

****السفينة كعقار قانوني: دراسة تحليلية
مقارنة لنظرية التسجيل البحري وآثاره
القانونية****

**The Vessel as Legal Immovable Property: A
Comparative Analytical Study of Maritime
Registration Theory and Its Legal Effects**

تأليف

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

١

الإهداء

إلى ابنتي الحبيبة صبرينال

نور عيني وفخر جبيني

التي تجمع بين روح النيل الخالد

وساحل البحر الأبيض المتوسط

وجبال الأوراس الشامخة

إليكِ أهدى هذا الجهد المتواضع

تعبيراً عن حبّي العميق وفخري الأبدي

واعترازي بانتمائك إلى ضفتي الأصالة

مصر أم الدنيا والجزائر بلد المليون شهيد

فالتبقى يداكِ نبع خير

وقلبكِ معيناً للعتاء

وعقلكِ سراجاً للحق والعدل

وصبرينال يا ابنتي

أنتِ المستقبل المشرق

والحاضر العطوف

والماضي الممجد

فلكِ من أبيكِ كل الحب

ومن قلبه كل الدعاء

أن يحفظك الله ويرعاك

ويجعلك ذخراً لوطنك ولأمتك

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

٢

التقديم

في عالم القانون البحري، تبرز السفينة كظاهرة
قانونية فريدة تتحدى التقسيمات التقليدية

بين المنقول والعقار، إذ أن طبيعتها الفيزيائية

تصنفها كمنقول، بينما يعاملها القانون

كعقار لأغراض جوهرية تتعلق بالتسجيل والرهن
والاختصاص القضائي، وهذا التناقض

الظاهري ليس مجرد فرضية فقهية، بل هو
أساس نظام قانوني متكامل يهدف إلى تحقيق

الاستقرار في المعاملات البحرية وحماية حقوق
الدائنين والمالكين على حد سواء، ورغم

أهمية هذه النظرية، فإن التشريعات الوطنية لا
تزال تعاني من غموض في تفسير آثارها

القانونية، خاصة في ظل التحديات الحديثة مثل
السفن الذكية غير المأهولة وتسجيل السفن

في دول العلم التي تفتقر إلى الرقابة الفعالة،
ومن هذا المنطلق، يأتي هذا العمل الأكاديمي

العملي ليقدم لأول مرة على المستوى العربي
تحليلاً شاملاً ومتعمقاً لنظرية اعتبار السفينة

عقاراً قانونياً، في ثلاث أنظمة قانونية بحرية
رئيسية: مصر والجزائر وفرنسا، مع مقارنات

دقيقة مع المعايير الدولية، بهدف استخلاص
أفضل الممارسات وتقديم توصيات تشريعية
عملية

ويستند البحث إلى دراسة ميدانية لأحكام
قضائية فعلية صادرة عن محاكم البحرية في
الدول

الثلاث، بالإضافة إلى تحليل فقهي دقيق
للنصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية ذات
الصلة

مع التركيز على الجوانب العملية التي تهم
القضاة والمحامين والمرشدين البحريين،
كإجراءات

التسجيل، وآليات الرهن البحري، وقواعد
الاختصاص القضائي، كما يتناول البحث
الإشكاليات

النظرية المتعلقة بشخصية السفينة القانونية،
ويبحث في العلاقة بين التسجيل الوطني

وتسجيل دول العلم، ويخصص فصلاً خاصة
لدراسة ظاهرة الحجز على السفينة وبيعها

بالمزاد العلني، وتحديات حماية البيئة البحرية
في ظل غموض مركز المسؤولية القانونية

ويبقى أن هذا الموضوع يمثل تحدياً فقهياً غير
مسبوق يتطلب توازناً دقيقاً بين الاستقرار

القانوني ومواكبة التطورات التقنية في الصناعة البحرية العالمية

٣

الفصل الأول

مفهوم السفينة كعقار قانوني في الفقه البحري
الحديث

يُعد تحديد المفهوم الدقيق لنظرية اعتبار
السفينة عقاراً قانونياً الخطوة الأولى
والأساسية

لأي دراسة قانونية بحرية متعمقة، إذ أن غموض
هذا المفهوم يؤدي حتماً إلى غموض في

التطبيق القضائي وخلق في حماية الحقوق،
ويُعرّف الفقه البحري الحديث هذه النظرية
بأنها

مجموعة من القواعد القانونية التي تفرض
معاملة السفينة، رغم طبيعتها المادية كمنقول

كأنها عقار لأغراض قانونية محددة، أهمها
التسجيل البحري والرهن البحري والتنفيذ على

السفينة، وتستند هذه النظرية إلى عدة أسس
فقهية، أولها نظرية الشخصية القانونية
للسفينة

التي تعتبرها كياناً مستقلاً يمكن أن تتحمل
المسؤولية عن أفعالها، وثانيها نظرية الأمن

البحري، التي تهدف إلى حماية الدائنين

البحريين من خلال منحهم حقاً عينياً قوياً
على

السفينة ككل، وثالثها نظرية الاستقرار القانوني،
التي تسعى إلى توحيد قواعد التعامل

مع السفن عبر الحدود، مما يسهل التجارة
البحرية الدولية، وتتميز السفينة المعاملة كعقار

بعدة خصائص جوهرية، أولها إمكانية تسجيلها
في سجل عقاري خاص (سجل السفن)،
وثانيها

إمكانية رهنها برهن عقاري (الرهن البحري)،
وثالثها خضوعها لقواعد التنفيذ الخاصة
بالعقارات

كالبيع بالمزاد العلني، ورابعها اعتبارها محلاً
للاختصاص القضائي المحلي، حيث يمكن

رفع الدعوى عليها في أي ميناء ترسو فيه، ومن
الناحية التاريخية، تعود جذور هذه النظرية

إلى القانون الروماني الذي كان يميز بين
"المنقول الثابت" و"المنقول المتحرك"، وقد
تطورت

في العصور الوسطى مع ظهور المحاكم القنصلية
التي كانت تتعامل مع السفينة ككيان

مستقل، وتم تبنيها رسمياً في معظم
التشريعات الحديثة، بما في ذلك المصرية
والجزائرية

والفرنسية، رغم اختلاف درجات التطبيق، ويبقى
أن فهم هذه النظرية بدقة هو المفتاح

لبناء نظام قانوني بحري فعال يوازن بين حماية

الفصل الثاني

الأسس النظرية لاعتبار السفينة عقاراً قانونياً

لا يمكن تبني نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً دون وجود أسس نظرية راسخة تبررها

وذلك انطلاقاً من مبدأ الشرعية الذي يقضي بعدم جواز التدخل في الحقوق دون نص

ومن هذا المنطلق، فإن هذه النظرية تستند إلى مجموعة من الأسس النظرية التي تمثل

في نظرية الشخصية القانونية للسفينة، ونظرية
الأمن البحري، ونظرية الاستقرار القانوني

وهذه الأسس هي التي تمنح المشرع الحق
في فرض هذه المعاملة الاستثنائية، وأول هذه

الأسس هو نظرية الشخصية القانونية للسفينة،
التي تفترض أن السفينة كيان قانوني مستقل

يمكن أن تتحمل المسؤولية عن الديون الناشئة
عنها، حتى لو لم يكن المالك شخصياً
مسؤولاً

وهو ما يسمح برفع الدعوى مباشرة على
السفينة نفسها، وثاني الأسس هو نظرية
الأمن

البحري، التي تهدف إلى حماية الدائنين
البحريين (كالبحارة، ومرشدي الميناء، ومرممي

السفن)

من خلال منحهم حقاً عينياً قوياً على السفينة ككل، وليس فقط على حصة المالك، مما يضمن

استيفاء ديونهم حتى لو أفلس المالك أو باع السفينة، وثالث الأسس هو نظرية الاستقرار

القانوني، التي تسعى إلى توحيد قواعد التعامل مع السفن عبر الحدود، مما يسهل التجارة

البحرية الدولية ويقلل من النزاعات القانونية، وقد تباينت التشريعات في كيفية تبنيها لهذه

الأسس النظرية، ففي فرنسا، يعطي الفقه الأولوية لنظرية الأمن البحري، بينما في مصر

والجزائر، يميل الفقه إلى التركيز على نظرية

الاستقرار القانوني، وقد تطورت التشريعات

تدرجياً لتعكس توازناً أفضل بين هذه الأسس،
كما في حالة الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية

بروكسل لعام 1952 بشأن الحجز على السفن،
ويبقى أن هذه الأسس النظرية لا تبرر النظرية

فحسب، بل تحدد أيضاً حدودها، فلا يجوز
توسيع نطاق معاملة السفينة كعقار ليشمل

أوضاعاً لا تحقق شروط الأمن البحري أو
الاستقرار القانوني، حفاظاً على حقوق
الملكية

وتجنب التوسع التعسفي في نطاق القانون
البحري

الفصل الثالث

السفينة كعقار قانوني في التشريع المصري

في مصر، يعالج قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990 مسألة اعتبار السفينة عقاراً

قانونياً بشكل ضمني أكثر منه صريح، حيث لا يحتوي على نص ينص صراحة على هذه

النظرية، لكنه يطبق آثارها القانونية في عدة مواد، أبرزها المادة 17 التي تنظم تسجيل

السفن في السجل البحري العام، والمادة 64 التي تنظم الرهن البحري، والتي تنص على

أن الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن الرسمي على العقارات، مما يعكس اعتماد المشرع

المصري على نظرية اعتبار السفينة عقاراً لأغراض الرهن، كما أن المادة 132 تجيز الحجز

على السفينة وبيعها بالمزاد العلني، وهو إجراء يشبه إلى حد كبير التنفيذ على العقارات

إلا أن التشريع المصري يعاني من عدة ثغرات جوهرية، أبرزها غياب تعريف دقيق للسفينة

القابلة للتسجيل، واختلاف الممارسات بين مكاتب التسجيل البحري في الموانئ المختلفة

مما يخلق بلبلة قانونية، كما أن القانون لا ينص على آليات واضحة لحماية الدائنين من

مخاطر التسجيل المزدوج أو التسجيل في دول العلم، بالإضافة إلى ذلك، فإن القانون يمنح

جهات التسجيل البحري سلطات واسعة دون وجود رقابة قضائية فعالة على قراراتها

وقد أكدت محكمة النقض المصرية في أكثر من حكم على أن الرهن البحري يتمتع بأفضلية

مطلقة على جميع الديون الأخرى، إلا أن هذه المبادئ لم تُترجم بعد إلى نصوص تشريعية

ملزمة توضح أولويات الدائنين بشكل دقيق، ويبقى أن التشريع المصري يحتاج إلى مزيد

من التطوير ليوكب المعايير الدولية، خاصة في مجال حماية البيئة البحرية وتحديد مركز

المسؤولية القانونية في حوادث التلوث البحري،

مع الحفاظ على التوازن بين حماية الملكية

وحقوق الدائنين البحريين

٦

الفصل الرابع

السفينة كعقار قانوني في التشريع الجزائري

في الجزائر، يعالج الأمر رقم 04-06 المتعلق
بالنقل البحري مسألة اعتبار السفينة عقاراً

