

## الطبيعة القانونية لعقد بناء السفن

إعداد

الباحث/ فالح بن عبد الرحمن  
القوات البحرية الملكية السعودية سابقاً

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/49107>

Received 15/06/2024, Revised 31/07/2024, Acceptance 08/08/2024, Available online 01/01/2025

### Abstract

The shipbuilding industry constitutes a fundamental part of global economic activity. With the increasing scale of this industry and the complexities of the associated contracts, arbitration in shipbuilding contract disputes has become of paramount importance. Shipbuilding contracts are among those with a special nature, encompassing complex technical and legal elements. This research aims to identify the essence and importance of shipbuilding contracts and their legal nature. It also delves into numerous judicial and arbitral precedents related to disputes in shipbuilding contracts. One of the key findings of this research is that the complexities of shipbuilding contracts can lead to a significant number of issues that parties must resolve. These issues are typically resolved through amicable settlement according to the contract terms. However, when such settlement is not achievable, the problems are resolved through arbitration.

**Keywords:** Shipbuilding Contracts, Arbitration, Judicial and Arbitral Applications in Shipbuilding Contracts.

### المستخلص:

تشكل صناعة بناء السفن جزءاً أساسياً من النشاط الاقتصادي العالمي، ومع تزايد حجم هذه الصناعة وتعقيدات العقود المرتبطة بها، أصبح التحكيم في منازعات عقود بناء السفن أمراً ذا أهمية بالغة. حيث تعتبر عقود بناء السفن من بين العقود ذات الطبيعة الخاصة، حيث تشمل على عناصر تقنية وقانونية معقدة. يهدف هذا البحث إلى التعرف على ماهية وأهمية عقود بناء السفن وطبيعتها القانونية، كما تطرق هذا البحث للعديد من السوابق القضائية والتحكيمية المختصة بالمنازعات في عقود بناء السفن، وكانت اهم النتائج التي توصل إليها هذا البحث هو أن هناك تعقيدات في عقد بناء السفن يمكن أن تؤدي إلى ظهور عدد كبير جداً من المشكلات التي يتعين على الأطراف حلها. ويتم الحل عادة عن طريق التسوية الودية وفقاً لأحكام العقد. ومع ذلك، عندما لا يمكن تحقيق ذلك، يتم حل المشكلات عن طريق التحكيم.

**الكلمات المفتاحية:** عقود بناء السفن، التحكيم، تطبيقات قضائية وتحكيمية في عقود بناء السفن.

### المطلب التمهيدي

#### النظام القانوني الذي تقوم عليه صناعة بناء السفن

عرفت البشرية بناء السفن منذ الأزل وقد كان أول من قام به سيدنا نوح عليه السلام بأمر من الله سبحانه وتعالى بأن يقوم ببناء أول سفينة في البشرية ومنذ ذلك الوقت أخذ بناء السفن في التطور من عصر إلى عصر حيث أنها كانت بداية الأمر تعتمد في أسفارها ورحلاتها على هوي الرياح، حيث أنها كانت تسير عن طريق هبوب الرياح

وتقع بسكونه، ولذلك نظرا لأهمية هذه الصناعة في كل مناحي الحياة، زاد التطور في صناعة السفن والذي أدى إلى تطلب تعديلا كبيرا في النظم البحرية بصفة عامة. فوجد أن المشرع المصري والسعودي وضع كلا منهما قانونا للتجارة البحرية وكان من أهم النصوص التي جاءت ونص فيه على بناء السفينة ولازال التطور في القانون البحري، وخدمة التجارة البحرية مستمرا في كلا البلدين إلى وقتنا هذا<sup>(٦٤)</sup>.

إذ إن السفينة تعتبر من أهم وسائل النقل البحري في الوقت الحاضر وذلك لأنها تقوم بدور مهم في مجال نقل البضائع المختلفة والأشخاص، حيث أن النقل البحري على مر العصور له أهمية كبيرة في مجال التجارة الدولية.

وقد ترتب على ذلك وجود مجموعة من القواعد القانونية لتنظم الجوانب المختلفة المتعلقة بالسفينة سواء من حيث بنائها أو بيعها أو استئجارها، وقد حظيت مختلف هذه الجوانب بدراسات كثيرة من قبل الفقهاء، كما خضع كل قسم منها للتنظيم القانوني<sup>(٦٥)</sup>، ولذلك قبل البدء في موضوع بحثنا الطبيعة القانونية لعقد بناء السفن كان لزاما علينا أن نعرض النظام القانوني الذي تقوم عليه صناعة بناء السفن من خلال التفصيل التالي:

