كله .

رابعا – امتياز المبالغ المستحقة للخدم والكتبة والعمال وكل أجير أخر عن ما هو مستحق من أجور ومرتبات من أي نوع كان عن الستة اشهر الأخيرة .

خامسا – امتياز المبالغ المستحقة عن توريد المأكل والملبس والدواء عن الستة اشهر الأخيرة .

سادسا – امتياز بائع المنقول من الثمن وملحقاته يكون له حق امتياز على المبيع ، ويبقى حق الامتياز قائما مادام المبيع محتفظا بذاتيته دون الإخلال بالحقوق التي كسبها الغير حسن النية مع مراعاة الأحكام الخاصة بالقضايا التجارية .

سابعا – امتياز المتقاسم في المنقول فإذا اقتسم الشركاء منقولا شائعا بينهم فحق كل منهم الرجوع على الآخرين بسبب القسمة وفي استيفاء ما تقرر له من معدل .

وليبيا من الدول التي لم تنظم إلى اتفاقية بروكسل الدولية لسنة ١٩٢٦ ولكنها أدخلت أحكام الامتيازات الخمسة التي تُعد من الدرجة الأولى المنصوص عليها في المعاهدة الدولية المتعلقة بتوحيد الامتيازات في نصوص المواد (٤٨-٦٠) من القانون البحري ، وهي تأتي قبل مرتبة الرهن البحري وأضافت إليها امتيازين آخرين تأتي بعد مرتبة الرهن البحري .

فالمشرع الليبي حدد الحقوق الممتازة وحدد مرتبة كل منها في نص المادة (٤٨) من القانون البحري [٦]، منها ما هو ناشئ عن التزامات تعاقدية ، ومنها ناشئ عن أفعال ضارة غير تعاقدية ، حيث تكون الديون التالية وحدها ممتازة ومرتبة امتيازها تحدد على الترتيب الآتي :

المرتبة الأولى وتتضمن امتيازات الرسوم والمصاريف القضائية ، والمصاريف المدفوعة للمحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ، الرسوم عن حمولة السفينة ، ورسوم المنارة والمرفأ وغيرها من الرسوم ، التكاليف العامة المماثلة رسوم الدلالة ونفقات الحراسة والصيانة منذ دخول السفينة في أخر مرفأ .

المرتبة الثانية وتتضمن امتيازات الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة .

المرتبة الثالثة وتتضمن امتيازات الجعل (المكافأة) واجب الأداء للإنقاذ والمساعدة ولمساهمة السفينة في غرامة الخسائر البحرية المشتركة .

المرتبة الرابعة وتتضمن امتيازات التعويض عن التصادم وعن غيره من طوارئ الملاحة وعن الأضرار المسببة للمرافئ والأحواض وسبل الملاحة والتعويض عن إصابات الركاب والبحارة البدنية وعن تلف وهلاك الشحنة .

المرتبة الخامسة وتتضمن امتيازات الديون الناتجة عن عقود ابرمها الربان أو عمليات أجراها خارج مربط السفينة بموجب صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر سواء كان الربان صاحب السفينة أم لم يكن وسواء كان الدين له أم للممونين أو للمرممين أو للمقرضين أم لغيرهم من المتعاقدين .

المرتبة السادسة وتتضمن امتيازات التعويض الواجب أداؤه لمستأجري السفينة .

المرتبة السابعة وتتضمن امتيازات مجموع أقساط الضمان (التأمين) المعقود على جسم السفينة وأجهزتها و مهامها الواجبة عن آخر سفرة مضمونة فيما لو كان الضمان معقودا لأجل معين على أن لا يجاوز هذا المجموع في الحالتين أقساط سنة واحدة .

عليه نخصص هذا المطلب لبيان محل الامتياز البحري في الفرع الأول ، ونتناول ترتيب الامتيازات البحرية في الفرع الثاني ، وندرس آثار الامتياز البحري في الفرع الثالث ، ونبين كيفية انقضاء الامتياز البحري في الفرع الرابع .

الفرع الأول
محل الامتياز البحري

محل الديون الممتازة البحرية يشمل جسم السفينة ، وأجرة النقل ، وملحقات أو تفرعات السفينة ، فقد نصت المادة (١٦٢) من قانون التجارة البحرية العراقي على أن (السفينة ومعداتها وآلاتها وجهازها ومؤونتها ونولونها المكتسب أيضا مرهونة بوجه الامتياز ...) على التفصيل الآتي :

أولا – السفينة : يجوز ترتيب حق الامتياز على أي سفينة معينة بغض النظر عن الشخص الذي يقوم باستعمالها أو استغلالها سواء كان مالكها أو المجهز غير المالك أو المستأجر الأصلي[٧] ، ما لم تكن حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيئ النية [٨]، إذ تعد السفينة من أهم العناصر التي تكون محلا للامتياز الديون البحرية ، حيث يقع الامتياز البحري على السفينة التي قامت بالرحلة والتي نشأ أثنائها حق للدائن ، سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة مخصصة للصيد أو للنزهة ، وبالتالي لا تكون السفن الأخرى التي يملكها المدين محلا للامتياز البحري طالما لم ينشأ حق الدائن خلال الرحلة ويرتبط بالسفينة محل الدين ، إذ تخصص سفينة معينة لضمان حقوق الدائنين بسبب استغلالها ، طبقا للمادة (٥٤) من القانون البحري الليبي ، وطبقا لنص المادتين (٤–٩٠) من قانون التجارة البحرية العراقي الملغاة [٩]، إذ نصت المادة (٩٠) على (تعتبر السفينة ونولونها أي أجرتها في مقام رهن خاص لإعطاء أجرة الملاحين وتضميناتهم مع مصاريف عودتهم) ، أما إذا كان ثمن السفينة لا يكفي لوفاء

جميع الديون ففي مثل هذه الحالة يتم تقسيم الثمن على كل الدائنين قسمة الغرماء كل بنسبة دينه [١٠].

فحق الدائنين الممتازين يكون متعلقا بسفينة معينة نشأ الدين الممتاز بسببها دون غيرها من السفن التي يمتلكها المدين حيث يكون حق الدائن مرتبط بالسفينة مستقلا عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة [١١] ، وإذا هلكت السفينة ينتقل الامتياز إلى ثمن الحطام، فطبقا لنص المادة (١٦٢) من قانون التجارة البحرية العراقي يمكن أن يرد الامتياز على السفينة معينة وذلك لان الامتياز الذي يقع على السفينة يكون من الامتيازات الخاصة التي ترد على منقول معين مراعاة لسبب الدين تطبيقا لنص المادة (١٣٦٣) من القانون المدني العراقي .

ثانيا – أجرة النقل : ويقصد بها أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين الممتاز ولا يمتد إلى أجور النقل عن الرحلات الأخرى التي تقوم بها السفينة ، باستثناء الامتيازات المقررة للديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والطاقم وسائر عمال السفينة والتي تترتب على مجموع أجور النقل المستحقة عن كل الرحلات الجارية التي تتم أثناء عقد الاستخدام نفسه [١٢] .

ويبقى الامتياز على أجرة النقل مادامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد ممثل المالك أو الربان لم تُسلم إلى المالك أو المجهز ، فإذا أريد التمسك بالامتياز على الأجرة وجب أن يتم توقيع الحجز على مال المدين لدى الغير ، وبالتالي ينقضي الامتياز إذا دخلت أجرة النقل ذمة المالك فقد نصت المادة (١٦٢) من قانون التجارة البحرية العراقي على جواز أن تكون أجرة السفينة المكتسبة محلا للامتياز البحري والتي عبر عنها (نولونها المكتسب) أي الأجرة المكتسبة من الرحلة .

وتعد في منزلة أجرة السفينة أجرة نقل الركاب المستحقة الدفع التي لم تصل يد المالك أو المجهز ، والمبلغ المقطوع الذي يحتمل أن تحصر فيه مسؤولية أصحاب السفن [١٣] .

ثالثا – تفرعات السفينة : وهي ديون تحل في الذمة البحرية محل مال أخر أو قيمة أخرى خرجت عنها فيرد الامتياز عليها ، وهي تتضمن التعويضات وأجرة النقل والملحقات التي نصت عليها المادة (٥٥) من القانون البحري الليبي ، والمادة (١٦٢) من قانون التجارة البحرية العراقي ، فتشمل المبالغ التالية:

- التعويض المستحق لصاحب السفينة عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرتها .
- التعويض واجب الأداء لصاحب السفينة عن الخسائر البحرية المشتركة باعتبارها تكون أضرار مادية لحقت بسفينته ولم تعوض أو عن خسارة أجرتها .
- المكافأة المستحقة لصاحب السفينة عن المساعدة أو الإنقاذ بعد خصم المبالغ المخصصة للربان وسائر مستخدمي السفينة .

ولا تعد من ملحقات السفينة أو أجرتها التعويضات المستحقة الأداء لصاحب السفينة عن مبلغ التعويض الذي تدفعه شركة التأمين إلى المستحق من أصحاب السفينة في حالة الهلاك ، فقد استبعد تعويض التأمين من الامتياز، و السبب في ذلك لأنه يكون مقابل الأقساط التي يدفعها المالك ، خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأنه إذا كان الشيء المؤمن عليه مثقلا بامتياز انتقل هذا الحق إلى التعويض المستحق للمدين ، تطبيقا لمبدأ الحلول العيني [١٤] .

ولا تعد أيضا محلا للامتياز البحري الإعانات أو المساعدات المالية التي تقدمها الدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة لأصاحب السفن ، تطبيقا للفقرة الثانية من المادة (٥٦) من القانون البحري الليبي ، وذلك لتنشيط الاقتصاد الوطني ، ولتشجيع أصحاب السفن الوطنية على الاستثمار والاستغلال في مجال التجارة البحرية [١٥] .

الفرع الثاني
ترتيب الامتيازات البحرية

القانون المدني العراقي والقانون البحري الليبي حددا مراتب الامتياز سواء كانت متعلقة برحلات بحرية متعددة ، أو كانت متعلقة برحلة بحرية واحدة على التفصيل الآتي.

