

التنظيم القانوني لمشروع بناء السفن  
بحث مقدم للمؤتمر الدولي السادس عشر  
لكلية الحقوق جامعة المنصورة

بعنوان

الأبعاد القانونية والاقتصادية للمشروعات القومية

إعداد

د. مسعود يونس عطوان

مدرس القانون التجاري البحري

كلية الشريعة والقانون بطنطا

جامعة الأزهر



## بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال الله تعالى:

[اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ] - [سورة الجاثية آية 12]

وقال جل شأنه :

﴿وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ﴾ - [سورة الرحمن آية 24]

## إهداء

إلى كل مَنْ يستجيب إلى نداء الحق [اقرأ] (1) ، فيستزيد علماً على علم ويثرى بعلمه مجال البحث والمعرفة ، إلى كل من يضع علمه وما يصطفيه من علم الآخرين في خدمة البشرية ونفعها [ وَأَمَّا مَا يَنْفَعُ النَّاسَ فَيَمُكِّتْ فِي الْأَرْضِ ] (2) .

إلى كل من أخلص صادقاً في استخلاص النتيجة العلمية وجلانها دون أن يغفل في مجال بحثه الجوانب الاجتماعية والإنسانية، مستهدياً بقول الله تعالى: [ وَسِعَ رَبِّي كُلَّ شَيْءٍ عِلْمًا أَفَلَا تَتَذَكَّرُونَ ] (3)

إلى رفيقة الدرب ، ومهجة الفؤاد فلذات الأكباد أبنائي الأعزاء .

إلى سينا المكرمة التي قال الله عز وجل في شأنها: [ وَشَجَرَةً تَخْرُجُ مِنْ طُورِ سَيْنَاءَ تَنْبُتُ بِالذَّهْنِ وَصِبْغٍ لِلْأَكْلِينَ ] (4) .

إلى الملاذ الآمن وطني الحبيب الغالي مصر المحروسة التي قال الله تعالى فيها: [ ادْخُلُوا مِصْرَ إِنْ شَاءَ اللَّهُ آمِنِينَ ] (5) .

إليهم جميعاً أهدي ثمرة هذا البحث .

(1) سورة العلق: من الآية ( 1 ) .

(2) سورة الرعد: من الآية ( 17 ) .

(3) سورة الأتعام: من الآية ( 80 ) .

(4) سورة المؤمنون : الآية ( 20 ) .

(5) سورة يوسف من الآية ( 99 ) .

## مقدمة

الحمد لله الذي سخر البحر ، وأزجى فيه الفلك لنبتغي من فضله ، القائل جل وعلا : [ وَقَالَ ارْكَبُوا فِيهَا بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا إِنَّ رَبِّي لَغَفُورٌ رَحِيمٌ ] (1) سبحانه أدار الفلك الدوار، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم السراج المنير البشير النذير وعلى آله وصحبه ، ومن ولاة.

### وبعد

فلقد عرفت البشرية بناء السفن منذ الأزل ، وقد قام به سيدنا نوح عليه السلام بأمر من الله " عز وجل" فقد قال الله تعالى: [ وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا إِنَّهُمْ مُعْرِضُونَ، وَيَصْنَعِ الْفُلْكَ وَكَلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأَ مِنْ قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ قَالَ إِنْ تَسْخَرُوا مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنْكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ ] (2) .

وقد تطور بناء السفن من عصر كانت خاضعة في أسفارها ورحلاتها لهوى الرياح تسيير بهبوبه وتقبع بسكونه(3)، إلى منشآت كالإعلام تسيير بقوة الطاقة النووية(4) هذا التطور في صناعة(5) البوارج العملاقة تطلب تعديلاً في النظم البحرية(6) عامة ؛ فعدّل المشرع المصري قانون التجارة البحرية ونص فيه على

(1) سورة هود ، الآية 41 .

(2) سورة هود الآيات ، 37 ، 38 . وقد زخر القرآن الكريم بذكر السفن 34 مرة بلفظ السفينة 4 مرات ولفظ " الفلك" 23 مرة ، ولفظ الجارية 4 مرات، ولفظ جوار 3 مرات . ولسنا في حاجة للتدليل على أهمية بناء السفن بعد هذا البيان الرباني .

(3) يحكي صاحب كتاب : رحلة في بلاد العربية السعيدة من مصر إلى صنعاء أنه ركب سفينة مملوكة لشركة ملاحه هندية من ميناء عدن اسمها إفريقيامولتها خمسمائة طن فتوقفت بسبب الظروف الجوية ، حيث أوقفتها الرياح على الرغم أن المراكب الشراعية يقودها رباتها بدقة كما يقود الفارس جواده . راجع : نزيه مؤيد العظم : رحلة في بلاد العربية السعيدة من مصر إلى صنعاء ، مؤسسة فادي بريس ، لندن الطبعة الثانية 1405 هـ / 1985 م ، يطلب من دار قتيبة بيروت لبنان ، ص 15 .

(4) د. زكي زكي الشعراوي ، السفينة " مقدمة - نظامها القانوني- ملكيتها- الحقوق العينية التي ترد عليها - الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن " الجزء الأول ، دار النهضة العربية 1989 م ، ص 2.

(5) ومنشور على الشبكة الدولية في الرابط التالي بياناً بتطور هذه الصناعة في فرنسا: واطلعت عليه بتاريخ 2016/3/30 م. راجع:

<http://www.aftheriault.com/fr/accueil/7-slideshow/80-bateaux-de-peche-homardiens-dragueurs-palangriers-etc>

(6) حيث تطورت صناعة السفن في كندا بعد الاحتياج إلى ناقلات البترول والتي تزيد حمولاتها 500 مليون طن وعلى أثر ذلك تم تعديل بعض قواعد التأمين على السفن. راجع الرابط:

بناء السفن وذلك في الفصل الثاني من الباب الأول المواد من 13 إلى 17(1) ، ولازال التطور في خدمة التجارة البحرية مستمراً حيث تم تعميق الغاطس بقناة السويس(2) ، وإنشاء تفرعة جديدة(3) بسرعة فائقة فعام واحد(4) وأمخرت السفن عباب(5) هذا الشريان البحري العالمي الذي يمثل نقطة البدء لعدد من المشروعات الاقتصادية التي سيستفيد المصريون من عائداتها(6) ، ويأتي على رأس هذه المشروعات وأكثرها أهمية(7) بناء السفن(8) وإصلاحها(9).

[http://www.afcan.org/dossiers\\_techniques/gigantisme.html](http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gigantisme.html)

واطلعت عليه بتاريخ 2016/3/26 .  
(1) القانون رقم 8 لسنة 1990 م المعمول به حالياً ، متفادياً النقص التشريعي في القانون الملغى الصادر في 13 نوفمبر سنة 1883م منتهجاً في ذلك نهج القانون الفرنسي . راجع :

la loi Francaise de3g anvier 1967 LES articles no5a9 et lesarticlesno5 et 6 de decret no 67-967 du27 october 1967 .

(2) تلك القناة العجيبة التي أبدعتها يد الإنسان ففقرت المسافات ، وسهلت المواصلات وجاءت معجزة من معجزات هذا الزمان ، وهي عظيمة بمرکزها ، لأنها الطريق المختصر الموصل بين الشرق والغرب .

(3) أنشئت القناة كفرع موازي يخرج من القناة الرئيسية عند الكيلو 60 ، ويصب مجدداً عند الكيلو 95 ليشكل بذلك جزيرة بين القناتين ، حُطِّط أن تضم مجموعة من المشروعات .

(4) وقال الأمين العام للعرافة الدولية للنقل البحري: “بيتر هينكليف”، إن التوسعة الجديدة للقناة إنجاز بالمقاييس العالمية، وقد تم الانتهاء من إضافة الممر البحري الجديد خلال وقت قصير ومذهل . صحيفة الجارديان البريطانية ، نقلاً عن تقارير مصرية بعنوان : قناة السويس في عيون العالم بتاريخ 2015/8/6 م إعداد سميحة عبد الحليم منشور على الموقع الإلكتروني: [www.sky\\_news](http://www.sky_news)

(5) [Arabia.com](http://Arabia.com) ، واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/24 .  
حيث عبرتها لأول مرة سفينة الحاويات الفرنسية العملاقة CMA CGM VASCO DE GAM ، وهي أكبر سفينة حاويات فرنسية وإحدى أكبر سفن الحاويات في العالم، حيث يبلغ طولها 400 متر وعرضها 54 مترًا وغاطسها 54 قدماً، وتستطيع أن تحمل حتى 18 ألف حاوية، وتصل حمولتها الكلية إلى 180 ألف طن، حيث كانت قادمة من ماليزيا ومتجهة إلى ميناء طنجة بالمغرب. وذلك بتاريخ 2015/8/29 م .

راجع : [www.youm7.com/](http://www.youm7.com/) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016 / 3 / 23 م .  
(6) حيث أعلن السيد/ رئيس الجمهورية في حفل افتتاح قناة السويس الجديدة بتاريخ 2015/8/6م، عن تطوير محور منطقة قناة السويس بإنشاء مشروعات توفر مليون فرصة عمل للشباب وهذا الذي دعا بعض الشباب المصري بتنظيم سباق للعدو في شوارع مدينة القاهرة تعبيراً عن فرحتهم بما أنجزته مصر . راجع: [www.sky\\_news Arabia.com](http://www.sky_news Arabia.com) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/24 م.

(7) لأن الأسطول التجاري البحري العالمي ينقل ما يزيد عن 80% من البضائع المتضمنة في منظومة التجارة الدولية ، حيث إن النقل البحري الأرخص عالمياً إذا ما قورن بالنقل البري والنقل الجوي ، لذا يورخ للتجارة العالمية بتطور صناعة البوراج العملاقة في القرن التاسع عشر .

(8) فقد أصبحت صناعات السفن إحدى دعائم الاقتصاد العالمي ، وأن الدول التي تبنت هذه الصناعة هي الأوفر حظاً للنمو الاقتصادي ككوريا الجنوبية والصين . راجع :

واطلعت عليه بتاريخ 2016/3/30 م. [www.sky\\_news Arabia.com](http://www.sky_news Arabia.com) .  
(9) حيث سيتم تحويل الممر الملاحي إلى مركز أعمال عالمي متكامل يعتمد على خدمات النقل البحري من بناء وإصلاح السفن ودهانها ونظافتها ، وتموينها بالوقود، وخدمات القطر والإقناذ وخدمات

ونقسم البحث إلى مباحث ثلاثة ، مسبوقة بتمهيد ، ومذيلة بالخاتمة:  
المبحث التمهيدي : مزايا بناء أسطول تجاري بحري وطني ومعوقاته .  
وفيه مطالب ثلاثة:

المطلب الأول: مزايا بناء أسطول تجاري بحري وطني.

المطلب الثاني : معوقات بناء الأسطول التجاري البحري الوطني .

المطلب الثالث : دعم الدولة لبناء السفن.

المبحث الأول: المفهوم القانوني للسفينة

ويشتمل على ثلاثة مطالب:

المطلب الأول: تعريف السفينة

المطلب الثاني: الطبيعة المالية للسفينة

المطلب الثالث : تعيين ذاتية السفينة

المبحث الثاني: عقد بناء السفن

المطلب الأول: صور بناء السفن .

المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد بناء السفن .

المطلب الثالث : آثار عقد بناء السفن.

المطلب الرابع : إصلاح السفن .

المبحث الثالث: تمويل بناء السفن بواسطة الرهن البحري

المطلب الأول : رهن السفن تحت الإنشاء.

المطلب الثاني : آثار الرهن البحري

المطلب الثالث : انقضاء الرهن البحري .

---

شحن وتفريغ ، ومجمعات للتعبئة والتغليف، ومراكز لوجستية، وموانئ محورية على مدخلي القناة ،  
بما يساهم في وضع مصر على خريطة سلاسل الإمداد العالمية ، وبحيث تصبح مركزاً صناعياً  
وتجارياً عالمياً يجعل من مصر قبلة للاقتصاد وحركة التجارة العالمية. وهذا يزيد من فرص الاستثمار  
الوطني والأجنبي ويعظم من الدخل القومي المصري والعملية الصعبة ويضاعف من دخل قناة  
السويس، حيث من المأمول أن تساهم الصناعة في الدخل السنوي للمشروع بـ40% أي ما يقرب  
من 40 مليار دولار سنوياً . مع ما تمثله صناعة النقل البحري حالياً حيث تسهم بحوالي 62% من  
إجمالي العائدات المصرية . راجع: كلمة الفريق . مهاب محمد حسين ميمش ، رئيس هيئة قناة  
السويس في حفل افتتاح قناة السويس الجديدة بتاريخ 2015/8/6م. راجع :

[www.sky news Arabia.com](http://www.skynewsarabia.com)

## المبحث التمهيدي مزايا بناء أسطول تجاري بحري وطني ومعوقاته

إن امتلاك ترسانات بحرية حديثة<sup>(1)</sup> تقوم ببناء أسطول تجاري بحري وطني يحقق مزايا عديدة للتجارة البحرية الوطنية ، وللاقتصاد بوجه عام. غير أن امتلاك هذا الأسطول ليس بالأمر الهين؛ لوجود عقبة تمويل المشروعات كثيفة رأس المال ؛ لذا يتعين على الدولة دعم مشروعات بناء السفن ، نظراً لضرورة هذه المشروعات في هذا الوقت الذي التهب فيه العالم بالمشكلات التي بلغ أثرها مداه على الدخل القومي . وإيضاح ذلك في مطالب ثلاثة:

- المطلب الأول: مزايا بناء أسطول تجاري بحري وطني.
- المطلب الثاني : معوقات بناء الأسطول التجاري البحري الوطني .
- المطلب الثالث : دعم الدولة لبناء السفن .

### المطلب الأول

#### مزايا بناء أسطول تجاري بحري وطني

إن وجود ترسانات بحرية حديثة ، تقوم ببناء أسطول تجاري بحري وطني يحقق الكثير من المزايا: السياسية ، والاقتصادية ، والاجتماعية ، بما يعكس بدوره على تحقيق الأمن القانوني ، و نعرض لتلك المزايا في النقاط الآتية:

أولاً: الميزة السياسية : تتمثل في تعزيز السيادة الوطنية والاقتصادية للدولة ، فالأسطول التجاري البحري الوطني<sup>(2)</sup> يمثل أحد الركائز اللوجستية في فترات

---

(1) وقد عقد المؤتمر الدولي في مدينة شرم الشيخ المصرية في الفترة من 13 إلى 15 مارس 2015 م تحت عنوان: "دعم وتنمية الاقتصاد المصري " وقد حضره 2000 مندوب بتمثيل 112 دولة ، طرح فيه فرص استثمارية في مجالات الطاقة ، والنقل والشحن والنفط ، وتنمية محور قناة السويس بعشر مشروعات تقلل من اعتماد مصر على الخارج في إنتاج السلع الاستيرادية ، وتقليص الفجوة بالميزان التجاري .. راجع :

واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/4/1 . [www.egynews.net](http://www.egynews.net)

(2) وقد بين تقرير منظمة الأونكتاد لعام 2014 (مؤتمر الأمم المتحدة حول التجارة والتنمية) الدول الأكثر نفوذاً في النقل البحري حيث تصدر الصين قائمة أكبر الدول عدداً من السفن في الأسطول العالمي بعدد 5405 سفينة تمثل 11.9% من حمولات سفن العالم وتأتي اليابان في المركز الثاني حيث تمتلك 4022 سفينة تمثل 13.6% بينما تحتل اليونان المركز الثالث بعدد 3826 سفينة تمثل 15.4% تليها ألمانيا في المركز الرابع بعدد 3699 سفينة تمثل 7.5% ثم سنغافورة في المركز الخامس عالمياً بعدد 2120 سفينة 4.4% وتأتي دولة الإمارات العربية المتحدة في المركز الأول



الأزمات والحروب ليقوم بدوره في نقل الذخائر والإمدادات ونقل القوات ، وكذلك نقل السلع الإستراتيجية للدولة ، وكذلك يساهم في تحقيق الأمن القومي للدول العربية (1).

ثانياً : المزايا الاقتصادية: تتمثل في العديد من النقاط التالية:

- 1 - الصمود أمام الأساطيل البحرية العالمية وهيمنتها على النقل البحري، وهذا بدوره يدعم الاقتصاد الوطني بما يتضمنه من نقل صادراتنا ووارداتنا على السفن الوطنية(2) خاصة وأن موقع مصر الجغرافي، وطول سواحلها، وإمكانياتها بما لديها من موانئ يجعلها من البلدان ذات النزعة البحرية ، لا سيما وأن جُل مبادلاتنا التجارية تتم عن طريق البحر ، وهذا بدوره يؤدي إلى التكامل الاقتصادي بين دول الوطن العربي .
- 2 - إن بناء الأسطول التجاري البحري الوطني يحقق منافع مباشرة تتمثل في الحصول على تسهيلات ائتمانية ومساعدات فنية وتكنولوجية تقدم لترسانات بناء السفن، وشركات الملاحة الوطنية. كما يحقق منافع غير مباشرة تتمثل في تحسين ميزان المدفوعات عن طريق الحصول على إيرادات جديدة من العملات الأجنبية من خلال نقل تجارة الدول الأجنبية على الأسطول الوطني، وتحسين الميزان التجاري بين الدول العربية والدول الأجنبية من خلال التصنيع والتجميع(3) ثم إعادة التصدير للخارج ، والذي سيلقي بأثره على أنشطة صناعة النقل البحري بوجه عام ، ونشاط النقل على الأسطول التجاري البحري الوطني بوجه خاص.

---

بين الدول العربية بعدد 716 سفينة تمثل 1.1% من حمولات سفن العالم، وطبقاً للإحصائية تمتلك جمهورية مصر العربية 220 تمثل 0.2% من إجمالي حمولات سفن العالم . راجع الموقع الإلكتروني [www.sky news Arabia.com](http://www.sky news Arabia.com) : واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/28 م.

(1) في ذات المعنى : د: زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 10 وما بعدها.

(2) حيث إن الدول المتقدمة تقوم بنقل الجزء الأكبر من تجارتها الخارجية بحراً عن طريق أساطيلها الوطنية دعماً لاقتصادها.