#### أولاً: مفهوم السفينة كأداة للملاحة البحرية:

إن وسائل التنقل تنوعت على مر العصور، فكانت البداية عن طريق البر، إلا أن تلك الوسيلة أصبحت أمرا شاقا عند الوصول إلى أعتاب البحار والمحيطات، حيث كان من المستحيل عبور تلك البحار والمحيطات بدون وجود السفن، ومن أجل ذلك كان يجب علينا التوصل إلى وسيلة أخرى لتيسير انتقال الأشخاص من مكان إلى آخر، وأيضا تداول السلع والبضائع بشكل أسرع عن طريق البحر. وهذا هو ما دفع أهل الاختصاص إلى إنشاء مركبات بحرية يعتمدون عليها في نشاطاتهم، ومن هنا ظهرت بوادر فكرة السفينة التي كانت في بداية الأمر تبنى بالخشب وتعتمد على الرياح لتحريكها، إلا أنها أخذت في التطور شيئا فشيئا حتى أصبحت أكثر تعقيدا وبأحجام ضخمة، بهذا أخذت السفينة حيز كبير من الاهتمام حيث اعتبرت عنصر فعال في الملاحة البحرية،

<sup>٦٤</sup> - د/ زكي الشعراوي، السفينة، مقدمة، نظامها القانوني، ملكيتها الحقوق العينية التي ترد عليها، الجز التنفيذي والتحفطي على السفن "الجزء الأول، دار النهضة العربية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٢، د/ عزيز الفتاح، عقد بناء السفينة في القانون البحري، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق الرباط، سنة ١٩٨٨، ص ٢٤، د/ سمير الشراقوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، طبعة سنة ١٩٦٨، ص ٣٥.

<sup>٦٥</sup> - د/ حسين منصور، النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري، مذكرة لنيل الماجستير في القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، سنة ٢٠١٥، ص ١٥، نادية دواخة، الحجز التحفطي عمى السفينة في ظل القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون أعمال، جامعة قلمة، سنة ٢٠١٦، ص ٦٧، خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر. سنة ٢٠١٢، ص ٨٩.

وبالتالي كانت محط أنظار التشريعات الوطنية والدولية. من أجل هذا تم إحاطتها بترسانة من الاتفاقيات والقوانين والتنظيمات المختلفة للعمل على تسهيل تسييرها<sup>(٦٦)</sup>.

وكانت المملكة العربية السعودية كغيرها من الدول قامت بإعداد نظام قانوني متميز للسفينة، ولكي يتسنى لنا معرفة أهم ما جاء به كان يجب علينا التطرق إلى مفهوم السفينة، وإظهار طبيعتها القانونية لإدراجها ضمن المنقولات أو العقارات، وذلك لكونها تخضع لقواعد قانونية خاصة بها. وأيضا استلزم ذلك بيان تلك العناصر التي تبرز ذاتيتها، وكون العنصر البشري يلعب دورا لا يستهان به في مساعدة السفينة في تأدية وظائفها الملاحية على أكمل وجه، وذلك لأن السفينة تعتبر هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية وحولها يدور القسم الأكبر من مواد القانون البحري. ولذلك نجد أن كلا من المشرع المصري والسعودي خصها بمعظم نصوص ذلك القانون وأحاطها بنظام قانوني أصيل تتميز به عن غيرها من الأموال والمنقولات<sup>(٦٧)</sup>.

ويلاحظ أنه قد كثر في هذا العصر العديد من أنواع الآليات البحرية والسفينة أهمها، فهي تعتبر همزة الوصل بين الدول عبر البحار، وأيضا معدة لنقل البضائع والأشخاص بين مختلف الموانئ، وبالتالي تعد أهم مورد لاستغلال ثروات البحار والاستثمار فيها وعنصر من عناصر الثروة البحرية، فكان لا بد من إزالة الغموض والابهام عنها، وقد حظيت السفينة بنظام قانوني خاص بها يميزها عن غيرها من المنشآت المشابهة لها، فهي تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها الملاحة البحرية<sup>(٦٨)</sup> وتدور معظم أحكام القانون البحري حولها.

**أ- تعريف السفينة كمنشأة:** تعد السفينة أساس المعاملات البحرية فهي تأخذ الحيز الأكبر من الاهتمام داخليا ودوليا على الصعيد البحري، فقد قيل الكثير بشأن تعريفها على مستوى الفقه، لأن مختلف التشريعات البحرية اهتمت بسن القانون ووضع التعريفات والتفسيرات لها، مما أدى للخلط بينها وبين غيرها من المنشآت البحرية<sup>(٦٩)</sup>.

**- التعريف الفقهي للسفينة:** حاول الفقهاء منذ القدم تمييزها عن باقي الآليات الأخرى ولازال هذا الاهتمام قائما ليومنا هذا، ولقد ذهب غالبية الفقهاء إلى تعريف السفينة على "أنها كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية

<sup>٦٦</sup> - د/ خديجة زروقي، القانون البحري، محاضرات أقيمت على طلبة السنة الثالثة حقوق تخصص قانون خاص، جامعة احمد زبانه سنة ٢٠١٨، ص ٣، د/ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الثانية، ص ٤٥.

<sup>٦٧</sup> - د/علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، ٠٩٢٠، ص ٠٥، د/ مريم حمالوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني لمسفينة - دراسة على ضوء القانون الجزائري، مرجع سابق، ص ٦.

<sup>٦٨</sup> - حيث تعد الملاحة البحرية ذلك النشاط البحري من منظور الوسط التي تمارس فيه ومن منظور أدواته التي هي السفينة، أما قانونيا فالمشرع السعودي عرفها بأنها "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في نفس القانون" د/ أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، مرجع سابق، ص ٢.