أولا – إذا تعددت الديون الممتازة وكانت متعلقة برحلات متعددة ، فيجب تصنيفها وفقا لنص المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي ، والمادة (٥) من قانون التجارة العراقي الملغاة والفقرة الأولى من المادة (١٣٦٢) من القانون المدني العراقي فقد نصت على (مرتبة الامتياز يحددها القانون ، فإذا لم ينص صراحة في دين ممتاز على مرتبة امتيازه ، كان هذا الدين متأخرا في المرتبة عن كل امتياز منصوص على مرتبته) [١٦]، بمعنى أن كل رحلة بحرية تكّون

مجموعة قانونية قائمة بذاتها لها حقوقها والتزاماتها الخاصة ، بحيث يتم ترتيبها على أساس الرحلة ووفقا لتسلسل عكسي ، فتكون ديون الرحلة الأخيرة لها الأولوية قبل ديون الرحلة السابقة عنها وهذه تفضل عن ديون سابقتها وهكذا حتى تأتي ديون الرحلة الأولى في المرتبة الأخيرة ، فكل مجموعة ديون جديدة تتقدم عن ديون الرحلة السابقة عنها .

فهذا الترتيب العكسي يهدف إلى تجديد الائتمان وتشجيع الدائنين الجدد على معاونة السفينة خلال الرحلة البحرية إذ يطمئنون إلى أنهم سوف يتقدمون بامتيازاتهم على الدائنين القدامى والديون القديمة [١٧] ، باستثناء الديون الناشئة عن عقد واحد باستخدام الملاحين لعدة رحلات بحرية إذ تعتبر دائما ديون الرحلة الأخيرة ولو تعلق عقد العمل برحلات سابقة ، تطبيقا للفقرة الثانية من المادة (٥٤) من القانون البحري الليبي ، وذلك حرصا على حقوق الملاحين والبحارة إذ لولا جهودهم لهلكت السفينة وضاعت حقوق الدائنين .

ثانيا – إذا نشأت الديون الممتازة خلال رحلة واحدة ، فيكون ترتيبها وتصنيفها حسب الترتيب المقرر في المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي [١٨]، والفقرة الثانية من المادة (١٣٦٢) من القانون المدني العراقي ، فتاتي المصاريف القضائية وغيرها من الرسوم في المرتبة الأولى وهكذا بقية الديون ، بمعنى يكون ترتيبها حسب الأولوية لكل دين في المادة المذكورة ، فإذا تعددت ديون الرحلة الواحدة وتعلق جميعها برحلة واحدة فإنها تأتي متزاحمة أي دون أفضلية لواحد منها على الأخر ، باستثناء ديون مكافأة المساعدة والإنقاذ والديون المتعلقة بالمؤن والصيانة فتاتي بطريقة عكسية لتاريخ إنشائها ، أي نبدأ من الديون الجديدة إلى أن نصل إلى الديون القديمة المترتبة في السفرة الأولى ، فقد نصت المادة (٥٠) من القانون البحري الليبي على انه (تصنف الديون المتعلقة بسفرة واحدة بالترتيب المقرر في المادة (٤٨) ، وديون المترتبة الواحدة المتعلقة بالسفرة نفسها تأتي متزاحمة ، ويصنف جعل المساعدة والإنقاذ والديون المفروضة لتقديم المؤن والترميم بالترتيب المعاكس لتاريخ إنشائها) . أما الديون المتعلقة والناتجة عن حادث بحري واحد فتكون في مرتبة واحدة وتعتبر أنها وقعت في وقت واحد ، وقد نصت على هذا الترتيب المادة (٥١) من القانون البحري الليبي [١٩].

فالأولوية في استيفاء الدين في الامتياز البحري تعطى لصاحب الحق الذي تقرر دينه في الرحلة البحرية الأخيرة فتكون للديون الجديدة وليست للديون القديمة وبحسب صفة الدين ، وفقا للترتيب الوارد في نص المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي أو طبقا للترتيب الوارد في المادة (١٣٦٩) من القانون المدني العراقي .

الفرع الثالث
آثار الامتياز البحري

تنشأ الامتيازات البحرية طبقا لنص القانون ، وتصنيفها وتحديد درجة ترتيبها أيضا يكون بنص القانون ، إذ نصت الفقرة الثانية من المادة (١٣٦١) من القانون المدني العراقي على انه (لا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص القانون) ، فلا يستطيع الدائن أن يجعل دينه ممتازا ، ولا يستطيع كذلك أن يحدد درجة أو مرتبة الدين [٢٠]، والدين الممتاز لا يخضع لأي إجراء معين يقوم به الدائن ولا يخضع لأي شرط خاص لإثباته ، فعندما يتقرر حق الامتياز البحري يمنح الدائن الممتاز حق الأولوية والتقدم على غيره من الدائنين الممتازين التالين له بالمرتبة في استيفاء حقه قبلهم ، حسب الترتيب المبيّن أعلاه ، كما يمنح الدائن الممتاز حق الأفضلية قبل الدائنين المرتهنين للسفينة إذا كان الدين الممتاز من المراتب الخمسة الدولية التي نصت عليها المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي [٢١]، أما الديون الممتازة الداخلية أي الديون الممتازة الأخرى التي تأتي في الدرجة السادسة والسابعة فتأتي بالمرتبة بعد الرهون البحرية ، فتكون الأسبقية للدائن المرتهن .

فالأولوية تكون للدين الممتاز وليس لشخص الدائن ، والأسبقية في استيفاء الديون الممتازة تكون للديون الجديدة وليس للديون القديمة ، بمعنى تعطى الأولوية في استيفاء الدين الممتاز للدائن الجديد قبل الدائن القديم ، بعكس الأولوية في الرهون حيث يكون للدائن المرتهن الذي قام بتسجيل دينه أولا في استيفاء حقه ، فيكون ترتيبها حسب الأسبقية في تاريخ التسجيل ولو كانت مسجلة في يوم واحد [٢٢]، فمن قام بتسجيل حقه أولا تكون له الأولوية ثم الذي يليه ، وكذلك يخول الامتياز البحري الدائن الأفضلية والأسبقية في استيفاء دينه قبل الدائنين العادين .

والسؤال الذي قد يثار هو ، هل يجوز التوسع في الامتيازات البحرية بحيث يضاف إليها الامتيازات الواردة في المواد (١١٣٤-١١٥١) من القانون المدني الليبي أم لا يجوز ذلك لأنها وردت على سبيل الحصر ؟

بالرجوع إلى الفقرة الأولى من المادة (١١٤٩) من القانون المدني الليبي والتي نصت على انه (ما يستحق لبائع المنقول من الثمن وملحقاته ، يكون له امتياز على الشيء المبيع ، ويبقى الامتياز قائما مادام المبيع محتفظا بذاتيته ..) ، فطبقا للقواعد العامة يكون للبائع حق امتياز على المنقول قبل غيره من الدائنين [٢٣] ، ولكن بالرجوع إلى المادة (٤٨) من القانون

البحري الليبي نجدها لم تتناول بشكل صريح حق امتياز بائع السفينة مقابل الثمن ، وعليه يكون الدين البحري الممتاز يتقدم استيفاؤه قبل الديون الممتازة الواردة في القانون المدني لأنها امتيازات خاصة فلا يجوز لبائع السفينة التمسك بالامتياز الوارد في القانون المدني ، فالامتيازات البحرية السبعة مقررة بنص القانون وهي وحدها الممتازة على السفينة لها الأولوية والأسبقية دون غيرها من الامتيازات المنصوص عليها في القواعد العامة .

أما المشرع العراقي فقد حدد مراتب الديون الممتازة التي تترتب على العقارات والمنقولات ومنها السفينة في القانون المدني ، وذلك لأنه تم إلغاء المادة (٥) من قانون التجارة البحرية (بموجب قانون التجارة رقم ٦٠ لسنة ١٩٤٣) والتي تبين حق الدائن بالتقدم على غيره من أصحاب الديون الممتازة ، وبالتالي لا يكون للدائن البحري أفضلية التقدم عن ببقية أصحاب الديون الممتازة الواردة في القانون المدني ، وإنما تكون له الأولوية في التقدم طبقا للترتيب الواردة في نصوص المواد (١٣٦٩-١٣٧٤) من القانون المدني ، وبهذا يختلف الدائن في القانون العراقي عن الدائن في القانون الليبي حيث تعطى الأفضلية في التقدم للديون البحرية قبل الديون الممتازة الواردة في القانون التجاري أو الواردة في القانون المدني الليبي .

ولا ريب أن الدين الممتاز يخول الدائن حق تتبع الشيء محل الامتياز في أي يد يكون لاستيفاء حقه ، أي لا عبرة لمن يتملك أو يحوز الشيء محل الامتياز البحري حتى لو كان الشخص حسن النية ، وبهذا يختلف الامتياز البحري عن الامتياز الوارد في القانون المدني والذي لا يجيز للدائن الممتاز تتبع المنقول إذا كان الحائز حسن النية [٢٤].

الفرع الرابع
انقضاء الامتياز البحري

ينقضي الامتياز البحري بانقضاء الحق المضمون سواء بالوفاء أو الإبراء أو بهلاك السفينة أو مصادرتها أو الاستيلاء عليها أو بأي سبب أخر من أسباب الانقضاء طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني [٢٥] ، وينقضي الامتياز بالأسباب التي نص عليها القانون البحري وهي البيع الجبري عن طريق القضاء أو البيع الرضائي إذا توفرت شروطه أو عن طريق التقادم ، على التفصيل الآتي :

البيع الجبري : ينقضي الامتياز البحري الوارد على السفينة عن طريق بيعها بواسطة القضاء بالطرق المقررة قانونا ، ويترتب على ذلك انتقال ملكية السفينة إلى المشتري خالية من الامتيازات ويتم تطهير السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية الواردة عليها ، إذ تنص المادة (١٠) من قانون التجارة البحرية العراقي النافذ على انه (كل نوع من السفائن والمراكب البحرية يمكن أن يضبط ويباع بحكم المحاكم المختصة وبموجب إعلامها ويلغى امتياز أصحاب الديون أيضا بإجراء الأصول والقواعد الآتية) [٢٦]، إذ يتطلب بيع السفينة عن طريق المحكمة على توافر مجموعة من الشروط والإجراءات يجب مراعاتها [٢٧] ، وقد بين المشرع العراقي الإجراءات الواجب إتباعها لبيع السفينة في المواد (١٤ إلى ٢٩) من قانون التجارة البحرية ، وبعد بيع السفينة ينتقل محل الامتياز البحري إلى ثمن البيع حيث يتم توزيعه على الدائنين الممتازين والمرتهنين والعاديين .