(3) تنمية القطاعات والصناعات الداعمة للنقل البحري بجذب رؤوس الأموال الأجنبية وتشجيعها بإتشاء استثمارات لها داخل البلاد المتمثلة في إصلاح السفن والمعدات والأجهزة الميكانيكية والإلكترونية والحبال، والمناطق اللوجستية وغيرها من الخدمات الداعمة لهذا القطاع من عمليات التصنيع والتجميع ، والتعبئة ، والتغليف .

3 - توفير العملات الأجنبية<sup>(1)</sup> التي تُدفع أجرة لنقل البضائع، وهذا يعطي ميزة تنافسية في الأسواق للبضاعة الوطنية التي تنقل بسعر رخيص للأسواق الخارجية، وفي حال الاستيراد يجعل المنتج رخيصاً نسبياً بما يصب في مصلحة المستهلك

4 - تحقيق كفاءة اقتصادية في نقل السلع من وإلى الدولة ، حيث يضيف نشاط النقل إلى السلع قيمة مضافة من خلال المنفعتين الزمنية<sup>(2)</sup> والمكانية<sup>(3)</sup> . ويمكن الدولة من المحافظة على حصتها السوقية من الصادرات في العالم الخارجي وتمثل صادرات مصر من الحاصلات الزراعية جانباً هاماً من إجمالي الصادرات التي يتعين وجودها في الأسواق الأوروبية في وقت مناسب ، وإلا تعرضت للتلف أو إلى فقدان الفرصة البيعية الجيدة<sup>(4)</sup> .

ثالثاً : الميزة الاجتماعية : تتمثل في المساهمة في حل مشكلة البطالة تلك المشكلة التي تهدد كيان الدولة الاجتماعي والسياسي، فضلاً عن أنه من مصلحة الدولة أن يتخصص فيها عدد وفير من المواطنين في الأعمال البحرية حتى يسدون حاجتها عند اللزوم<sup>(5)</sup> ، لذلك اشترط القانون<sup>(6)</sup> لاكتساب السفينة الجنسية المصرية واحتفاظها بها وجوب مراعاة شرط الطاقم الوطني ، فيجب أن يكون 95 % من

(1) وهذا يمثل أزمة كبرى في الاقتصاد الوطني حالياً ، حيث وصل سعر الدولار إلى 10 جنيهات في بداية أبريل 2016 م .

(2) يقصد بالمنفعة الزمنية : نقل السلع في الوقت المناسب من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها.

(3) يقصد بالمنفعة المكانية: إضافة قيمة للسلعة عبر نقلها من مكان تكون فيه منخفضة السعر إلى مكان آخر يكون فيه سعرها مرتفع .

(4) د. هشام هلال ، ورقة عمل بعنوان : "تحديات الأسطول البحري المصري" ، د. تامر موسى، ورقة عمل بعنوان :

" أساليب تمويل بناء وشراء السفن لتدعيم الأسطول التجاري البحري" مقدمتان لمؤتمر: بوابة

البحر (Sea Gate) 2015م الذي عقد بمدينة الإسكندرية ، والذي قامت بتنظيمه إنترناشيونال

ريفيو وكوزموبوليتان في الفترة (14-15) نوفمبر 2015م منشورة على الموقع الإلكتروني :

<http://www.akhbarak.net/news/2016> ، وأيضاً : <http://seagate-event.com>

واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/28 م.

(5) د. علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة ، دون تاريخ ، ص 39 .

(6) قانون تسجيل السفن رقم 84 لسنة 1949 م حيث نصت المادة العاشرة منه على أنه : "تشطب مصلحة النقل تسجيل السفينة في حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين وتعيين هذه الاشتراطات بقرار من وزير المواصلات . وقد صدر قرار وزير المواصلات في 20 يونيو سنة 1951 م واشترط ألا تقل أجور البحارة عن 90% من مجموع الأجور المستحقة لمجموع العاملين ، وذلك خلافاً للريان وضباط الملاحة ومن في حكمهم كالأطباء والمتخصصين في مجال الأجهزة اللاسلكية والاتصالات بالإضافة إلى المهندسين البحريين إذ يجب ألا تقل نسبة العمالة المصرية عن 75 % وألا تقل مرتباتهم عن 70 % من مجموع مرتبات العاملين المذكورين .

العاملين عليها من المصريين وعلى ألا يقل مجموع مرتباتهم عن 90 % من مجموع المرتبات التي تحصل عليها هذه الفئات المختلفة من ربانة أو ضباط ملاحا أو مهندسين بحريين ومن في حكمهم أو بحارة ومن في حكمهم<sup>(1)</sup> ؛ حيث تفتح آفاق جديدة للعمل أمام المواطنين في هذه الصناعة العالمية الراححة<sup>(2)</sup> ، خاصة مع وجود كوادر عربية مدربة<sup>(3)</sup> وهذا يوفر النقد الأجنبي من أجور العمالة الأجنبية .

- 
- (1) مثل الوقادين والسفريجية والطباخين الذين يعملون على بالسفن التجارية المصرية . يراجع قرار وزير المواصلات رقم 2 لسنة 1984م . راجع : د. محمد بهجت فايد ، الموجز في القانون البحري ، الرحمة للطباعة ، القاهرة ، الطبعة الرابعة 2011 / 2012 م ص 36 .
- (2) وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل الصين واليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها الإمارات العربية المتحدة والسعودية وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية. راجع : د. هشام هلال ، ورقة عمل بعنوان : "تحديات الأسطول البحري المصري" ، د. تامر موسى، ورقة عمل بعنوان : " أساليب تمويل بناء وشراء السفن لتدعيم الأسطول التجاري البحري" مقدمتان لمؤتمر بوابة البحر ( Sea Gate) 2015 ، مرجع سابق .
- (3) للعمل في صناعة النقل البحري ولكنهم يفتقدون السفن للعمل عليها ويواجهون منافسة شرسة وعنيفة مع جنسيات أخرى مثل الفلبينيين والهنود الذين غزوا صناعة النقل البحري بغزارة ليس لكونهم الأكفأ في معظم الأحوال، ولكن لأن لديهم حكومات تدعمهم وتسوق لهم في السوق الملاحي وتسنفد الدولة من تحويلات مرتبات هؤلاء البحارة في إيجاد مصدر رئيسي للدخل القومي .

## المطلب الثاني معوقات بناء الأسطول التجاري البحري الوطني

لما كان بناء السفن من الصناعات كثيفة رأس المال، كما أن درجة المخاطرة فيها مرتفعة ، فهي تواجه مجموعة من التحديات<sup>(1)</sup> أهمها صعوبة التمويل .

ويمكن التغلب على مشكلة التمويل بجذب الشركات العالمية لتصنيع السفن بمصر، وتقديم المزايا والتسهيلات التي تكفل ذلك<sup>(2)</sup>، مع دعم مشاركة القطاع الخاص المصري في هذا المجال، وتفعيل دور القطاع المصرفي في تمويل بناء السفن ، خاصة وأنه يجوز رهن السفن قيد البناء بما يضمن الجهاز المصرفي على هذا النوع من التمويل<sup>(3)</sup>.

## المطلب الثالث دعم الدولة لبناء السفن

<sup>(1)</sup> ( القلائل السياسية في المنطقة العربية ، وأثر ذلك على التجارة العالمية ، بجانب تعثر بعض شركات النقل الحالية مثل الشركة المصرية للملاحة البحرية وشركة فامكو ، وكذلك تهديد القراصنة للسفن ، وهذه العوامل تقلل الدوافع نحو الاستثمار في هذا المجال.

<sup>(2)</sup> ( ومن ذلك السماح الضريبي ، حيث تمنح الشركة الملاحية من قبل الدولة إعفاء ضريبياً لعدد محدد من السنوات مما يتيح للشركة في هذه الفترة تحقيق إيرادات صافية وزيادة في السيولة مع الوضع في الاعتبار أن مثل هذه الاستثمارات البحرية غالباً ما تحقق أرباحاً على المدى الطويل والمتوسط مما قد يفقد الأثر الفعال لهذا الإعفاء في السنوات الأولى من التشغيل. وأيضاً أسلوب الإعفاء الضريبي الكلي أو الجزئي غير محدد المدة حيث يناسب هذا الأسلوب الاستثمارات كثيفة رأس المال وارتفاع درجة المخاطرة وهي السمة الغالبة على مشروعات الاستثمار في النقل البحري بوجه عام ومشروعات تمويل بناء السفن بوجه خاص . ويمكن الاستفادة من النظم العالمية في دعم وتحفيز الاستثمار في السفن ففي ألمانيا تقدم الحكومة قروضا تصل إلى 80% من التكلفة الفعلية للسفينة بسعر فائدة 8% مع فترة سماح 8 سنوات كما يسمح هذا النظام عند بيع السفينة بتجنيب 80% من ثمن البيع وإعفاء هذا المبلغ من الضريبة بشرط استغلال هذا المبلغ في شراء سفينة جديدة خلال العامين التاليين لعملية البيع . وفي الولايات المتحدة الأمريكية ترصد الحكومة سنوياً مبلغ مليار دولار أمريكي للشركات الملاحية التي تتعاون مع الحكومة الفيدرالية في أوقات الأزمات والطوارئ وهو بمثابة دعم مستتر لملاك ومشغلي السفن الأمريكية.

هذا بجانب القانون رقم 480 والخاص بالمساعدات والمنح المقدمة من الحكومة الأمريكية بشأن تصدير فائض الحاصلات الزراعية الأمريكية والذي يشترط للحصول على المنحة ألا تقل النسبة المنقولة من هذه الصادرات على السفن الأمريكية عن 75% . راجع الموقع الإلكتروني :

[www.sky news Arabia.com](http://www.sky news Arabia.com) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/28 م.

<sup>(3)</sup> ( وسيأتي إيضاح ذلك في المبحث الثالث من هذا البحث ص 26 وما بعدها.

لا يمكن لمشروعات بناء السفن أن تنجح في غياب سيطرة الدولة وتدخلها<sup>(1)</sup> بإجراءات معينة لإصلاح الخلل الواقع ، أو لتفادي مزار حوادث وأهوال عامة (2) ؛ ولأن هذه المشروعات هي أداة الدولة لتنفيذ خططها ومن خلالها تتحقق التنمية<sup>(3)</sup> التي تحقق الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي داخل المجتمع ،

(1) وتتازع تدخل الدولة في المجال الاقتصادي في ظل اقتصاد السوق اتجاهات ثلاثة :  
الاتجاه الأول : يرى رفض تدخل الدولة في المجال الاقتصادي ، لأن الحكومة الأفضل هي التي تقلل من التدخل في الأنشطة الاقتصادية ، ويصبح دور الدولة حارسة فقط ، لأن كفاءة النشاط الاقتصادي تتوقف على تحقق الحرية الكاملة للأفراد في اتخاذ قراراتهم الاقتصادية ، وعدم تدخل الدولة للتأثير على آلية السوق . راجع : د. عبد الرحمن يسري أحمد: تطور الفكر الاقتصادي ، كلية التجارة جامعة الإسكندرية ، 1987م ص ( 143 ) وما بعدها ، د. أحمد جامع : الرأسمالية الناشئة ، دار المعارف بالإسكندرية ص ( 144 ) وما بعدها ، د. عاطف حسن النقلي : مبادئ الاقتصاد المالي ، مكتبة النصر الزقازيق ، 2002م ص (6).

الاتجاه الثاني: يرى تدخل الدولة في أضييق الحدود : ومفاده أنه يجب أن تكون هناك حكومة قوية قادرة على إدارة الشؤون الخاصة بها ، وعلى قمع أي اعتداء عليها ، فدور الدولة الرئيسي يتمثل في الحفاظ على الأخلاق والثقافة في المجتمع ، لأن من شأن ذلك أن يقوي العلاقات الاجتماعية بين أفراد المجتمع، ويقضي على التحلل والفساد المصاحب للنظام الرأسمالي فترتفع معدلات التنمية بدون تدخل الدولة في المجال الاقتصادي إلا في أضييق الحدود ، وكل ذلك يؤدي إلى ظهور مجتمع قوى تعم فيه السلطة كل المؤسسات ، لأن المجتمع يحكم نفسه بنفسه ، وبالتالي تصبح الدولة قوية ، لكن يجب على الدولة أن تتبنى برامج لمحاربة كافة صور الفساد الاجتماعي التي تهدد بقاء المجتمع قويا ، وعليها - أيضا - أن تتدخل في المجال الاقتصادي كلما كانت هناك ضرورة لذلك ، كضرورة تخفيض الضرائب. راجع: د. عبد الستار عبد الحميد سلمي : حدود تدخل الدولة في المجال الاقتصادي في ظل اقتصاد السوق ، دار النهضة العربية بالقاهرة 2005م ص ص 30 - 32.

الاتجاه الثالث: يتمثل في وجهة نظر الاقتصادي العالمي " كينز " حيث نادى بضرورة تدخل الدولة على نطاق واسع في المجال الاقتصادي

وذلك على أساس أن توسيع وظائف الدولة هو الوسيلة الوحيدة للحيلولة دون خراب المؤسسات الاقتصادية القائمة ، وذلك لأن عدم التدخل في هذه الحالة يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمصالح العام خاصة إثر الأزمات ونزول الجوانح ، والهدف من هذا التدخل العمل على إسعاد الفرد وإشباع احتياجاته ، ويصبح التزاماً قانونياً على عاتق الدولة ، لأنه من صميم وظيفتها الاجتماعية. راجع: د. محمد عمر شابرا : الإسلام والتحدى الاقتصادي ، المعهد العالمي للفكر الإسلامي والمعهد العربي للدراسات المالية والمصرفية عمان - الأردن 1996م ص 94، د. عادل أحمد حشيش ، د. مصطفى رشدي شيحة : مقدمة في الاقتصاد العام ، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية 1990 م ص 56 ، د. محمد محمد سعدوني محمد على: الضرر الاقتصادي كأساس للمسئولية الدولية ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق جامعة عين شمس ، 1996 م ص 337.

(2) د. عبد الكريم محمد عبد المجيد : أهم المشاكل التي تواجه المؤسسات والشركات العامة وشبه العامة

بحث منشور بكتاب مشاكل الانتماء المصرفي لمؤسسات القطاع العام وشبه العام ووسائل المعالجة ،

اتحاد المصارف العربية 1994م ص 123 ، 124 .

(3) راجع : رسالتنا للدكتوراه ، إنهاض المشروعات المتعثرة ووقايتها من الإفلاس " دراسة مقارنة بين

القانون الوضعي والفقهاء الإسلامي " مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 2010 م

ص 395 وما بعدها .

وتحميه من العواصف الخارجية، أو الداخلية التي قد تلحق به (1) .  
ولئلا يتهاوى الاقتصاد بأسره . والدولة عندما تقوم بتبني سياسات سليمة  
فإنها توفر بيئة سليمة للاقتصاد ، وتهيئ الحوافز السليمة للنشاط الاقتصادي الفعال  
وتوفير البيئة المؤسسية الجيدة(2) .

ويمكن للدولة تقديم حوافز للاستثمار في بناء السفن على النحو التالي:

- 1- زيادة الامتيازات الممنوحة للسفن الوطنية، مثل إعفاءها من نسبة من رسوم الموانئ والخدمات والعبور في الممرات الملاحية. وتخفيض رسوم الجمارك للمستوردين الذين ينقلون تجارتهم على السفن الوطنية .
- 2 - إبرام اتفاقيات ثنائية وجماعية إقليمية لتبادل حجز الفراغات ونقل البضائع على الأسطول الوطني(3) والعربي.
- 3 - إلزام المصدرين والمستوردين ورجال الأعمال(4) أن يبيعوا سيقاً(5) ويشتروا

.....

فوباً(6) حيث إن البائع هو الذي يختار السفينة في البيع سيقاً ، والمشتري هو الذي

(1) وهذا ما تؤكد عليه الحكومة المصرية دائماً حيث قال رئيس الوزراء المصري في كلمته الختامية بالمنتدى الاقتصادي العالمي بشرم الشيخ : أنه يجب الشراكة بين قطاع الأعمال والقطاع الخاص والحكومات لحل مشاكل الناس و تغير الوضع بسرعة ، لأن الأمور لن تتحسن بمفردها، والتنمية لا يمكن أن تنتظر، فيجب إعادة توزيع الأدوار، واشترك الحكومات ورجال الأعمال والشعوب في تنفيذ خطط المستقبل. وأذيع ختام المنتدى بالقناة الأولى بالتلفزيون المصري من الساعة الثانية عشر إلى الساعة الواحدة ظهراً يوم 2008/5/20 م.

(2) د/ عادل أحمد حشيش ، د/ مصطفى رشدي شبيحة : المرجع السابق ص ( 64 ) .

(3) ويجب الوقوف على حال الشركات الملاحية المتعثرة مثل الشركة المصرية للملاحة البحرية وشركة فامكو وإمكانية تحويلهم من شركات خاسرة مدينة إلى شركات عاملة رابحة وإمدادهم بشتى وسائل الدعم المادي والفني والإداري . ولمعرفة سبل هذه المعالجة . راجع رسالتنا للدكتوراه : مرجع سابق ص 395 وما بعدها.

(4) أشخاص طبيعيين يباشرون على وجه الاحتراف أنشطة تجارية متعددة . راجع : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مفهوم رجل الأعمال ، بحث منشور بمجلة البحوث القانونية والاقتصادية كلية الحقوق ، جامعة المنصورة ، العدد السادس عشر ، أكتوبر 1994 م ص 187 - 194 .

(5) هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه البائع بتسليم البضاعة في ميناء القيام للمشتري، ويقوم بشحنها على سفينة يختارها هو ويؤمن عليها في مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ جزافي يشمل ثمن البضاعة **cost** وقسط التأمين عليها **insurance** وأجرة نقل البضاعة **freight** ومن اختصار الكلمات الانجليزية الثلاثة يتكون الاسم الذائع(5) للعقد " سيف " **C.i.f**

(6) هو ذلك العقد الذي بمقتضاه يلتزم البائع بتسليم المشتري البضاعة المبيعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي اختارها المشتري مقابل دفع الثمن. وقد جاءت تسمية البيع فوباً اختصاراً للمصطلح الإنجليزي **Free on board** والتي تعني خالص، و تنتهي التزامات البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة للمشتري حيث تنتقل ملكيتها منذ هذه اللحظة.