<sup>٦٩</sup> - د/ مريم حمالوي، نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة دراسة على ضوء القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ماي قالمه، الجزائر، -٢٠١٧، ص ٥.

بصفة اعتيادية"، بالإضافة إلى ذلك هناك من رأي أن التعرض لمخاطر البحر يعد عنصر لا بد منه في هذا الخصوص<sup>(٧٠)</sup>.

- **تعريف السفينة في الفقه القديم:** ذهب رأي من الفقه إلى القول بأن كل ما يصلح للملاحة يعتبر سفينة أو عمارة بحرية حتى ولو أن كان مركبا، إذ عجز على وضع تعريف دقيق وملمس للسفينة، كذلك ذهب رأي آخر من الفقه إلى التمييز بين المركب الذي يقتصر على الملاحة النهرية، والسفينة للملاحة البحرية. وذهب رأي آخر من الفقه إلى القول بأن تخصيص الملاحة البحرية هو وحده الذي يحدد مفهوم السفينة أي هو المعيار الفاصل لتحديد مفهوم السفينة، ولا يكفي أن تكون المنشأة عائمة لإضفاء وصف السفينة عليها إذا لم تكن مخصصة للملاحة البحرية<sup>(٧١)</sup>.

- **تعريف السفينة في الفقه الحديث:** رأي جانب الفقه إلى القول بأن معظم الفقهاء القدماء اعتمدوا على معيار التمييز بين السفينة والمركب، وبذلك لم يشيروا إلى عمق مفهوم السفينة بذاتها، واعتبروا هذا التمييز ضروري ولا بد منه، بالإضافة إلى تأكيدهما على وصف الملاحة بالاعتیاد، عرفوا السفينة أيضا على أنها "آلية عائمة من طبيعة منقولة مخصصة من مستغلها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر، من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بأنها مخصصة للملاحة البحرية"<sup>(٧٢)</sup>.

ومن خلال استقراء قانون التجارة البحرية يظهر مدى حرص المشرع السعودي على وضع مفهوم يوضح ماهية السفينة حيث أنه عرفها على أنها "السفينة في عرف هذا القانون هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان حمولته وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن تعتبر جزءا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها"<sup>(٧٣)</sup>.

وبالتالي تبرز أهمية تعريف السفينة من ناحيتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية والدرجات البخارية والألواح الشراعية كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة، كمنصات التنقيب أو الحفر، والمحطات

<sup>٧٠</sup> - سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، جامعة مولود معمري - تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، ٢٠١٥، ص ١٠.

<sup>٧١</sup> - د/ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠١٠، ص ١٢، زارة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الاقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، اطروحة الدكتوراه كلية الحقوق جامعة وهران الجزائر ٢٠٠٨، ص ٩٩.

<sup>72</sup> - René Rodiere; Emmanuel du pontavice; **Droit Maritime**; 12<sup>édition</sup>;Dollaz; paris; 1997; p44.

<sup>٧٣</sup> - د/ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الثانية سنة ٢٠١٢، ص ٧، د/ ابراهيم عنان، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٧٥، ص ٧٨ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٧، العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الالفيه الثالثة، ٢٠١٠، ص ١٥

والمصانع العائمة، ومن ناحية أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها، من هنا ولا اعتبار المنشأة العائمة سفينة كان لا بد من توافر الشروط التالية:

الشرط الأول: هو أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي أن صفة السفينة تظل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة.

الشرط الثاني: وهو يجب أن تختص هذه المنشأة بالملاحة البحرية مهما كان نوعها، مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية.

الشرط الثالث: هو أن تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة<sup>(٧٤)</sup>.

وبناء على ذلك فإنه لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة، كالأحواض العائمة والرافعات العائمة والأرصفة العائمة والزوارق وجواريف الرمال لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة.

#### التعريف القانوني للسفينة:

أ - تعريف السفينة في ظل قواعد القانون الدولي: يوجد العديد من الاتفاقيات التي أخذت على عاتقها تعريف السفينة منها، اتفاقية لندن حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر حيث أنها عرفت السفينة بأنها " كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي".

كما عرفت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة على أساس شروط تسجيل السفن إلى القول بأن "ينصرف مصطلح السفينة إلى كل منشأة بحرية قابلة للملاحة بوسائلها الخاصة وتكون مستخدمة في التجارة البحرية الدولية وذلك بهدف نقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معاً، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن ٤٨٨ طن"<sup>(٧٥)</sup>.

وبناء عليه فإننا نستنتج من هذه التعاريف أن الغرض منها لم يكن وضع تعريف للسفينة بقدر ما هو تحديد للمنشآت التي تطبق عليها أحكامها، وهذا هو ما جعلها متناقضة فيما بينها أحياناً، وتتسبب في ضرر على التشريعات الداخلية التي تستمد الإطار القانوني لتعريف السفينة من هذه الاتفاقيات وذلك بحكم سموها على

<sup>74</sup> -René Rodiere; Emmanuel du pontavice; **Droit Maritime**; 12 édition; Dollaz; paris; 1997; p44.