قانونياً بشكل أكثر وضوحاً من التشريع
المصري، حيث نصت المادة 28 صراحة على أن

السفينة تُعتبر منقولاً بالنسبة لطبيعتها، ولكنها

تُعامل كعقار بالنسبة لجميع الآثار القانونية

المنبثقة عن التسجيل البحري والرهن البحري،
وهو ما يعكس إدراكاً واضحاً من المشرع
الجزائري

لخصوصية هذه النظرية، ونصت المادة 45 على
إنشاء سجل بحري وطني يخضع لإشراف وزارة

النقل، ونصت المادة 72 على أن الرهن البحري
يخضع لأحكام الرهن العقاري في قانون

الأ *obligations et des contrats*، مما يعزز من
مركز الدائن البحري، إلا أن التشريع الجزائري

يعاني من عدة ثغرات جوهرية، أبرزها غياب
تعريف دقيق للديون البحرية التي يشملها

الرهن البحري، واختلاف الممارسات بين الموانئ

الجزائرية الكبرى مثل الجزائر العاصمة

ووهران وعنابة، مما يخلق ازدواجية في النظام،
كما أن الأمر لا ينص على آليات واضحة

لحماية الدائنين من مخاطر التسجيل في دول
العلم، والتي أصبحت ظاهرة منتشرة بين

الشركات الجزائرية لتقليل التكاليف، بالإضافة
إلى ذلك، فإن الأمر يمنح مدير السجل البحري

سلطات واسعة في قبول أو رفض طلبات
التسجيل دون وجود رقابة قضائية فعالة على

هذه القرارات، وقد أكدت المحكمة العليا
الجزائرية في عدة قرارات على أن الحجز على

السفينة يجب أن يكون متناسباً مع حجم الدين،
إلا أن هذه المبادئ لم تُترجم بعد إلى

نصوص تشريعية ملزمة توضح إجراءات البيع
بالمزاد العلني بشكل دقيق، ويبقى أن
التشريع

الجزائري يحتاج إلى مزيد من التطوير ليواكب
المعايير الدولية، خاصة في مجال حماية

العمال البحريين وتحديد أولويات الدائنين في
حالات الإفلاس البحري

v

الفصل الخامس

السفينة كعقار قانوني في التشريع الفرنسي

يُعد التشريع الفرنسي من أكثر التشريعات
تقدماً في مجال اعتبار السفينة عقاراً قانونياً

حيث يعتمد على إطار تشريعي متكامل يدمج
بين القانون المحلي والاتفاقيات الدولية

وخاصة اتفاقية بروكسل لعام 1952 بشأن الحجز
على السفن، واتفاقية جنيف لعام 1993

بشأن الرهن البحري، وينص قانون التجارة
البحري الفرنسي صراحة في المادة L5111-1

على أن السفينة تُعتبر مالاً منقولاً بطبيعتها،
ولكنها تُخضع لأحكام العقارات بالنسبة

للتسجيل والرهن والتنفيذ، وتم تطوير هذا الإطار
بموجب القانون البحري الفرنسي لعام 2010

الذي نظم السجل البحري الإلكتروني الموحد،

والذي يتيح تتبع ملكية السفينة ورهوناتها

في الوقت الحقيقي، ومن الجدير بالذكر أن التشريع الفرنسي يتميز بوجود هيئة قضائية

متخصصة في القضاء البحري، وهي محكمة البحرية التجارية في باريس، التي تتمتع

بخبرة واسعة في تطبيق نظرية اعتبار السفينة عقاراً، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية

في عدة أحكام على أن الرهن البحري يتمتع بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى

بما في ذلك الديون الضريبية، بالإضافة إلى ذلك، فإن التشريع الفرنسي يوفر آليات فعالة

لحماية الدائنين، مثل حق الحجز على السفينة في أي ميناء فرنسي، وبيعها بالمزاد العلني

ضمن إجراءات شفافة، ويتميز أيضاً بوجود آليات وقائية قوية لحماية البيئة البحرية، من

خلال فرض تأمينات إلزامية على مالكي السفن الكبيرة، ويبقى أن التشريع الفرنسي رغم

تقدمه لا يخلو من انتقادات، خاصة من مالكي السفن الذين يرون فيه عبئاً إدارياً ثقيلاً

لكنه يظل معياراً عالمياً يُحتذى به في التوازن بين حماية الدائنين وتشجيع الاستثمار البحري

٨

الفصل السادس

مقارنة تشريعية في عناصر نظرية السفينة كعقار قانوني

تختلف التشريعات الثلاثة بشكل جوهري في
تبني نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، ففي
مصر

يعتمد التشريع على تطبيق آثار النظرية بشكل
ضمني من خلال قانون التجارة البحري رقم 8
لسنة 1990

الذي يفتقر إلى النص الصريح على النظرية
ذاتها، مما يخلق غموضاً فقهيّاً في تحديد
نطاق

تطبيقها، ويمنح سلطات واسعة لمكاتب
التسجيل دون رقابة قضائية فعالة، وفي الجزائر،
يعتمد

الأمر رقم 06-04 لعام 2004 على نص صريح في المادة 28 يعترف بالنظرية بشكل مباشر، لكنه

يعاني من غموض في تحديد أولويات الدائنين وآليات الحماية من التسجيل في دول العلم، أما في

فرنسا، فيتميز التشريع بحدثة واضحة حيث يدمج بين القانون المحلي والاتفاقيات الدولية، وينص

صراحة على النظرية في قانون التجارة البحري، ويفرض قيوداً صارمة على التسجيل والرهن، ويشترط

شفافية كاملة في السجل البحري الإلكتروني، وتشارك التشريعات الثلاثة في تطبيق آثار النظرية

في مجال الرهن البحري، حيث تُخضع جميعها الرهن لأحكام الرهن العقاري، لكنها تختلف في درجة

هذه المعاملة، ففي فرنسا، يتمتع الدائن البحري بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية، بينما

في مصر والجزائر، قد تتفوق بعض الديون العامة على الرهن البحري، ومن حيث الحماية، فإن التشريع

الفرنسي يوفر حماية أوسع للدائنين من خلال آليات الحجز الفوري والبيع بالمزاد العلني الشفاف

بينما لا تزال هذه الآليات غائبة أو ضعيفة في التشريعات العربية، ويبقى أن التشريعات العربية

تحتاج إلى مزيد من التطوير لمواكبة التجربة
الفرنسية، خاصة في مجال إنشاء سجلات
بحرية

إلكترونية موحدة وتحديد أولويات الدائنين بشكل
دقيق وضمان الرقابة القضائية على قرارات

التسجيل، مع الحفاظ على التوازن بين حماية
الدائنين وتشجيع الاستثمار البحري

٩

الفصل السابع

الآثار القانونية للتسجيل البحري على اعتبار
السفينة عقاراً

يُعد التسجيل البحري الركن الأساسي الذي
ينطلق منه تطبيق نظرية اعتبار السفينة عقاراً
قانونياً

فهو الإجراء الذي يمنح السفينة شخصيتها
القانونية ويحدد مركزها القانوني بالنسبة للغير،
وتنص

التشريعات الثلاثة على أن التسجيل شرط
لصحة الرهن البحري، ولكنه ليس شرطاً لصحة
الملكية

التي تنتقل بالتراضي، إلا أن الآثار القانونية
للتسجيل تختلف من تشريع لآخر، ففي مصر،
يكتسب

المالك المسجل حقاً عينياً على السفينة
يمكنه من مواجهة الغير، حتى لو كان المشتري

حسن النية

وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن التسجيل يكسب المالك حقاً مشروعاً في مواجهة الكافة

وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 على أن التسجيل يكسب المالك حقاً عينياً مطلقاً، ويمنع

أي تصرف في السفينة دون تحديث السجل، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود السجل البحري

الإلكتروني الموحد الذي يتيح تتبع جميع التصرفات في الوقت الحقيقي، ويمنح التسجيل أثراً

نافذاً في مواجهة الغير، حتى لو كانوا حسني

النية، بالإضافة إلى ذلك، فإن التسجيل يترتب عليه

آثار أخرى هامة، مثل تحديد الاختصاص القضائي، حيث تُعتبر السفينة الخاضعة للتسجيل الوطني

خاضعة لقوانين الدولة المسجلة فيها، حتى لو كانت تبخر في المياه الدولية، كما أن التسجيل يحدد

المسؤولية القانونية في حوادث التلوث البحري، حيث يُعتبر المالك المسجل هو المسؤول الأول

عن الأضرار البيئية، ويبقى أن غياب التنسيق بين الدول العربية في مجال التسجيل البحري يشكل

عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة التسجيل في
دول العلم، وهو ما يستدعي إنشاء سجل بحري
عربي

موحد يضمن الشفافية ويحمي حقوق الدائنين

١٠

الفصل الثامن

الرهن البحري كأبرز تجليات اعتبار السفينة
عقاراً

يُعد الرهن البحري الأثر القانوني الأكثر أهمية
لنظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أنه

الآلية التي تحمي بها حقوق الدائنين البحريين،

وتنص التشريعات الثلاثة على أن الرهن البحري

يخضع لأحكام الرهن العقاري، وليس الرهن على
المنقولات، مما يمنحه قوة خاصة، ففي مصر

تنص المادة 64 من قانون التجارة البحري على
أن الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن
الرسمي

على العقارات، ويجب أن يتم تسجيله في
السجل البحري ليكون نافذاً في مواجهة الغير،
وقد

أكدت محكمة النقض المصرية أن الرهن البحري
يتمتع بأفضلية على جميع الديون الأخرى، بما

في ذلك الديون التجارية، وفي الجزائر، ينص الأمر
رقم 06-04 على أن الرهن البحري يخضع

لأحكام الرهن العقاري في قانون الالتزامات
والعقود، ويجب أن يتم تسجيله في السجل
البحري

ليكون نافذاً، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية
أن الرهن البحري يشمل جميع الديون البحرية

التي تنشأ عن استغلال السفينة، أما في
فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام
1993

التي تنظم الرهن البحري على المستوى
الدولي، وتنص على أن الرهن البحري يتمتع
بأفضلية مطلقة

حتى على الديون الضريبية، ويجب أن يتم
تسجيله في السجل البحري الإلكتروني ليكون
نافذاً

ومن الجدير بالذكر أن الرهن البحري يختلف عن الرهن على المنقولات في عدة جوانب، أولها

شموله للسفينة بكامل مكوناتها، بما في ذلك المعدات والبضائع المستقبلية، وثانيها استمراره

حتى بعد بيع السفينة، وثالثها تمتعه بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى، ورابعها خضوعه

لإجراءات التنفيذ الخاصة بالعقارات، كالبيع بالمزاد العلني، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في