- يختارها في البيع فوباً ، فيختاروا سفنهم الوطنية تشجيعاً للاستثمار<sup>(1)</sup>.
- 4 - تقديم الدعم والرعاية الطبية والتعليمية للعاملين على متن السفن الوطنية وأسرهم .
- 5 - تقديم أسعار تشجيعية للسفن الوطنية أثناء تلقي خدمات الإصلاح والصيانة بالترسانات الوطنية .
- 6 - إنشاء صناديق للتنمية الملاحية لتمويل الاستثمارات<sup>(2)</sup> في بناء أسطول تجاري بحري وطني<sup>(3)</sup>.

---

<sup>1</sup> ) د. محمد بهجت قايد: الموجز في القانون البحري " ماهية السفينة وذاتيتها وتسجيلها- إيجار السفينة - النقل البحري للبضائع بسند الشحن وفقاً لاتفاقيات بروكسل - هامبورج - روتردام - الملاحة البحرية المساعدة" الرحمة للطباعة، القاهرة دون تاريخ ص 376 .، د. فايز نعيم رضوان : القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ، أكاديمية شرطة دبي 1429 هـ 2008 م. ص 351

<sup>2</sup> ) وتقوم الحكومة الفرنسية بدور كبير في صناعة السفن التجارية والحربية ، وتقتصر صناعة السفن الحربية على الدولة فقط . راجع:

<http://www.universalis.fr/encyclopedie/navires-construction-navale>

واطلعت على الخبر في 2016/3/28 م .

<sup>3</sup> ) ولنا في مشروع قناة السويس الجديدة مثلاً عملياً على القدرة على التنفيذ في وقت وجيز متى توافرت الإرادة ، وليشارك الجميع حكومة ، وشعباً في دعم الوطن للخروج من محنته ، واستعادة مكانته تحت الشمس بين الأمم.

## المبحث الأول

### المفهوم القانوني للسفينة

ينصب البحث على عملية بناء السفن التي هي أداة الملاحة البحرية ؛ ويحتاج طالب البناء لرهنها وهي تحت الإنشاء "إي قبل وجودها الفعلي" ؛ لذا يتوجب قبل التعرض لعملية البناء تحديد كنه السفينة ببيان مفهومها القانوني، وطبيعتها المالية ، وتعيين ذاتيتها تعييناً نافياً للجهالة ؛ حتى يمكن تطبيق الأحكام القانونية عليها (1) ، وهذا ما تتناوله المطالب الثلاثة الآتية بالإيضاح:

المطلب الأول: تعريف السفينة

المطلب الثاني: الطبيعة المالية للسفينة

المطلب الثالث : تعيين ذاتية السفينة

### المطلب الأول

#### تعريف السفينة

تعريف السفينة في اللغة : السفينة: الفلك ؛ لأنها تُسْفِنُ وجه الماء أي تُقْسِرُه. وقيل لها سفينة ؛ لأنها تُسْفِنُ الرمل إذا قل الماء. وقيل: سميت السفينة سفينة ؛ لأنها تسفن على وجه الأرض أي تُلزق بها . والجمع سَفَائِن وسَفُن ، وسَفِين(2).

تعريف السفينة في الاصطلاح :

عرف المشرع السفينة في الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون التجارة البحرية بأنها:" كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح ". وعرفتها محكمة النقض المصرية بأنها : " كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر وثبت تخصيصها للملاحة فيه" (3) .

---

(1) وحتى يمكن الاطمئنان على صلاحية السفينة للملاحة البحرية تأميناً لسلامة الأرواح والأموال على متنها، لأنها قطعة من اليابسة بينها الإنسان بفنه الذي تطور من المجادف إلى الشراع إلى البخار إلى الذرة، وهي تجوب البحار تحمل على متنها مجتمعاً من البشر تنشأ بينهم العلاقات، وتحدث بها الوقائع، وتتعدد أغراضهم بين النزهة والصيد والتجارة والحرب إلى غير ذلك من الأغراض. ومن ثم يتعين ربطها بنظام قانوني . راجع: د. على البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية 1975 م ، ص 5 .

(2) ابن منظور ، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت لبنان الجزء السادس ، مادة سفن ، ص 286 .

(3) طعن رقم 58 لسنة 35 قضائية في 7 مايو 1959 . راجع : الموسوعة الذهبية للفكاهي جزء 10 ص 636 .



وتعريف السفينة الوارد بقانون التجارة البحرية يحدد مفهومها القانوني بوجه عام ، بمعنى أن تنظيم أي جانب من جوانب الملاحة البحرية بموجب قانون آخر يتناول السفينة بأحكام خاصة يؤخذ فيه بذات المفهوم القانوني للسفينة (1).  
وتكاد تجمع التشريعات على أن السفينة يجب أن تكون قادرة على التسيير ذاتياً ، بخلاف الأمر في القانون الجزائري ، حيث يعرف السفينة بأنها: كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى(2).

وقد اشترط المشرع توافر ثلاثة عناصر في السفينة:  
أن تكون منشأة ، وأن تخصص للملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح ، وأن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد . وهذا ما تتناوله الفروع الثلاثة الآتية بالإيضاح :

### الفرع الأول السفينة منشأة

السفينة منشأة يتم بناؤها بقصد استخدامها في الملاحة البحرية بصفة معتادة(3) ، ولا عبرة بطريقة البناء ، أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية . كذلك لا أهمية لطريقة تسييرها، سواء بالشرع ، أو البخار وأياً كان نوع الطاقة المستخدمة في تسيير السفينة (4) ، كذلك لا تمييز بين السفن من حيث الحمولة ، فيستوي أن تكون المنشأة كبيرة الحجم أو صغيرة الحجم(5).  
ويثير اعتبار السفينة منشأة مسألتين :

الأولى: تتعلق بحكم السفينة وهي لا تزال تحت البناء، ومدى إمكان تطبيق الأحكام

---

(1) بمعنى أن يختص قانون التجارة البحرية بتحديد مفهوم السفينة وعدم ترك ذلك لقانون آخر أو غياب الجب القانوني. راجع: د. زكي زكي الشعراوي ، القانون البحري ، الجزء الأول ، السفينة ، دار النهضة العربية 1989 م ص 40 .

(2) القانون التجاري وتعديلاته لسنة 1991 م نشر في الجريدة الرسمية العدد 7 ، وهو منشور على الشبكة الدولية للمعلومات ، واطلعت عليه بتاريخ 2016/4/1 . راجع : <http://www.f-law.net/law/threads/42890>

(3) د. علي البارودي ، المرجع السابق ، بند 1  
(4) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد 1995 م ، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، بند 75 ويترتب على ذلك أن المنشأة التي تعمل بالطاقة الذرية تدخل في مفهوم السفينة .

(5) د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد ، دار النهضة العربية القاهرة 1992 م ص 70 .

الخاصة بالسفينة عليها .

لاشك أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة مادامت تخصص للملاحة البحرية ، ولو لم تبدأ رحلاتها البحرية بعد(1) ، أما المنشأة قيد البناء فلا تعد بعد سفينة ، رغم إمكانية إثبات اتجاه نية طالب البناء إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها .

إلا أن المشرع خرج على هذا الحكم فيما يتعلق بأحكام الرهن البحري من جهة وأحكام التأمين البحري على السفينة من جهة أخرى . فقد أخضع المشرع رهن السفينة تحت البناء لأحكام الرهن البحري (2)، كما أخضع التأمين على السفينة في دور البناء للأحكام الخاصة بالتأمين البحري على السفن (3) ، ويلزم في هاتين الحالتين أن تكون نية طالب البناء متجهة إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها (4) ، والحكمة من ذلك تمكين المستثمرين في هذا المجال من إتمام بناء السفن ، وتوفير النفقات اللازمة لتشغيلها، وهي نفقات باهظة بالفعل ، قد لا تتوافر للمستثمرين في بداية ممارسة هذا النشاط . ويرى جانب من الفقه أن إطلاق وصف السفينة على المنشأة تحت البناء استثناء تشريعي لا يجوز التوسع فيه أو القياس عليه (5).

الثانية : تتعلق بمدى اعتبار محقات السفينة جزءاً منها، أم أن مفهوم المنشأة يقتصر على بدن السفينة وهيكلها فقط .

لقد أجاب المشرع على ذلك بنصه في الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون التجارة البحرية على أن " تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها" ، ويتضح من ذلك أن السفينة كمنشأة لا تقتصر على بدنها أو هيكلها وإنما تمتد إلى جميع ملحقاتها(6) سواء كانت ثابتة بالسفينة، أو غير ثابتة بها والتي تكون لازمة لاستغلال السفينة في وجه النشاط المخصصة له.

(1) د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، بند 63 .

(2) المادة 44 من القانون رقم 8 لسنة 1990 م .

(3) المادة 386 من القانون رقم 8 لسنة 1990 م .

(4) د/ رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 74 .

(5) د. محمد بهجت فايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ( السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - الأشخاص البريون ) الطبعة الخامسة 2012 - 2013 م ص 60 .

(6) ولذلك يعتبر من ملحقات السفينة الأجهزة والمعدات اللازمة للملاحة، كالمراجل ، والبوصلة، والأجهزة والمعدات اللازم توفرها لمواجهة الأخطار البحرية كأدوات إطفاء الحريق وقوارب النجاة ، وكذلك المعدات اللازمة لاستغلال السفينة ، كرافعات السفينة لشحن البضائع وتفريغها، وكذلك الذخيرة التي تحتفظ بها السفينة على ظهرها لمواجهة اللصوص البحريين أو لصد الأعداء في زمن الحرب، أو شباك الصيد وأدواته بالنسبة إلى سفن الصيد.

وتأتى أهمية تحديد الملحقات في أن الحقوق الواردة على السفينة إنما تشمل ملحقاتها (1) . كما أن التصرف الذي يرد على السفينة إنما يشمل ملحقاتها دون حاجة إلى ذكرها ، بالعقد ، مع مراعاة وجوب أن تكون السفينة وملحقاتها مملوكة لشخص واحد (2) ، ويترتب على ذلك أنه على أطراف الاتفاق استبعاد كل أو بعض الملحقات من نطاق التصرف إذا كان المراد عدم شمول الاتفاق لتلك الملحقات (3) ، ويفهم من ذلك أن فصل الملحقات عن المنشأة لا يترتب عليه فقدانها لوصفها كسفينة ، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار إمكانية استبدال أجهزة ومعدات السفن بصفة دورية .

## الفرع الثاني

### تخصيص المنشأة للملاحة البحرية

نص المشرع المصري على أن السفينة هي : المنشأة التي تعمل عادة، أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية . وبذلك يكون المشرع المصري قد انتصر لضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية لاعتبارها سفينة (4) .

ذلك أن العديد من مجارى المياه الداخلية في مصر ، كنهري النيل والبحيرات ، تسمح لمنشآت كبيرة الحجم نسبياً بالملاحة فيها ، وتكون هذه المنشآت في الوقت ذاته صالحة للملاحة البحرية (5) ؛ ولذلك ومن أجل عدم إخضاع المراكب المخصصة للملاحة النهرية لأحكام القانون البحري ، لزم أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية ، مع عدم الاكتفاء بصلاحياتها لهذه الملاحة .

وذكر المشرع المصري في تعريف السفينة المنشأة التي " تعمل عادة " أو تلك التي " تكون معدة للعمل " يثير التساؤل حول مفهوم التخصيص للملاحة البحرية ، بين وجوب أن يكون التخصيص فعلياً، أو الاكتفاء بتوافر نية التخصيص للملاحة البحرية لدى مالك المنشأة .

والواقع أن تطبيق بعض أحكام القانون البحري قد يكون واجباً قبل بدء المنشأة في ممارسة نشاطها، وفي هذه الحالات يكفي أن تكون المنشأة " معدة للعمل " في

(1) د . محمود سمير الشراوي القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1993م، بند 45.

(2) د . مصطفى كمال طه ، المرجع السابق بند 77 .

(3) د . زكى زكى الشعراوي ، السفينة " مقدمة - نظامها القانوني - ملكيتها - الحقوق العينية التي ترد عليها - الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن " الجزء الأول ، دار النهضة العربية 1989 م ص 193.

(4) تشهد الفوائين المقارنة ثلاثة ضوابط مختلفة لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية : ضابط تسجيل المنشأة في سجل السفن ، وضابط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية ، وضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية .

(5) وهذه الظاهرة هي التي أثار التساؤل حول الملاحة المختلطة في القانون المصري .

الملاحة البحرية لتطبيق تلك الأحكام وأهمها الأحكام الخاصة ببناء السفينة ؛ إذ لا يمكن تطبيق هذه الأحكام ما لم تتجه نية طالب البناء إلى تخصيصها للملاحة البحرية<sup>(1)</sup>، وكذلك طلب تسجيل المنشأة في سجل السفن فور تمام بنائها، وقبل بدء الملاحة .

أما بعد أن تبدأ المنشأة في ممارسة نشاطها ، فإنه يجب أن تكون مخصصة بالفعل للملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة<sup>(2)</sup> فإن تبدل وجه التخصيص بأن خصصت المنشأة للملاحة النهرية<sup>(3)</sup>، أو تحولت إلى حطام بفقدانها بصفة نهائية ، أو فقدت قدرتها على الملاحة البحرية ، فقدت المنشأة وصفها كسفينة<sup>(4)</sup>. وإن كنا نرى أنه يجب توسيع مفهوم السفينة حتى تستوعب السفن الصغيرة<sup>(5)</sup> التي تسيّر في النهر<sup>(6)</sup> بعد عودة الرحلات النيلية من جديد وفي هذه الحالة يتوسع مجال بناء السفن .

### الفرع الثالث

#### القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد

لا يلزم لاعتبار المنشأة البحرية سفينة أن يكون نشاطها مقصوراً على الملاحة البحرية ، وإنما يكفي أن تقوم بهذه الملاحة بصفة معتادة. ويترتب على ذلك من جهة أن السفينة لا تفقد وصفها هذا إذا قامت برحلة نهريّة أو أكثر بصفة عارضة

---

(1) وأيا كان القصد من الملاحة الريج كالملاحة التجارية ، أو غيره كالملاحة الصيد والنزهة . فالعبارة بوجودها أو نية استخدامها في البحر . راجع : د. زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 21 .  
(2) د. رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 63 .  
(3) د. علي حسن يونس ، المرجع السابق ص 27 .

#### RODIER (R.) – Droit maritime- le Navire- Dalloz – paris – 1980.p.4.

(4) وعلى ذلك يستبعد من مفهوم السفينة المراكب النهرية ، والأرصفة والجسور والأحواض ، والفنادق العائمة ، والرافعات المائية والصنادل والمواكين والبراطيم والكراتك والزوارق وقوارب الغطس ، والمنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبتترول ، والطائرات المائية ، والزحافات الهوائية ، والمقطورات البحرية. راجع: د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، بند 440 ، د. زكي زكي الشعراوي ، القانون البحري ، الطبعة الثانية ، القاهرة، ص 113 ، د. مصطفى كمال طه ، أصول القانون البحري ، القاهرة 1952 م ، بند 76 ، د. علي البارودي ، المرجع السابق بند 14 .

(5) يوجد نحو 960 وحدة نقل نهري منها 440 تابعة لشركة النيل العامة للنقل النهري ، و250 تابعة لقطاع الأعمال . بجانب 9500 مركب متهاكلة ومنها نحو 55% غير مرخصة تحصد الأرواح كل يوم . راجع: [www.egynews.net](http://www.egynews.net) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/4/1 م .

(6) يسهم بنحو 30 % من حركة النقل ويوفر 1.5 مليار جنيه ، 30 مليون طن سولار ، وتوفير 6 مليار صيانة طرق نتيجة الحمولات الزائدة . راجع: [www.egynews.net](http://www.egynews.net) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/4/1 م .

(1) ، كما أن المركب الذي يقوم برحلات بحرية بصفة غير معتادة لا يكتسب من جهة أخرى وصف السفينة (2).

ونرى أنه يكفي لاعتبار المنشأة سفينة أن تكون الملاحة البحرية نشاطاً معتاداً لها وإن انتظمت كذلك في القيام برحلات نهريّة (3) على وجه الاعتياد. وذلك لصعوبة الوقوف على النشاط الغالب من جهة (4)، ولاكتفاء المشرع بالنص على صفة الاعتياد دون اشتراط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بصفة رئيسية من جهة أخرى. ودعماً لبناء السفن أيضاً بما يمثله من فرص عمل للسفن الصغيرة نسبياً.

### المطلب الثاني الطبيعة المالية للسفينة

المال في القانون هو: الحق المقوم. والسفينة تكون موضوعاً لحق الملكية، وغيره من الحقوق العينية الأخرى .

ولذا استقر الرأي على الإقرار بالطبيعة المالية للسفينة، إلا أن الفقه لاحظ اقتراب الأحكام الخاصة بها بالنظام القانوني للثروة العقارية ، مما أثار التساؤل حول طبيعة السفينة بين اعتبارها من المنقولات أو من العقارات؟ (5) .

واستقر الرأي على أن السفينة مال منقول (6) مادي (7) بطبيعته ؛ إذ يمكن

---

(1) د. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق ، ص134 ، د. على البارودي، المرجع السابق، بند 6، د. رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص36 .

(2) د. جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية 1997 ص35 ، 36 .

RODIER (R.) – Droit maritime- le Navire- Dalloz – paris – 1980.p.4 , 5.

(3) حيث افتتح رئيس الوزراء المصري في 16 يناير 2016 م الميناء النهري بمحافظة دمياط ، وتم تدشين أول خط للنقل النهري بين القاهرة ودمياط. راجع: [www.egynews.net](http://www.egynews.net) وقد يتم تسيير السفن صغيرة الحجم نسبياً في رحلات نهريّة ، وهذا يعظم العائد ويطور منظومة التجارة البحرية ، ويدعم عملية بناء السفن .