<sup>٧٥</sup> - د/ خضر زرارة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي دراسة مقارنة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات العامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران الجزائر، سنة ٢٠١٠، المرجع نفسه، ص ١١٥، د/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة الطبعة الثانية سنة ٢٠١٢، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012. ص ٣.

القانون الداخلي، وبالرجوع لأحكام القانون البحري نجد أنه نص على أن "العقود المنشئة أو الناقله أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر من موثق..."، كما أنه نص أيضا على أنه "تخضع العقود الناقله للملكية و المشار إليها في ذلك القانون وما يليها من قواعد القانون العام من التسجيل"<sup>(76)</sup>.

وبالتالي فإننا نجد من هذين النصين أنه لا جدال في أن السفينة تُعتبر بطبيعتها مالا منقولاً، وذلك لأنها ليست مستقرة أو ثابتة، وذلك لأنها بطبيعتها معدة للانتقال من مكان لآخر وأيضاً "تعد السفن والعبارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة وتكون قابلة للرهن" والقول بأن السفينة مالا منقولاً يجعلها محل حق كبقية الأموال المنقولة الأخرى، إلا أن الطبيعة الخاصة التي تتميز بها تستدعي تنظيم هذه الحقوق بأحكام خاصة بالإضافة إلى الأحكام العامة التي تحكم الأموال المنقولة، فطبقاً لنص القانون البحري السالف الذكر فإنه لا يمكن تطبيق قاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية" على السفينة، وإذا كانت القاعدة تقضي بأن انتقال الملكية في المنقول بالتراضي فإن هذا الأمر لا يصدق عندما يتعلق الأمر بالسفينة لأن ملكيتها لا تنتقل إلا بمحرر رسمي صادر عن موثق يسجل للاحتجاج به على الغير.

وبناء عليه فإن ما يمكن ملاحظته هو تلك الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة، ويرجع ذلك إلى أنها غالباً من المنقولات ذات القيمة المالية والتي لها دور فعال في التجارة والاقتصاد الوطني، هذا هو ما دفع البعض لأن يطلق عليها "عقارات الأرض"<sup>(77)</sup> فالسفينة إذن مال منقول ذا طبيعة خاصة يتميز بمركز قانوني خاص، مما أدى إلى خضوعها لنظام قانوني يتشابه مع النظام القانوني للعقار.

وإن النظام القانوني الخاص للسفينة يتضح من خلال تلك النصوص القانونية التي يتضمنها القانون البحري من أحكام خاصة بها تختلف عن تلك التي تسري على المنقولات بصفة عامة، حيث أوجب هذا القانون اثبات كافة العقود المنشئة أو المسقطه لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي وإلا كان التصرف باطلاً<sup>(78)</sup>، بالإضافة إلى ذلك فإنه لا يتم نقل ملكية أى سفينة أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة، والسفينة مثل العقار يجوز رهنها رسمياً. وهذا الرهن لا يرد إلا على عقار ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، ولا بد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز على السفن تقترب من إجراءات الحجز على العقار، وحقوق الامتياز التي ترد على السفينة

76 - د/ مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٩٩، ص ١٣، د/ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض، طبعة سنة ٢٠١٢، ص ١٥ وما بعدها، د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، طبعة سنة ١٩٨٣، ص ٧.

77 - د/ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، الطبعة الأولى، طبعة ٢٠٠٥، ص ١٢، د/ وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي، العدد الأول، ٢٠١٢، ص ٧٣، د/ علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات تم إلقائها على طلبة السنة الرابعة " النظام الكلاسيكي " جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، سنة ٢٠١٢، ص ١٧.

78 - د/ محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، سنة ٢٠١٠، ص ٣٠، -عباس حلمي، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٨٧، ص ٥٦.

تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقارات<sup>(٧٩)</sup>، أي أن تحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفتين قانونيتين هما طائفة الأشخاص وطائفة الأموال بنوعها المنقولة والعقارية.

#### - السفينة مال منقول:

ذهب بعض الفقه إلى القول بأن السفينة تعتبر مال منقول، وذلك لكونها تنتقل من مكان لآخر وليس لها حيز تستقر وتثبت فيه دون تلف<sup>(٨٠)</sup> ويترتب على ذلك خضوعها للقواعد العامة بالمنقولات في القانون المدني<sup>(٨١)</sup> وقد انتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التكييف غير صحيح على الإطلاق، وذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولا إلا أنها لا تخضع لقاعدة عامة لأحكام المنقولات، حيث أنها لا تخضع لقاعدة عامة وهي الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية<sup>(٨٢)</sup> وذلك أيضا لاعتبارها من المنقولات ذات القيمة الكبيرة فهي تخضع لقواعد خاصة لضمان تأدية دورها كعنصر من عناصر الإقتصاد القومي، وعلى ذلك فإن الحيازة لا تكسب ملكية السفينة ولو استوجبت كامل شروطها واقتربت بالسبب الصحيح وحسن النية، بل لا بد من سبب قانوني من أسباب ملكية السفينة كالشراء بسند رسمي من المالك أو البناء<sup>(٨٣)</sup>.