البيع الاختياري : يسقط امتيازات الديون البحرية إذا تم بيع السفينة بالتراضي بين الإطراف المتعاقدة طبقا للقواعد العامة في عقد البيع المنصوص عليها في القانون المدني العراقي واللازمة لانعقاده وهي الرضا والمحل والسبب بالإضافة إلى الأركان الشكلية ، وذلك لعدم نفاذ القواعد الخاصة لبيع السفينة طبقا لنصوص قانون التجارة البحرية لان المواد المتعلقة ببيع السفينة تم إلغاؤها (المواد (٧ إلى ٩) من قانون التجارة البحرية العراقي) ، إذ يتم بيع السفينة إذا توافرت مجموعة من الشروط التي نصت عليها المادة (٥٨) من القانون البحري الليبي ، والتي تقابل الشروط التي نصت عليها المواد (١ إلى ٣) من قانون التجارة البحرية العراقي الملغاة ، وهذه الشروط على النحو الأتي [٢٨] :

– أن يتم إعلان بيع السفينة في الجريدة الرسمية والإعلان عنها في إحدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار وكذلك بإعلان يلصق على باب مكتب تسجيل السفن على أن يذكر اسم المشتري وموطنه.

– الا يكون المشتري قد تبلغ بأي اعتراض صادر من الدائن خلال مهلة شهر من تاريخ النشر عن طريق البريد المسجل المرفق بعلم الوصول .

– أن يتم البيع ونقل الملكية طبقا لأحكام المواد (٢١-٢٤-٢٥-٢٦-٢٧-٣٣-٣٥-٣٧) من القانون البحري الليبي المتعلقة بالتسجيل وإجراءاته وقيد الحقوق العينية وتسجيل الطلبات والدعاوى وتنفيذ الحجز وحق المتضررين في تصحيح التسجيل والتحقق من هوية الأطراف وأهليتهم والقيد الاحتياطي ، فالقانون البحري يشترط لتطهير السفينة من حق الامتياز في حالة البيع الاختياري إجراءات معينة يتعين إتباعها ، إلا إذا كانت السفينة لا تحمل الجنسية الليبية فأن أحكام بيعها وأثاره تخضع لقانون علمها ولا تخضع لأحكام القانون البحري الليبي .

أما إذا كان البيع واقعا على سفينة تحمل علم دولة أجنبية فانه يسري عليها قانون البلد الذي تباشر فيه إجراءات الحجز على السفينة ، إذ جاء في احد أحكام المحكمة العليا الليبية (فإذا كان قانون علم السفينة يرتب على البيع الاختياري أثره في حق الدائنين ويطهر السفينة من المحمل عليها وجب التزام أحكامه ولو وقع الحجز من الدائن داخل ليبيا ، ولما كان الحكم المطعون فيه قد اعتمد من واقع أوراق السفينة على أنها مقيدة في ايطاليا وتحمل العلم الايطالي وخلص بناء على رسالة القنصلية الايطالية إلى أن ذلك القانون لا يشترط لنفاذ بيع السفينة في حق الدائنين الممتازين إجراءات شهر معينة كما هو الحال في القانون البحري الليبي الذي يشترط النشر في الجريدة الرسمية والصحف المحلية وكان التمسك لتطبيق قانون أجنبي على واقعة النزاع واثبات أحكامه هو من الأمور الواقعية التي تستقل بها محكمة الموضوع ولا تخضع لرقابة محكمة النقض ولم يقدم الطاعن ما يفيد انه أثار هذا الدفاع أمام محكمة الموضوع أو انه جادل في صحة الرسالة الصادرة عن القنصلية الايطالية كما لم يقدم أي دليل على أن ايطاليا انضمت إلى معاهدة بروكسل والتزمت بأحكامها ، فان الحكم المطعون فيه إذ طبق القانون الايطالي على واقعة بيع السفينة استنادا إلى إنها مسجلة في ايطاليا وتحمل العلم الايطالي وان هذا البيع أدى إلى تطهيرها من حقوق الامتياز لان قانون علمها لا يشترط إجراءات شهر معينة لنفاذ البيع في قبل الغير ، ولا يكون قد خالف القانون أو شابه فساد في الاستدلال) [٢٩].

يبقى للدائن حق الأفضلية في استيفاء دينه من ثمن السفينة مادام الثمن لم يدفع ولو بعد انتهاء مهلة الشهر طالما قام الدائن بإعلان نفسه إلى المشتري المالك الجديد والبائع المالك القديم قبل دفع الثمن باعتراض عن طريق المحكمة على يد محضر أو عن طريق البريد المسجل المرفق بعلم الوصول ، أما إذا لم يُبلغ المشتري بأي اعتراض خلال مهلة الشهر فيكون وفاؤه بالثمن للبائع صحيحا [٣٠] . مع ملاحظة أن البيع الاختياري أو التطهير من الامتياز لا يشمل إلا السفينة ومن ثم لا يمس الامتياز أجرة النقل أو الديون الأخرى المعتبرة من ملحقات السفينة والأجرة لأنها لا تدخل عادة في البيع [٣١] .

التقادم : تسقط بالتقادم بمضي سنة كل الامتيازات المحددة في المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي ، فحقوق الامتياز الوارد ذكرها في المادة السابقة تسقط بالتقادم السنوي ، فيما عدا حقوق الامتياز الضامنة للديون الناشئة عن عقود المؤن التي ابرمها الربان الوارد ذكرها في البند الخامس من المادة ٤٨ فإنها تسقط بمرور ستة أشهر استنادا إلى المادة (٥٧) من القانون البحري ، ومرور التقادم لا يؤدي إلى انقضاء الدين الممتاز بل يؤدي فقط إلى تحويله إلى دين عادي يفقد صفة امتيازه [٣٢] .

ويختلف تاريخ سريان مدة التقادم بحسب نوع الدين الممتاز كما أشارت إليه المادة (٥٧) من القانون البحري الليبي حيث يبدأ سريان التقادم وفقا لما يأتي :

– امتياز مكافأة المساعدة والإنقاذ تبدأ مدة التقادم من يوم انتهاء أعمال الإنقاذ .

– وتحسب مدة التقادم على امتياز هلاك الحمولة أو الحوائج أو تلفها من يوم تسليمها أو من التاريخ الواجب تسليمها فيه .

– وتحسب مدة التقادم بالنسبة للترميمات والإصلاحات وتوريد المؤن وغيرها من الحالات الأخرى المشار إليها في البند الخامس من المادة ٤٨ يسري عليها التقادم من يوم نشوء الدين ، أما في الأحوال الأخرى فتسري عليها مدة التقادم ابتداء من استحقاق الدين .

– امتياز تعويض الضرر الناشئ عن التصادم وغيره من الطوارئ البحرية تبدأ مدة التقادم من يوم وقوع الضرر .

– امتياز ديون مستخدمي السفينة فمدة سريان التقادم لا تبدأ إلا من تاريخ نهاية الرحلة البحرية ، لأنها لا تعتبر حالة الأجل إلا في نهاية السفر ، بالرغم من حق هؤلاء الأشخاص في طلب سلف أو دفعات أثناء السفر .

وهذه المدد تخضع لأسباب الوقف والانقطاع المقررة في القواعد العامة، ومدة التقادم تمتد إلى ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ نشوء الدين إذا لم يكن في الإمكان حجز السفينة المترتب عليها الامتياز في المياه الإقليمية الليبية متى كان موطن الدائن أو مقر عمله الرئيسي في ليبيا، حيث نص على ذلك الفقرة الأخيرة من المادة (٥٧) من القانون البحري بالقول (ولا يعمل بالمهل المحددة آنفا عند العجز عن حجز السفينة في المياه الإقليمية الليبية في حال وجود موطن الدائن أو مقر عمله الرئيسي في ليبيا على أن لا تجاوز مهلة التقادم ثلاث سنوات ابتداء من نشوء الدين) .

أما المشرع العراقي فقد أشار إلى مرور الزمان الذي يمنع من رفع الدعوى أو ما يعرف بالتقادم ، إذ تسقط بالتقادم **بمضي سنة** كل الامتيازات المحددة في المادة (٢٧٨) من قانون التجارة البحرية، مثل دعاوى أجرة السفينة ورواتب وأجور الربان والملاحين والمأمورين والعمال والخدم ، ودعاوى التي تتعلق بالمأكولات المعطاة إلى الملاحين بأمر من الربان وهذه المدة تبدأ من تاريخ إعطائها ، وتسقط بالتقادم **بمضي ثلاث سنوات** كل الامتيازات المحددة في المادة (٢٧٧) من قانون التجارة البحرية ، مثل دعاوى إيفاء ثمن الآلات والأشياء المستخدمة لبناء السفينة أو إصلاحها وأجرة العمال المستخدمين لهذا الغرض وهذه المدة تبدأ من إعطاء هذه الأشياء أو نهاية أمر الإنشاء أو التعمير، وتسقط بالتقادم **بمضي خمس سنوات** كل الامتيازات

المحددة في المادة (٢٧٦) من قانون التجارة البحرية، مثل دعاوى تعهدات القروض البحرية (الاستقراض البحري) أو أقساط التامين البحري (سندات الضمان السغورتاه) والتي تبدأ من تاريخها .

هكذا نجد أن مدة التقادم في القانون العراقي تختلف حسب الأعمال والتصرفات القانونية إذ تتراوح مدة عدم سماع الدعوى بين سنة واحدة إلى خمس سنوات وهذه المدد تختلف بحسب الديون كالقروض أو الأجرة .

المطلب الثاني
الرهن البحري

المشرع العراقي لم ينظم أحكام وقواعد الرهن البحري المترتب على السفينة في قانون التجارة البحرية لسنة ١٨٦٣ ، وبالتالي لابد من الرجوع إلى أحكام الرهن التجاري المنصوص عليها في المواد (١٨٦ إلى ١٩٧) من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ ، فان لم يوجد نص ينطبق على الرهن البحري فلابد من الرجوع إلى الأحكام العامة للرهن الواردة في القانون المدني [٣٣].