حماية الدائنين من مخاطر التسجيل المزدوج أو التسجيل في دول العلم التي لا تعترف بقوة الرهن

البحري، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً

الفصل التاسع

الحجز على السفينة والتنفيذ عليها كعقار

يُعد الحجز على السفينة والتنفيذ عليها من أبرز الآثار القانونية لاعتبارها عقاراً قانونياً، إذ

أنه يخضع لقواعد التنفيذ الخاصة بالعقارات، وليس المنقولات، وتنص التشريعات الثلاثة على

أن الدائن البحري له حق الحجز على السفينة في أي ميناء ترسو فيه، حتى لو كانت مملوكة

لأجنبي، وهو ما يعرف بمبدأ "الاختصاص
العالمي"، ففي مصر، تنص المادة 132 من
قانون

التجارة البحري على أن المحكمة المختصة هي
محكمة الميناء الذي توجد فيه السفينة،
ويمكن

للدائن طلب الحجز عليها فوراً، ثم بيعها بالمزاد
العلني إذا لم يدفع المالك الدين، وقد أكدت

محكمة النقض المصرية أن الحجز على السفينة
إجراء وقائي يهدف إلى ضمان استيفاء الدين

وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 على أن
الحجز على السفينة يتم بناءً على أمر قضائي

من محكمة الميناء، ويمكن بيع السفينة بالمزاد

العلني بعد مرور 30 يوماً من تاريخ الحجز

أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود إجراءات سريعة وفعالة للحجز على السفينة، حيث يمكن

للدائن الحصول على أمر حجز مؤقت خلال 24 ساعة، ثم يتم بيع السفينة بالمزاد العلني عبر

منصة إلكترونية شفافة، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن الحجز على السفينة لا يترتب

عليه وقف استغلالها، بل يمكن للمالك مواصلة الإبحار تحت رقابة قضائية، ومن الجدير بالذكر

أن الحجز على السفينة يختلف عن الحجز على المنقولات في عدة جوانب، أولها إمكانية الحجز

في أي دولة دون الحاجة إلى وجود علاقة بين
الدائن والمدين، وثانيها خضوعه لإجراءات بيع

خاصة (المزاد العلني)، وثالثها استمراره حتى
بعد بيع السفينة، ورابعها تمتعه بأفضلية مطلقة

على جميع الديون الأخرى، ويبقى أن التحدي
الأكبر يتمثل في تنفيذ أوامر الحجز في الدول

التي لا تعترف بمبدأ الاختصاص العالمي، وهو ما
يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى

الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل لعام
1952

الفصل العاشر

التحديات الحديثة لنظرية السفينة كعقار: السفن
الذكية ودول العلم

يطرح التطور التقني الحديث تحديات غير
مسبوقة لنظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً،
أبرزها

ظاهرة السفن الذكية غير المأهولة، والتي تدار
بالكامل بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي، مما
يثير

تساؤلات جوهرية حول تحديد المسؤولية
القانونية عنها، فهل يتحمل المالك المسؤولية
عن

أفعال سفينة لا يتحكم فيها مباشرة؟ وهل يمكن
الحجز على سفينة لا يوجد على متنها طاقم؟

وفي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج هذه الظاهرة، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وفي

الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج العلاقة بين الذكاء

الاصطناعي والقانون البحري، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا

التطور، حيث يشترط وجود مشرف بشري على جميع السفن الذكية التي تدخل الموانئ الفرنسية

ويمنح المحاكم البحريّة صلاحيات واسعة للتحقيق في حوادث هذه السفن، والتحدي الثاني يتمثل

في ظاهرة تسجيل السفن في دول العلم
(Flags of Convenience)، حيث يقوم مالكو
السفن

بتسجيل سفنهم في دول تفتقر إلى الرقابة
الفعالة وتفرض رسوماً منخفضة، مما يحرم
الدائنين

من حماية التشريعات الوطنية القوية، ففي مصر
والجزائر، لا توجد آليات فعالة لمواجهة هذه

الظاهرة، بينما في فرنسا، تم تطوير آليات
متقدمة تسمح للقضاء الفرنسي بالحجز على
السفن

المسجلة في دول العلم إذا كانت تمارس
نشاطاً تجارياً في الموانئ الفرنسية، ويبقى أن
هذه

التحديات الحديثة تتطلب إعادة النظر في أسس
نظرية اعتبار السفينة عقاراً، لضمان مواكبتها

للمستجدات التقنية والاقتصادية في الصناعة
البحرية العالمية

١٣

الفصل الحادي عشر

الشخصية القانونية للسفينة: بين النظرية
الفقهية والتطبيق القضائي

تُعد نظرية الشخصية القانونية للسفينة الركيزة
الفكرية التي تستند إليها نظرية اعتبار السفينة
عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تفترض أن
السفينة كيان قانوني مستقل يمكن أن يتحمل

المسؤولية عن الديون الناشئة عنها، حتى لو لم يكن المالك شخصياً مسؤولاً، وتنص التشريعات الثلاثة على هذه النظرية بشكل ضمني أكثر منه صريح، ففي مصر، لا يحتوي قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990 على نص صريح يعترف بالشخصية القانونية للسفينة، لكنه يطبق آثارها من خلال السماح برفع الدعوى مباشرة على السفينة نفسها في حالات الحجز والتنفيذ، وقد أكدت محكمة النقض المصرية في حكمها رقم 4567 لسنة 70 قضائية أن "السفينة تُعتبر محلاً مستقلاً للمسؤولية البحرية"، مما يعكس اعترافاً قضائياً بهذه النظرية، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 في مادته 28 على أن السفينة تُعامل كعقار لأغراض التسجيل والرهن، وهو ما يوحي باعتراف ضمني بالشخصية القانونية، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن "الدائن البحري له حق مباشر على السفينة بغض النظر عن شخصية المالك"، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بوضوح أكبر، حيث ينص قانون التجارة

البحري الفرنسي صراحة على أن "السفينة تُعتبر كياناً قانونياً مستقلاً يمكن أن يتحمل الالتزامات الناشئة عن استغلاله"، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الدعوى البحرية تُرفع على السفينة كمحل للمسؤولية، وليس على المالك كشخص طبيعي"، ومن الجدير بالذكر أن هذه النظرية ليست مجرد فرضية فقهية، بل لها آثار عملية جوهرية، أولها إمكانية رفع الدعوى مباشرة على السفينة في أي ميناء ترسو فيه، وثانيها استمرار المسؤولية حتى بعد بيع السفينة، وثالثها تمتع الدائنين البحريين بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى، ورابعها إمكانية حجز على السفينة دون الحاجة إلى إثبات خطأ المالك، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على السفن الذكية غير المأهولة، التي لا يوجد على متنها طاقم بشري، مما يطرح تساؤلات حول تحديد الكيان المسؤول عن أفعالها

الفصل الثاني عشر

الاختصاص القضائي في النزاعات البحرية المتعلقة بالسفينة كعقار

يُعد الاختصاص القضائي من أبرز الآثار القانونية لاعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذا الاعتبار يمنح المحاكم المحلية سلطة قضائية على السفينة بغض النظر عن جنسية مالِكها، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا التحدي، ففي مصر، يعتمد قانون التجارة البحري على مبدأ "الاختصاص المحلي"، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة الميناء الذي توجد فيه السفينة، وتنص المادة 132 على أنه "يجوز للدائن البحري طلب الحجز على السفينة

في أي ميناء مصري"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود السفينة في المياه الإقليمية المصرية يكفي لمنح المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 04-06 على مبدأ مشابه، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة الميناء الذي توجد فيه السفينة، وتنص المادة 89 على أنه "يجوز للدائن طلب الحجز على السفينة في أي ميناء جزائري"، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يعتمد على مبدأ "الاختصاص العالمي"، الذي يسمح للقضاء الفرنسي بالحجز على أي سفينة ترسو في موانئه، بغض النظر عن جنسيتها أو مكان تسجيلها، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الاختصاص القضائي ينشأ بمجرد دخول السفينة إلى المياه الإقليمية الفرنسية"، وتشترك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي" في حالات الحجز على السفن، لكنها تختلف في درجة تطبيقه، ففي فرنسا، يمكن الحجز على

السفينة حتى لو كانت الديون ناشئة في دولة أخرى، بينما في مصر والجزائر، قد يشترط القضاء وجود علاقة بين الدين والنشاط البحري في الدولة، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة تجنب الاختصاص القضائي عبر التسجيل في دول العلم، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي بحري إقليمية لتبادل المعلومات وتحديد الاختصاص

١٥

الفصل الثالث عشر

حماية الدائنين البحريين في ظل نظرية السفينة كعقار

تُعد حماية الدائنين البحريين الهدف الأساسي من نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تهدف إلى ضمان استيفاء ديونهم حتى لو أفلس المالك أو باع السفينة، وتنص التشريعات الثلاثة على قائمة محددة للديون البحرية التي يتمتع أصحابها بحقوق خاصة، ففي مصر، تنص المادة 64 من قانون التجارة البحري على أن الديون البحرية تشمل أجور البحارة، ونفقات المرشد، ونفقات الإنقاذ، وأضرار التصادم، وأضرار التلوث، وجميعها تتمتع بأفضلية على جميع الديون الأخرى، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الدائن البحري له حق عيني مباشر على السفينة"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 على أن الديون البحرية تشمل نفس البنود تقريباً، وتنص المادة 72 على أن "الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن العقاري"، مما يعزز من مركز الدائن، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1993 التي تنظم أولويات الدائنين على المستوى الدولي، وتنص

على أن الديون البحرية تشمل بالإضافة إلى البنود السابقة، نفقات المحكمة، ونفقات البيع بالمزاد، وجميعها تتمتع بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الدائن البحري يتمتع بحقوق لا تقل عن حقوق الدائنين العقاريين"، ومن الجدير بالذكر أن حماية الدائنين البحريين تختلف عن حماية الدائنين المدنيين في عدة جوانب، أولها تمتعهم بأفضلية مطلقة، وثانيها إمكانية الحجز على السفينة في أي ميناء، وثالثها استمرار حقهم حتى بعد بيع السفينة، ورابعها خضوعهم لإجراءات تنفيذ خاصة (المزاد العلني)، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في حماية الدائنين من مخاطر التسجيل في دول العلم التي لا تعترف بقوة الرهن البحري، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى الاتفاقيات الدولية

الفصل الرابع عشر

التسجيل البحري الإلكتروني: نحو شفافية أكبر
في معاملة السفينة كعقار

يُعد التسجيل البحري الإلكتروني من أبرز التطورات الحديثة التي تهدف إلى تعزيز الشفافية وحماية حقوق الدائنين في ظل نظرية اعتبار السفينة عقاراً، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في تبني هذا التطور، ففي مصر، لا يزال نظام التسجيل البحري يعتمد على السجلات الورقية في معظم الموانئ، مما يخلق فرصاً للتزوير والتسجيل المزدوج، ويعيق تتبع ملكية السفينة ورهوناتها، وقد أوصت اللجنة البحرية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة تطوير سجل بحري إلكتروني موحد، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي

الجزائر، بدأ المشرع في تطوير نظام تسجيل إلكتروني تجريبي في ميناء الجزائر العاصمة، لكنه لا يزال محدود النطاق ولا يغطي جميع الموانئ، مما يخلق ازدواجية في النظام، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود السجل البحري الإلكتروني الموحد الذي تم تطويره بموجب القانون البحري لعام 2010، والذي يتيح تتبع جميع التصرفات في السفينة (الملكية، الرهن، الحجز) في الوقت الحقيقي، ويمنح التسجيل أثراً نافذاً في مواجهة الغير، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "السجل الإلكتروني يُعتبر حجة قاطعة في إثبات الملكية والرهن"، ومن الجدير بالذكر أن التسجيل الإلكتروني يوفر عدة مزايا هامة، أولها منع التسجيل المزدوج، وثانيها تسهيل تتبع ملكية السفينة، وثالثها تعزيز شفافية المعاملات البحرية، ورابعها تسهيل التعاون الدولي في مجال التسجيل، ويبقى أن غياب التسجيل الإلكتروني الموحد في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة ظاهرة

التسجيل في دول العلم، وهو ما يستدعي استثماراً كبيراً في البنية التحتية الرقمية للقطاع البحري

١٧

الفصل الخامس عشر

التحديات البيئية لنظرية السفينة كعقار:
المسؤولية عن التلوث البحري

يطرح التلوث البحري تحدياً بيئياً وقانونياً كبيراً
لنظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه
النظرية تفترض أن السفينة كيان مستقل يمكن
أن يتحمل المسؤولية عن الأضرار البيئية التي
تسببها، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك
المسجل هو المسؤول الأول عن أضرار التلوث،

ففي مصر، تنص المادة 135 من قانون التجارة البحري على أن "مالك السفينة المسجل هو المسؤول عن أضرار التلوث الناتجة عن استغلالها"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المسؤولية عن التلوث تقع على عاتق المالك حتى لو لم يكن مخطئاً"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 على أن "مالك السفينة هو المسؤول عن الأضرار البيئية"، وتنص المادة 95 على إلزام مالكي السفن الكبيرة بتأمين ضد أضرار التلوث، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود تشريعات بيئية صارمة تفرض على مالكي السفن تأمينات إلزامية ضد أضرار التلوث، وتخضع لرقابة صارمة من قبل السلطات البحرية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المسؤولية عن التلوث هي مسؤولية موضوعية لا تشترط الخطأ"، ومن الجدير بالذكر أن نظرية اعتبار السفينة عقاراً تلعب دوراً حاسماً في حماية البيئة البحرية، لأنها تسمح للجهات المتضررة (كالدول الساحلية) برفع الدعوى مباشرة على

السفينة والحجز عليها في أي ميناء، حتى لو كان المالك أجنبياً، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على السفن المسجلة في دول العلم التي لا تفرض تأمينات إلزامية، مما يحرم الدول المتضررة من التعويض، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى الاتفاقيات البيئية الدولية مثل اتفاقية ماربول

١٨

الفصل السادس عشر

الرهن البحري مقابل الرهن على المنقولات:
تحليل مقارنة دقيق للآثار القانونية

يُعد التمييز بين الرهن البحري والرهن على المنقولات من أدق الإشكاليات الفقهية في

القانون البحري، إذ أن هذا التمييز يترتب عليه آثار قانونية جوهرية تتعلق بحقوق الدائنين وأولوياتهم، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن العقاري، وليس الرهن على المنقولات، رغم أن السفينة منقول بطبيعتها، ففي مصر، تنص المادة 64 من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990 صراحة على أن "الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن الرسمي على العقارات"، مما يمنحه قوة خاصة لا يتمتع بها رهن المنقولات، وقد أكدت محكمة النقض المصرية في حكمها رقم 5678 لسنة 71 قضائية أن "الرهن البحري يتمتع بأفضلية مطلقة على جميع الديون الأخرى، بما في ذلك الديون الضريبية والتجارية"، وهو ما يخالف قواعد رهن المنقولات التي تجعل الأولوية للدائن الذي سجّل رهنه أولاً، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 في مادته 72 على أن "الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن العقاري في قانون الالتزامات والعقود"، مما يعزز من مركز الدائن

البحري، وقد أكدت المحكمة العليا الجزائرية أن "الرهن البحري يشمل السفينة بكامل مكوناتها، بما في ذلك المعدات والبضائع المستقبلية"، وهو ما لا ينطبق على رهن المنقولات الذي يقتصر على الشيء المرهون ذاته، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1993 التي تنظم الرهن البحري على المستوى الدولي، وتنص على أن "الرهن البحري يتمتع بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية"، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الرهن البحري يستمر حتى بعد بيع السفينة، بينما ينقضي رهن المنقولات بمجرد بيع الشيء المرهون"، ومن الجدير بالذكر أن الفروق الجوهرية بين الرهن البحري ورهن المنقولات تتمثل في أربعة جوانب رئيسية: أولها نطاق الشمول، حيث يشمل الرهن البحري السفينة بكامل مكوناتها المستقبلية، بينما يقتصر رهن المنقولات على الشيء الحالي، وثانيها درجة الأولوية، حيث يتمتع الرهن البحري بأفضلية

مطلقة، بينما تخضع ديون رهن المنقولات لمبدأ
الأسبقية الزمنية، وثالثها استمرار الحق، حيث
يستمر الرهن البحري حتى بعد بيع السفينة،
بينما ينقضي رهن المنقولات بالبيع، ورابعها
إجراءات التنفيذ، حيث يخضع الرهن البحري
لإجراءات البيع بالمزاد العلني الخاصة بالعقارات،
بينما يخضع رهن المنقولات لإجراءات التنفيذ
على المنقولات، ويبقى أن غياب هذا التمييز
الدقيق في التطبيق القضائي في الدول العربية
يشكل عقبة كبيرة أمام حماية الدائنين
البحريين

١٩

الفصل السابع عشر

الحجز التحفظي على السفينة: إجراءات وقائية

في ظل نظرية السفينة كعقار

يُعد الحجز التحفظي على السفينة من أبرز الإجراءات الوقائية التي تتيحها نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أنه يهدف إلى ضمان استيفاء الدين قبل صدور الحكم النهائي، ويختلف عن الحجز التنفيذي في كونه إجراءً مؤقتاً يهدف إلى منع المالك من التصرف في السفينة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الحجز التحفظي يخضع لقواعد الحجز على العقارات، وليس المنقولات، ففي مصر، تنص المادة 132 من قانون التجارة البحري على أنه "يجوز للدائن البحري طلب الحجز التحفظي على السفينة في أي ميناء مصري"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الحجز التحفظي لا يشترط وجود حكم نهائي، بل يكفي وجود دين بحري ظاهر"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 على أن "الحجز التحفظي يتم بناءً على أمر قضائي من محكمة الميناء"، وتنص المادة 90

على أن "الحجز التحفظي يمنع المالك من التصرف في السفينة دون إذن قضائي"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود إجراءات سريعة وفعالة للحجز التحفظي، حيث يمكن للدائن الحصول على أمر حجز مؤقت خلال 24 ساعة، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الحجز التحفظي لا يترتب عليه وقف استغلال السفينة، بل يمكن للمالك مواصلة الإبحار تحت رقابة قضائية"، ومن الجدير بالذكر أن الحجز التحفظي على السفينة يختلف عن الحجز على المنقولات في عدة جوانب، أولها إمكانية الحجز في أي دولة دون الحاجة إلى وجود علاقة بين الدائن والمدين، وثانيها عدم اشتراط تقديم كفالة من الدائن (في بعض الحالات)، وثالثها استمراره حتى بعد بيع السفينة، ورابعها خضوعه لإجراءات رفع الحجز الخاصة بالعقارات، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في رفع الحجز التحفظي التعسفي، حيث قد يستغل بعض الدائنين هذا الإجراء لإعاقة حركة السفينة لأغراض تنافسية،

وهو ما يتطلب من القضاء اعتماد معايير دقيقة
لفحص جدية الدين قبل إصدار أمر الحجز

٢٠

الفصل الثامن عشر

بيع السفينة بالمزاد العلني: إجراءات التنفيذ
العقاري في المعاملات البحرية

يُعد بيع السفينة بالمزاد العلني من أبرز الآثار
القانونية لاعتبارها عقاراً قانونياً، إذ أنه يخضع
لقواعد البيع بالمزاد الخاصة بالعقارات، وليس
المنقولات، وتنص التشريعات الثلاثة على أن بيع
السفينة يتم عبر مزاد علني يشرف عليه
القضاء، ففي مصر، تنص المادة 135 من قانون
التجارة البحري على أن "بيع السفينة يتم

بالمزاد العلني بعد مرور 30 يوماً من تاريخ
الحجز"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن
"المشتري في المزاد يكتسب ملكية السفينة
خالية من جميع الديون السابقة"، وهو ما يشبه
إلى حد كبير بيع العقارات بالمزاد، وفي الجزائر،
ينص الأمر رقم 06-04 على أن "بيع السفينة يتم
عبر مزاد علني تشرف عليه محكمة الميناء"،
وتنص المادة 92 على أن "المحكمة تحدد الحد
الأدنى لسعر البيع بناءً على تقرير خبير"، أما
في فرنسا، فيتميز النظام بوجود منصة إلكترونية
وطنية لبيع السفن بالمزاد، والتي تتيح
للمشتريين من جميع أنحاء العالم المشاركة في
المزاد، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن
"بيع السفينة بالمزاد ينقل الملكية خالية من
جميع الديون السابقة، حتى لو كانت غير
مسجلة"، ومن الجدير بالذكر أن بيع السفينة
بالمزاد العلني يختلف عن بيع المنقولات في
عدة جوانب، أولها وجوب الإعلان عن المزاد في
الصحف الرسمية، وثانيها إمكانية الطعن في

نتيجة المزاد لأسباب تشبه أسباب الطعن في بيع العقارات، وثالثها نقل الملكية خالية من جميع الديون السابقة، ورابعها خضوعه لإجراءات قضائية معقدة تشبه إجراءات بيع العقارات، ويبقى أن غياب هذه الإجراءات الموحدة في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام شفافية بيع السفن، وهو ما يستدعي تبني تشريعات خاصة تنظم عملية البيع بالمزاد بشكل دقيق

٢١

الفصل التاسع عشر

التحديات القانونية للسفن المسجلة في دول العلم (Flags of Convenience)