ولذلك اتفقت معظم التشريعات على اعتبار السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة، فهي مزيج بين العقار والمنقول وذلك لخضوعها لبعض المعاملات الخاصة، وترجع تلك الإزدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة إلى أنها غالبا من المنقولات ذات القيمة المالية المعتبرة وقيامها بدور أساسي في التجارة والإقتصاد الدولي الوطني حتى أن البعض يطلق عليها عقارات البحر<sup>(٨٤)</sup>.

<sup>٧٩</sup> - د/ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، ٢٠١٢، ص ٤٤، د/ مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، دار النهضة العربية، طبعة ١٩٩٩.

<sup>٨٠</sup> - د/ محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة ٦٤، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، الطبعة الأولى، طبعة ٢٠٠٥، ص ١٢.

<sup>٨١</sup> - د/ إيمان فتحي حسف الجميل، النظام القانوني للسفينة الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، ٢٠١٠ د/ وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي، العدد الأول، ٢٠١٢، ص ٧٣، د/ علي بوحجيلة، موجز محاضرات القانون البحري، محاضرات تم إلقائها على طلبة السنة الرابعة "النظام الكلاسيكي" جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، سنة ٢٠١٢، ص ١٧.

<sup>٨٢</sup> - د/ محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، المرجع السابق، صفحة ٦٤، - د/ إيمان فتحي حسف الجميل، النظام القانوني للسفينة الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، ٢٠١٠، ص ٢٣.

<sup>٨٣</sup> - د/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة الطبعة الثانية سنة ٢٠١٢، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012 . ص ٣.

<sup>٨٤</sup> - د/ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، ٢٠١٢، ص ٤٤، د/ مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، دار النهضة العربية، ص ١٣.

### - الطبيعة الخاصة للسفينة:

اعتبرت السفينة مال منقول، إلا أنها مع ذلك تعتبر ذو طبيعة خاصة مما جعلها قريبة جدا من وصف العقار تتشابه مع العقارات من حيث رهنها، ووفقا لهذه الصفة فإنها تختلف اختلافها تماما عن سائر المنقولات<sup>(٨٥)</sup> فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية<sup>(٨٦)</sup>، وأيضا أن انتقال الملكية في المنقول يتم بالتراضي، أما في حالة السفينة فإنها لا تنتقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق يتم تسجيله للاحتجاج به لدى الغير<sup>(٨٧)</sup> بالإضافة إلى ذلك فإن الحجز على السفينة يخضع لإجراءات قريبة من إجراءات الحجز على العقار<sup>(٨٨)</sup> كما أنها تتشبه بالأشخاص الطبيعية في بعض الأوجه<sup>(٨٩)</sup>.

### المبحث الأول

#### ماهية عقد بناء السفينة وطبيعته القانونية

##### تمهيد وتقسيم:

لقد استقر الفقه والقانون على أن السفينة أصبحت من الوسائل الرئيسية في الأنشطة والمعاملات البحرية، حيث أنها محلا للتعاقد والتعامل عليها، وإذا كانت تخضع لكثير من الحقوق التي ترد على الملكية العقارية كالحقوق العينية والأصلية، إلا أن أهميتها الاقتصادية والإستراتيجية تجعلها تحظى بالمعاملة الخاصة، فهي تخضع للإشراف المستمر وحق التصرف فيها منذ مرحلة بناءها مروراً إلى مرحلة متابعة انتقال ملكيتها إلى تنظيم وضبط مختلف الأنشطة الجارية على متنها.

بالإضافة إلى أن تشييد ملكية السفينة وبهذا الحجم فإنها لا تصلح لأن تكون موضوع اتفاقات بسيطة، لأنها في بعض الأحيان تكون أحد أطرافها دول وهي أيضا تنطوي على كثير من التفاصيل نظراً لتعدد الوظائف البحرية للسفن، وتعتبر صناعتها مهنة وتتكفل بها شركات متخصصة لا توجد إلا في البلدان المتقدمة، مما يجعلها معاملة ذات عنصر أجنبي ولذلك سوف نسلط الضوء على عقد بناء السفينة كأول عقد يرد عليها قبل صلاحيتها لدخول عرض البحر وتحقيق الغرض الذي وجدت من أجله.

وسوف نتناول ذلك من خلال التقسيم التالي:

المبحث الأول: ماهية عقد بناء السفينة وطبيعته القانونية

المطلب الأول: ماهية عقد بناء السفينة وصوره

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة وتحديد أركانه.

المبحث الثاني: تنفيذ عقد بناء السفينة وكيفية حل المنازعات الناشئة عنه.

<sup>٨٥</sup> - كميله أعراب، "السفينة وفقاً للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، الثامن سنة ٢٠١٨، ص ١٩٢.

<sup>٨٦</sup> - د/ عادل على المقدادي، المرجع السابق، ص ٢٧.

<sup>٨٧</sup> - د/ كميله أعراب، "السفينة وفقاً للتقنين البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الثامن، الثامن سنة ٢٠١٨، ص ١٩٣.

<sup>٨٨</sup> - د/ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، طبعة ٢٠١٠، ص ١٧.