أما المشرع الليبي فقد نظم أحكام الرهن البحري على السفينة في المواد من (٦١-٧٢) من القانون البحري تحت عنوان **التأمين البحري** بدلا عن **الرهن البحري** ، ولا يخفى ما يثيره هذا المصطلح من لبس وخاصة أن مصطلح التأمين عادة ما يطلق على العقد المبرم ما بين المؤمن والمؤمن له بهدف الحصول على التعويض عند تحقق الخطر المؤمن ضده ، ويلاحظ أن التأمين بمفهومه الأخير قد اختار له المشرع مصطلح **الضمان** بدلا عن التأمين البحري في المواد (٢٩٦-٣٨٥) من الباب التاسع من القانون البحري .

عليه سوف نتناول تكوين عقد الرهن في الفرع الأول ، وندرس آثار عقد الرهن بين المتعاقدين في الفرع الثاني ، ونتطرق إلى كيفية انقضاء الرهن طبقا للقانون البحري في الفرع الثالث ، على النحو الآتي :

الفرع الأول
تكوين عقد الرهن البحري

يشترك التشريع العراقي مع التشريع الليبي في أن تكوين الرهن يكون بموجب عقد بين المدين الراهن والدائن المرتهن ، بعكس حقوق الامتياز البحري التي تتقرر بنص القانون دون الحاجة إلى اتفاق الأطراف ، ويستلزم لتكوين عقد الرهن البحري توافر الأركان الموضوعية العامة اللازمة لانعقاده وهي الرضا والمحل والسبب بالإضافة إلى الأركان الشكلية ، و بعض هذه الأركان تسري عليه القواعد العامة في القانون المدني ، ومن ثم لا حاجة لتناولها بحيث يمكن الرجوع إلى أحكامها في القواعد العامة [٣٤]، لذا سوف نقتصر على تناول ما يتعلق بالرهن البحري طبقا للقانون البحري بشكل خاص وهما ركن المحل والأركان الشكلية اللازمة لإبرام عقد الرهن .

أولا– محل الرهن البحري : يجوز رهن السفينة أيا كان تخصيصها سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية أو للنزهة أو للصيد ، وسواء كانت السفينة مخصصة للملاحة الساحلية أو الدولية ، بشرط أن تكون حمولة السفينة القائمة لا تقل عن طنين ، وقد نصت على ذلك المادة (٦١) من القانون البحري الليبي بالقول (يجوز عقد التامين على السفن إذا كانت حمولتها القائمة طنين أو أكثر بشرط أن يكون ذلك باتفاق الطرفين) ، فيجوز أن يرد محل الرهن البحري على السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها دون الحاجة إلى تضمين عقد الرهن هذه الملحقات ، ما لم يكن هناك اتفاق يستبعدها [٣٥].

والأصل أن رهن السفينة يكون من حق مالكها بالاتفاق مع الدائن المرتهن ، ويجوز للوكيل المفوض وكالة خاصة أن يقوم برهن السفينة ، فلا يحق لغير صاحب السفينة أو وكيله المفوض تفويضا خاصا أن يرهن السفينة .

وإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص فيجوز لمجهزها إجراء الرهن عليها لحاجة التجهيز أو الملاحة بموجب تفويض خاص صادر عن أغلبية المالكين إذا كونت هذه الأغلبية في الوقت نفسه ثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لاستصدار حكم لمصلحة الشركاء العامة ، أي إذا كان القرار المطلوب هو إبرام عقد رهن على السفينة فلا يصح هذا الرهن إلا إذا اتخذ القرار من غالبية أصحابها التي تزيد قيمة حصصهم على نصف قيمة السفينة وإذا كانت هذه الأغلبية في نفس الوقت تمتلك

ثلاثة أرباع السفينة طبقا لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (٦٣) من القانون البحري الليبي [٣٦] .

كما يجوز أن يقع الرهن على حصة في السفينة ، ولكن لا يجوز للشريك في الملكية إجراء الرهن على حصته الشائعة في السفينة إلا برضاء أغلبية المالكين التي تمتلك ثلاثة أرباع السفينة ، على أن تكون هذه الأغلبية في الوقت نفسه مالكة لنصف عدد الحصص المشتركة على الأقل .

ويجوز أن يقع الرهن أيضا على مبلغ التعويض عن الضرر الذي يلحق السفينة المستحق لمالكها أو مجهزها إلا إذا خصص لصيانة وترميم السفينة ، وإذا هلكت السفينة فان الرهن ينتقل إلى حطامها عن طريق الحلول العيني المقرر لمصلحة الدائن وتطبيقا لعدم تجزئة الرهن ومؤداه أن كل جزء من السفينة المرهونة ضامن لكل الدين .

كما يجوز رهن السفينة وهي في طور الإنشاء ، أي الرهن يقع على الأجزاء التي تمت من بناء السفينة ، إذا كان الغرض من البناء انتقال ملكية السفينة على مراحل لطالب البناء ، بحيث يتملك الأجزاء التي يتم بنائها مقابل الدفعات التي يؤديها لمتعهد البناء ، وفي هذه الحالة أوجبت المادة (٦٦) من القانون البحري الليبي أن يسبق قيد الرهن تصريح موجه لرئيس الميناء الواقع في دائرته حوض بناء السفينة ويبين في هذا التصريح طول السفينة وسائر اقيستها على وجه التقريب وحمولتها المقدرة ويذكر فيه أيضا مكان إنشائها ، ورهن السفينة وهي قيد الإنشاء مفيد لمتعهد البناء إذ يسمح له بالحصول على الائتمان اللازم لإتمام البناء وهو مفيد أيضا للدائن إذ يعتبر كضمان للدفعات التي قدمها لمتعهد البناء فيتفادى قسمة الغرماء في حالة إفلاس الباني [٣٧] .

ولا يجوز أن يقع الرهن على الإعانات والمساعدات التي تقدمها الحكومة لتشجيع الملاحة البحرية ، ولا يشمل الرهن أجرة نقل السفينة الخاصة بالرحلة البحرية ، وذلك خلاف الامتيازات البحرية التي تشمل الأجرة ، وكذلك لا يشمل الرهن البحري تعويض التأمين البحري (الضمان) عن الأضرار التي تلحق السفينة ، إلا إذا تضمن عقد الرهن نص صريح يخول الدائنين المرتهنين الحق في تعويض التأمين على السفينة بشرط قبول المؤمن بذلك أو إعلانه به على ما هو معمول به في حوالة الحق ، فقد نصت على ذلك الفقرة الثانية من المادة (٦٥) من

القانون البحري ، فيجوز أن يشمل الرهن البحري مبلغ التأمين بناء على اتفاق الأطراف الدائن المرتهن والمدين الراهن وموافقة المؤمن .

ثانيا- الأركان الشكلية للرهن : يشترط لانعقاد عقد الرهن البحري أن يكون مكتوبا وان يتم شهره في سجل السفن ، وإلا كان العقد باطلا .

١- الكتابة : فعقد الرهن يُعد من العقود الشكلية فلا ينعقد بمجرد التراضي بين الأطراف ، فلابد أن يتم إفراغ الاتفاق في محرر مكتوب طبقا لنص المادة (٦٢) من القانون البحري ، وطبقا للمادة (١٨٧) من قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ إذا كان الرهن الوارد على السفينة مترتب عن عمل تجاري ، وطبقا لنص المادتين (٩٠ - ١٢٨٦) من قانون المدني العراقي إذا كان الرهن مترتب لدين مدني ، إذ في هذه الحالة تتشابه أحكام رهن العقار التأميني مع أحكام رهن السفينة ، فالكتابة تُعد ركن من أركان عقد رهن السفينة وليست شرط لإثباته ، فإذا تخلفت الكتابة يكون العقد باطلا .

والمشرع الليبي لا يشرط أن يكون عقد رهن السفينة مكتوب بورقة رسمية ، بخلاف القانون المصري الذي يشترط لانعقاد العقد أن يكون بورقة رسمية وإلا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا طبقا لنص المادة (٤١) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتي تنص على انه (لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي) [٣٨]، بخلاف القانون البحري الليبي الذي يجيز إجراء عقد الرهن بورقة رسمية أو بورقة عرفية موقعة عليها من قِبل أصحاب الشأن .

٢- شهر الرهن البحري : يشترط لكي يكون عقد الرهن نافذا بين الأطراف أو يمكن الاحتجاج به تجاه الغير أن يتم شهر الرهن البحري في صحيفة السفينة ، فلا بد أن يتم قيد وتسجيل الرهن في سجل الخاص بالسفن حتى يرتب آثاره القانونية بين الأطراف المتعاقدة وحتى يمكن الاحتجاج به على الغير [٣٩]، فقد أوجبت المادة (٦٤) من القانون تسجيل الرهن في دفتر التسجيل الموجود في مكتب الميناء الذي تم تسجيل السفينة فيه ، بمقتضى المادة ٢٠ وما يليها من القانون البحري ، ويجري تسجيل رهن السفينة طبقا للإجراءات المنصوص عليها في المواد (٢٣-٢٤-٢٥-٢٦) من القانون البحري الليبي .

واشرط المشرع العراقي لنفاذ الرهن في حق كل من المدين والغير انتقال حيازة المرهون إلى الدائن المرتهن أو إلى عدل يعينه الطرفان ، إلا أن هذا الشرط من الصعوبة تطبيقه في حالة رهن السفينة بين الطرفان إذ يترتب على رهن السفينة حرمان المدين الراهن من استغلال أو استعمال سفينته أو التصرف فيها ، لذا أجاز أن يكون رهن السفينة صحيحا إذا تم تسلم سندا

يمثل المال المرهون إي السفينة إلى الدائن المرتهن أو العدل إذ نصت الفقرة الثانية من المادة (١٨٧) من قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٣ على انه (يعتبر الدائن المرتهن أو العدل حائزا المرهون في الحالتين الآتيتين ١- إذا وضع تحت تصرفه بكيفية تحمل الغير على الاعتقاد بان الشيء قد أصبح في عهدته. ٢- إذا تسلم سندا بمثل المرهون ويعطى حائزه حق تسلمه) .