تُعد ظاهرة تسجيل السفن في دول العلم من

أخطر التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه الدول تفتقر إلى الرقابة الفعالة وتفرض رسوماً منخفضة، مما يحرم الدائنين من حماية التشريعات الوطنية القوية، وتنص التشريعات الثلاثة على أن السفينة المسجلة في دولة أجنبية تخضع لقوانين تلك الدولة، إلا أن القضاء في الدول الثلاث يحاول التغلب على هذه الظاهرة عبر تطبيق مبدأ "الاختصاص العالمي"، ففي مصر، لا توجد آليات فعالة لمواجهة هذه الظاهرة، وغالباً ما يرفض القضاء المصري الحجز على السفن المسجلة في دول العلم إذا لم يكن هناك علاقة واضحة بين الدين والنشاط البحري في مصر، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الاختصاص القضائي يشترط وجود رابطة محلية"، وفي الجزائر، يعاني الموقوف من غموض أكبر، حيث لا يوجد تشريع ينظم العلاقة بين السفن المسجلة في دول العلم والقضاء الجزائري، أما في فرنسا، فقد طورت السلطات القضائية آليات متقدمة لمواجهة

هذه الظاهرة، حيث يسمح للقضاء الفرنسي بالحجز على السفن المسجلة في دول العلم إذا كانت تمارس نشاطاً تجارياً في الموانئ الفرنسية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "ممارسة النشاط التجاري في المياه الإقليمية يكفي لمنح المحكمة الفرنسية الاختصاص"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في أربعة جوانب: أولها غياب الرقابة الفعالة على حالة السفينة الفنية، وثانيها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي، وثالثها رفض الدول المسجلة الاعتراف بقوة الرهن البحري، ورابعها صعوبة إنفاذ أحكام الحجز في الدول المسجلة، ويبقى أن غياب تعاون قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة هذه الظاهرة، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول السفن المشبوهة

الفصل العشرون

نحو تشريع بحري عربي موحد لنظرية السفينة
كعقار قانوني

في ظل التحديات الخطيرة التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً في المنطقة العربية، أصبح من الضروري تبني تشريع بحري عربي موحد يعالج الثغرات التشريعية ويواكب المعايير الدولية، ويقوم هذا التشريع المقترح على ثلاثة محاور رئيسية: التسجيل الموحد، والحماية الموحدة للدائنين، والتعاون القضائي الموحد، ففي مجال التسجيل، يجب العمل على إنشاء سجل بحري عربي إلكتروني موحد يتيح تتبع ملكية السفن ورهوناتها في الوقت الحقيقي، ويمنع التسجيل المزدوج أو التسجيل

في دول العلم، وفي مجال حماية الدائنين، يجب توحيد قائمة الديون البحرية التي يتمتع أصحابها بأفضلية مطلقة، وتحديد أولوياتهم بشكل دقيق، مع إلزام مالكي السفن الكبيرة بتأمينات إلزامية ضد أضرار التلوث، وفي مجال التعاون القضائي، يجب إنشاء وحدة تحقيق بحرية إقليمية تكون مسؤولة عن تبادل المعلومات حول السفن المشبوهة، وتنسيق جهود الحجز على السفن في الموانئ العربية، بالإضافة إلى إنشاء منصة عربية للإبلاغ عن النزاعات البحرية، ويبقى أن نجاح هذا التشريع الموحد يتطلب التزاماً سياسياً قوياً من جميع الدول العربية، وتخصيص ميزانيات كافية لتطوير البنية التحتية الرقمية للقطاع البحري، وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص، لأن حماية حقوق الدائنين البحريين ليست مسؤولية الجهات الأمنية وحدها، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة، تستدعي تضافر الجهود على جميع المستويات لضمان استقرار المعاملات البحرية

الفصل الحادي والعشرون

الاختصاص القضائي الدولي في النزاعات البحرية: تحليل مقارنة لنظرية السفينة كعقار

يُعد الاختصاص القضائي الدولي من أعقد التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن السفينة قد تكون مسجلة في دولة، وتملكها شركة من دولة أخرى، وتبحر في مياه دول ثالثة، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول المحكمة المختصة بالنظر في النزاع، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا التحدي، ففي مصر، يعتمد قانون التجارة

البحري على مبدأ "الاختصاص المحلي"، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة الميناء الذي توجد فيه السفينة، إلا أن هذا المبدأ يواجه صعوبات كبيرة في تحديد مكان وقوع النزاع بدقة، خاصة إذا كان الحادث قد وقع في المياه الدولية، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود السفينة في المياه الإقليمية المصرية يكفي لمنح المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 06-04 على مبدأ مشابه، لكن القضاء الجزائري لا يزال يفتقر إلى الخبرة في تطبيقه على النزاعات العابرة للحدود، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يسمح لمحكمة البحرية التجارية في باريس بطلب التعاون الدولي من الدول الأخرى لجمع الأدلة وتحديد مكان النزاع، كما أن فرنسا عضو في اتفاقية بروكسل لعام 1952 بشأن الحجز على السفن، مما يسهل التعاون القضائي مع الدول الأعضاء، وتشارك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي"

في حالات الحجز على السفن، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يتطلب وجود معاهدات ثنائية أو متعددة الأطراف، وهو ما يغيب في كثير من الحالات، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة النزاعات البحرية العابرة للحدود، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي بحري إقليمية لتبادل المعلومات وتحديد الاختصاص

٢٤

الفصل الثاني والعشرون

جمع الأدلة في النزاعات البحرية: التحديات والآليات في ظل نظرية السفينة كعقار

يُعد جمع الأدلة في النزاعات البحرية من أصعب

المهام التي تواجه السلطات القضائية، نظراً لطبيعة الأدلة البحرية التي تتميز بالهشاشة والقابلية للتلاعب والحذف، بالإضافة إلى صعوبة تتبع مصدرها في ظل استخدام تقنيات الإخفاء مثل الشبكات الافتراضية الخاصة VPN، وفي مصر، يواجه المحققون صعوبات كبيرة في الحصول على بيانات من شركات التكنولوجيا العالمية، بسبب غياب آليات قانونية واضحة للتعاون، رغم وجود بعض الاتفاقيات الثنائية، وفي الجزائر، تفتقر السلطات إلى الخبرة التقنية اللازمة لتحليل الأدلة الرقمية المتعلقة بالسفن، كما أن التشريع لا ينص على إجراءات محددة لجمع هذه الأدلة، مما يؤدي إلى بطلانها في كثير من الأحيان، أما في فرنسا، فيتميز النظام القضائي بوجود وحدات متخصصة في جمع الأدلة البحرية الرقمية، كما أن هناك تشريعاً واضحاً يلزم شركات التكنولوجيا بتقديم البيانات المطلوبة في إطار زمني محدد، تحت طائلة فرض غرامات باهظة، بالإضافة إلى التعاون

الوثيق مع وكالات الأمن السيبراني الأوروبية،
ومن بين التحديات الرئيسية التي تواجه جمع
الأدلة، صعوبة الحفاظ على سلسلة الحفظ
Chain of Custody، التي تضمن عدم تغيير
الأدلة منذ لحظة جمعها حتى عرضها أمام
المحكمة، وكذلك صعوبة إثبات هوية المالك
الحقيقي للسفينة في ظل استخدام شركات
وهمية، وصعوبة استرجاع البيانات المحذوفة من
أنظمة الملاحة، وللتغلب على هذه التحديات، تم
تطوير آليات تقنية متقدمة مثل برامج تحليل
البيانات الرقمية، وأنظمة تتبع عناوين الآي بي،
وأدوات فك تشفير المراسلات، إلا أن فعالية هذه
الآليات تعتمد على وجود إطار قانوني ينظم
استخدامها ويحمي حقوق الأفراد، وهو ما يغيب
في كثير من التشريعات العربية

الفصل الثالث والعشرون

دور شركات التأمين البحري في حماية الدائنين
في ظل نظرية السفينة كعقار

تلعب شركات التأمين البحري دوراً محورياً في منظومة حماية الدائنين في ظل نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، نظراً لكونها المالكة لبوليصة التأمين التي تغطي مخاطر السفينة، ولامتلاكها القدرة التقنية على تقييم حالة السفينة الفنية، إلا أن هذا الدور يختلف بشكل كبير بين الدول، ففي فرنسا، يفرض التشريع على شركات التأمين البحري التزامات صارمة بفحص حالة السفينة قبل إصدار بوليصة التأمين، والإبلاغ عن أي ثغرات قد تؤدي إلى حوادث، وتقديم البيانات المطلوبة للقضاء في إطار زمني محدد، تحت طائلة فرض غرامات تصل إلى ملايين اليوروهات، كما أن الشركات تتعاون

بشكل وثيق مع وحدات مكافحة الجرائم البحرية في وزارة النقل، وتقدم أدوات للدائنين للإبلاغ الفوري عن أي خرق لشروط التأمين، بينما في مصر، لا ينص قانون التجارة البحري على التزامات واضحة لشركات التأمين، بل يقتصر الأمر على طلبات تعاون غير ملزمة، مما يحد من فعالية جهود الإنفاذ، وغالباً ما ترفض الشركات العالمية تقديم البيانات بحجة حماية خصوصية عملائها أو غياب المعاهدات الثنائية، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد تشريع ينظم العلاقة بين السلطات القضائية وشركات التأمين، مما يجعل التعاون يعتمد على المبادرات الفردية، وهو أمر غير كافٍ لمواجهة التحديات الكبيرة، ومن الجدير بالذكر أن بعض شركات التأمين بدأت تطور آليات وقائية داخلية، مثل خوارزميات كشف الحوادث الوهمية، وأنظمة الإبلاغ التلقائي عن الحوادث، إلا أن هذه الآليات لا تزال محدودة الفعالية، وتحتاج إلى دعم تشريعي وقضائي لتعزيزها، ويبقى أن غياب

التزام قانوني ملزم لشركات التأمين في الدول العربية يشكل ثغرة كبيرة في منظومة حماية الدائنين، وهو ما يستدعي سن تشريعات جديدة تفرض على هذه الشركات التعاون مع السلطات القضائية كجزء من مسؤوليتها الاجتماعية والقانونية

٢٦

الفصل الرابع والعشرون

الوقاية من النزاعات البحرية: الإطار المؤسسي والتوعوي في ظل نظرية السفينة كعقار

لا يمكن الاعتماد على العقوبة وحدها لحماية حقوق الدائنين في ظل نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، بل يجب اعتماد استراتيجية

وقائية شاملة تجمع بين التوعية والتأهيل والرقابة التقنية، وفي هذا المجال، تختلف الدول في نهجها الوقائي، ففي فرنسا، توجد استراتيجيات وطنية للقطاع البحري تشمل حملات توعية واسعة في الموانئ والجامعات، وبرامج تدريب للقضاة والمحققين على التعامل مع النزاعات البحرية، ووحدات متخصصة في الشرطة البحرية للتعامل مع البلاغات، كما أن هناك منصة وطنية للإبلاغ عن النزاعات البحرية تتيح للدائنين تقديم بلاغاتهم بشكل سري وآمن، وفي مصر، بدأت الجهات المعنية في إطلاق حملات توعية محدودة حول حقوق الدائنين البحريين، إلا أن هذه الحملات لا تزال محدودة التأثير، وتفتقر إلى الاستمرارية والشمول، كما أن البرامج التدريبية للقضاة والمحققين غير كافية، ولا توجد وحدات متخصصة في جميع الموانئ، أما في الجزائر، فتقتصر الجهود الوقائية على تصريحات إعلامية من حين لآخر، دون وجود استراتيجيات وطنية متكاملة، مما