(4) وترجع هذه الصعوبة إلى اعتبارين: الأول : هو تشابك الرحلات البحرية والنهرية من حيث الزمان مما يصعب معه الوقوف على عدد الرحلات البحرية والنهرية لتحديد الطابع الغالب لأي من الملاحة البحرية والملاحة النهريّة .

والثاني: هو صعوبة الوقوف على طابع الرحلة ذاتها في بعض الأحوال، والمثال على ذلك ملاحة الصيد في إحدى البحيرات المفتوحة على البحر المتوسط ، فيصعب الوقوف على ما إذا كانت الرحلات الخاصة بالصيد تبقى ضمن حدود مياة البحيرة أم تتجاوز إلى مياه البحر المتوسط .

(5) د. على البارودي ، المرجع السابق بند 15 .

(6) العقار هو: كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله دون تلف ، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول المادة 82 / 1 من القانون المدني.

(7) هي التي لها كيان مادي ملموس يمكن إدراكه بالحس . بينما المنقولات المعنوية هي ما يدرك بالفكر

نقلها من مكان إلى آخر دون تلف (1). وهي بوصفها أداة الملاحة البحرية لا يتصور استقرارها بحيز تثبت فيه ، فضلا عن كونها أداة يتحقق توجيهها في ملاحتها دون تلف (2) ، وتطبيقاً لذلك تنص المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية على أنه: " مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة "

والمراد بهذا النص استبعاد الأحكام الخاصة بالثروة العقارية في القواعد العامة من السريان على السفينة، وهو نص قاطع الدلالة على اعتبار السفينة منقولاً ، بكل ما يترتب على ذلك من آثار.

غير أن المشرع تحفظ بشأن الأحكام المنصوص عليها في قانون التجارة البحرية ، فهذه أولى في التطبيق من القواعد العامة المدنية (3). ويمكن إجمال تلك الأحكام البحرية الخاصة فيما يلي:

(1) يجب أن تقع جميع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة (4).

(2) لا تكون التصرفات السابقة نافذة تجاه الغير ما لم يتم شهرها في سجل السفينة الخاص بها (5).

(3) تخضع الملكية الشائعة للسفينة للأحكام الخاصة الواردة بقانون التجارة البحرية ، قبل الرجوع إلى القواعد العامة المدنية (6).

(4) تتمتع حقوق الامتياز الواردة على السفينة بتنظيم قانوني خاص ، ولا تشمل من بينها امتياز بائع السفينة (7).

(5) يتم رهن السفينة طبقاً لأحكام بحرية خاصة (8) ، وهذه الأحكام تجعل من الرهن

---

لاعتبارها قيماً تفتقد الكيان المادي.

(1) المادة 82 من القانون المدني .

(2) د. زكي الشعراوي ، المرجع السابق ص 147 .

(3) والواقع أن نص المشرع هذا فيه تزييد ، لأن المبدأ هو تطبيق النص الخاص بالأولوية على القواعد العامة . ومع ذلك فإن النص يفيد وجوب تكملة النقص في الأحكام الخاصة بالقواعد العامة التي تسرى على المنقولات ، وإن كان النظام البحري الخاص يقارب النظام القانوني الخاص بالثروة العقارية .

(4) المادة 11 /1 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 م.

(5) المواد 18 وما بعدها من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 م

(6) المواد من 29 إلى 40 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 م

(7) المواد 41 إلى 58 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 م

(8) انظر المادة (1097) من القانون المدني بشأن الرهن الحيازي ، والمادة (1030) منه التي تقتصر

الرهن الرسمي على العقارات وحدها .

البحري رهناً غير حيازيٍ أشبه بنظام الرهن الرسمي<sup>(1)</sup>.  
(6) يتم الحجز على السفينة سواء كان الحجز تحفظياً أو تنفيذياً طبقاً لأحكام بحرية خاصة<sup>(2)</sup>، أقرب إلى أحكام الحجز على العقار من أحكام الحجز على المنقول<sup>(3)</sup>، ومع ذلك تطبق القواعد العامة للحجز على المنقولات الواردة بقانون المرافعات المدنية والتجارية فيما لم يرد بشأنه نص خاص .

### المطلب الثالث تعيين ذاتية السفينة

تتمتع السفينة بمركز قانوني فريد بين سائر المنقولات والعقارات ، وأشخاص القانون عامة طبيعية كانت أو معنوية؛ فهي وإن كانت منقولاً ، إلا أنها ليست كسائر المنقولات ، وهي وإن تشبهت بالعقار في تطبيق بعض النظم عليها إلا أن لها دوراً يفوق دور العقار من جميع الوجوه ، وهذا المركز الفريد كفيلاً بأن يكون لها نظاماً قانونياً مستقلاً دون تركها في غياهب الجب القانوني<sup>(4)</sup>؛ لذا يدور النظام القانوني الخاص بالسفينة حول إمكانية تعيين ذاتيتها ، وهو ما يسمح بقيد كل سفينة في سجل تثبت ملكيتها وتشهر فيه كل التصرفات والحقوق العينية الواردة عليها ؛ ونظراً لأهمية تعيين ذاتية السفينة لم يترك المشرع تحديد عناصر هذه الذاتية لمشئئة الأفراد ، وإنما أوجب توفر عناصر محددة هي الاسم والموطن والحمولة والدرجة ، والأوراق ، والجنسية .

أولاً : اسم السفينة :

يكون لكل سفينة اسم خاص يميزها عن غيرها من السفن يختاره مالكها، ويجب أن لا يكون اسماً لسفينة أخرى ، وألا يخالف النظام العام والآداب ، ويتعين بشأن السفن المصرية أن توافق الجهة الإدارية المختصة وهي مصلحة الموانئ والمنائر، على اسم السفينة<sup>(5)</sup> ، ويجب وضع اسم السفينة على مكان ظاهر بها ، فهو يكتب على جانبها في الأمام ، وفي الخلف ، ولا يجوز إخفاء الاسم إلا بقصد اتقاء وقوع

(1) المواد من 59 إلى 77 من قانون التجارة البحرية .

(2) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 145 .

(3) د. مصطفى طه ، المرجع السابق، بند 17، د. على جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري

دار النهضة العربية دون تاريخ ، ص 20

(4) د. زكي الشعراوي ، القانون البحري ، الجزء الأول السفينة، 1989 ص 40.

(5) المادة (2/6) من قانون التجارة البحرية ، والمادة (5) من قانون سجل السفن رقم 84 لسنة 1949 .

السفينة في الأسر (1) ، وقد نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أنه : " ويجب أن يكون للسفينة اسم توافق عليه الجهة الإدارية المختصة وأن يوضع هذا الاسم مصحوباً برقم تسجيل السفينة على مكان ظاهر منها وفقاً للأحكام التي يصدر بها قرار من الوزير المختص ."

ثانياً : موطن السفينة :

يكون للسفينة موطن يتحدد عادة بميناء تسجيلها ، وفيه تحوى سجلاته كافة التصرفات القانونية والحقوق العينية الواردة على السفينة ، ويتحدد موطن السفن المصرية بميناء تسجيلها في مصر (2) ، ولا يلزم بالضرورة أن يكون ميناء التسجيل هو ميناء استغلالها الذي تباشر فيه السفينة نشاطها (3) .

ثالثاً : حمولة السفينة :

يقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية ، ويتم بشأنها التمييز بين الحمولة الإجمالية للسفينة وحمولتها الصافية .

فالحمولة الإجمالية : تعبر عن الأبعاد الحقيقية للسفينة ؛ إذ تشمل إلى جانب السعة الداخلية التي يحتويها هيكل أو بدن السفينة كافة المنشآت المقامة على سطح السفينة .

أما الحمولة الصافية : فهي تعبر عن الطاقة الاستغلالية للسفينة ؛ إذ يخصم من سعتها الداخلية كافة الفراغات والأماكن التي لا تستغل في إيواء الركاب أو حفظ الأمتعة والبضائع. ويلاحظ أن لكل من تحديد الحمولة الإجمالية ، وتحديد الحمولة الصافية للسفن أهميته بشأن تطبيق بعض الأحكام القانونية ، فرسوم الموانئ والإرشاد ، وكذلك تحديد الحد الأقصى لمسئولية مجهز السفينة عن أخطاء تابعة ، تحدد على أساس من الحمولة الإجمالية. بينما تتحدد أجرة السفينة عادة ، والتعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ على أساس الحمولة الصافية (4) .

(1) المادة السادسة فقرة 4 من قانون التجارة البحرية ، وتشير كذلك إلى أن قانون سجل السفن يتضمن بعض أحكام خاصة باسم السفينة ، وهي أحكام لا تسري إلا إذا كانت السفينة مقيدة بسجل السفن .

(2) ويتضح ذلك من نص المادة 10 من قانون التجارة البحرية التي تحددها المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة كمحكمة مختصة بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بالسفينة المصرية .

(3) د. على البارودي ، المرجع السابق ، بند 15 .

(4) د. رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص76 . وتجدر الإشارة إلى أن حمولة السفينة تقاس بالطن الحجمي ، وهو يوازي 283 متراً مكعباً ، ويتم تقدير الحمولة وفقاً لطريقة مورسون الانكليزية .



#### رابعاً : درجة السفينة :

تحدد لكل سفينة مرتبة أو درجة على ضوء طريقة بنائها وصفاتها البحرية وعمرها الملاحي ومدى استيفاء السفينة شروط السلامة الواجب توافرها فيها (1) ، ويترتب على اختلاف درجة السفن اختلاف قيمتها من الوجهة الاقتصادية ؛ إذ تتحدد قيمة السفينة عند بيعها أو تأجيرها أو رهنها على درجتها (2) .

وتحدد الدول الشهادات التي تقبلها وتكون صادرة عن الشركات والهيئات المتخصصة في هذا المجال ، والتي تعرف بهيئات الإشراف (3) وتتولى هذه الهيئات متابعة السفينة منذ المراحل الأولى لبنائها ؛ فتشرف على البناء وتعين أجزاء السفينة وأقسامها وآلاتها وعناصرها بصفة دورية، أو على إثر أي حادث يعترض السفينة.

ولشهادة هيئة الإشراف أهميتها من حيث الدلالة على صلاحية السفينة للملاحة البحرية، وتوافر شروط السلامة فيها ؛ لذلك يتجه القضاء إلى اعتبار الشهادة قرينة على صلاحية السفينة حتى يثبت العكس (4) ، وتسأل هيئة الإشراف عن الأضرار الناشئة عن أخطائها أو أخطاء تابعيها في تحديد درجة السفينة أو إجراء معاينتها

(1) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 167 .

(2) د. مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، بند 84 .

(3) وتطبيقاً لذلك نصت المادة 10 من قانون سلامة السفن رقم 232 لسنة 1989 على أن تعين بقرار

من وزير النقل البحري هيئات الإشراف البحري التي تقبل شهاداتها وتقارير المعاينة التي تصدرها للسفن المصرية . وقد حددت المادة 18 من قرار وزير النقل البحري رقم 143 لسنة 1990م بإصدار قواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن هيئات الإشراف المقبول شهاداتها في مصر وهي :

اللويذر ريجيستر أوف شيبينج . وهي شركة بريطانية تأسست عام 1760 ، ببروفريتاس . وهي شركة فرنسية تأسست عام 1828م . أميركان بيو أوف شيبينج . وهي شركة أميركية تأسست عام 1867 ، رجنرو أفاي إيطاليانو . وهي شركة إيطالية تأسست عام 1861 ، جرمانخير لويد . وهي شركة ألمانية تأسست عام 1867 . نورسكي فريتاس . وهي شركة نرويجية تأسست عام 1894 . تسجيل السفن لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية (سابقاً) وهي هيئة عامة يقتصر نشاطها على تقييم السفن التي تبنيها الترسانات الروسية ، نيبون كاجي كيوكاي . وهي شركة يابانية تأسست عام 1913 . وأشهر شركات الإشراف عالمياً البريطانية والفرنسية. لذلك غالباً ما يشترط مشتري إحدى السفن صدور شهادة بدرجة السفينة من إحدى هاتين الشركتين . راجع: د. رفعت فخري ، المرجع السابق ص 77 .

(4) د. على البارودي، المرجع السابق بند 15 .

### خامساً : أوراق السفينة :

يجب أن يكون على ظهر السفينة عدد من الأوراق والمستندات بهدف إثبات الحالة المدينة للسفينة وتحديد ذاتيتها ، وفي مقدمة الأوراق التي يجب على الربان<sup>(2)</sup> أن يحتفظ بها في السفينة : شهادة التسجيل المصرية التي تسلمها هيئة الموانئ والمناير لمالك السفينة بعد تسجيلها، ودفتر البحارة ، وقائمة الشحن التي تبين البضائع المشحونة على السفينة ، والشهادة الصحية على ظهر السفينة، وترخيص الملاحة ، ودفتر خاص بالآلات المحركة للسفينة ، ودفتر الحوادث<sup>(3)</sup>.

### سادساً : جنسية السفينة:

الأصل أن تمنح الجنسية للأشخاص ، أما الأشياء أو الأموال فليس لها جنسية ؛ لذا قد أبدى بعض الفقهاء تحفظهم على فكرة جنسية السفينة باعتبارها مالا منقولاً ، غير أن غالبية الفقهاء قد أيدوا ما أجمعت عليه التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظراً لوجود علاقة قوية ومتبادلة بين الدولة والسفينة ؛ لأن السفينة تمارس الملاحة عادة في أعالي البحار حيث لا توجد سيادة لأي دولة، ومن ثم لا يمكن لأي مركز قانوني أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة أي منحها جنسيتها، وتخول هذه الجنسية للدولة فرض سلطتها

(1) يميز الفقه بشأن مسؤولية هيئة الإشراف بين مسؤوليتها العقدية تجاه مالك السفينة الذي طالبها بمعابنة السفينة وإصدار شهادة لها ، وبين مسؤوليتها التقصيرية تجاه الغير المضرور . كما تجدر الإشارة إلى صحة شروط الإعفاء من المسؤولية في ظل القانون المصري، إلا في حالة العش أو الخطأ الجسيم (المادة 217 من القانون المدني) مع امتداد الإعفاء إلى الأخطاء العمدية وغير العمدية التي يرتكبها التابعون . راجع في ذلك : د. رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص 78 .

(2) المادة 101 من قانون التجارة البحرية حيث تنص على أنه : " على الربان أن يحتفظ في السفينة

أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة".  
(3) ينص عليه المشرع في المادة 103 من قانون التجارة البحرية بقوله : " على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطراراً أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليه ، ويكون التأشير خارج جمهورية مصر العربية من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده" ، وقد حل هذا الدفتر بقانون التجارة البحرية محل دفتر يومية السفينة ، ويسجل فيه الجرائم والعقوبات ، المواليد والوفيات ، ويتمتع بنفس الحجية التي تتمتع بها الدفاتر التجارية الواردة في المادة 27 من قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999 م . راجع : د. مصطفى طه ، القانون البحري الجديد ، طبعة 1995 م بند 38 ، د. محمد بهجت فايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 75 .

وقانونها بهدف تنظيم مسلك الأشخاص الموجودين على ظهرها ، ويبدو من ذلك أن جنسية السفينة أمر ضروري لضمان التنظيم القانوني لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار.

وقد نص المشرع المصري على ذلك في المادة الخامسة من قانون التجارة البحرية، حيث نصت على أنه : " مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية ، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين " .

## المبحث الثاني

### عقد بناء السفن

البناء طريق من طرق اكتساب ملكية السفينة فهو ينشؤها ويوجدتها، وقد تطور

بناء السفن فمن مراكب خشبية تسير بالشرع ، إلى بوارج عملاقة منشآت كالجبال تسير في البحر بما ينفع الناس<sup>(1)</sup> ولأهمية بناء السفن فقد بدأ به المشرع في الفصل الثاني من قانون التجارة البحرية ، وذلك في المواد من 13 إلى 17 من قانون التجارة البحرية<sup>(2)</sup> ؛ ونظراً لأهمية إصلاح السفينة في استمرارها لأداء دورها بكفاءة فقد حرص المشرع في قانون التجارة البحرية الحالي على خلاف التشريع الملغى على معاملة الإصلاح معاملة البناء ، وإيضاح ذلك في مطالب أربعة :

المطلب الأول: صور بناء السفن .

المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد بناء السفن .

المطلب الثالث: آثار عقد بناء السفن.

المطلب الرابع : إصلاح السفن .

### المطلب الأول

#### صور بناء السفينة

البناء في اللغة : البناء ضد الهدم ، يقال بنى البناء بناً ، والبناء المبتنى ، والجمع أبنية ، وأبنيات جمع الجمع ، واستعمل أبو حنيفة البناء في السفن فقال : يصف لوحاً يجعله أصحاب المراكب في بناء السفن<sup>(3)</sup>.

بناء السفينة اصطلاحاً : عملية تصنيع فنية ، وتكنولوجية ، تتم في مرفق خاص يسمى ترسانة بناء السفن، ينتج عنه منشأة صالحة للملاحة وتحمل الخاطر

---

(1) وقد عرفت البحرية الإسلامية أنواعاً من السفن حيث كانت تبنى بأحد طريقتين : الأولى: تصنع من خيوط اللين وتستخدم في المحيط الهندي والبحر الأحمر ، لأن به شعاب مرجانية فلا تكون عرضة للكسر عند اصطدامها بها . والثانية : تصنع بالمسامير وهذه تسير في البحر المتوسط . وهذا يدل على مدى نشاط الملاحة البحرية عند العرب والمسلمين منذ قرون خلت وأزمنة تبدلت ، ولعل السر في ذلك موقعهم الفريد وسط السطوح المانية حيث من الجنوب المحيط الهندي " بحر الحبشة " ومن الشمال الغربي البحر المتوسط " بحر الروم " ومن الغرب البحر الأحمر ، ومن الشرق خليج عمان والخليج العربي " بحر فارس " .