إذ يجري التسجيل بناء على تصريح صاحب السفينة أو المخول له أي حق فيها وعلى قبول الشخص الذي يجري التسجيل لصالحه ، وذلك أمام رئيس الميناء الذي يحرر محضرا بذلك ، أو يتم التصريح والقبول أمام محرر العقود أو كاتب العدل بموجب ورقة رسمية تبلغ إلى رئيس الميناء ، ويشترط في التصريح والقبول أن يشتمل على البيانات التالية : ١- بيان السفينة التي يتناولها التسجيل برقم صحيفة السجل، ٢- هوية المالك أو مخول الحق والمنتفع من التسجيل المراد إجراؤه ، ٣- بيان نوع الحق المراد تسجيله ، ٤- بيان طريقة الشراء والثمن عند الاقتضاء ، ٥- بيان الأحكام الخاصة المدرجة في الاتفاق ان وجدت كمبلغ الدين وسعر الفائدة والعمولة ونوع العملة وكيفية الأداء قبل حلول الأجل أو الشرط ، ولا يلزم أي تصريح إذا كان المدعي يستند إلى القانون أو حكم اكتسب قوة الشيء المقضي أو إلى سند يخول حكما حق التسجيل .

ويتعين على رئيس الميناء أو كاتب العدل أن يتحقق من هوية الأطراف وأهليتهم ويذكر هذا التحقق في المحضر أو في الورقة الرسمية ، ويتعين على رئيس الميناء أن يتخذ سجلا يثبت فيه بالأرقام المتسلسلة وبالتتابع التصريحات والسندات المقدمة له ، ويسلم لأصحاب الشأن إشعارا بالتسليم يذكر فيه رقم السجل ورقم وتاريخ التسجيل ، علما بأن تاريخ التسجيل هذا هو الذي يحدد مرتبة الرهن بالنسبة للرهون الأخرى المسجلة حيث يكون ترتيبها حسب أسبقية التسجيل ولو كانت مسجلة في وقت واحد ، ويجب أن يؤشر بالرهن على سند ملكية السفينة .

أما إذا تم تحرير عقد الرهن خارج العراق فيجب أن تكون كتابته أمام القنصل العراقي في ذلك البلد أو أمام الموظف المختص إذا لم يوجد القنصل [٤٠] .

فإذا تم قيد الرهن في السجل فلا حاجة لتجديده مرة أخرى ، خلاف القانون المصري الذي يتطلب تجديد قيد الرهن كل عشر سنوات من تاريخ إجراء القيد وإلا بطل اثر القيد وامتنع الاحتجاج بالرهن على الغير طبقا لنص المادة (٤٩) من البحري المصري[٤١] .

والشهادة التي يحصل عليها أصحاب الشأن إما أن تكون اسمية أو لأمر حسب الحال ، إذ يجيز القانون الليبي أن يكون سندات إنشاء رهن السفينة لأمر [٤٢] ، حيث يمكن نقله إلى الغير بمجرد تظهير شهادة القيد [٤٣] .

الفرع الثاني
آثار الرهن البحري

متى ابرم عقد الرهن البحري باتفاق الأطراف وتم قيده في سجل الخاص بالسفن طبقا للإجراءات القانونية رتب آثاره بين المتعاقدين وفي مواجهة الغير والتي تتلخص في حق التقدم وحق تتبع السفينة في أي يد تكون على التفصيل الآتي :

أولا– آثار عقد الرهن بالنسبة للمدين الراهن ، إذ لا يترتب على رهن السفينة حرمان المدين الراهن من استغلال أو استعمال سفينته أو التصرف فيها ، فالرهن لا يؤدي إلى انتقال حيازة السفينة إلى الدائن المرتهن طبقا لنص المادة (١٢٩٥) من القانون المدني العراقي، وبالمقابل يقع عليه واجب المحافظة عليها وصيانتها حماية لحقوق الدائنين المرتهنين ، وللدائن أن يتخذ ما يراه من الإجراءات التحفظية المناسبة والاعتراض على كل تقصير أو إهمال في الصيانة أو الترميم يكون من شانه المساس بحقه وذلك طبقا للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة (١٢٩٦) من القانون المدني العراقي [٤٤] ، وللدائن المرتهن الحق في اقتضاء تامين كاف أو يستوفي دينه فورا إذا تسبب المدين الراهن بخطئه في تلف أو هلاك السفينة .

كما لا يترتب على الرهن أي مساس بملكية السفينة حيث تبقى الملكية للمدين الراهن فيستطيع أن يباشر عليها سلطات المالك فله استعمالها أو استغلالها أو التصرف فيها بأي تصرف قانوني يراه مناسب ، كالبيع أو الإيجار أو إعادة الرهن .

وبالمقابل لا يجوز للمدين الراهن أن يبيع السفينة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة وإلا كان عقد البيع باطلا [٤٥] ، كذلك لا يستطيع المدين الراهن أن يبيع السفينة في الخارج إذا كانت السفينة مرهونة في ليبيا ، إذ يشكل البيع في مثل هذه الحالة جريمة خيانة الأمانة

تطبيقا لنص المادة (٧٢) من القانون البحري الليبي ، والتي تقابل المادة (٣) من قانون التجارة البحرية العراقي (الملغاة) .

أما السفينة المملوكة لعدة أشخاص على الشيوع فيجوز لمجهزها إجراء الرهن عليها لحاجة التجهيز أو الملاحة بموجب تفويض خاص صادر من أغلبية المالكين إذا كونت هذه الأغلبية في الوقت نفسه ثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لاستصدار حكم لمصلحة الشركاء العامة ، تطبيقا للفقرة الأولى من نص المادة(٦٣) من القانون البحري الليبي ، كما يجوز أن يقع الرهن على حصة في السفينة ، ولكن لا يجوز للشريك في الملكية إجراء الرهن على حصته الشائعة في السفينة إلا برضاء أغلبية المالكين ، على أن تكون هذه الأغلبية في الوقت نفسه مالكة لنصف عدد الحصص المشتركة على الأقل .

أما إذا تم تسجيل محضر الحجز على السفينة في سجل الخاص الموجود في ميناء تسجيل السفينة فلا يستطيع المدين الراهن إعادة رهن السفينة أو استغلالها أو استعمالها أو التصرف فيها بأي تصرف ، وذلك ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (٨٠) من القانون البحري إذ ذكرت (ولا يبقى للمدين المحجوز عليه بعد هذا التسجيل حق بيع السفينة ولا حق إجراء التامين عليها ولا التصرف بأي وجه) .

ثانيا- اثر عقد الرهن بالنسبة للدائن المرتهن ، فيكون له أن يتقدم غيره من الدائنين العاديين ، وتكون له الأفضلية قبل الدائنين الممتازين من الدرجة الثانية أو ما يعرف بالامتيازات الداخلية ، ولا يكون الرهن البحري نافذا في مواجهة الغير إلا إذا تم شهره عن طريق تسجيله وقيده في سجل الخاص بالسفينة .

فيكون للدائن المرتهن **ميزة التقدم** بحيث تأتي مرتبة حقه بعد مرتبة الدائنين الممتازين من الطبقة الأولى المنصوص عليها في البنود (١-٥) من المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي ، والتي تسمى الامتيازات الدولية وهي خمسة مراتب والتي تتقدم الرهن البحري حيث نصت المادة (٥٣) على ذلك بالقول (يأتي الدائنون المرتهنون المسجلة ديونهم على السفينة بترتيب تسجيلهم بعد الدائنين الممتازين المذكورين في البنود رقم ١-٢-٣-٤-٥ من المادة ٤٨) ، وله حق التقدم على الدائنين الممتازين من الطبقة الثانية والتي يطلق عليها الامتيازات الداخلية وهي مرتبتان المنصوص عليها في البنود (٦-٧) من المادة ٤٨ من القانون البحري ،

والتي يترك تحديدها للتشريعات الوطنية وهي تأتي بعد مرتبة الرهن البحري ، وللدائن المرتهن حق الأفضلية على الدائنين العاديين في استيفاء دينه ، فالأولوية في الرهن البحري تكون للدائن المرتهن صاحب الاعتبار وليس للدين كما هو في الامتيازات البحرية .

أما **المشرع العراقي** فقد تناول الرهن الوارد على المنقول في قانون التجارة بحيث يعد قواعد خاصة للرهن مقارنة بالرهن الوارد في القانون المدني والذي يعد من القواعد العامة ، وبالتالي تكون الأفضلية في التقدم للدائن الذي له رهن تجاري على الدائن العادي ، ولكن يكون للدائن من أصحاب **الديون الممتازة** الواردة في القانون المدني الأولوية في التقدم على الدائن المرتهن في القانون التجاري ، طبقا للترتيب الواردة في نصوص المواد(١٣٦٩- ١٣٧٤) من القانون المدني ، وبهذا يختلف الدائن في القانون العراقي عن الدائن في القانون الليبي ، حيث تعطى الأفضلية في التقدم للرهن البحري قبل الديون الممتازة التي من الدرجة الثانية الواردة في القانون البحري الليبي ، ويكون للدائن المرتهن حق التقدم قبل غيره من الدائنين العاديين الواردة في القانون المدني .

أما فيما يتعلق بترتيب الدائنين المرتهنين بعضهم البعض ، فإذا كانت السفينة محلا لأكثر من رهن بحري ، فالأولوية تكون للدائن المرتهن الذي سجل رهنه قبل الآخرين ، أي تتوقف الأسبقية على قيد الرهن في سجل السفينة ، فتاريخ التسجيل هو الذي يحدد مرتبة الرهن بالنسبة للرهون الأخرى المسجلة حيث يكون ترتيبها حسب أسبقية التسجيل ولو كانت مسجلة في يوم واحد [٤٦]، فيكون استيفاء الدين بحسب مرتبة التسجيل فمن قام بتسجيل حقه أولا تكون له الأولوية ثم الذي يليه .