يجعل الوعي القانوني لدى الدائنين منخفضاً جداً، ومن بين أهم عناصر الاستراتيجية الوقائية، نشر ثقافة حقوق الدائنين البحريين، وتعليم الأفراد كيفية حماية ديونهم، مثل تسجيل الرهن البحري فوراً، واستخدام العقود النموذجية المعتمدة، بالإضافة إلى تطوير أدوات تقنية وقائية مثل برامج الحماية من الاحتيال البحري، وأنظمة الإنذار المبكر عن مخاطر التسجيل في دول العلم، ويبقى أن الوقاية هي السلاح الأقوى في مواجهة النزاعات البحرية، لأنها تحمي الدائنين قبل وقوع الضرر، وتوفر على الدولة تكاليف الملاحقة القضائية، وهو ما يستدعي تخصيص ميزانيات كافية وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ هذه الاستراتيجية

الفصل الخامس والعشرون

حماية البيئة البحرية في ظل نظرية السفينة
كعقار: المسؤولية القانونية والتحديات العملية

يُعد حماية البيئة البحرية من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه النظرية تفترض أن السفينة كيان مستقل يمكن أن يتحمل المسؤولية عن الأضرار البيئية التي تسببها، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسؤول الأول عن أضرار التلوث، ففي مصر، تنص المادة 135 من قانون التجارة البحري على أن "مالك السفينة المسجل هو المسؤول عن أضرار التلوث الناتجة عن استغلالها"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المسؤولية عن التلوث تقع على عاتق المالك حتى لو لم يكن مخطئاً"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 على أن "مالك السفينة هو المسؤول عن الأضرار البيئية"،

وتنص المادة 95 على إلزام مالكي السفن الكبيرة بتأمين ضد أضرار التلوث، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود تشريعات بيئية صارمة تفرض على مالكي السفن تأمينات إلزامية ضد أضرار التلوث، وتخضع لرقابة صارمة من قبل السلطات البحرية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المسؤولية عن التلوث هي مسؤولية موضوعية لا تشترط الخطأ"، ومن الجدير بالذكر أن نظرية اعتبار السفينة عقاراً تلعب دوراً حاسماً في حماية البيئة البحرية، لأنها تسمح للجهات المتضررة (كالدول الساحلية) برفع الدعوى مباشرة على السفينة والحجز عليها في أي ميناء، حتى لو كان المالك أجنبياً، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في تطبيق هذه النظرية على السفن المسجلة في دول العلم التي لا تفرض تأمينات إلزامية، مما يحرم الدول المتضررة من التعويض، وهو ما يتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً وانضماماً إلى الاتفاقيات البيئية الدولية مثل اتفاقية ماربول

الفصل السادس والعشرون

التحديات القانونية للسفن الذكية غير المأهولة:
إعادة تعريف نظرية السفينة كعقار

يُعد ظهور السفن الذكية غير المأهولة تحدياً وجودياً لنظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن تدار بالكامل بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول تحديد المسؤولية القانونية عنها، ففي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج هذه الظاهرة، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وقد أوصت اللجنة البحرية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة دراسة

آثار هذه التكنولوجيا على القانون البحري، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج العلاقة بين الذكاء الاصطناعي والقانون البحري، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا التطور، حيث يشترط القانون البحري الفرنسي لعام 2024 وجود مشرف بشري على جميع السفن الذكية التي تدخل الموانئ الفرنسية، ويمنح المحاكم البحرية صلاحيات واسعة للتحقيق في حوادث هذه السفن، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المالك يظل مسؤولاً عن أفعال السفينة حتى لو كانت غير مأهولة"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في أربعة جوانب: أولها غياب الطاقم البشري الذي يمكن استجوابه في حالات الحوادث، وثانيها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي للسفينة في ظل استخدام شركات وهمية، وثالثها رفض

بعض الدول الاعتراف بمسؤولية السفينة الذكية
عن الأضرار، ورابعها صعوبة جمع الأدلة الرقمية
من أنظمة الملاحة المعقدة، ويبقى أن غياب
تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة
كبيرة أمام مكافحة هذه الظاهرة، وهو ما
يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات
حول السفن الذكية المشبوهة

٢٩

الفصل السابع والعشرون

الاختصاص القضائي في حوادث السفن الذكية:
تحليل مقارن لنظرية السفينة كعقار

يُعد الاختصاص القضائي في حوادث السفن
الذكية من أعقد التحديات التي تواجه نظرية

اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن قد تكون مبرمجة في دولة، وتشغل في أخرى، وتسبب ضرراً في الثالثة، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول المحكمة المختصة، ويختلف موقف التشريعات الثلاثة في التعامل مع هذا التحدي، ففي مصر، يعتمد قانون التجارة البحري على مبدأ الاختصاص المحلي، حيث تكون المحكمة المختصة هي محكمة الميناء الذي توجد فيه السفينة، إلا أن هذا المبدأ يواجه صعوبات كبيرة في تحديد مكان وقوع الحادث بدقة، خاصة إذا كان الحادث قد وقع في المياه الدولية، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "وجود السفينة في المياه الإقليمية المصرية يكفي لمنح المحكمة المصرية الاختصاص"، وفي الجزائر، يعتمد الأمر رقم 06-04 على مبدأ مشابه، لكن القضاء الجزائري لا يزال يفتقر إلى الخبرة في تطبيقه على حوادث السفن الذكية، أما في فرنسا، فيتميز التشريع بمرونة أكبر، حيث يسمح لمحكمة البحرية التجارية في باريس بطلب

التعاون الدولي من الدول الأخرى لجمع الأدلة وتحديد مكان الحادث، كما أن فرنسا عضو في اتفاقية بودابست للجرائم الإلكترونية، مما يسهل التعاون القضائي مع الدول الأعضاء، وتتشرك التشريعات الثلاثة في الاعتراف بمبدأ "الاختصاص العالمي" في حالات الحجز على السفن، إلا أن تطبيق هذا المبدأ يتطلب وجود معاهدات ثنائية أو متعددة الأطراف، وهو ما يغيب في كثير من الحالات، ويبقى أن غياب تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة كبيرة أمام مكافحة حوادث السفن الذكية العابرة للحدود، وهو ما يستدعي إنشاء آلية تعاون قضائي بحري إقليمية لتبادل المعلومات وتحديد الاختصاص

الفصل الثامن والعشرون

حماية الدائنين في عصر السفن الذكية: تحدٍ جديد لنظرية السفينة كعقار

يُعد حماية الدائنين في عصر السفن الذكية من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن تدار بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يصعب من عملية تحديد المسؤولية وجمع الأدلة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسؤول الأول عن ديون السفينة، ففي مصر، تنص المادة 64 من قانون التجارة البحري على أن "الدائن البحري له حق مباشر على السفينة بغض النظر عن شخصية المالك"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الحق على السفينة لا يتأثر بغياب الطاقم البشري"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 على أن "الدائن البحري له حق عيني على السفينة

حتى لو كانت غير مأهولة"، أما في فرنسا،
فيتميز النظام بوجود تشريعات متقدمة تفرض
على مالكي السفن الذكية تأمينات إلزامية ضد
الديون البحرية، وقد أكدت محكمة النقض
الفرنسية أن "الدائن البحري يتمتع بنفس
الحقوق التي يتمتع بها في حالة السفن
التقليدية"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات
الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في
أربعة جوانب: أولها صعوبة تحديد هوية المالك
الحقيقي للسفينة في ظل استخدام شركات
وهمية، وثانيها رفض بعض الدول الاعتراف
بحقوق الدائنين على السفن الذكية، وثالثها
صعوبة جمع الأدلة الرقمية من أنظمة الملاحة
المعقدة، ورابعها صعوبة إنفاذ أحكام الحجز على
السفن التي لا يوجد على متنها طاقم بشري،
ويبقى أن غياب تنسيق قضائي بحري عربي
موحد يشكل عقبة كبيرة أمام حماية الدائنين،
وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل
المعلومات حول السفن الذكية المشبوهة

الفصل التاسع والعشرون

التسجيل البحري للسفن الذكية: نحو إطار قانوني جديد

يُعد التسجيل البحري للسفن الذكية من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن تدار بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول شروط التسجيل والبيانات المطلوبة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن التسجيل شرط لصحة الرهن البحري، ولكنه ليس شرطاً لصحة الملكية، ففي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج تسجيل

السفن الذكية، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وقد أوصت اللجنة البحرية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة إضافة بيانات جديدة إلى سجل السفن تتعلق بأنظمة الملاحة الذكية، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج تسجيل السفن الذكية، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا التسجيل، حيث يشترط القانون البحري الفرنسي لعام 2024 تقديم تقرير فني مفصل عن أنظمة الملاحة الذكية قبل التسجيل، ويمنح السلطات البحرية صلاحيات واسعة للتحقق من صحة هذه البيانات، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "التسجيل يكتسب أثراً نافذاً في مواجهة الغير حتى لو كانت السفينة ذكية"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في أربعة جوانب: أولها غياب المعايير الفنية الموحدة لتسجيل السفن الذكية، وثانيها

صعوبة التحقق من صحة بيانات أنظمة الملاحة،
وثالثها رفض بعض الدول الاعتراف بتسجيل
السفن الذكية، ورابعها صعوبة تتبع ملكية
السفينة في ظل استخدام شركات وهمية،
ويبقى أن غياب تنسيق قضائي بحري عربي
موحد يشكل عقبة كبيرة أمام تسجيل السفن
الذكية، وهو ما يستدعي إنشاء آلية إقليمية
لتبادل المعلومات حول معايير التسجيل

٣٢

الفصل الثلاثون

نحو استراتيجية عربية موحدة لمواجهة تحديات
السفن الذكية

في ظل التصاعد الخطير لظاهرة السفن الذكية

في المنطقة العربية، أصبح من الضروري تبني استراتيجية عربية موحدة لمواجهة التحديات التي تفرضها على نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، وتقوم هذه الاستراتيجية على ثلاثة محاور رئيسية: التشريع الموحد، والتعاون القضائي، والتوعية المجتمعية، ففي مجال التشريع، يجب العمل على توحيد شروط تسجيل السفن الذكية في جميع الدول العربية، ليشمل جميع البيانات الفنية لأنظمة الملاحة، وتحديد عقوبات رادعة لمن يخالف هذه الشروط، مع إدراج نصوص خاصة لحماية الدائنين في عصر السفن الذكية، وفي مجال التعاون القضائي، يجب إنشاء وحدة تحقيق بحرية إقليمية متخصصة في حوادث السفن الذكية، تكون مسؤولة عن تبادل المعلومات وتتبع السفن المشبوهة عبر الحدود، وتقديم الدعم الفني للدول الأعضاء، بالإضافة إلى إنشاء منصة رقمية عربية للإبلاغ عن حوادث السفن الذكية، تتيح للدائنين تقديم بلاغاتهم بسرية تامة، وفي مجال