(2) على خلاف الوضع في قوانين أخرى ، من ذلك القانون التجاري البحري الإماراتي رقم 26 لسنة 1981 م حيث لم يتعرض المشرع في دولة الإمارات العربية المتحدة لتفصيل أحكام عقد بناء السفينة واقتصر على ضرورة أن يكون عقد بناء السفينة مكتوباً ، وضمن الباني خلو السفينة من العيوب الخفية وذلك في المادتين 67 ، 68 . راجع : د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ، مرجع سابق ص 77 .

(3) وإنه أصل البناء فيما لا ينمي كالحجر والطين ونحوه مما يلزم موضعاً لا يزول من مكانه إلى غيره ، وليس كذلك سائر الآلات المنقولة المبتذلة ، كالخيمة والمظلة ، ولكنه يطلق على هذه الأشياء من حيث كان مسكوناً وحاجزاً . راجع : ابن منظور ، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت لبنان الطبعة الثالثة ، الجزء الأول ، مادة: بني ، ص 510 .

## البحرية .

ويتخذ بناء السفن إحدى صور ثلاث :

1- الصورة الأولى البناء المباشر: حيث يقوم المجهز ببناء السفينة بنفسه(1) في ترسانته الخاصة (2)، فيشتري الأدوات والمهمات اللازمة ، ثم يتعاقد مع المهندسين والعمال .

وهي عقود عادية تطبق عليها القواعد الخاصة بعقد العمل أو البيع كما هو مبين في القانون المدني(3) ، فالمجهز هو الذي يقوم بنفسه بكل ما يلزم لعملية البناء؛ لهذا فإنه مالك للسفينة منذ البداية(4) ، وفي جميع مراحل البناء. فإذا أفلس أثناء البناء فلا جدال في أن الجزء الذي يكون قد تم بناؤه يدخل في أموال التفليسة . وهو يستطيع أن يرهنها وهي في دور البناء فإذا باعها بعد ذلك فإنها تنتقل إلى المشتري محملة بالرهن الذي رتبته عليها(5).

ولكن هذه الصورة نادرة عملاً ، ذلك أن بناء السفن الحديثة يحتاج إلى تجهيز ضخم وتخصص فني وخبرة عالية، وأصبحت هناك شركات متخصصة في هذه الصناعات(6) ، ولكن يمكن وجوده في صناعات السفن الصغيرة كسفن النزهة وقوارب الصيد (7)

(1) د. علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القانون البحري ، دار النهضة العربية بالقاهرة دون تاريخ ، ص 40 .

(2) د. محمد بهجت فايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الخامسة 2012 – 2013 م ، ص 158 .

(3) د. علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة ، دون تاريخ ، ص 106 .

(4) د. محمد إبراهيم موسى ، الوجيز في القانون البحري والجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة طنطا ص 86 .

(5) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، السفينة. ملكيتها . ونظامها القانوني الخاص .

أشخاصها. الرحلة البحرية: النقل البحري . البيوع البحرية الدانون الممتازون والمرتهنون الحوادث البحرية . التصادم . الإنقاذ . الخسارات العمومية . منشأة المعارف بالإسكندرية 1975 م ، ص 42

(6) من هذه الشركات في مصر: شركة حلوان لبناء السفن ، قسم بناء وإصلاح السفن بالمقاولين العرب ، وهي تصمم و تبني جميع الوحدات البحرية بوزن مائة طن إلى 1500 طن ، كما تدرب كوادرفنية

لأعمال الصيانة ، وهي تنفذ على مستوى عالٍ لمتطلبات ISO 9001/2000 . وقد بنيت 250 وحدة بحرية حديثة تحت الإشراف الكامل لهيئات التفتيش العالمية للسفن . ترسانة الإسكندرية ، وهي واحدة

من أكبر قلاع الصناعات الثقيلة أنشئت عام 1960 م وهي تقع في جنوب البحر الأبيض المتوسط داخل الميناء الغربي بمرفأ الإسكندرية وتبلغ مساحتها حوالي 400000 متر مربع بطول أرصفة

120 متر وهي تبني جميع سفن البضائع 20000 ألف طن كسفن الدرجة ، وبضائع صب ، وناقلات البترول ، بالإضافة إلى السفن الصغيرة بطول 60 متر حمولة 600 طن . وقد تم التعاقد على

بناء وتوريد عدد 300 ناقلة حاويات نهريّة لصالح الشركة الوطنية للنقل النهري ، ولديها أوناش ورافعات . وتستخدم الأحواض الجافة الصغيرة لإصلاح السفن حتى حمولة 10000 طن ، والسفن

حتى حمولة 850000 طن بالحوض الجاف الكبير. راجع: [www.arabic-military.com](http://www.arabic-military.com)

واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/30 م .  
(7) د. محمد بهجت فايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 185 .

2 - الصورة الثانية : تتمثل في أن يعهد طالب البناء إلى أحد المقاولين أو الشركات ذات الخبرة الفنية ببناء السفينة ويقدم لها المهمات والأدوات اللازمة لذلك. وتحلل العملية في عقد استصناع طرفاه طالب البناء من ناحية، وشركة البناء من ناحية أخرى. ويتعهد فيه الأول بدفع مبلغ من النقود في حين تتعهد الشركة بتقديم الخبرة الفنية والعمل لتحويل المادة الخام المقدمة إلى سفينة(1). وتختلف هذه الطريقة عن سابقتها في أن طالب البناء لا إشراف له على المقاول الذي يتمتع في أداء عمله بالاستقلال التام. ولما كان طالب البناء هو الذي يقدم الآلات والمهمات والخامات لذلك لا يفقد ملكيته لها ، فإذا أفلس مقاول البناء والسفينة في دور الإنشاء فإنها لا تدخل ضمن أموال تفتيسته بعكس الحال بالنسبة لطالب البناء(2).

3- الصورة الثالثة البناء غير المباشر أو البناء بثمن جزافي: وفيها يعهد المجهز إلى شخص آخر ببناء السفينة مقابل ثمن معين. فمتعهد البناء يقوم باستخدام العمال وشراء الأدوات وبناء السفينة طبقاً للمواصفات المرسومة من قبل مُجهزها وهذه الصورة هي الطريقة الشائعة في العمل منذ أن وجدت الشركات العملاقة الضخمة المتخصصة في بناء السفن(3) ، ولها شهرة فنية عالمية(4) ، وتثير هذه الطريقة صعوبة قانونية ترتبط بطبيعة العقد المبرم بين المجهز ومتعهد البناء(5) ، وهو ما نوضحه في المطلب التالي.

### المطلب الثاني

#### التكييف القانوني لعقد بناء السفن

لقد ثار خلاف حول طبيعة عقد بناء السفينة ، وأسفر هذا الخلاف عن قول بأنه عقد مقاوله ، وقول بأنه عقد معلق على شرط ، وقول بأنه بيع تحت التسليم ، وهذا ما نعرض له على النحو التالي:

أولاً: الرأي الأول: يرى أن عقد بناء السفينة عقد مقاوله حيث ينص القانون المدني في المادة 2/647 على أنه يجوز أن يتعهد المقاول بتقديم العمل والمادة معاً . وقد دفع هذا الوضع بعض الشُّرَّاح إلى اعتبار العقد في هذه الحالة مختلطاً، أي

(1) د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 106 .

(2) د. علي حسن يونس، المرجع السابق ص 106، د. علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 42 .

(3) د. محمد إبراهيم موسى ، الوجيز في القانون البحري والجوي ، مرجع سابق ص 86 .

(4) بل لقد أصبحت صناعات السفن إحدى دعائم الاقتصاد العالمي ، وأن الدول التي تبنت هذه الصناعة هي الأوفر حظاً للنمو الاقتصادي ككوريا الجنوبية والصين

(5) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 42 .

مكوناً من عقدين مختلفين هما المقاولة والبيع جمعتهما عملية اقتصادية واحدة ، ويرتبون عليه أحكام المقاولة إلى وقت تسليم الشئ ، ثم أحكام البيع بصفة أساسية بعد ذلك<sup>(1)</sup>.

ثانياً : الرأي الثاني : يرى أن عقد بناء السفينة عقد معلق على شرط وهو إتمام البناء وتسليم السفينة في الميعاد المتفق عليه ، فإذا سلمت السفينة في هذا الموعد يعتبر المجهز مالاً لها منذ انعقاد العقد ، وله أن يستردها من تفليسة مقاول البناء إذا أفلس وهي في مرحلة الإنشاء، كما لا يحتج عليه بالرهون التي رتبها المقاول على السفينة في هذه المرحلة<sup>(2)</sup>.

غير أن هذا الرأي وإن امتاز برعاية حقوق طالب البناء ؛ إلا أنه ليس صحيحاً من الناحية القانونية ذلك أن البيع ليس معلقاً على شرط .

ثالثاً : الرأي الثالث وهو الراجح<sup>(3)</sup> : يرى أن عقد بيع السفينة هو عقد بيع مؤجل تحت التسليم<sup>(4)</sup> ؛ لأنه وقت إبرام العقد يبيع شيئاً غير موجود<sup>(5)</sup>، فالباقي يبيع للمجهز سفينة ذات صفات معينة مقابل مبلغ معين ؛ فهو بيع تام وناجز إلا أن المحل فيه شيء مستقبل مما يستوجب تراخي نقل الملكية ، وهي أثر من آثاره ، لحين وجود المحل وتعيينه. فهو عقد مستقبل وهو بيع صحيح لا يتعين فيه الشئ إلا عند التسليم<sup>(6)</sup>، وتظل الملكية فيه للمقاول الذي يتحمل تبعه الهلاك ، كما أنه يدخل في تفلسته إذا أفلس قبل التسليم ، وله أن ينقله بالرهون ليحصل على الائتمان اللازم له. وقد نص المشرع في المادة الرابعة عشر من قانون التجارة البحرية على أنه : " تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك " والنص واضح في أن الملكية تبقى لمتعهد البناء طوال مدة التصنيع ، ولا تنتقل الملكية لطالب البناء إلا

( 1 ) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 42 .

( 2 ) وهذا الرأي لبعض الفقه الفرنسي مذكور لدى كل من د. زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 118 ، د. علي يونس ، المرجع السابق ص 110 ، د. محمد بهجت قايد ، الموجز ، المرجع السابق ، ص 159 .

( 3 ) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ص 42 ، د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 107 ،

د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 24 ، د. أميرة صدقي ، المرجع السابق ، ص 77 ، د. محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، بند 88 ، د. مصطفى طه ، المرجع السابق ، بند 79 ، د. سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية 1982 م بند 36 ، د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 159 .

• RIPERT (G.) et RODIER (R.) – Droit maritime- ( mise a jour avril1963 - Dalloz - paris -1964. P.395-396 .

• DANJON (D.) – Trate de Droit maritime – Tome1V – 2eme ed – Recueil Sirey – Paris -1928, p.177 ets.

( 5 ) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 42 .

( 6 ) المادة 131 مدني.

بتسلم السفينة بعد تجربتها. غير أنه يجوز الاتفاق على غير ذلك".

وينتج عن هذا التكيف النتائج الآتية :

1- يتحمل الباني تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها إلى طالب البناء، إلا إذا كان الهلاك بعد إعدار طالب البناء لتسلم السفينة.

2- إذا أفلس الباني أثناء البناء فليس لطالب البناء أن يسترد السفينة من تفلسته ؛ إذ هي ملك الباني ويخضع بالتالي لقسمة الغرماء .

3 - إذا كان الباني قد رتب على السفينة وهي في دور البناء حقاً عينياً كالرهن ؛ فإن هذا الرهن صحيح لأنه صادر من المالك فيتلقى طالب البناء " المشتري " السفينة محملة بهذا الحق العيني.

وليس لطالب البناء أن يتأذى من ترتيب تلك النتائج ، فله أن يشترط في العقد مثلاً أن تنتقل ملكية السفينة إليه جزءاً جزءاً ، وهي في دور الإنشاء ولا يتراخي التنفيذ لحين تمام البناء، وهو شرط صحيح لأن نقل الملكية أثر من آثار عقد البيع ، وهي ككل أثر آخر يمكن أن تعمل فيه إرادة المتعاقدين فتؤخره أو تقدمه مادام ذلك لا يخرج العقد عن طبيعته .

كذلك يستطيع طالب البناء أن يحمي نفسه في مواجهة خطر إفلاس الباني بأن يقرر له رهناً على السفينة ؛ ليضمن استرداد الأقساط النقدية التي دفعها. فإذا أفلس الباني استطاع طالب البناء أن يسترد ما دفعه بالأولوية من ثمن السفينة ويتجنب الخضوع لقسمة الغرماء<sup>(1)</sup>.

تجارية عقد بناء السفينة : عقد بناء السفينة من الأعمال التجارية بنص المادة السادسة من قانون التجارة فيعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً دائماً بالنسبة للبانى حيث إن كل عمل متعلق بإنشاء السفن من بين الأعمال التجارية . أما بالنسبة للمجهز فلا يعتبر العقد تجارياً إلا إذا كانت السفينة معدة للاستغلال البحري<sup>(2)</sup> ويعتبر العقد مدنياً إذا كانت السفينة معدة للصيد أو للنزهة<sup>(3)</sup>.

إثبات عقد بناء السفينة : عقد بناء السفينة وإن عُد في جوهره بيعاً للسفينة ، إلا أن حكمه قاصر على السفن التي اكتمل بناؤها الأمر الذي يقتضى عدم اشتراط الرسمية بالنسبة للسفن في دور البناء<sup>(4)</sup> ولكن اقتضت أهمية هذا العقد الخروج عن القواعد

(1) د. علي البارودي ، المرجع السابق ص 44 ، د. محمد بهجت فايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 160 ، 161 .

(2) د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري ، مرجع سابق ص 78 .

(3) د. محمد إبراهيم موسى ، المرجع السابق ص 87 .

(4) د. محمد إبراهيم موسى ، المرجع السابق ، ص 87 ، د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد



العامّة في الإثبات التجاري ، ونص المشرع على كتابة العقد في المادة الثالثة عشر من قانون التجارة البحرية حيث نصت على أنه : " لا يثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل مما يطرأ عليه إلا بالكتابة" ، وهو شرط لازم للإثبات وليس للانعقاد ، فما زال العقد رضائياً ، ولكن التفاصيل<sup>(1)</sup> الواردة فيه يجب إثباتها بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار واليمين<sup>(2)</sup> والكتابة المطلوبة هي الكتابة العرفية ، وإن كان ليس ثمة ما يمنع من أن تكون رسمية<sup>(3)</sup> أمام الموثق<sup>(4)</sup>.

---

، المرجع السابق ص 46 ، د. جلال وفاني محمدين ، المرجع السابق ، ص 96 ، د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 161 .  
(1) كسعة السفينة ، ودرجتها ونوع الوقود ، وإن كان ما جرى عليه العمل أن أصبحت هناك عقود نمونجية تملأ فراغاتها عند التعاقد .  
يراجع : د. كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثانية 2000 م الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية ص 91 .  
(2) د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 162 .  
(3) د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 162 .  
(4) بخلاف الوضع على ما عليه بعض الأنظمة العربية ، حيث يتطلب القانون التجاري البحري الإماراتي أن يكون العقد رسمياً ، لأنه من المسائل المتعلقة بالنظام العام . راجع : محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 368 حقوق لسنة 2003 م تاريخ 2003/12/4 م ، ص 15 . وهذا ما يذهب إليه بعض الفقه الفرنسي : راجع :

DANJON (D.) – Traité de Droit maritime – Tome 1V – 2ème ed –  
Recueil Sirey – Paris -1928 (J.)- Traite de Droit Commercial maritime  
6dsirey – Paris- 1923.p.255.

## المطلب الثالث آثار عقد بناء السفينة

عقد بناء السفينة من العقود التبادلية ، يرتب التزامات على طالب البناء التي تمثل حقوقاً لمتعهد البناء، والتزامات على متعهد البناء التي تمثل حقوقاً لطالب البناء ونوضحهما في فرعين:

### الفرع الأول التزامات طالب البناء

يلتزم طالب البناء بدفع الثمن ، والالتزام بتسلم السفينة ، وإيضاح ذلك على الوجه التالي:

أولاً: الالتزام بدفع الثمن:

يلتزم المجهز بدفع الثمن فيتعين عليه دفع الثمن المتفق عليه بالكيفية ، وفي الموعد المحددين في العقد. ولكن الغالب أن يتفق الأطراف على دفع الثمن على أقساط أثناء عملية البناء<sup>(1)</sup>، فيتم دفع مبلغ عند توقيع العقد ، ومبلغ عند إحضار مواد التصنيع ، والباقي عند تسليم السفينة عائمة على سطح الماء<sup>(2)</sup> وإذا لم يحدد الأجر مقدماً وجب تحديده بقيمة العمل. وإذا أبرم العقد بمبلغ إجمالي على أساس تصميم معين ، فليس للمقاول أن يطلب زيادة في الأجر ولو حدث تعديل في التصميم إلا أن يكون ذلك راجعاً إلى خطأ من رب العمل.

كما أنه ليس للمقاول أن يطلب زيادة في الأجر إذا ارتفعت أسعار المواد الأولية أو الأيدي العاملة، ولو بلغ هذا الارتفاع حداً يجعل تنفيذ العقد عسيراً. على أنه يجوز للقاضي أن يحكم بزيادة الأجرة أو بفسخ العقد إذ اختل التوازن العقدي بسبب حوادث استثنائية عامة لم تكن في الحسبان وقت التعاقد<sup>(3)</sup> ، ويكون للمقاول كل الضمانات المقررة للبائع من أجل استيفاء المبلغ المتفق عليه فيكون له الحق في حبس السفينة أو في طلب الفسخ .

(1) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ص 44 .

(2) د. كمال حمدي ، المرجع السابق ، بند 92 ، د. محمد بهجت فايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص

163 .

(3) مجلة المجمع الفقهي الإسلامي : رابطة العالم الإسلامي مكة المكرمة ، السنة السابعة ، العدد الثامن ، الطبعة الرابعة 2004 م ص 336 .