ويكون للدائن المرتهن الحجز على السفينة إذا كانت تحت يد المدين الراهن وله **ميزة تتبع** السفينة بأي يد تكون قد انتقلت إليها وأن ينفذ عليها في يد الحائز عليها ولو كان حسن النية وفقا لدرجة تسجيل وقيد دينه في السجل الخاص بالسفينة وبيعها لاستيفاء حقه من ثمنها ، وله حق تتبع السفينة مهما كانت البيوع ما بقي الدين المضمون كله أو بعضه قائما من غير وفاء ، وقد نصت على هذا الحق المادة (٦٨) من القانون البحري الليبي والتي ذكرت (للدائنين الحائزين تأمينا مسجلا على سفينة ما أو على حصة منها أن يلاحقوها أيا كانت اليد التي انتقلت إليها ليدونوا دينهم في مرتبة ويقبضوه وفقا لدرجة التسجيل) .

ويبقى للدائن المرتهن حق تتبع السفينة ما بقي الدين المضمون كله أو بعضه إذا لم يتم استيفائه من المدين الراهن حتى لو انتقلت حيازة السفينة إلى شخص أخر ، لان الحائز لا يتعرض إلى المفاجأة من الدائن المرتهن بسبب أن الرهن قد تم قيده و تسجيله في سجل السفينة الخاص بحيث لا يمكن للغير الاحتجاج بحسن النية أو الاحتجاج بمبدأ الحيازة في المنقول سند ملكية الحائز .

وإذا كان محل الرهن وارد على حصة بالسفينة تقل عن النصف فلا يجوز للدائن المرتهن حجز السفينة بكاملها أو يلاحق بيعها إلا بمقدار الحصة المرهونة له [٤٧] ، بمعنى ليس للدائن أن يطلب حجز أو أن يلاحق السفينة إلا على الحصة المخصصة له طبقا للفقرة الثانية من المادة ٦٨ بحري .

أما إذا كانت الحصة المرهونة تساوي أكثر من نصف السفينة فيجوز للدائن المرتهن الحصول على أمر من المحكمة بإجراء الحجز وبيع السفينة بكاملها ، أي إذا كان الدائن مرتهنا لأكثر من نصف السفينة فله بعد الحجز أن يلاحق بيع السفينة بكاملها ، ويتعين على الدائن في الحالتين أن يعلن بقية الشركاء قبل إجراءات البيع بخمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار بإجراءات التنفيذ على السفينة [٤٨] .

وحق التتبع يبقى ما بقي الدين المضمون كله أو بعضه دون وفاء من المدين الراهن بخلاف حق التتبع في دين الامتياز فقد يزول الامتياز بالرغم من عدم زوال الدين .

وقد أعطى القانون الحق للمشتري أو لحائز السفينة أو حصة منها [٤٩]، أن يتقي ملاحقة الدائنين عن طريق تطهير السفينة من الرهون ، بأن يقوم بتسجيل عقد شرائه للسفينة وأن يعلن جميع الدائنين قبل البدء بإجراءات الحجز أو خلال خمسة عشرة يوما من تاريخ تسجيل عقده .

ويتم إعلان الدائنين المقيدين لحقوقهم في سجل السفينة عن طريق محضر طبقا للمادة السابعة من قانون المرافعات الليبي ، ويتضمن هذا الإعلان بيان ملخص من عقده مع بيان تاريخ العقد واسم السفينة ونوعها وحمولتها والمصاريف ، وأن يوجه هذا الإعلان إلى الموطن المختار لكل واحد منهم ، مع استعداده لسداد جميع الديون الواقعة على السفينة سواء

أكانت هذه الديون مستحقة الدفع فورا أم غير مستحقة الأداء ، وذلك في حدود قيمة السفينة تطبيقا للمادة (٦٩) من القانون البحري الليبي .

ولكل دائن خلال مدة عشرة أيام من تاريخ الإعلان أن يطالب ببيع السفينة بالمزاد العلني أو بيع الحصة المرهونة منها ، وذلك بعرض زيادة إضافية على الثمن لا تقل عن العُشر وان يقدم كفالة لدفع الثمن والمصاريف ويجب إبلاغ المشتري بهذا الطلب الذي يتضمن دعوته بالحضور أمام المحكمة الابتدائية التابع لها مكان وجود السفينة أو ميناء تسجيلها إذا كانت السفينة مبحرة من اجل إجراء المزاد العلني ، وقد نصت على هذه الإجراءات المادة (٧٠) من القانون البحري الليبي .

وللمشتري أن يطهر السفينة من الرهون وذلك بإيداع ثمن السفينة في خزانة المحكمة ويطلب شطب قيد الرهن من سجل السفينة دون إجراءات أخرى إذا تبين انه لا يوجد من الدائنين المرتهنين من تقدم لإجراء البيع بالمزاد العلني على الوجه السابق ، [٥٠].

أما إذا كان البيع بالمزاد العلني تم عن طريق القضاء بالشروط المنصوص عليها في المادة (٨٥) من القانون البحري ، ورسي المزاد على غير الشركاء ، فليس للدائنين الذين لهم رهن على حصة من السفينة إلا حق الأفضلية على الجزء من الثمن الذي يقابل الحصة المرهونة [٥١].

وإذا حدث وان رست المزايدة على احد الشركاء في السفينة أو استقرت بعد القسمة في حصته بقى الرهن بعد القسمة أو البيع على ما كان عليه قبلهما ، وان كان هذا الشريك غير الذي ابرم عقد الرهن البحري على الحصة الشائعة في السفينة .

وقد حرص المشرعان العراقي والليبي على المحافظة على حقوق الدائنين المرتهنين من الضياع ، فقد منع بيع السفينة المرهونة في العراق أو في ليبيا لأجنبي واعتبار عقد البيع عديم الأثر ولا يجوز قيده في سجل السفينة وفرض عقوبة جريمة الخيانة على كل بائع يبيع برضاه السفينة في الخارج [٥٢] .

الفرع الثالث

انقضاء الرهن البحري

يخضع انقضاء الرهن البحري الواقع على السفينة للأحكام الواردة في للقواعد العامة وعليه ينقضي الرهن البحري **بصفة تبعية** إذا انقضى الدين المضمون بالرهن نتيجة الوفاء أو الإبراء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو التجديد أو التقادم .

ويعود الرهن متى عاد الدين الأصلي نتيجة زوال السبب الذي أدى إلى انقضائه ، كما لو ثبت بطلان الوفاء بالدين أو بطلان الإبراء منه مثلا ، ويتعين في مثل هذه الحالة مراعاة عدم الإخلال بحقوق الغير حسن النية والتي اكتسبها خلال الفترة الواقعة بين انقضاء الدين ورجوعه مرة أخرى طبقا لنص المادة (١٣١٥) من القانون المدني العراقي .

وينقضي الرهن الواقع على السفينة **بصفة أصلية** مستقلا عن الدين المضمون بأحد الأسباب التالية :

أولا – التنازل : ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه بشكل صريح أو قد يكون التنازل بشكل ضمني يستفاد من ظروف الحال ، إذ يصح تنازل الدائن عن حقه في رهن السفينة دون التنازل عن الدين طبقا لنص المادة (١٣١٨) من القانون المدني العراقي ، وفي هذه الحالة يتم شطب قيد الرهن من سجل السفينة بموجب اتفاق بين المدين الراهن والدائن المرتهن ، وقد يقوم الدائن المرتهن بالتنازل فقط عن مرتبة الرهن لمصلحة دائن آخر ، ففي مثل هذه الحالة لا يؤدي إلى انقضاء الرهن وإنما تتأخر مرتبة وأسبقية الرهن عن مرتبته الأصلية .

ثانيا – هلاك السفينة : وينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة كالغرق أو الحريق ، وبالتالي ينتقل محل الرهن البحري إلى ثمن حطام السفينة إذا كان له قيمة ، إلا إذا كان هناك اتفاق على غير ذلك تطبيقا للمادة (٦٥) من القانون البحري .

ثالثا – التطهير : تطهير السفينة من الرهن قد يكون إجباري وقد يكون اختياري ، حيث ينقضي الرهن البحري إذا بيعت السفينة بيعا جبريا بالمزاد العلني عن طريق القضاء إذ تنتقل حقوق الدائنين المرتهنين إلى ثمن السفينة ، وذلك لان البيع عن طريق القضاء يطهر السفينة من جميع الحقوق الواقعة عليها وقد أشارت إلى ذلك المادة (٩٤) من القانون البحري

وتطبيقا للقواعد العامة المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة (١٣١٦) من القانون المدني العراقي .

وقد يكون تطهير السفينة من الرهون الواقعة عليها عن طريق البيع الاختياري متى قام الحائز المشتري بإتباع الإجراءات القانونية التي نصت عليها المادة (٦٩) من القانون البحري ودفع الديون الواردة على السفينة في حدود قيمتها إلى الدائنين المرتهنين أو عن طريق إيداع ثمن السفينة خزانة المحكمة ، كما تبين لنا خلال الشرح السابق .

خاتمة

تبين لنا خلال العرض السابق أن كلا من الامتياز والرهن البحري يعتبران من التأمينات العينية التبعية المخصصة لضمان حقوق الدائنين ، ويمنحان الشخص المقررة له حق التقدم وحق التتبع قبل غيره من الدائنين العاديين ، وهذه الحقوق العينية التبعية لا تتقرر بشكل مستقل بل توجد تبعا لوجود الحق الشخصي ، ويتبع هذا الحق وجودا وعدما ، إلا أنهما يختلفان على النحو الآتي :

أولا – من حيث الإنشاء ، حق الامتياز لا ينشأ إلا بنص القانون فالمشرع هو الذي يقرر حقوق الامتياز ويحدد مرتبة كل دين ، فلا يستطيع الدائن الاتفاق مع المدين على منح دينه مرتبة الامتياز، بينما حق الرهن ينشأ باتفاق بين الطرفين بين الدائن المرتهن والمدين الراهن ، أو بين الدائن والكفيل العيني غير المدين .

ثانيا – من حيث حق الدائن ، الامتياز يتقرر للحق وليس للدائن صاحب الحق فالأولوية تكون للدين الممتاز وليس للشخص ، أما حق الرهن فيتقرر لصاحب الحق وهو الدائن ، فالدائن المرتهن هو الذي يتمتع بحق التقدم وحق التتبع على غيره من الدائنين ، فالأولوية تكون للدائن المرتهن صاحب الاعتبار وليس للدين .