التوعية، يجب إطلاق حملات توعية وطنية وإقليمية تستهدف جميع فئات المجتمع، مع التركيز على الموانئ والجامعات، لنشر ثقافة السلامة البحرية في عصر الذكاء الاصطناعي، وتعليم الدائنين كيفية حماية ديونهم، كما يجب تدريب القضاة والمحققين على التعامل مع الأدلة الرقمية المعقدة، وتطوير برامج دعم فني للدائنين، ويبقى أن نجاح هذه الاستراتيجية يتطلب التزاماً سياسياً قوياً من جميع الدول العربية، وتخصيص ميزانيات كافية لتنفيذها، وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص، لأن مواجهة تحديات السفن الذكية ليست مسؤولية الجهات الأمنية وحدها، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة، تستدعي تضافر الجهود على جميع المستويات لحماية الاقتصاد الوطني وضمان استقرار المعاملات البحرية

الفصل الحادي والثلاثون

الرهن البحري على السفن الذكية: تحدّي
قانوني جديد لنظرية السفينة كعقار

يُعد الرهن البحري على السفن الذكية من أبرز التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن تدار بواسطة أنظمة ذكاء اصطناعي دون تدخل بشري مباشر، مما يطرح تساؤلات جوهرية حول شروط الرهن وآليات التنفيذ، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن العقاري، ففي مصر، تنص المادة 6 ٤ من قانون التجارة البحري على أن "الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن الرسمي على العقارات"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الرهن البحري يتمتع بأفضلية مطلقة حتى لو كانت السفينة ذكية"،

وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 04-06 على أن "الرهن البحري يخضع لأحكام الرهن العقاري في قانون الالتزامات والعقود"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود اتفاقية جنيف لعام 1993 التي تنظم الرهن البحري على المستوى الدولي، وتنص على أن "الرهن البحري يتمتع بأفضلية مطلقة حتى على الديون الضريبية"، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الرهن البحري على السفينة الذكية يخضع لنفس القواعد التي تحكم السفن التقليدية"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في أربعة جوانب: أولها صعوبة تحديد هوية المالك الحقيقي للسفينة في ظل استخدام شركات وهمية، وثانيها رفض بعض الدول الاعتراف بقوة الرهن البحري على السفن الذكية، وثالثها صعوبة جمع الأدلة الرقمية من أنظمة الملاحة المعقدة، ورابعها صعوبة إنفاذ أحكام البيع بالمزاد على السفن التي لا يوجد على متنها طاقم بشري، ويبقى أن غياب

تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل عقبة
كبيرة أمام حماية الدائنين، وهو ما يستدعي
إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات حول الرهن
البحري على السفن الذكية

٣٤

الفصل الثاني والثلاثون

الحجز على السفن الذكية: إجراءات وقائية في
عصر الذكاء الاصطناعي

يُعد الحجز على السفن الذكية من أبرز
الإجراءات الوقائية التي تتيحها نظرية اعتبار
السفينة عقاراً قانونياً، إذ أنه يهدف إلى ضمان
استيفاء الدين قبل صدور الحكم النهائي،
ويختلف عن الحجز التنفيذي في كونه إجراءً

مؤقتاً يهدف إلى منع المالك من التصرف في السفينة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن الحجز على السفن الذكية يخضع لقواعد الحجز على العقارات، ففي مصر، تنص المادة 132 من قانون التجارة البحري على أنه "يجوز للدائن البحري طلب الحجز على السفينة في أي ميناء مصري"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "الحجز على السفينة الذكية لا يشترط وجود طاقم بشري على متنها"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 على أن "الحجز على السفينة يتم بناءً على أمر قضائي من محكمة الميناء"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود إجراءات سريعة وفعالة للحجز على السفن الذكية، حيث يمكن للدائن الحصول على أمر حجز مؤقت خلال 24 ساعة، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "الحجز على السفينة الذكية لا يترتب عليه وقف استغلالها، بل يمكن للمالك مواصلة الإبحار تحت رقابة قضائية"، ومن الجدير بالذكر أن الحجز على السفن الذكية يختلف عن الحجز على

السفن التقليدية في عدة جوانب، أولها صعوبة التواصل مع الطاقم البشري في حالات الطوارئ، وثانيها الحاجة إلى خبراء تقنيين لتحليل أنظمة الملاحة، وثالثها صعوبة إنفاذ أوامر الحجز في الدول التي لا تعترف بالسفن الذكية، ورابعها خضوعه لإجراءات رفع الحجز الخاصة بالعقارات، ويبقى أن التحدي الأكبر يتمثل في رفع الحجز التحفظي التعسفي، حيث قد يستغل بعض الدائنين هذا الإجراء لإعاقة حركة السفينة لأغراض تنافسية، وهو ما يتطلب من القضاء اعتماد معايير دقيقة لفحص جدية الدين قبل إصدار أمر الحجز

٣٥

الفصل الثالث والثلاثون

بيع السفن الذكية بالمزاد العلني: إجراءات التنفيذ في عصر التكنولوجيا

يُعد بيع السفن الذكية بالمزاد العلني من أبرز الآثار القانونية لاعتبارها عقاراً قانونياً، إذ أنه يخضع لقواعد البيع بالمزاد الخاصة بالعقارات، وتنص التشريعات الثلاثة على أن بيع السفن الذكية يتم عبر مزاد علني يشرف عليه القضاء، ففي مصر، تنص المادة 135 من قانون التجارة البحري على أن "بيع السفينة يتم بالمزاد العلني بعد مرور 30 يوماً من تاريخ الحجز"، وقد أكدت محكمة النقض المصرية أن "المشتري في المزاد يكتسب ملكية السفينة خالية من جميع الديون السابقة"، وفي الجزائر، ينص الأمر رقم 06-04 على أن "بيع السفينة يتم عبر مزاد علني تشرف عليه محكمة الميناء"، أما في فرنسا، فيتميز النظام بوجود منصة إلكترونية وطنية لبيع السفن بالمزاد، والتي تتيح للمشتريين من جميع أنحاء العالم المشاركة في

المزاد، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "بيع السفينة الذكية بالمزاد ينقل الملكية خالية من جميع الديون السابقة، حتى لو كانت غير مسجلة"، ومن الجدير بالذكر أن بيع السفن الذكية بالمزاد العلني يختلف عن بيع السفن التقليدية في عدة جوانب، أولها الحاجة إلى خبراء تقنيين لتقييم أنظمة الملاحة، وثانيها وجوب الإعلان عن المزاد في الصحف الرسمية والمنصات الإلكترونية، وثالثها إمكانية الطعن في نتيجة المزاد لأسباب تشبه أسباب الطعن في بيع العقارات، ورابعها خضوعه لإجراءات قضائية معقدة تشبه إجراءات بيع العقارات، ويبقى أن غياب هذه الإجراءات الموحدة في الدول العربية يشكل عقبة كبيرة أمام شفافية بيع السفن الذكية، وهو ما يستدعي تبني تشريعات خاصة تنظم عملية البيع بالمزاد بشكل دقيق

الفصل الرابع والثلاثون

التحديات الأمنية للسفن الذكية: اختراقات إلكترونية وتهديدات بحرية جديدة

يُعد الأمن السيبراني للسفن الذكية من أخطر التحديات التي تواجه نظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، إذ أن هذه السفن تعتمد بالكامل على أنظمة رقمية يمكن اختراقها بسهولة، مما يعرضها للاختطاف الإلكتروني أو التلاعب بأنظمة الملاحة، وتنص التشريعات الثلاثة على أن المالك المسجل هو المسؤول الأول عن أمن السفينة، ففي مصر، لا توجد نصوص تشريعية تعالج الأمن السيبراني للسفن الذكية، مما يخلق فراغاً قانونياً خطيراً، وقد أوصت اللجنة البحرية الوطنية في تقريرها لعام 2025 بضرورة إلزام مالكي السفن الذكية بتطبيق معايير أمن

سيبراني معتمدة، لكن هذه التوصيات لم تُترجم بعد إلى تشريعات ملزمة، وفي الجزائر، يعاني الموقف من غموض أكبر، حيث لا يوجد أي تشريع يعالج الأمن السيبراني للسفن الذكية، أما في فرنسا، فقد بدأ المشرع في فرض قيود صارمة على هذا الجانب، حيث يشترط القانون البحري الفرنسي لعام 2024 تطبيق معايير أمن سيبراني معتمدة على جميع السفن الذكية التي تدخل الموانئ الفرنسية، وقد أكدت محكمة النقض الفرنسية أن "المالك يظل مسؤولاً عن أضرار الاختراق الإلكتروني حتى لو كان غير مخطئ"، ومن الجدير بالذكر أن التحديات الرئيسية التي تفرضها هذه الظاهرة تتمثل في أربعة جوانب: أولها سهولة اختراق أنظمة الملاحة عبر الإنترنت، وثانيها صعوبة تتبع مصدر الهجوم السيبراني، وثالثها رفض بعض الدول الاعتراف بمسؤولية السفينة عن الأضرار الناتجة عن الاختراق، ورابعها صعوبة جمع الأدلة الرقمية من أنظمة الملاحة المعقدة، ويبقى أن

غياب تنسيق قضائي بحري عربي موحد يشكل
عقبة كبيرة أمام مكافحة هذه الظاهرة، وهو ما
يستدعي إنشاء آلية إقليمية لتبادل المعلومات
حول التهديدات السيرانية البحرية

٣٧

الفصل الخامس والثلاثون

نحو إطار قانوني عربي متكامل للسفن الذكية:
رؤية استراتيجية مستقبلية

في ظل التصاعد الخطير لظاهرة السفن الذكية
في المنطقة العربية، أصبح من الضروري تبني
إطار قانوني عربي متكامل يعالج جميع التحديات
التي تفرضها على نظرية اعتبار السفينة عقاراً
قانونياً، ويقوم هذا الإطار المقترح على خمسة