<sup>٨٩</sup> - د/ جميلة بلعيد، المرجع السابق، ص ١١.

المطلب الأول: التزامات أطراف عقد بناء السفينة.  
المطلب الثاني: كيفية حل المنازعات الناشئة عن عقد بناء السفينة.

### المبحث الأول

#### ماهية عقد بناء السفينة وطبيعته القانونية

##### تمهيد وتقسيم:

إن عملية بناء السفن تتم بمقتضى عقد يتم إبرامه بين القائم ببناء السفينة وطالب البناء وذلك لأنه فى الواقع العملي يصعب تكييف عقد بناء السفن خصوصا في تحديد طبيعته القانونية، ويكون ذلك فى الحالة التي نعتبره فيها عقد مقاوله أو عقد بيع لشيء مستقبلي حيث أن هذا الإشكال كان محل نقاش في المجال الفقهي والقضائي، بالإضافة إلى كونه عقدا تجاريا أو مدنيا. كما تتجلى خصوصية عقد بناء السفن في أركانه المكونة له خاصة الإيجاب والقبول وسوف نعرض ذلك من خلال التقسيم التالي:

المطلب الأول: ماهية عقد بناء السفينة وصوره.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفينة وتحديد أركانه.

### المطلب الأول

#### ماهية عقد بناء السفينة وصوره

إن ملكية السفينة تتم بعدة طرق منها عن طريق البناء، حيث أن عقد المقاوله الخاص ببناء السفن شأنه فى ذلك شأن باقي العقود، يتم بين القائم بتشبيدها والمشتري، فطرق بنائها وفقا لنص القانون الفرنسي تم تقسيمها إلى طريقتين سوف نعرض لهما -لاحقا-، وسوف نعرض ذلك بالتفصيل كما يلي:

##### أولا: ماهية عقد بناء السفينة:

إن عقد بناء السفينة يمكن أن يميل إلى أحد النماذج المشهورة من العقود المسماة، مثل عقد المقاوله فهو عقد يتعهد بمقتضاه أن يتم تصنيع شيئا أو أن يؤدي عملا فى مقابل أجر يتعهد بدفعه المتعاقد الآخر، أي أنه عقد يقصد به أن يقوم شخص بعمل معين لحساب شخص آخر فى مقابل أجر ودون إشراف أو إدارة منه، وهذا هو ما يعنى استقلالية المقاول عن الخضوع لرب العمل<sup>(٩٠)</sup>.

ويدخل بناء السفينة ضمن عقود المقاوله، وذلك لأنه لا يكفي تغيير صفة العقد لمجرد أنه بيع تحت التسليم طالما أن من يباشر عملية البناء هو المقاول ويقوم طالب البناء بالتحقق من احترام شروط العقد وإظهار المخالفات التي

٩٠ - د/ عبد الرحمن بن عايد بن خالد العابد، عقد مقاوله، جامعة الإمام بن مسعود الإسلامية، سنة ٢٠٠٤، ص ٤٩ وما بعدها، ص ١٣، د/ محمد نصر محمد، الوجيز فى القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض طبعة سنة ٢٠١٢، ص ١٥ وما بعدها، د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، طبعة سنة ١٩٨٣ ص ٧.

= د/ محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة ١٩٩٣، ص ١٦

قد تعوق التنفيذ<sup>(٩١)</sup> ويعرف عقد بناء السفينة أيضا بأنه عبارة عن عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين أن يقوم بتصنيع شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر وبناء عليه فإنه لكي يتم انعقاد عقد المقاوله يجب أن يتطابق الإيجاب والقبول على عناصره<sup>(٩٢)</sup>.

ويلاحظ أنه في حال نشوء أي نزاع بخصوص تكليف العقد بين طالب البناء والمقاول فإنه يتم التفرقة بينهما استناداً إلى الفرق بين قيمة الخامات المستخدمة فإذا كانت هذه الأخيرة أكبر من قيمة العمل فهو يكيف إلى عقد بيع أما في حال إذا ما كانت أقل قيمة من العمل في حد ذاته فهو عقد مقاوله<sup>(٩٣)</sup>.

إلا أنه قد أجمع الفقه على اعتبار أن مثل هذا العقد يربط بين طرفين يكون الأول طالب البناء "رب العمل" وأما الثاني فهو القائم بالبناء "المقاول" في حين أن محل العقد يرد على تحصيل شيء مستقبلي أي عملية بيع تحت التسليم<sup>(٩٤)</sup>.

### ثانياً: صور عقد بناء السفينة:

يلاحظ أن بناء السفينة من الممكن أن يتم بطريقتين، الطريقة الأولى هي طريقة البناء المباشر أو الاقتصادي أما الطريقة الثانية فهي طريقة البناء غير المباشر أو الجزافي كما يلي:

### الصورة الأولى: طريقة البناء المباشر أو الاقتصادي:

في هذه الصورة يقوم المجهز ببناء السفينة بنفسه وتحت إشرافه في جميع مراحل البناء، وهو بذلك يوفر العدة والتجهيزات ويوظف المهندسين والعمال، فالمجهز ومالك السفينة في نفس الوقت له ولا يثير ذلك أية صعوبة قانونية إذا ما باعها بعد ذلك<sup>(٩٥)</sup>.