ثانياً : الالتزام بتسليم السفينة:

وذلك عند انتهاء بنائها ، وإجراء التجارب عليها ، وأن يقبلها ما دامت موافقة لشروط العقد (1)، فمتى أتم الباني العمل ووضعه تحت تصرف رب العمل وجب عليه أن يبادر إلى تسلمه في أقرب وقت ممكن بحسب الجاري في المعاملات(2)، فإذا امتنع دون سبب مشروع عن التسليم رغم دعوته إلى ذلك بإنذار رسمي اعتبر أن العمل قد سلم إليه تسليماً حكماً، ومن ثم تنتقل إليه تبعه الهلاك (3) وهذا ما نرجحه ؛ لأن في عدم تسلمه السفينة استمر انشغال ذمة الباني بحفظها وحراستها ، وهي لا شك كلفة مادية زائدة ما له أن يتحملها . على أن جانب من الفقه يرى أن تبعه الهلاك لا تنتقل إلى طالب البناء إلا بالتسليم الفعلي ، على أن يلتزم طالب البناء بتعويض الباني ما تحمله من نفقات جراء تأخره في الاستلام(4).

### الفرع الثاني

#### التزامات متعهد البناء

يلتزم متعهد البناء ببناء السفينة وتسليمها في الميعاد ، وضمان العيوب الخفية. وإيضاح ذلك على الوجه التالي:

أولاً: بناء السفينة وفقاً للمواصفات المتفق عليها ، وتسليمها في الميعاد المحدد : فيلتزم بتسليم السفينة إلى المجهز في الميعاد المتفق عليه وطبقاً للمواصفات المطلوبة، كاملة مستعدة لركوب البحر؛ فإذا تخلف الباني عن ذلك جاز الحكم عليه بالتعويض(5) بشرط أن يكون قد تم إعداده طبقاً للقواعد العامة، كما يجوز للقاضي حث الباني على التسليم بطريق الغرامات التهديدية(6) كما أنه من حق طالب البناء الامتناع عن التسليم إذا تبين أنها غير مطابقة للمواصفات المحددة بالعقد أو بكراسة المواصفات الملحقة به . ويجوز للقاضي الحكم بفسخ العقد ، أو بتخفيض الثمن ،

(1) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ن ص 44 .

(2) د/ علي حسن يونس، المرجع السابق ص 112 .

(3) د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية ، طبعة 1999م ، بند 91 .

(4) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 163 .

(5) من ذلك قضية شهيرة تعود وقائعها إلى عام 2010 بين روسيا وفرنسا حيث اتفقت الأولى مع الثانية على صناعة سفينتين حربيين وتأخرت فرنسا عن موعد التسليم مما حدى بالأولى رفع دعوى قضائية أمام مجلس الدولة الفرنسي وألزموا فرنسا بدفع تعويض ورد مقدم السفينتين وطالبوا الجانب الروسي بعمل توكيل لبيعهما تجاريتين راجع :

<https://www.rt.com/news/258597-france-mistral-5-billion/>

وهو منشور على الرابط المذكور بتاريخ 24 مايو 2015 واطلعنا عليه بتاريخ 2016/3/15

(6) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 43 .

أو إلزام الباني ببناء سفينة أخرى موافقة للشروط (1). كما يحق له المطالبة بتنفيذ الشرط الجزائي إذا تأخر في التسليم (2).

ثانياً : الالتزام بضمان خلو السفينة من العيوب الخفية:  
ويلتزم بذلك حتى ولو قبل المجهز تسلمها بعد تجربتها ، وهذا ما قرره المادة 15 من قانون التجارة البحرية حيث نصت على أن : " يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل طالب البناء تسليم السفينة بعد تجربتها " ، ومعنى ذلك أنه لا تبرأ ذمة الباني بالتسليم ، إنما تظل ذمته مشغولة بضمان العيوب الخفية (3)، فهو يضمن العيوب التي تقلل من قيمتها ونفعها بحسب الغاية من بنائها ولو لم يكن عالماً بها (4) ، والحكمة من تقرير المسؤولية رغم تجربة السفينة مرة ومرة أن السفينة أداة معقدة لا يمكن كشف عيوب الصناعة فيها إلا بعد تجربتها واستعمالها مرات عديدة ، وقد توسع القضاء الفرنسي في مفهوم هذه العيوب ويعتبر كل ما يظهر في السفينة من عيوب عرفت بعد استعمالها المعتاد يعتبر من قبيل العيوب الخفية (5) ، والعيوب يعتبر خفياً إذا كان لا يمكن الكشف عنه بالفحص المعتاد (6).

وقد اعتبر القضاء في فرنسا الباني بائعاً محترفاً فلا يجوز له وضع شروط تحد من مسؤوليته عن الضمان (7) ، ويجوز تضمين عقد بناء السفينة شروطاً من شأنها زيادة ضمان الباني (8) كان يضمن إصلاح السفينة أو استبدال بعض أجزائها خلال مدة معينة ، أو تخفيف الضمان أو إلغائه . ويرى جانب من الفقه (9) أن هذه

(1) د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 44 .

(2) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 164 .

(3) أما العيوب الظاهرة فلا ضمان فيها حيث تنص المادة 2/447 على أنه: "البائع لا يضمن العيوب التي كان المشتري يعرفها وقت البيع أو كان يستطيع أن يتبينها بنفسه لو أنه فحص المبيع بعناية الرجل العادي."

(4) حيث تنص المادة 1/447 مدني على أن : " يكون البائع ملزماً بالضمان إذا لم يتوافر في المبيع وقت التسليم الصفات التي كفل المشتري وجودها فيه، أو إذا كان بالمبيع عيب ينقص من قيمته أو من نفعه بحسب الغاية المقصودة مستفادة مما هو مبين في العقد أو مما هو ظاهر من طبيعة الشيء ، أو الغرض الذي أعد له . ويضمن البائع هذا العيب ولو لم يكن عالماً بوجوده."

(5) نقض فرنسي 4 مايو سنة 1971 م القانون البحري الفرنسي سنة 1971 م ، ص 650 . نقلاً عن د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 165 .

(6) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 166 .

(7) Cass. Com. 17juillet1964.d.m.f.1964-602 . Cass.Com.22 mai 1968 , D.M.F.1968 – 653 .

(8) Cass.17 octobre.1977 Gaz.pal.1978-1-221,paris21 dec.1979, D.M.F.1980-267 .

(9) د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ص 166 .

الشروط الأخيرة تندر عملاً بسبب المنافسة بين شركات بناء السفن ويجب ألا تؤثر هذه الشروط على بقاء الضمان القانوني للعيوب الخفية<sup>(1)</sup> الوارد في المادة الخامسة عشر من قانون التجارة البحرية.

ثالثاً : دعوى الضمان: لم يترك المشرع البحري تنظيم دعوى ضمان العيوب الخفية للقواعد العامة ، بل أراد أن يخفف من عبء الضمان الواقع على عاتق متعهد البناء وذلك بإقامته نوعاً من التوازن فنصت المادة السادسة عشر من قانون التجارة البحرية على انقضاء دعوى ضمان العيوب الخفية بمرور سنة من وقت العلم بالعيوب وبمضي سنتين من وقت تسليم السفينة ما لم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيوب غشاً منه؛ إذ تنقضي دعوى الضمان في هذه الحالة بمضي خمسة عشر عاماً تطبيقاً للقواعد العامة<sup>(2)</sup> .

ولا يكفي القضاء بمجرد الظن بوجود العيب الخفي ، بل لابد من العلم اليقيني به<sup>(3)</sup> فلا يبدأ سريان التقادم السنوي من تاريخ شكوى طالب البناء بالعطل الناتج عن العيب الخفي ، وإنما من وقت ثبوته بطريقة قاطعة كتقرير الخبرة الفنية الذي يقرر وجود عيب خفي لم يكن في سعة المدعي معرفته<sup>(4)</sup> .

#### المطلب الرابع إصلاح السفن

نظراً لأهمية إصلاح السفن في استمرارها لأداء دورها فقد حرص المشرع<sup>(5)</sup> في قانون التجارة البحرية الحالي على خلاف التشريع الملغي على معاملة الإصلاحات التي تجري على السفينة معاملة البناء<sup>(6)</sup> ، حيث نصت المادة السابعة عشر من قانون التجارة البحرية على أنه : " تسرى أحكام المادتين 15 ، 16 من هذا القانون على العقود التي يكون محلها إجراء إصلاحات بالسفينة " وطبقاً لهذا النص يضمن متعهد الإصلاحات بالنسبة للأجزاء التي قام بإصلاحها خلوها من العيوب الخفية ، ويسرى على هذا الضمان أحكام التقادم المنصوص عليها في

(1) ومما يجدر ذكره أن القانون الفرنسي قد أدخل تعديلاً تشريعياً في عام 2010 وجعل مدة الضمان عام واحد فقط ضد العيوب الخفية ، وهو ما نص عليه في المادتين السابعة والثامنة . راجع:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=>

(2) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 169 ، د. محمد إبراهيم موسى ، المرجع السابق ، ص 89 .

(3) نقض مدني 24 ديسمبر 1953 م مجموعة أحكام النقض ، السنة الخامسة رقم 47 ص 307 .

(4) محكمة مصر أول فبراير 1923 المحاماة 3 رقم 271 ، ص 346 نقلاً عن د. محمد بهجت قايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 168 حاشية 4

(5) وهذا أمر يحمد للمشرع .

(6) د. محمد إبراهيم موسى ، المرجع السابق ، ص 89 .

المادة السادسة عشر من القانون البحري .

ولما كان عقد إصلاح السفينة<sup>(1)</sup> كعقد بناءها فهو عمل تجاري بالنسبة لترسانة الإصلاح<sup>(2)</sup>، أما بالنسبة لطالب البناء فإذا كانت السفينة إحدى السفن التجارية كسفن نقل البضائع والأشخاص فيعتبر العمل تجارياً . أما لو كانت السفينة تستخدم في الأعمال المدنية كسفن النزهة فإن العمل يكون مدنياً بالنسبة له . وعقد إصلاح السفينة هو عقد مقاوله شأنه كأى عقد إصلاح آلة أخرى<sup>(3)</sup> . ولما كان عقد إصلاح السفينة عملاً تجارياً ، فإنه يثبت بكافة طرق الإثبات، وذلك طبقاً للمادة السادسة الفقرة الأولى من القانون التجاري المصري .

ويرى جانب من الفقه<sup>(4)</sup> أنه من الأولى كتابة عقد الإصلاح وتضمينه القطع الواجب استبدالها والتزامات كل طرف حتى يكون مرجعاً للإثبات عند الاختلاف ، وهذا ما نرجحه ؛ نظراً لخطورة الميدان التي تعمل فيه السفينة مما يتطلب الدقة المتناهية في عملية الإصلاح ، ولما كان للإصلاح أثر على سلامة السفينة فقد ألزم المشرع الباني بضمان العيوب الخفية في الأجزاء التي يتم استبدالها أو إصلاحها شأنها شأن البناء فطبق عليها ذات الأحكام السابق الإشارة إليها . كما ألزم القضاء ترسانة الإصلاح بإبلاغ طالب الإصلاح بكل عيب يتكشف له أثناء الإصلاح<sup>(5)</sup> .

كما يلتزم القائم بالإصلاح بضمان ما ينشأ من أضرار للغير أثناء عملية الإصلاح ، تطبيقاً للقواعد العامة في حراسة الأشياء<sup>(6)</sup> ، وقد أجاز المشرع للباني أن يجري تأميناً لضمان مسؤوليته تلك ، حيث نصت المادة 400 من قانون التجارة البحرية على أنه : " يجوز لمن يقوم ببناء السفينة أو إصلاحها أن يعقد تأميناً لضمان مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب السفينة أو الغير أثناء عمليات البناء أو إجراء الإصلاحات ، ولا تسرى على هذا التأمين أحكام التأمين البحري إلا إذا أتفق على

---

(1) ونظراً لأهمية إصلاح السفن فقد صدر عن الاتحاد الأوربي منشوراً بتاريخ 2009 م يوضح كيفية صناعة وصيانة السفن، راجع:

**Secteur de la construction et de la réparation de bateaux et navires - Analyse sectorielle détaillée des compétences naissantes et activités économiques dans l'Union européenne - commission europeen -2009**

(2) تقوم ترسانة الإسكندرية لبناء وإصلاح السفن بتخصيص الأحواض الجافة الصغيرة لإصلاح السفن حتى حمولة 10000 طن ، والسفن حتى حمولة 850000 طن بالأحواض الجافة الكبيرة . راجع:

[www.arabic-military.com](http://www.arabic-military.com) واطلعت على الخبر بتاريخ 2016/3/30 م .

(3) د. محمد بهجت فايد ، المرجع السابق ، ص 169 .

(4) د. محمد بهجت فايد ، المرجع السابق ، ص 169 .

(5) cass.12 Novembre 1974 , D.M.F.1975 – 265 .

(6) د. محمد بهجت فايد ، الوسيط ، مرجع سابق ، ص 170 .

## المبحث الثالث تمويل بناء السفن بواسطة الرهن البحري

لما كانت مشروعات بناء السفن مشروعات كثيفة رأس المال ، وتحتاج إلى إمكانيات هائلة لم يعد يقدر كثير من القائمين على هذا الاستغلال لتمويله بمواردهم الذاتية. وعلى فرض توافره لدى البعض منهم فالتجار لا يريدون تجميد أموالهم لفترة طويلة ؛ لأنهم يريدون أن يربحوا كثيراً في الوقت القصير.

لذا كان لابد من البحث عن إيجاد طريقة تمويلية لمشروعات بناء السفن ، وكان الحل الفذ من قبل المشرع حيث يسر الحصول على الائتمان (1) عن طريق رهن (2) السفن تحت الإنشاء ؛ ليتسنى للمجهزين الحصول على رأس المال اللازم للتمويل ، وفي ذات الوقت يطمئن مانح الائتمان لوجود الضمان. ونوضح في مطالب ثلاثة الأحكام القانونية المتعلقة بالرهن البحري.

المطلب الأول : رهن السفن تحت الإنشاء.

المطلب الثاني : آثار الرهن البحري

المطلب الثالث : انقضاء الرهن البحري

### المطلب الأول

#### رهن السفن تحت الإنشاء

أجاز المشرع ترتيب الرهن البحري على السفينة وهي في طور الإنشاء(3) ؛ رغبة منه في تيسير حصول المجهز أو مالك السفينة على الأموال اللازمة لبناء السفن. وقد نص المشرع على ذلك في المادة 44 (4) من قانون التجارة البحرية على ذلك بقوله : " يجوز رهن السفينة وهي في دور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن إقرار في مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على الوجه التقريب ".

(1) V. Martine Remond- Guilloud, Transports maritimes, Fase.1990, in jurisl. No-261 .

(2) Grand Cort De MUSSET B, de Situatoin De Creanciers hypothecaires vis avis des Creanciers privlgiés, D.M.F.75,515ET76,67.

(3) د. علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 259 ، 260 .

(4) على خلاف الوضع في القانون الملغى.

وعقد الرهن شأنه شأن جميع العقود يلزم أن تتوافر فيه الأركان العامة من رضا صحيح ، ومحل وسبب مشروع ، كما يجب أن يفرغ في الشكل الذي يتطلبه القانون<sup>(1)</sup> ، وإيضاح ذلك في الفروع الثلاثة الآتية :

الفرع الأول: تعريف الرهن البحري .

الفرع الثاني: الأركان الموضوعية لعقد الرهن البحري .

الفرع الثالث: الأركان الشكلية لعقد الرهن البحري .

### الفرع الأول تعريف الرهن البحري

تعريف الرهن في اللغة : الرهن في كلام العرب هو الشيء الملزم ، وهو ما وضع عند إنسان مما ينوب مناب ما أخذ منه . والجمع رهان ، ورُهْنٌ<sup>(2)</sup> .

تعريف الرهن البحري في الاصطلاح : عقد يقوم فيه الدائن بدفع مبلغ معين على سبيل القرض إلى المدين الراهن الذي يقدم السفينة ضماناً للوفاء بالتزاماته<sup>(3)</sup> . فالرهن من الضمانات الخاصة التي ترد على الأموال فتنشئ للدائن حقاً عينياً على الشيء المرهون يتعزز به الضمان العام الذي له على أموال المدين . ويختص الرهن البحري بالسفينة بمعناها القانوني سواء كانت تحت الإنشاء أو تامة الصنع .

### الفرع الثاني الأركان الموضوعية لعقد الرهن البحري

لكي ينعقد الرهن صحيحاً لا بد من توافر أركان موضوعية ، وهي الرضا السليم الخالي من العيوب، والمحل الممكن والمشروع ، والأهلية<sup>(4)</sup> ، ونظراً لعدم اختلاف هذه القواعد عن غيره من العقود، فسوف نكتفي بالإشارة إلى الأحكام التي يختص بها الرهن على السفينة، وهي: محل الرهن ، والعاقدان. وذلك على الوجه التالي:

أولاً : محل الرهن:

يرد الرهن البحري على السفينة بمعناها القانوني ، والذي سبق لنا تحديده

(1) . د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 145 .

(2) ( ابن منظور ، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت لبنان ، الطبعة الثالثة الجزء الخامس ، مادة: رهن ص 348 ، 349 .

(3) . د. علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 145 .

(4) . د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 258 .



(1)، والسفينة تحت الإنشاء يلزم لصحة رهنها تقديم إقرار بأطوالها ، وأبعادها ، وحمولتها المحتملة ، ومكان الترسانة التي تبنى فيها (2) كما يشمل الرهن ملحقات السفينة(3) الضرورية لاستغلالها(4) ما لم يتفق المتعاقدان على استبعادها من محل الرهن البحري(5) ، وتخضع جميع السفن كبيرها وصغيرها(6) للرهن سواء السفن التجارية ، أم سفن النزهة ، وأيا كان نوع الملاحة(7) ؛ لأن الرهن أمر يتعلق بحاجة السفن إلى الانتماء وهو أمر تستوي كل السفن في الحاجة إليه (8) ، ويجوز للدولة أن ترهن السفن التي تطلب بنائها من ترسانة البناء(9).