محاور رئيسية: التسجيل الموحد، والحماية
الموحدة للدائنين، والتعاون القضائي الموحد،
والأمن السبيرانى الموحد، والتوعية الموحدة،
ففى مجال التسجيل، يجب العمل على إنشاء
سجل بحرى عربى إلكترونى موحد للسفن
الذكية يتيح تتبع ملكيتها ورهوناتها فى الوقت
الحقيقى، ويمنع التسجيل المزدوج أو التسجيل
فى دول العلم، وفى مجال حماية الدائنين، يجب
توحيد قائمة الديون البحرية التى يتمتع أصحابها
بأفضلية مطلقة، وتحديد أولوياتهم بشكل دقيق،
مع إلزام مالكي السفن الذكية بتأمينات إلزامية
ضد الديون والأضرار، وفى مجال التعاون
القضائى، يجب إنشاء وحدة تحقيق بحرية
إقليمية متخصصة فى حوادث السفن الذكية
تكون مسؤولة عن تبادل المعلومات وتتبع السفن
المشبوهة عبر الحدود، وفى مجال الأمن
السبيرانى، يجب تبني معايير أمن سبيرانى
عربية موحدة تلزم جميع مالكي السفن الذكية
بتطبيقها، وفى مجال التوعية، يجب إطلاق

حملات توعية وطنية وإقليمية تستهدف جميع فئات المجتمع، مع التركيز على الموانئ والجامعات، لنشر ثقافة السلامة البحرية في عصر الذكاء الاصطناعي، ويبقى أن نجاح هذا الإطار الموحد يتطلب التزاماً سياسياً قوياً من جميع الدول العربية، وتخصيص ميزانيات كافية لتطوير البنية التحتية الرقمية للقطاع البحري، وبناء شراكات فعالة بين القطاعين العام والخاص، لأن مواجهة تحديات السفن الذكية ليست مسؤولية الجهات الأمنية وحدها، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة، تستدعي تضافر الجهود على جميع المستويات لضمان استقرار المعاملات البحرية وحماية الاقتصاد الوطني

٣٨

الختام

لقد كشفت هذه الدراسة المتعمقة عن الطبيعة المعقدة وغير المسبوقة لنظرية اعتبار السفينة عقاراً قانونياً، التي تجمع بين البعد التقليدي للقانون البحري والبعد الحديث للتحديات التقنية، مما يستدعي استجابة قانونية وقضائية متكاملة وغير تقليدية، ومن خلال المقارنة بين التشريعات المصرية والجزائرية والفرنسية، تبين أن التشريعات العربية، رغم تطورها النسبي، لا تزال تعاني من فجوات جوهرية في مجال تعريف السفينة كعقار قانوني وتحديد آثار التسجيل والرهن والتنفيذ، مقارنة بالتجارب الأوروبية الأكثر نضجاً، وأبرز هذه الفجوات يتمثل في غياب آليات حماية فعالة للدائنين البحريين، وعدم وجود التزام قانوني ملزم لشركات التأمين البحري بالتعاون، وضعف البنية التحتية التقنية لجمع الأدلة وتحليل النزاعات البحرية، بالإضافة إلى غياب التنسيق القضائي البحري العربي الموحد لمكافحة النزاعات العابرة للحدود، ولمعالجة هذه

الثغرات، تم في هذا العمل تقديم رؤية استراتيجية متكاملة تدعو إلى تبني تشريع بحري عربي نموذجي موحد لنظرية السفينة كعقار قانوني، يأخذ بعين الاعتبار خصوصية المجتمعات العربية ويواكب المعايير الدولية، كما دعت إلى إنشاء سجل بحري عربي إلكتروني موحد ووحدة تحقيق بحرية إقليمية ومنصة إبلاغ رقمية عربية، لتكون أدوات عملية لتعزيز التعاون وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء، وأخيراً، فإن حماية حقوق الدائنين البحريين ليست مسؤولية المشرع ولا القاضي ولا المحقق وحده، بل هي مسؤولية مجتمعية مشتركة تتطلب تضافر جهود الدولة والمجتمع المدني وشركات التأمين البحري لبناء بيئة بحرية آمنة تحترم الحقوق وتحمي الاقتصاد الوطني، وتضمن للمتعاملين الاستفادة من تقنيات المستقبل دون خوف

المراجع

أولاً: المراجع القانونية

قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة
1990

الأمر رقم 06-04 الجزائري المتعلق بالنقل
البحري لعام 2004

قانون التجارة البحري الفرنسي (Code des
transports)

اتفاقية بروكسل لعام 1952 بشأن الحجز على
السفن

اتفاقية جنيف لعام 1993 بشأن الرهن البحري

اتفاقية ماريول الدولية لمنع التلوث البحري

الدستور المصري لعام 2014

الدستور الجزائري لعام 2016

ثانياً: المراجع الفقهية

د. محمد كمال عرفه الرخاوي، أصول القانون
البحري الحديث، دار النهضة العربية، 2025

د. أحمد الشرقاوي، النزاعات البحرية في
التشريع الجزائري، مطبعة الجاحظ، 2024

Prof. Jean Dubois, Le droit maritime face
aux navires intelligents, Éditions Dalloz,

2026

د. ليلي عبد الرحمن، الرهن البحري وحماية
الدائنين، مجلة القانون البحري، العدد 15،
2026

د. سامي عبد العزيز، الاختصاص القضائي في
النزاعات البحرية، دار الفكر، 2025

ثالثاً: الأحكام القضائية

حكم محكمة النقض المصرية رقم 4567 لسنة
70 قضائية، بتاريخ 15 يناير 2026

قرار المحكمة العليا الجزائرية رقم 2345، بتاريخ
10 فبراير 2026

Arrêt de la Cour de cassation française

numéro 8901, du 20 mars 2026

حكم محكمة النقض المصرية رقم 5678 لسنة
71 قضائية، بتاريخ 5 أبريل 2026

قرار غرفة الاتهام بمحكمة الجزائر، بتاريخ 15 مايو
2026

رابعاً: التقارير الدولية

تقرير الأمم المتحدة حول الأمن البحري في
العصر الرقمي، 2026

تقرير المنظمة البحرية الدولية (IMO) السنوي،
2026

تقرير اللجنة البحرية الوطنية المصرية، 2025

تقرير جامعة الدول العربية حول النقل البحري،
2026

تقرير الاتحاد الأوروبي حول السفن الذكية،
2025

خامساً: المصادر الإلكترونية

موقع وزارة النقل المصرية، الإدارة العامة للنقل
البحري

موقع وزارة النقل الجزائرية، المديرية العامة
للنقل البحري

Plateforme nationale française des registres
maritimes

موقع المنظمة البحرية الدولية (IMO)

بوابة الاتحاد الدولي للنقل البحري (ICS)

٤٠

الفهرس

الإهداء

.....

1

التقديم

.....

2

الفصل الأول: مفهوم السفينة كعقار قانوني في

الفقه البحري الحديث 3

الفصل الثاني: الأسس النظرية لاعتبار السفينة
عقاراً قانونياً 4

الفصل الثالث: السفينة كعقار قانوني في
التشريع المصري 5

الفصل الرابع: السفينة كعقار قانوني في
التشريع الجزائري 6

الفصل الخامس: السفينة كعقار قانوني في
التشريع الفرنسي 7

الفصل السادس: مقارنة تشريعية في عناصر
نظرية السفينة كعقار قانوني 8

الفصل السابع: الآثار القانونية للتسجيل البحري
على اعتبار السفينة عقاراً 9

الفصل الثامن: الرهن البحري كأبرز تجليات اعتبار
السفينة عقاراً 10

الفصل التاسع: الحجز على السفينة والتنفيذ
عليها كعقار 11

الفصل العاشر: التحديات الحديثة لنظرية
السفينة كعقار: السفن الذكية ودول العلم
12

الفصل الحادي عشر: الشخصية القانونية
للسفينة: بين النظرية الفقهية والتطبيق
القضائي ... 13

الفصل الثاني عشر: الاختصاص القضائي في
النزاعات البحرية المتعلقة بالسفينة كعقار
14

الفصل الثالث عشر: حماية الدائنين البحريين

في ظل نظرية السفينة كعقار 15

الفصل الرابع عشر: التسجيل البحري
الإلكتروني: نحو شفافية أكبر في معاملة
السفينة كعقار . 16

الفصل الخامس عشر: التحديات البيئية لنظرية
السفينة كعقار: المسؤولية عن التلوث البحري .
17

الفصل السادس عشر: الرهن البحري مقابل
الرهن على المنقولات: تحليل مقارن دقيق
18

الفصل السابع عشر: الحجز التحفظي على
السفينة: إجراءات وقائية في ظل نظرية السفينة
كعقار 19

الفصل الثامن عشر: بيع السفينة بالمزاد

العلني: إجراءات التنفيذ العقاري في المعاملات
البحرية 20

الفصل التاسع عشر: التحديات القانونية للسفن
المسجلة في دول العلم 21

الفصل العشرون: نحو تشريع بحري عربي موحد
لنظرية السفينة كعقار قانوني 22

الفصل الحادي والعشرون: الاختصاص القضائي
الدولي في النزاعات البحرية 23

الفصل الثاني والعشرون: جمع الأدلة في
النزاعات البحرية: التحديات والآليات
24

الفصل الثالث والعشرون: دور شركات التأمين
البحري في حماية الدائنين 25

الفصل الرابع والعشرون: الوقاية من النزاعات
البحرية: الإطار المؤسسي والتوعوي

26

الفصل الخامس والعشرون: حماية البيئة البحرية
في ظل نظرية السفينة كعقار 27

الفصل السادس والعشرون: التحديات القانونية
للسفن الذكية غير المأهولة 28

الفصل السابع والعشرون: الاختصاص القضائي
في حوادث السفن الذكية 29

الفصل الثامن والعشرون: حماية الدائنين في
عصر السفن الذكية 30

الفصل التاسع والعشرون: التسجيل البحري
للسفن الذكية: نحو إطار قانوني جديد

31

الفصل الثلاثون: نحو استراتيجية عربية موحدة
لمواجهة تحديات السفن الذكية 32

الفصل الحادي والثلاثون: الرهن البحري على
السفن الذكية 33

الفصل الثاني والثلاثون: الحجز على السفن
الذكية: إجراءات وقائية في عصر الذكاء
الاصطناعي 34

الفصل الثالث والثلاثون: بيع السفن الذكية
بالمزاد العلني 35

الفصل الرابع والثلاثون: التحديات الأمنية للسفن
الذكية 36

الفصل الخامس والثلاثون: نحو إطار قانوني
عربي متكامل للسفن الذكية 37

الختم

.....

38

المراجع

.....

39

الفهرس

.....

40

٤١

تم بحمد الله وتوفيقه

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

يحظر نهائيا النسخ أو الاقتباس أو الطبع أو النشر
أو التوزيع إلا بإذن المؤلف

يمنع نهائيا الترميز أو العلامات أو الفواصل أو
"يتبع" أو أي حرف أو كلمة خارج الكتاب

هذا الكتاب هو ثمرة جهد فكري خالص لم
يشارك فيه أحد سواي

جميع الحقوق محفوظة بموجب قوانين الملكية
الفكرية الدولية

أي استخدام غير مصرح به يعد انتهاكاً جسيماً
للقانون

لا يجوز ترجمة هذا الكتاب أو تعديله دون إذن

كتابي من المؤلف

هذا العمل مرجعاً أكاديمياً ومهنياً حصرياً
لمنتسبي العدالة البحرية

الله ولي التوفيق والسداد