ثالثا – الامتياز لا يشمل مبلغ التعويض الناشئ عن عقد التأمين البحري ، بينما الرهن يجوز أن يشمل مبلغ التامين بناء على اتفاق الأطراف وموافقة المؤمن .

رابعا – الامتياز يرد على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية ، أما الرهن البحري لا يرد على أجرة النقل الخاصة بالرحلة البحرية .

خامسا – الأولوية في استيفاء الدين في الامتياز البحري تعطى لصاحب الحق الذي تقرر دينه في الرحلة البحرية الأخيرة فتكون للديون الجديدة وليست للديون القديمة وبحسب صفة

الدين ، وفقا للترتيب الوارد في نص المادة (٤٨) من القانون البحري الليبي أو المادة (١٣٦٩) من القانون المدني العراقي ، أما الأولوية في استيفاء الدين في الرهن تكون للدائن الذي قيد رهنه قبل غيره من الراهنين ، أي الأسبق في قيد رهنه في سجل السفينة .

أخيرا – نقترح التوصيات الآتية :

١- الإسراع في إصدار قانون التجارة البحرية بدلا من القانون النافذ والذي يعد قديما ومقسما إلى أجزاء بين القانون التجارة البحرية وقانون النقل وقانون الموانئ ، ولا ينظم بشكل كامل أحكام التجارة البحرية مثل التأمينات البحرية التي ترد على السفينة كالامتيازات والرهن البحري ، وغيرها من الموضوعات ، بحيث أن القانون الحالي لا يلبي طموح العراق الجديد وانفتاحه على العالم وبشكل خاص بعد اكتمال مشروع ميناء الفاو الكبير الذي يجعل من العراق البوابة الرئيسية للتجارة ولعبور البضائع عبر الحوض الجاف بين قارة أسيا وقارة أوربا ، ولكي يساعد في جلب الاستثمارات في النقل والاستقراض والتامين البحري ويساعد في الصناعات البحرية .

٢- نشر الثقافة القانونية المتعلقة بالتجارة البحرية بين المواطنين وتدريس مقررات مادة القانون البحري في كليات القانون ومعهد القضاء ، ولا يقتصر الأمر على بعض الكليات .

٣- حث طلبة الدراسات العليا في مرحلة الماجستير والدكتوراه على دراسة والكتابة في موضوعات القانون البحري لإثراء المكتبة القانونية العراقية .

٤- فتح معاهد خاصة لتدريس موضوعات القانون البحري لتخريج ضباط وملاحين ومرشدين مؤهلين ومتخصصين في مجال قيادة وإدارة السفن .

٥- حث وزارة العدل الإسراع في تجميع القوانين واللوائح والتعليمات النافذة والتعديلات التي حصلت والتي لها صلة بقانون التجارة البحرية وإصدار مجموعة التشريعات البحرية ونشرها وتوزيعها بمقابل رمزي أو مجانا .

الهوامش

[1] - تنص المادة (٢٣٧) من القانون المدني الليبي على أن (١- أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه . ٢- وجميع الدائنين متساوون في هذا الضمان إلا من كان له منهم حق التقدم طبقا للقانون) .

[2] - د/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري دار الجامعة الجديدة ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٧ ، ص ١٢

[3] - د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية، مصر طبعة ٢٠٠٠ ، ص ٩٣ ، د/ عاطف محمد الفقى ، قانون التجارة لبحرية ، دار الفكر الجامعي ، مصر ،الطبعة الأولى ،٢٠٠٧ ، ص ١١٢ .

٤ - تنص المادة الخامسة من القانون البحري العراقي على (الديون المبينة فيما يلي يرجح بعضها على بعض وتعد ممتازة بحسب الترتيب الآتي : أولا – مصاريف الدعاوى وغيرها التي تحصل من جراء بيع السفينة وتوزيع أثمانها الحاصلة . ثانيا – أجرة الدليل وما يؤخذ بنسبة الطونيلاتة أو الكيل من رسم الرصيف (اسكلة) وخرج ورسومات المرسى والحوض . ثالثا – أجرة الحارس (الناطور) وباقي مصاريف محافظة المركب من حين دخوله إلى الميناء إلى حين بيعه . رابعا – أجرة المخزن الموضوعة به أدوات السفينة وآلاتها أمانة . خامسا – مصاريف محافظة السفينة واوائها وباقي أدواتها في أثناء سفرها الأخير وفي مدة دخولها وربطها بها . سادسا - أجرة القائد (القبودان) ورواتب الملاحين الذين كانوا يديرونها في سفرها الأخير . سابعا – الدراهم التي استعرضها القائد في أثناء سفر السفينة الأخير وثمن البضاعة التي باعها من حمولة السفينة لأجل لوازمها . ثامنا – الدراهم الباقية دينا إلى البائع من ثمن السفينة التي لم تزل ما سافرت والدراهم التي أعطيت قرضا وثمن المواد الإنشائية (الكرستة) وباقي الأشياء وأجرة العملة المستخدمين لأجل إنشائها والدراهم الموجودة دينا بالوقت الحاضر للخارج لأجل لوازم السفينة التي سافرت وإصلاحها وإجراء العملة والقلفطة ووضع القومانية والآلات والملاحين قبل خروجها إلى السفر . تاسعا – الاستقراضات البحرية الواقعة على المركب وآلاته قبل خروجه للسفر لأجل تعميره وتموينه وتزيينه وباقي احتياجاته . عاشرا – أجور التامين (السيغورطا) المعقودة على المركب وآلاته وتزيينه في سفره الأخير . الحادي عشر – الضمان الواجب إعطاؤه عن الأضرار والخسائر عما ضاع من البضائع والأشياء التي كانت موسوقة في السفينة وفقدت ولم تسلم إلى صاحبها بسبب تقصيرات الربان والملاحين والاتلاف (الاوارية) يعني ما كان من قبيل الخسارات البحرية . ثمن السفينة المباعة لأجل الدين إذا كان لا يقوم بوفاء جميع الديون فحينئذ تجتمع أصحاب الطلبات المدرجة في كل فقرة من هذه المادة وكل منهم يأخذ حصته غرامة من الثمن المذكور بنسبة طلبه بحيث لا يحصل عند إجراء هذا الأمر خلل ما في حكم المادة (١٦٢) التي ستأتي .)

٥ - د / مجيد حميد العنبكي ، القانون البحري العراقي ،بيت الحكمة ، الطبعة الأولى ، بغداد العراق ، ٢٠٠٢ ، ص ٦٣ .

٦ - تقابل المادة (٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والصادر بتاريخ ٢٢- ٤- ١٩٩٠ ،وتقابل المادة (٥٠) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ ،وتقابل المادة (٢٧) من قانون النقل السوداني لسنة ٢٠١٠ ،وانظر المادة (١٣) من القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ ، والمادة (٤٧) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ .

[7] - خلاف الامتياز الوارد في القانون المدني الليبي حيث لا يرد الامتياز إلا على الأموال المملوكة للمدين ، بينما يمكن أن يقع حق الامتياز على أموال لا يملكها المدين طبقا للقانون المدني العراقي ، انظر مثلا الفقرة الثانية من المادة (١٣٧٤) من القانون المدني العراقي .

[8] - نصت المادة (٦٠) من القانون البحري الليبي على انه (تطبق الأحكام السابقة على السفن التي يستثمرها مجهز لا يملكها أو رئيس استأجرها ما لم تكف يد صاحبها بسبب عمل غير مباح وعندما يكون الدائن سيئ النية)

[9] - والتي تنص على أن (كل أنواع السفن تعد من الأشياء المنقولة إلا أن صاحب السفينة إذا كان مدينا بسبب تلك السفينة وباعها إلى شخص أخر ثالث كبقية الأشياء المنقولة الأخرى فيمكن لأصحاب المطاليب أن يضبطوا تلك السفينة من يد الرجل الثالث الذي اشتراها وبيعها ...) .

[10] - تنص المادة (٥) من قانون التجارة العراقي الملغاة في الشطر الأخير منها على انه إذا كان (ثمن السفينة المباعة لأجل الدين إذا كان لا يقوم بوفاء جميع الديون فحينئذ تجتمع أصحاب الطلبات المدرجة في كل فقرة من هذه المادة وكل منهم يأخذ حصته غرامة من الثمن المذكور بنسبة طلبه ....) راجع د / مجيد حميد العنبكي ، القانون البحري العراقي ، مرجع سابق، ص ٦٤ .

[11] - د/ عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشاة المعارف بالإسكندرية ، طبعة ٢٠٠٣ ، ص ١٠٠ . د/ سعيد بن سلمان العبري ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية ، مصر طبعة ١٩٩٤ ، ص ١٠٤ .

[12] - نصت الفقرة الثانية من المادة (٥٤) من القانون البحري (غير أن الامتياز المقرر في البند الثاني الناشئ من المادة ٤٨ يترتب عن مجموع أجور السفينة واجبة الأداء عن كل الرحلات الجارية في أثناء عقد الاستخدام نفسه) ، وقد نصت المادة (٩٠) من قانون التجارة البحرية العراقي الملغاة (تعتبر السفينة ونولونها (يقصد الأجرة) في مقام خاص لإعطاء أجرة الملاحين وتضميناتهم مع مصاريف عودتهم)

[13] - انظر الفقرة الأولى من المادة (٥٦) من القانون البحري الليبي .

[14] - تنص الفقرة الأولى المادة (٧٧٨) من القانون المدني الليبي (إذا دفع المؤمن التعويض ، حل محل المؤمن له في حقوقه تجاه الأشخاص المسئولين بقدر المبلغ المدفوع) .راجع د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للشر والتوزيع ، الأردن ،الطبعة الأولى ، الإصدار الأول ١٩٩٩ ص١١٩ .

[15] - د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص١٠٠ .