٩١ - د/ عبد الرحمن بن عايد بن خالد العابد، عقد مقاوله، جامعة الإمام بن مسعود الإسلامية، سنة ٢٠٠٤، ص ٤٩ وما بعدها، د/ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة، دار الحدائث للطباعة والنشر، لبنان، سنة ١٩٩٠، ص ١٤٢.

٩٢ - د/ محمود شمخاط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ١٢٠، د/ علي حسن يونس أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، ص ٥٢٩.

٩٣ - د/ ثرية عمارة، العقود المسماة، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة ٢٠١٠، ص ٢٤، د/ إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة السابعة، سنة ٢٠١٤، ص ١٥.

٩٤ - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، ص ١٣، د/ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، الرياض طبعة سنة ٢٠١٢، ص ١٥ وما بعدها، د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، طبعة سنة ١٩٨٣ ص ٧.

٩٥ - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية،

وتسري على السفينة وهي في دور البناء كل الحقوق العينية فله أن يرهنها أو أن يبيعهها باعتبارها محلاً مستقبلياً للعقد قابلاً للوجود، كما لا يمنع أن تنشأ في ذمته بعض الالتزامات القانونية طبقاً لما تم النص عليه في القانون البحري على أنه "إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف يسجل فيه السفينة"<sup>(٩٦)</sup>.

#### الصورة الثانية: طريقة البناء غير المباشر أو الجزافي:

ويلاحظ أنه في هذه الصورة يقتصر دور المقاول أو شركة بناء السفن على تقديم الخبرة الفنية والعمل مقابل أجره يتم الاتفاق عليها في العقد ويلتزم طالب البناء بتقديم عتاد للبناء ودون أن يكون لطالب البناء أي إشراف على المقاول أو الشركة، وذلك لأن متعهد البناء يتمتع في عمله بالاستقلال التام<sup>(٩٧)</sup>، والعقد هو محض عقد مقاوله تحكمه المواد المنصوص عليها في القانون المدني، وتبقى ملكية السفينة منذ البداية حتى انتهاء البناء لمقدم الطلبية باعتباره مالك المعدات والمهمات، وعمل المقاول في هذه الحالة لا يغير من صفة المالك. ويترتب على ذلك أن السفينة تدخل التفليسة لطالب البناء، وبالمقابل لطالب البناء أن يرتب على السفينة ما يريد من حقوق عينية فهي في دور البناء وفي حالة إفلاس المقاول فإن السفينة لا تدخل ضمن تفليسة ولطالب البناء استردادها باعتبار المقاول أجنبي عنها<sup>(٩٨)</sup>، وهي الطريقة الأكثر انتشاراً نظراً لوجود الهيئات والجهات والشركات المتخصصة وورش بناء متخصصة في عمليات التشييد والبناء وتكون هنا محل الإشكالات المطروحة أثناء البناء<sup>(٩٩)</sup> فطريقة البناء غير المباشر أو الجزافي تبين الالتزامات المترتبة على العقد لكل من الباني وطالب البناء، ويكون العقد يقتضي فيه الكتابة ويحدد فيه الثمن بناء على الشيء الذي تم الاتفاق فيه على تشييده<sup>(١٠٠)</sup>.

الرياض طبعة سنة ٢٠١٢، ص ١٥ وما بعدها، د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية طبعة سنة ١٩٨٣ ص ٧.

<sup>٩٦</sup> - د/ عبد الرحمان بن عايد بن خالد العابد، عقد مقاوله، جامعة الإمام بن مسعود الإسلامية، سنة ٢٠٠٤، ص ٤٩ وما بعدها، - د/ محمود شمخاط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ١٢٠، د/ علي حسن يونس أصول القانون البحري، مطبعة الحمامي، القاهرة، ص ٥٢٩.

<sup>٩٧</sup> - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤.

<sup>٩٨</sup> - د/ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص ١١٩ د/ عبد الرحمن بن عايد بن خالد العابد، عقد مقاوله، جامعة الإمام بن مسعود الإسلامية، سنة ٢٠٠٤، ص ٤٩ وما بعدها.

<sup>٩٩</sup> - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

<sup>١٠٠</sup> - د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة سنة ٢٠٠٣، ص ٨١.

## المطلب الثاني

## أركان عقد بناء السفينة وطبيعته والقانونية

إن عقد المقاولة الخاص ببناء السفن شأنه في ذلك شأن باقي العقود والذي يتطلب لتكوينه أركان العقد والمتمثلة في الرضا والمحل والسبب والشكلية باعتبار هذه الأخيرة شرطا من شروط الإثبات فلا بد من توافرها في العقد حتى يكون صحيحا وكذلك طبيعته القانونية وسوف نتناول ذلك بالتفصيل الآتي:

## أولاً: أركان عقد بناء السفينة:

يشمل عقد المقاولة الخاص ببناء السفينة كغيره من العقود الأخرى على عدة أركان وذلك من أجل توافق الإرادتين وإنشاء التزام أو أكثر وهذه الأركان تتمثل في الرضى، المحل والسبب والشكلية وسوف نعرض لكل منها:

**أولاً: الرضى:** يعتبر الرضى من أهم أركان عقد المقاولة لأنه يمثل إرادة المتعاقدين والتي تظهر في صورة إيجاب وقبول ولانعقاد عقد المقاولة الخاص ببناء السفن فإنه يجب تطابق الإيجاب والقبول على عناصرها، فيقع التراضي بين رب العمل والمقاول على ماهية ونوعية العقد والعمل المطلوب إنجازها والأجرة المطلوب دفعها<sup>(١٠١)</sup>.