ثانياً: العاقدان: عقد الرهن من العقود التبادلية ، و طرفاه هما الدائن المرتهن ، والمدين الراهن.

**1: الدائن المرتهن:** هو من يقدم المال لمجهز السفينة؛ لذا يشترط أن يحدد الدين المضمون من حيث تحديد مقداره وما يستحق عليه من فوائد(10) ، وإذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن ترتب على تظهيره انتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد بشرط أن يتم التأشير باسم هذا الدائن في قيد الرهن (11) ، وهذا ما نص عليه المشرع في المادة 48 من قانون التجارة البحرية حيث نصت على أنه:" إذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن ، ترتب على تظهيره انتقال الحقوق

(1) راجع ما سبق ص 15 .

(2) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 195 .

(3) مع مراعاة أن الرهن لا يشمل المون والوقود، لأنها مخصصة للاستهلاك. د. علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص193

#### **BONNECASE(J.)- Traite de Droit Commercial maritime 6dsirey – Paris- 1923 .p.231**

(4) د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 149 ، د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق، ص 193

(5) د. مصطفى طه ، القانون البحري الجديد، بند 107 ، د. محمود سمير الشرفاوي ، المرجع السابق ، بند 125 ، د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 210 ، د. علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 259 .

(6) على أن بعض الفقه يرى ضرورة أن تصل حمولة السفينة عشرة أطنان على الأقل حتى يجوز رهنها . راجع : د. مصطفى طه ،

المرجع السابق ، ص 93 حاشية 1 .

(7) وهذا يمكن ترسانات بناء السفن مزيد من الأعمال بما يدعم الاقتصاد على المستوى العام ويوفر فرص عمل للشباب .

(8) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 211 .

(9) وهذا حكم خاص بالسفن الخاصة بالدولة تحت البناء ، وإلا فالأصل أنه لا يجوز رهن سفن الدولة المخصصة لخدمة عامة ، لأنه لا يجوز الحجز عليها . راجع : د. رفعت أبادير ، المرجع السابق ، ص

155.

(10) د. فايز نعيم رضوان ، المرجع السابق ، بند 132 .

(11) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ص215 .

الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد ويجب التأشير باسم هذا الدائن في قيد الرهن

"

2: المدين الراهن: يصدر الرهن من مالك السفينة لصالح دائنيه الذين أمدوه بالأموال؛ لأن الرهن عمل من أعمال التصرف<sup>(1)</sup> والمالك وحده دون المستأجر هو الذي يملك هذه الأعمال ، والأصل أن يكون الراهن هو المدين بالدين المضمون بالرهن ، ولكن قد يرهن المالك غير المدين سفينته ضماناً لدين على الغير ، وحينئذ يكون الراهن كفيلاً عينياً وليس مديناً<sup>(2)</sup> ، والأصل في الرهن أن يصدر من مالك السفينة وإلا عد الرهن باطلا ، ومع ذلك يجوز للمالك توكيل غيره في إجراء الرهن، لكن يجب أن يكون توكيلاً خاصاً ، ومن ثم لا يكفي التوكيل العام<sup>(3)</sup> .

ولما كان يتوجب أن يكون الرهن رسمياً ، فيجب أن تكون الوكالة أيضاً رسمية<sup>(4)</sup> ، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فيجب موافقة أغلبية الملاك الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل لإجراء الرهن، وفي حالة عدم توافر هذه الأغلبية يرفع الأمر للمحكمة المختصة ؛ لتقضي بما يتفق ومصلحة المشتاعين وذلك طبقاً للمادة 42 من قانون التجارة البحرية ، حيث نصت على أنه: " إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها بموافقة المالكين الحانزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين في الشيوع " .

### الفرع الثالث

#### الأركان الشكلية لعقد الرهن البحري

عقد رهن السفينة هو عقد شكلي لا بد أن يتم بورقة رسمية<sup>(5)</sup> ، كما هو نظام رهن العقارات<sup>(6)</sup> على الرغم أن السفينة منقول ، والحكمة من ذلك تمكين المجهز من استغلال السفينة؛ لأن طبيعة استغلالها تتأبى على الانتقال ليد الدائن المرتهن . والرسمية شرط لانعقاد العقد وصحته ، فإذا تخلفت الرسمية يكون الرهن باطلاً بطلاناً مطلقاً .

(1) د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 146 .

(2) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ص 214 .

(3) د. فايز رضوان ، المرجع السابق ص 139 .

(4) د. مصطفى طه، المرجع السابق بند 759 ، د. علي يونس ، المرجع السابق ص 147 .

(5) أمام الموثق المختص بمصلحة الشهر العقاري إذا انعقد الرهن داخل البلاد وأمام القنصل إذا انعقد خارج البلاد .

(6) فطبقاً للمادة 1035 مدني لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار .

فالرسمية شرط لانعقاد الرهن ، والشهر شرط لنفاذه في مواجهة الغير،  
ووسيلة ذلك الشهر هو القيد في سجل السفن ، ونوضح فيما يلي الجهة المختصة  
بقيد الرهن وإجراءاته :

أولاً : الجهة المختصة بقيد الرهن:

يختص بقيد الرهن مكتب تسجيل السفن ، وذلك في سجل السفن الذي تم فيه  
تسجيل السفينة من قبل ، وقد أوجب القانون على الباني القيام بقيد الرهن في سجل  
السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرته مكان بنائها(1) ، وذلك في المادة 45 حيث  
نصت على أنه : " يقيد الرهن في سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة ، وإذا ترتب  
الرهن على السفينة وهي في دور البناء وجب قيده في سجل السفن بمكتب التسجيل  
الواقع بدائرته محل البناء " وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد في السجل  
(2) .

ثانياً : إجراءات القيد :

لقد أوجب المشرع على الباني تقديم إقرار بمواصفات السفينة وحمولتها ،  
حتى يتسنى للممولين الوقوف على ما يمكن إقراضه للباني من مبالغ مالية. وخاصة  
السفينة قيد البناء يجب أن تكون معينة تعيناً دقيقاً تاماً نافياً للجهالة (3) فيذكر اسمها  
، وحمولتها وجنسيته (4) .

كما أوجب المشرع في المادة 46 لإجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد  
الرهن لمكتب تسجيل السفن ، ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان  
بوجه خاص على ما يأتي :

أ - اسم كل من الدائن والمدين ومحل أقامته ومهنته .

ب - تاريخ العقد .

ج - مقدار الدين المبين في العقد .

د - الشروط الخاصة بالوفاء .

هـ - اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء  
السفينة .

(1) وهذا الحكم كان مقرراً بالمادة 16 من القانون رقم 35 لسنة 1951 م . راجع : د. علي يونس ،  
المرجع السابق ، ص 153 .

(2) المادة (3/11) من قانون التجارة البحرية .

(3) د. فاطمة إسماعيل مشعل ، أحكام التعيين في المعاملات في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة ، مكتبة  
الوفاء القانونية بالإسكندرية ،

الطبعة الأولى 2014 م ، ص 23 .

(4) د. علي حسن ، المرجع السابق ، ص 148 .

و - المحل المختار للدائن في دائرة مكتب التسجيل الذي يتم فيه القيد .  
وطبقاً للمادة 47 يثبت مكتب التسجيل ملخص عقد الرهن ومحتويات  
القائمتين المنصوص عليهما في المادة السابقة في السجل ، ويسلم الطلب إحداهما  
بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك في شهادة التسجيل .  
والملاحظ أن المشرع أور البيانات الجوهرية ، وهذه البيانات لم ترد على  
سبيل الحصر، وإنما يمكن أن يضاف إليها أي بيان تقتضيه الظروف ، كما أن إغفال  
أي من هذه البيانات قياساً على الرهن الرسمي لا يؤدي إلى بطلان العقد إلا إذا  
ترتب عليه ضرر بالغير(1) ، وتتحدد مرتبة الرهن بتاريخ قيده (2).

ثالثاً : تجديد القيد وشطبه :

أ - تجديد القيد : طبقاً لنص المادة 49 من قانون التجارة البحرية ، يحفظ قيد  
الرهن لمدة عشر سنوات من تاريخ أجرانه ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل  
نهاية المدة . وإذا لم يسدد الرهن خلال المدة يمكن تجديده وحينئذ يستمر لمدة عشر  
سنوات أخرى . أما إذا لم يجدد قبل نهاية العشر سنوات فإنه يسقط(3) .

ب- شطب القيد : هو إجراء يجب إتباعه إذا انقضى الدين بسبب من أسباب  
الانقضاء ، كالوفاء أو الإبراء أو المقاصة ، أو بسبب بطلان الرهن ، أو عدم صحة  
القيد والشطب قد يكون بحكم قضائي ، أو باتفاق بين الدائن والمدين(4) وفي هذه  
الحالة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقته  
على شطب قيد الرهن وذلك طبقاً للمادة 58 من قانون التجارة البحرية حيث نصت  
على أنه : " مع مراعاة أحكام المادة 56 من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء  
على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين ، وفي الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين  
إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن".  
ويجوز لحائز السفينة في حالة قيامه بتطهيرها من الرهون أن يطلب شطب قيد  
الرهن دون إتباع أي إجراءات أخرى ، حيث نصت المادة 56 من قانون التجارة  
البحرية على أنه : " إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة  
فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة وله في هذه

(1) د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق ، ص 217 ، د . مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، بند  
765 ، د. علي يونس، المرجع السابق بند 362 .

(2) حيث نصت المادة 50 من قانون التجارة البحرية على أنه : " يكون الرهن تاليا في المرتبة للامتياز  
، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد  
اعتبرت في مرتبة واحدة " .

(3) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 201 .

(4) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 219 .

الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أي إجراءات أخرى".

## المطلب الثاني آثار الرهن البحري

إذا تم عقد الرهن البحري مستوفياً أركانه الموضوعية ، والشكلية، فإنه ينتج آثاره بالنسبة لطرفي العقد والغير، ويصبح للدائن المرتهن الحق في أن يتقدم<sup>(1)</sup> على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين الذين يأتون بعده في الأولوية ، كما أن له تتبع<sup>(2)</sup> السفينة في أي يد تكون. وإيضاح ذلك في فروع ثلاثة:

الفرع الأول: آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن.

الفرع الثاني: آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن.

الفرع الثالث: آثار الرهن البحري بالنسبة للغير.

## الفرع الأول آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن

لا يترتب على الرهن البحري حرمان المدين الراهن من حيازة السفينة، بل تظل في حيازته خلافاً للرهن في المنقولات ، فيستطيع المدين الراهن إجراء جميع التصرفات القانونية<sup>(3)</sup> طالما لم يسارع الدائن المرتهن بقيد محضر الحجز في سجل السفن. ولما كان المشرع يبقي السفينة تحت يده يستغلها بنفسه أو يؤجرها، ولا يضر الدائن من هذه التصرفات ؛ لأن له حق تتبعها في أي يد تكون<sup>(4)</sup> ، فعليه القيام بالواجبات الخاصة بالمحافظة على السفينة المرتهنة وسلامتها، وصيانتها<sup>(5)</sup> فليس له أن يستخدمها في غير ما أعدت له ، أو يرسلها إلى أماكن محفوفة بالمخاطر لا تتفق وإمكانيات السفينة ، أو يهمل في صيانتها الصيانة المعتادة . ويستطيع الدائن المرتهن الاعتراض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه ، وله أيضاً في حالة الاستعجال أن يرتب اتفاقاً تأمينياً حتى يضمن حقه .

(1) د. تقدم الدائن على غيره من الدائنين في استيفاء حقه من ثمن السفينة بعد بيعها . راجع : د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 151

(2) من حق الدائن المرتهن أن يشترك في إجراءات توزيع الثمن سواء بيعت السفينة في مصر أو في الخارج ، لأن الرهن الذي يعقد في بلد ينتج أثره في البلاد الأخرى. وينقضي حق الرهن بحصول

الراهن على حقه . راجع : د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 152

(3) الاستعمال ، والاستغلال ، والتصرف . راجع : د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 203

(4) د. محمد بهجت فايد ، المرجع السابق ، ص 220 .

(5) د. علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 262 .

## الفرع الثاني

### آثار الرهن البحري بالنسبة للدائن المرتهن

يترتب على عقد الرهن البحري حق عيني تبقي للدائن على السفينة، وقبل أن يكون له حق عيني فهو دائن عادي لمجهز السفينة ، وتكون أموال المجهز كلها ضامنة للوفاء بديونه ويترتب على ذلك أن لا يبدأ الدائن المرتهن أي إجراءات تنفيذية قبل أن يفرغ من السفينة، وذلك في حالة إذا لم تف السفينة بالدين (1) وإذا كانت هناك رهون أخرى على السفينة فالأولوية في الاستيفاء بأسبقية التسجيل ، ولكن إذا قيدت رهون متعددة في يوم واحد اعتبرت جميعها في مرتبة واحدة . وهذا ما نص عليه المشرع في المادة 50 من قانون التجارة البحرية حيث نصت على أنه : " يكون الرهن تاليا في المرتبة للامتياز ، وتكون مرتبة الديون المضمونة برهون بحسب تاريخ قيدها ، وإذا قيدت عدة رهون في يوم واحد اعتبرت في مرتبة واحدة " .

فإن لم تكف السفينة للوفاء بدينه يستطيع أن يتخذ إجراءات التنفيذ على أموال المجهز، غير أنه إن وجد دائنين آخرين فإنه يقتسم معهم قسمة الغرماء. ولا يستطيع الدائن المرتهن أن يتفق مع المجهز على تملك السفينة عند حلول أجل الدين ، وعدم استيفائه و يسمى ذلك بشرط "التملك عند عدم الوفاء". وذلك كي لا يستغل حاجة المدين إلى الأموال.

كما لا يستطيع الاتفاق على البيع إلا بعد إتباع الإجراءات التي نص عليها المشرع ، وهذا ما يسمى بشرط " الطريق الممهّد " لكن إذا حل الأجل يجوز للدائن المرتهن أن يتفق مع مجهز السفينة على أن يبيع له السفينة المرهونة (2).

## الفرع الثالث

### آثار الرهن البحري بالنسبة للغير

يسري حق الرهن البحري في مواجهة الغير عند تمام إجراءات قيده ، فيكون للدائن المرتهن أن يستوفي حقه بالأولوية أو الأفضلية عن باقي الدائنين العاديين، كما له سلطة تتبع السفينة في أي يد تكون (3).

(1) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 222، د. مصطفى طه ، أصول القانون البحري ، ص

754 ، د. زكي زكي الشعراوي ،  
المرجع السابق ، ص 203 .

(2) المادة 1/1052 مدني .

(3) د. علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 263 .

1- حق التقدم في استيفاء الدين : يكون للدائن المرتهن أن يستوفي حقه بالأفضلية عن باقي الدائنين العاديين<sup>(1)</sup>، فتأتي مرتبته في مرتبه تالية للاميازات البحرية ، ويكون ترتيب الديون المضمونة برهن بحسب قيدها ، فإذا وجد رهان أو أكثر على سفينة كان ترتيبها بحسب أسبقية القيد . ويضمن القيد بجانب أصل الدين مصروفا العقد والتجديد وفوائد سنتين سابقتين على محضر الحجز قياساً على حجز العقارات ؛ إذ يضمن القيد فوائد السنتين السابقتين على تسجيل تنبيه نزع الملكية<sup>(2)</sup> .

2- حق التتبع: أعطى المشرع للدائن المرتهن حق تتبع السفينة في أي يد تكون أيا كانت صفة هذا الحائز، وقد نص المشرع على ذلك في المادة 51 من قانون التجارة البحرية على أن: "الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها في أي يد كانت ، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد فيد محضر الحجز في سجل السفن " .

ولكي يتفادى حائز السفينة ذلك أعطاه المشرع الحق في أن يدفع للدائن قيمة دينه و يحل محله في حقوقه ومرتبته، و لكي يستطيع أن يمارس الدائن حقه يجب أن يعلم الحائز بمحضر الحجز مع تنبيهه رسمياً بدفع الثمن.

أما إذا كان الرهن ورد على جزء من السفينة نكون هنا أمام حالتين:  
الحالة الأولى: إذا كان الجزء المرهون من السفينة أقل من النصف لا يستطيع الدائن اتخاذ إجراءات بيع السفينة بأكملها فيقتصر على بيع الجزء الذي وقع عليه الرهن.

الحالة الثانية: إن كانت الحصة المثقلة بالدين أكثر من نصف السفينة فيستطيع الدائن أن يتخذ إجراءات بيع السفينة كلها على أن يعلم باقي الشركاء على الشيووع قبل خمسة عشر يوماً من اتخاذ الإجراء ، ويوجه لهم التنبيه الرسمي بالسداد .  
وهذا الحكم يعد تأكيداً للمبدأ العام في الشيووع البحري ومقتضاه أن السيادة في الشيووع البحري هي لمالكي أغلبية الحصص، وأن الرهن الذي يقع على أكثر من نصف السفينة لا يمكن أن يقرر إلا بموافقة الأغلبية<sup>(3)</sup> .

(1) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق بند779 ، د/ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق ، بند 137

(2) المادة 1058 مدني .

(3) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 195.

## المطلب الثالث انقضاء الرهن البحري

نص المشرع في القانون التجاري البحري على بعض الأسباب الخاصة لانقضاء الرهن البحري، بجانب انقضائه بالأسباب العامة لانقضاء رهن العقارات، حيث إنه لما كان الرهن البحري يجرى عليه أحكام الرهن الرسمي للعقارات، فينقضي الرهن الرسمي طبقاً للقانون المدني، فينقضي الرهن البحري بأحد الأسباب التي ترجع إلى الدين نفسه، فمن المعلوم والطبيعي أنه إذا انقضى الدين المضمون بالرهن بسبب من أسباب الانقضاء وهي: الإبراء، والوفاء، والمقاصة، والتقدم، اتحاد الذمة والتجديد، ينقضي الدين المقرر تبعاً له<sup>(1)</sup>، وهذا مشروط بأن يكون انقضاء الدين صحيحاً ومطابقاً للقانون<sup>(2)</sup>، كما ينقضي الرهن بأسباب ترجع إلى الرهن البحري نفسه كبطلانه، أو تنازل الدائن المرتهن عنه بشكل صريح أو ضمني، أو هلاك السفينة، أو تطهيرها من الديون.