[16] - تنص المادة (٢٨) من قانون التجارة البحرية العراقي على أن (قضية توزيع الدراهم وتقسيمها على أصحاب المطالب تجري غرامة في حق أصحاب الامتياز حسب التفاوت والترتيب المبين في المادة (٦) المحررة قبلا وفي حق باقي أصحاب المطالب بحسب مطلوب كل واحد منهم أيضا وكل واحد من أصحاب المطاليب المذكورين يدخل مطلوبة عن اصل ماله وفوائضه ومصاريفه أيضا في هذا الحساب) ، تنص الفقرة الأولى من المادة (١٣٦٢) من القانون المدني العراقي (مرتبة الامتياز يحددها القانون ، فإذا لم ينص صراحة في دين ممتاز على مرتبة امتيازه ، كان هذا الدين متأخر في المرتبة عن كل امتياز منصوص على مرتبته) .

[17] - د/ سعيد بن سلمان العبري ، القانون البحري العماني ، مرجع سابق ، ص ١١٠ .

[18] - تنص الفقرة الثانية من المادة (١٣٦٢) من القانون المدني العراقي (إذا كانت الديون الممتازة في مرتبة واحدة ، فإنها تستوفي بنسبة قيمة كل منها ، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك)

[19] - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص١١٣ ، د/ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الخامسة ، ٢٠١١، ص ٥١ .

[٢٠] - تنص الفقرة الثانية من المادة (١٣٦١) من القانون المدني العراقي (ولا يكون للدين امتيازا إلا بمقتضى نص في القانون) ، وتنص الفقرة الأولى من المادة (١٣٦٢) من القانون المدني العراقي (مرتبة الامتياز يحددها القانون ...) .

[٢١] - نصت المادة (٥٣) من القانون البحري الليبي على انه (يأتي الدائنون المرتهنين المسجلة ديونهم على السفينة بترتيب تسجليهم فورا بعد الدائنين الممتازين المذكورين في البنود رقم ١-٢-٣-٤-٥-من المادة ٤٨ .)

[٢٢] - د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ،الطبعة الأولى الإصدار الثاني ٢٠٠٧ ، ص ٦١ .

[٢٣] - د/ جمعة محمود الزريقي ، الحقوق العينية الأصلية والتبعية في التشريع الليبي ، الجزء الثاني ، بدون دار نشر ، الطبعة الثانية ٢٠٠٢ ص ٣٨٨ .

[٢٤] - نصت الفقرة الأولى من المادة (١٣٦٤) من القانون المدني العراقي على انه (لا يحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن النية) ، تقابل الفقرة الأولى من نص المادة (١١٣٧) من القانون المدني الليبي .

[٢٥] - تنص المادة (١٣٦٧) من القانون المدني العراقي على (ينقضي حق الامتياز بنفس الطرق التي ينقضي بها حق الرهن التأميني والحيازي ، ووفقا لأحكام انقضاء هذين الحقين ، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك) .أي الامتياز ينقضي أما بصورة تبعية لانقضاء الدين الأصلي أو ينقضي بصورة مستقلة عن الدين ، انظر المواد (١٣١٥ و ١٣٤٦) من القانون المدني العراقي المتعلقة بانقضاء الرهن التأميني والرهن الحيازي راجع د / مجيد حميد العنبكي ، القانون البحري العراقي ، مرجع سابق، ص ٦٨ .

[٢٦] - وتنص المادة (٧) من قانون التجارة البحرية العراقي الملغاة على أن (امتيازات أصحاب المطالب السالفي الذكر تفسخ ببيع السفينة حكما حسب الشروط التي تبين في الفصل الآتي أو إذا كانت السفينة بيعت رضاء .....) .

[٢٧] - راجع المواد (١١ و ١٢ و ١٣ و ١٤) من قانون التجارة البحرية العراقي .

[٢٨] - طبقا للمادة (٧) من قانون التجارة البحرية العراقي الملغاة يتعين توافر الشروط الآتية أولا – أن تكون السفينة غادرة الميناء ، ثانيا أن لا يكون حصل نزاع أو معارضة من قبل الدائنين ، وثالثا - أن يكون سفر السفينة بحرا تم باسم المشتري ، رابعا – أن تمضي مدة أكثر من ثلاثين يوما على سفر السفينة عن طريق البحر ووصولها إلى مينائين مختلفين طبقا للمادة (٨) من قانون التجارة العراقي ، راجع د/ عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ١٢٨ .

[٢٩] - انظر طعن مدني رقم ٣٣/٢٣ ق بتاريخ ١٢-٢-١٩٧٨ منشور في مجلة المحكمة العليا عدد رقم ١٤/٤ رقم الصفحة ٨٥ .

[٣٠] -- د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص١٢٤ .

[٣١] - د/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ١٥٠ .

[٣٢] - هذا بخلاف القواعد العامة التي تقضي ببقاء الامتياز طالما بقي الدين المضمون قائما بغير وفاء

[٣٣] - راجع ا/ محمد طه البشير ، د/ غني حسون طه ، الحقوق العينية ، الجز الثاني ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، الطبعة الرابعة ،٢٠١٠ ، ص ٣٥١ وما بعدها

[٣٤] - انظر المواد ١٨٦ وما بعدها من قانون التجارة العراقي ، والمواد ١٢٨٥ و ما بعدها من القانون المدني العراقي .

[٣٥] - انظر المادة (٦٥) من القانون البحري الليبي .

[٣٦] - فقد نصت على انه (إذا كان للسفينة عدة مالكين فلمجهزها حق إجراء التامين عليها لحاجة التجهيز أو الملاحة بموجب تفويض من أغلبية أصحابها إذا كونت هذه الأغلبية في الوقت نفسه ثلاثة أرباع الحقوق المشتركة بينهم ، وإذا لم تبلغ حقوق الأغلبية الثلاثة أرباع فللشركاء في الملكية أن يلجأوا إلى المحكمة لاستصدار الحكم بالحل الأكثر موافقة لمصلحتهم العامة) .

[٣٧] - د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص١٠٧ .

[٣٨] - قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الصادر بتاريخ ٢٢ ابريل١٩٩٠ ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد ١٨ تابع في ٣-٥-١٩٩٠ ، د/ عبد الفتاح مراد ، الوسيط في القانون البحري ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ،مصر ، الطبعة الأولى ١٩٩٠، ص ٨٦ .

[٣٩] - انظر نص المادة (٢٠) من القانون البحري الليبي .

[٤٠] - د/ مجيد حميد العنبكي ، القانون البحري العراقي ، مرجع سابق ، ص ٣٤ .

[٤١] - قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الصادر بتاريخ ٢٢ ابريل ١٩٩٠ ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد ١٨ ، في ٣-٥-١٩٩٠ .

[٤٢] - انظر المادة (٦٢) من القانون البحري الليبي .

[٤٣] - انظر المادة (٦٧) من القانون البحري الليبي .

[٤٤] - تنص المادة (١٠٥١) من القانون المدني الليبي على انه (يلتزم الراهن بضمان سلامة الرهن ، وللدائن المرتهن أن يعترض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصا كبيرا ، وله في حالة الاستعجال أن يتخذ من الوسائل التحفظية وان يرجع على الراهن بما ينفق في ذلك) .

[٤٥] - تنص المادة (٧٤) من القانون البحري الليبي على انه (يقع باطلا بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة للأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة)

[٤٦] - د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ٦١ .

[٤٧] - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص١٣٣ .

[٤٨] - انظر الفقرة الثانية من المادة (٦٨) من القانون البحري ، د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص١١٤ .

[٤٩] - الحائز هو من تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة ويشترط فيه أن تنتقل إليه ملكية السفينة المرهونة قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن ، إذ يمتنع التصرف في السفينة المرهونة بعد ذلك (المادة ٨٠ بحري ليبي) ، وإلا سوف يكون مسئولا مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن بوصفه كفيلا أو مدينا متضامنا . راجع د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص١١٢ .

[٥٠] - انظر المادة (٧١) من القانون البحري الليبي .

[٥١] - د/ لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الثانية ، الإصدار الثالث ٢٠٠٣ ص ٦٢ .

[٥٢] - نصت المادة (٧٢) من القانون البحري على ذلك بالقول (لا يجوز بيع السفينة في الخارج إذا كان مؤمنا عليها في ليبيا ، ولا يجوز أن يدون في دفتر التسجيل أي بيع مخالف باعتباره عديم الأثر ويرتكب جريمة خيانة الأمانة المالك الذي يبيع برضاه في الخارج سفينة مؤمنا عليها في ليبيا) وانظر المادتين (٧٣-٧٤) من القانون البحري .

المراجع

أولا – الكتب القانونية

د/ جمعة محمود الزريقي ، الحقوق العينية الأصلية والتبعية في التشريع الليبي ، الجزء الثاني ، بدون دار نشر ، الطبعة الثانية ، ٢٠٠٢ .

د/ سعيد بن سلمان العبري ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية ، مصر طبعة ١٩٩٤.

د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ،الطبعة الأولى الإصدار الثاني ٢٠٠٧ .

د/ عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشاة المعارف بالإسكندرية ، طبعة ٢٠٠٣ .

د/ عبد الفتاح مراد ، الوسيط في القانون البحري ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ،مصر ، الطبعة الأولى ١٩٩٠.

د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الأولى ، ١٩٩٩.

د/ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الخامسة ، ٢٠١١ .

د/ عاطف محمد الفقى ، قانون التجارة لبحرية ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، الطبعة الأولى ٢٠٠٧ .

د/ لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ، الأردن ، الطبعة الثانية ، الإصدار الثالث ، ٢٠٠٣ .

د / مجيد حميد العنبكي ، القانون البحري العراقي ، بيت الحكمة ، العراق ، الطبعة الأولى ، بغداد ، العراق ، ٢٠٠٢ .

د/ محمد السيد الفقى ، القانون البحري دار الجامعة الجديدة ، مصر ، الطبعة الأولى ، ٢٠٠٧

ا/ محمد طه البشير ، د/ غني حسون طه ، الحقوق العينية ، الجزء الثاني ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، الطبعة الرابعة ،٢٠١٠ .

د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة ٢٠٠٠ .

ثانيا – التشريعات

قانون البحري الليبي لسنة ١٩٥٣.

القانون البحري القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ .
قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ .
قانون التجارة البحرية العراقي لسنة ١٨٦٣ .
قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ .
قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .
قانون النقل السوداني لسنة ٢٠١٠ .
القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١
القانون المدني الليبي لسنة لسنة ١٩٥٣