أولاً: البطلان: يبطل الرهن البحري بسبب تخلف أحد الشروط الجوهرية كعدم الرسمية، وحينئذ لا يكون هناك محل لوجود الرهن..

ثانياً: التنازل الصريح عن الرهن، كما لو استبدله بضمان آخر، أو يكتفي بصيرورته دائماً عادياً<sup>(3)</sup>، وهذا الفرض يختلف عن التنازل عن الدين "الإبراء"<sup>(4)</sup>، وقد يكون التنازل ضمنياً<sup>(5)</sup> يستفاد من ظروف الحال، كاشتراك الدائن المرتهن للمدين المفلس في التصويت على الصلح الواقي من الإفلاس فإنه يعد تنازلاً عن الرهن<sup>(6)</sup>.

ثالثاً: هلاك السفينة: ينقضي الرهن البحري بهلاك السفينة، و ينتقل الرهن على حطام السفينة إن وجد<sup>(7)</sup>.

رابعاً: التطهير: طريق أصلي لانقضاء الرهن البحري، ويحدث بقيام المشتري بتطهيرها من الرهون التي تترتب عليها، وذلك إما جبرياً أي بقوة

(1) د. علي يونس، المرجع السابق، ص 158.

(2) د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق ص 225

(3) وهذا ما يقرره الدكتور / زكي الشعراوي في مؤلفه سابق الإشارة ص 206، أن التنازل لا يؤدي إلى انقضاء الرهن، وإنما فقط إلى تأخير مرتبة الدائن المتنازل عن مرتبته الأصلية.

(4) د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق ص 226.

(5) د. زكي زكي الشعراوي، المرجع السابق، ص 206.

(6) د. علي يونس، المرجع السابق، ص 157.

(7) المادة 100 من القانون التجاري البحري.



القانون<sup>(1)</sup>، وذلك كما في حالة بيع السفينة بالمزاد العلني ؛ إذ يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون ، وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن<sup>(2)</sup>

وقد يكون التطهير اختيارياً<sup>(3)</sup> أي يتم بإرادة الحائز الجديد للسفينة حيث أعطاه المشرع الحق أن يطلب تطهيرها من الرهون خلال خمسة عشر يوماً من إعلامه بمحضر الحجز والتنبيه بدفع الدين. وقد أوضحت المادة 2/54 من قانون التجارة البحرية الإجراءات التي يجب على الحائز القيام بها لتطهير السفينة، حيث نصت على أنه : " وإذا أراد الحائز اتقاء إجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء في الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه أن يعن الدائنين المقيدون في سجل السفن على يد محضر في محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين وباستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن فوراً سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة".  
وواضح من نص المادة أن هذه البيانات تتلخص فيما يلي:

أ - ملخص العقد مع بيان تاريخ العقد، واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمانها والمصاريف.

ب - قائمة الديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين.

ويجب على الحائز أن يقرر في الوقت نفسه استعداده لدفع جميع الديون سواء كانت مستحقة الأداء فوراً أم غير مستحقة الأداء فوراً، وذلك في حدود ثمن السفينة الواجب دفعه<sup>(4)</sup> . ويجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التقرير بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف.

وهذا ما نص عليه المشرع في المادة 55 من قانون التجارة البحرية ، حيث نصت على أنه:

" 1 - يجوز لكل دائن في الحالة المبينة في المادة السابقة أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف".

2 - ويجب إعلان هذا الطلب إلى الحائز موقفاً من الدائن خلال عشرة أيام من تاريخ

(1) د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 157 ، د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 206

(2) د. زكي زكي الشعراوي ، المرجع السابق ، ص 206 .

(3) د. علي يونس ، المرجع السابق ، ص 156 .

(4) د. محمد بهجت قايد ، المرجع السابق ، ص 228 .

الإعلان المنصوص عليه في المادة السابقة ويشتمل الطلب على تكليف المشتري بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة في دائرتها أو المحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجودة في المواني المصرية وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة .

وإذا انقضى ميعاد العشرة أيام التي أعطاها المشرع للدائنين المرتهنيين للمعارضة في التطهير يستطيع الحائز أن يودع الثمن خزينة المحكمة ويكون له شطب القيود المتعلقة بالسفينة دون حاجة إلى إتباع إجراءات أخرى ، وهو ما نص عليه المشرع في المادة 56 من قانون التجارة البحرية بقوله: " إذا لم يتقدم أي دائن مرتهن بالطلب المذكور في المادة السابقة فللحائز أن يظهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة وله في هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أي إجراءات أخرى".

وطبقاً للمادة 58<sup>(1)</sup> من قانون التجارة البحرية فإنه لا يتم شطب الرهن في غير الحالة السابقة إلا بمقتضى حكم قضائي بانقضاء الدين المضمون بالرهن أو بطلانه ، أو إذا اتفق الدائن والمدين على شطب الرهن ، وفي هذه الحالة يتوجب على المدين تقديم إقرار موقع من الدائن ومصدق على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن.

وحماية للدائن المرتهين من ضياع حقوقه في حالة بيع السفينة لأجنبي يكون هذا البيع باطلاً ما لم ينزل الدائن المرتهين في عقد البيع عن الرهن ، وإلا تعرض للعقوبة المتمثلة في الحبس والغرامة ، وهذا ما نصت عليه المادة 57 من قانون التجارة البحرية بقولها : " 1 - مع مراعاة أحكام الفقرة (1) من المادة 12 من هذا القانون إذا بيعت السفينة المرهونة بيعاً اختيارياً لأجنبي كان البيع باطلاً ما لم ينزل الدائن المرتهين في عقد البيع عن الرهن .

2 - ويعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو

بإحدى هاتين العقوبتين البائع الذي يخالف حكم الفقرة السابقة".

والهدف من ذلك هو حماية مصالح الممول المصري الذي ارتهن السفينة من قيام المدين ببيعها لأجنبي وقيامه بالسفر بها خارج مصر ، وما يترتب عليه من ضياع حقوق الدائن المرتهين ، وحسناً فعل المشرع ، مع مراعاة أنه في حالة التنازل يتوقف البيع لأجنبي على إذن الوزير المختص طبقاً للمادة 12 من قانون

(1) مع مراعاة أحكام المادة 56 من هذا القانون يشطب قيد الرهن بناء على حكم أو اتفاق بين الدائن والمدين ، وفي الحالة الأخيرة يجب أن يقدم المدين إقراراً موقعاً من الدائن ومصدقاً على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن".

التجارة البحرية حيث نصت على أنه : " 1 - لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبي أو بدون مقابل ، كما لا يجوز تأجيرها لأجنبي لمدة تزيد عن سنتين، إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص .

2 - ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف الحظر المنصوص عليه في الفقرة السابقة من هذه المادة " .

ويهدف المشرع من وراء ذلك إلى حماية الأسطول الوطني ، وبما يحققه ذلك من أمن اقتصادي وسياسي .

## الخاتمة

وبعد هذا العرض للتنظيم القانوني لبناء السفن وإصلاحها ، تختتم الدراسة بأهم النتائج التي خلصت إليها وهي على الوجه التالي :

أولاً : النتائج :

1. الأهمية السياسية والاقتصادية والاجتماعية لبناء السفن في ترسانات بحرية وطنية ، وينعكس ذلك في تحقيق الأمن بما يحقق في النهاية سيادة القانون.
2. التغلب على مشكلة تمويل بناء السفن بجذب الشركات العالمية من خلال تقديم مزايا نسبية لها.
3. مشاركة الدولة بفاعلية في مشروع بناء السفن ، وتقديم حوافز مغرية لامتلاك أسطول وطني، وإلزام المستوردين والمصدرين ورجال الأعمال بأن يبيعوا سيفاً ويشترؤا فوباً يساهم في حل مشكلة البطالة ، ويدعم الأسطول البحري الوطني ويساهم في تحقيق الأمن القومي المصري.
4. ضرورة تضافر الجهود لإنشاء صندوق لتنمية الملاحة البحرية بما فيها بناء السفن .
5. الأخذ بالمفهوم القانوني الواسع للسفينة في بناء السفن تنمية لهذه الصناعة.
6. لا بد من تعيين السفينة تعييناً ذاتياً نافياً للجهالة ببيان مواصفاتها الدقيقة في ظل قانون التجارة البحرية ؛ حتى يمكن تمويلها أثناء البناء.
7. عقد بيع السفينة هو عقد بيع تحت التسليم.
8. عقد بناء السفينة عقد تجاري بالنسبة لترسانات بناء السفن، وبالنسبة لطالب البناء بحسب الغرض من استخدام السفينة.
9. يضمن الباني العيوب الخفية حتى ولو تسلم طالب البناء السفينة بعد تجربتها.
10. تسقط دعوى ضمان العيوب الخفية بتقادم قصير دعماً للاستثمار البحري؛ فتسقط بمضي سنة من وقت العلم بالعيوب ، وبمضي سنتين من وقت تسلم السفينة.
11. عامل المشرع إصلاح السفن معاملة البناء ، فأجرى عليها ذات الأحكام.
12. يتم تمويل بناء السفن تحت الإنشاء عن طريق الرهن البحري.
13. ترهن السفن رهناً رسمياً كرهن العقارات على الرغم أنها منقول مادي.
14. يجب قيد الرهن في سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع في دائرة مكان بناء السفينة .
15. لا يمنع الرهن المدين الراهن من التصرف في السفينة.
16. يخول الرهن البحري الدائن المرتهن تتبع العين في أي يد تكون ، ولو كانت خارج البلاد .
17. ينقضي الرهن بصفة أصلية بالتطهير ، أو التنازل ، أو هلاك السفينة المرهونة. وينقضي بطريقة تبعية بانقضاء الدين المضمون بأي سبب من أسباب الانقضاء

كالوفاء أو المقاصة، أو اتحاد الذمة أو الإبراء أو التجديد أو التقادم .

ثانياً : التوصيات :

نهيب بالحكومة المصرية ممثلة في إدارة هيئة قناة السويس بسرعة الإنجاز في تنمية منطقة القناة بإنشاء ما وعدت به الحكومة من مشروعات ، وعلى رأسها بناء السفن ، متجردين من الإجراءات العادية لمجابهة الظروف الحالية ، والسعي الدعوب في سباق مع الزمن – كما صنعوا في حفر القناة الجديدة – لاستعادة بلدنا الحبيبة مصر لريادتها للأمم ، ولتتبوأ مكانتها تحت الشمس من جديد .  
والله من وراء القصد ،،

## المراجع

- ❖ أولاً: القرآن الكريم
- ❖ ثانياً : كتب اللغة
- ابن منظور ، لسان العرب ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت لبنان ، الطبعة الثالثة طبعة ملونة.
- ❖ ثالثاً : المراجع العامة والمتخصصة
- 1. د. أحمد جامع : الرأسمالية الناشئة ، دار المعارف بالإسكندرية .
- 2. د. جلال وفاء محمد ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية 1997 .
- 3. د. رفعت فخري أبادير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد ، دار النهضة العربية القاهرة 1992 م
- 4. د. زكي زكي الشعراوي ، السفينة " مقدمة - نظامها القانوني- ملكيتها- الحقوق العينية التي ترد عليها - الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن " الجزء الأول ، دار النهضة العربية 1989 م .
- 5. والقانون البحري ، الطبعة الثانية ، القاهرة.
- 6. د. سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية 1982 م .
- 7. د. عادل أحمد حشيش ، د. مصطفى رشدي شيحة : مقدمة في الاقتصاد العام ، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية 1990 م .
- 8. د. عاطف حسن النقلي : مبادئ الاقتصاد المالي ، مكتبة النصر الزقازيق ، 2002 م .
- 9. د. عبد الرحمن يسري أحمد: تطور الفكر الاقتصادي ، كلية التجارة جامعة الإسكندرية ، 1987م ص
- 10. د. عبد الستار عبد الحميد سلمي : حدود تدخل الدولة في المجال الاقتصادي في ظل اقتصاد السوق ، دار النهضة العربية بالقاهرة 2005م .
- 11. د. عبد الكريم محمد عبد المجيد : أهم المشاكل التي تواجه المؤسسات والشركات العامة وشبه العامة بحث منشور بكتاب مشاكل الائتمان المصرفي لمؤسسات القطاع العام وشبه العام ووسائل المعالجة ، اتحاد المصارف العربية 1994م .
- 12. د. علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية ، دون تاريخ .
- 13. د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، السفينة. ملكيتها . ونظامها القانوني الخاص
- الرحلة البحرية: النقل البحري . البيوع البحرية . الدائنون الممتازون والمرتهنون . الحوادث البحرية . التصادم . الإنقاذ . الخسارات العمومية . منشأة المعارف بالإسكندرية 1975 م .
- 14. د. علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القانون البحري ، دار النهضة العربية بالقاهرة دون تاريخ .
- 15. د. علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة ، دون تاريخ.

16. د. فايز نعيم رضوان: القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة ، أكاديمية شرطة دبي 1429 هـ 2008 م.
17. د. كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثانية 2000 م الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية.
18. د. محمد إبراهيم موسى ، الوجيز في القانون البحري والجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة طنطا ص 86 .
19. د. محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الجزء الأول ( السفينة – أشخاص الملاحة البحرية – الأشخاص البريون ) الطبعة الخامسة 2012 – 2013 م.
- والموجز في القانون البحري " ماهية السفينة وذاتيتها وتسجيلها- إيجار السفينة - النقل البحري للبضائع بسند الشحن وفقاً لاتفاقيات بروكسل - هامبورج - روتردام - الملاحة البحرية المساعدة" الرحمة للطباعة، القاهرة ، الطبعة الرابعة 2011/2012 م .
20. د. محمد عمر شابرا : الإسلام والتحدي الاقتصادي ، المعهد العالمي للفكر الإسلامي والمعهد العربي للدراسات المالية والمصرفية عمان - الأردن 1996م .
21. د. محمود سمير الشرفاوي القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة 1993م
22. د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية ، طبعة 1999م
23. د. مصطفى كمال طه ، أصول القانون البحري ، القاهرة 1952م .
24. د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد 1995م ، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية
25. نزيه مؤيد العظم : رحلة في بلاد العربية السعيدة من مصر إلى صنعاء ، مؤسسة فادي بريس ، لندن الطبعة الثانية 1405 هـ / 1985 م ، يطلب من دار قتيبية، بيروت لبنان .
- ❖ رابعاً : رسائل الدكتوراه
1. د . فاطمة إسماعيل مشعل ، أحكام التعيين في المعاملات في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة ، مكتبة الوفاء القانونية بالإسكندرية ، الطبعة الأولى 2014 م .
2. د. محمد محمد سعدوني محمد علي : الضرر الاقتصادي كأساس للمسئولية الدولية ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق جامعة عين شمس ، 1996 م .
3. د. مسعود يونس عطوان : إنهاض المشروعات المتعثرة ووقايتها من الإفلاس " دراسة مقارنة بين القانون الوضعي والفقه الإسلامي " مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى 2010
- ❖ خامساً : الدوريات والموسوعات
1. د . عبد الفضيل محمد أحمد ، مفهوم رجل الأعمال ، بحث منشور بمجلة البحوث القانونية والاقتصادية كلية الحقوق ، جامعة المنصورة ، العدد السادس عشر ، أكتوبر 1994 م
2. موسوعة الفكهاني : " المبادئ التي قررتها محكمة النقض المصرية في خمسين عاماً "

3. مجموعة أحكام النقض المصرية الصادرة من الدوائر المدنية والتجارية .  
 ❖ سادساً : المؤتمرات
1. مؤتمر بوابة البحر (Sea Gate) 2015 الذي عقد بمدينة الإسكندرية ، والذي قامت بتنظيمه إنترناشيونال ريفيو وكوزموبوليتان في الفترة (14-15) نوفمبر 2015 م .
2. د. هشام هلال ، ورقة عمل بعنوان : "تحديات الأسطول البحري المصري" .
3. د. تامر موسى، ورقة عمل بعنوان : " أساليب تمويل بناء وشراء السفن لتدعيم الأسطول التجاري البحري"

❖ سابعاً : الشبكة الدولية للمعلومات

1. [www.sky news Arabia.com](http://www.skynewsarabia.com)
2. [www.egynews. Net](http://www.egynews.net)
3. [www.arabic- military.com](http://www.arabic-military.com)
4. <http://seagate-event.com/?p=326>
5. <http://www.akhbarak.net/news/2016/>
6. [http://www. aftheriault.com/fr/accueil/7-slideshow/80-bateaux-de-peche-homardiers-draqueurs-palangriers-etc](http://www.aftheriault.com/fr/accueil/7-slideshow/80-bateaux-de-peche-homardiers-draqueurs-palangriers-etc)
7. <http://www.universalis.fr/encyclopedie/navires-construction-navale/>
8. [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=29FD75E3897EE45C6A115DBAE1D853F9.tpdjo05v\\_3?cidTexte=JORFTEXT00000878026&dateTexte=20101103#LEGIARTI000006878311](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=29FD75E3897EE45C6A115DBAE1D853F9.tpdjo05v_3?cidTexte=JORFTEXT00000878026&dateTexte=20101103#LEGIARTI000006878311)
9. <http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/construction-navale-et-reparation-de-navires>
10. <https://www.rt.com/news/258597-france-mistral-5-billion/2015>

❖ ثامناً : المرجع الأجنبية باللغة الفرنسية

1. BONNECASE(J.)- Traité de Droit Commercial maritime – Paris- 1923.
2. DANJON (D.) – Traité de Droit maritime – Tome1V – 2ème ed – Recueil Sirey – Paris -1928.
3. Martine Remond- Gouilloud, Transports maritimes,Fase-1988.
4. RIPERT (G.) et RODIER (R.) – Droit maritime - Dalloz – paris –1964.
5. RODIER (R.) – Droit maritime- le Navire- Dalloz – paris – 1980 .