ويلاحظ أن المشرع البحري لم يتطرق إلى التراضي ولكن بالرجوع إلى القواعد العامة للقانون المدني فإنه نص على أنه يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين، دون الإخلال بالنصوص القانونية والتراضي في إطار عقد المقاولة الخاص ببناء السفينة يتطلب توافر عنصر التفاوض والمتمثل في سلسلة من المناقشات والمحادثات بين الطرفين، وذلك بهدف الوصول إلى اتفاق نهائي ينتج عنه إبرام العقد، كما أنه يشتمل على الاتصالات والمحادثات والمستندات والخطابات المتبادلة في مرحلة ما قبل التعاقد<sup>(١٠٢)</sup>.

## ثانياً: المحل والسبب:

من الالتزامات التي يتم النص عليها في عقد المقاولة هي التزام المقاول بالقيام بالعمل المتفق عليه وبالشروط الواردة في العقد وأيضا يلتزم رب العمل بدفع الأجرة مقابل العمل المنجز، فمحل عقد المقاولة هو جميع الالتزامات الرئيسية الملقاة على طرفي عقد المقاولة والتي تتمثل أساسا في العمل ودفع الأجرة<sup>(١٠٣)</sup>.

أما بالنسبة للسبب فهو ذلك الباعث والدافع لإبرام العقد، ويلاحظ أن السبب يختلف باختلاف نوع العقد وهذا ما يقاس على عقد مقاولة بناء السفينة فليس فقط اعتبار كسب المنشأة العائمة المعدة والمجهزة لملاحة البحرية سببا في العقد<sup>(١٠٤)</sup>.

١٠١ - د/ عبد الرزاق السنهوري، العقود الواردة على العمل، المجلد الأول، الطبعة الثالثة، منشورت الحلبي الحقوقية، بيروت طبعة سنة ١٩٩٧، ص ٣٨.

١٠٢ - د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

١٠٣ - ويُقصد بالمحل رجوعا للقواعد العامة كل ما يلتزم به طرفا العلاقة التعاقدية إما الالتزام بالقيام بعمل أو الامتناع عن القيام بالعمل أو إعطاء شئ وفق ما نصت عليه مواد القانون المدني.

**ثالثا: الشكلية:**

إن عقد بناء السفن من العقود الرضائية ولو أنه عقد بيع في أصله، إذ لا يلتزم إفراغه في قالب الرسمي لكن يستحيل عملا إثباته بغير الكتابة نظرا لما ينطوي عليه من تفاصيل فنية عديدة على درجة كبيرة من التعقيد وكلها تفاصيل تتعلق بمواصفات السفينة المزمع بناؤها وأيضا ميعاد التسليم والتمن وكيفية الوفاء به والإشراف عليه والرحلة التجريبية والمسؤولية وبالتالي فهي تعتبر جملة من المعطيات لا يمكن إثباتها إلا بالكتابة<sup>(١٠٥)</sup>.

وذلك لأن العقود المنشأة أو الناقلة للملكية يجب أن تكون مكتوبة، أي واردة بسند رسمي محرر عند موثق وهي وسيلة للإثبات وليس للانعقاد، كما أنه يجب أن يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة، وإلا كانت تحت طائلة البطالان. وهو ما تم النص عليه في القانون البحري السعودي والذي جاء فيه النص على أن العقود المنشأة أو الناقلة أو المسقطه لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت بالكتابة - وإلا فإنها تكون معرضة إلى البطلان - بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة، يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة<sup>(١٠٦)</sup>.

وبناء عليه يتضح لنا مما سبق أنه لا تسري قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وفق لإجماع الفقه ومختلف التشريعات وذلك لأن استلام السفينة لا يكون دائما من بائعها الحقيقي، كما أن التداول المعروف في المنقولات غير متاح بنفس الكيفية في السفن وهو ما يجعلها ذات وضع قانوني خاص.

**ثانيا: الطبيعة القانونية لعقد بناء السفن:**

لقد أجمع الفقهاء على أن العقد الذي يربط بين طالب البناء "رب العمل" والقائم ببناء السفينة "المقاول" هو عقد بيع لشيء مستقبل أو عقد بيع تحت التسليم، حيث أنه يقوم الشخص القائم ببناء السفينة من مواد مملوكة له وبالإستعانة بعمال يخضعون لإشرافه، ويتعهد بتسليمها إلى طالب البناء بعد تمام بنائها، وبالتالي تظل ملكية السفينة للشخص القائم بالبناء طوال فترة البناء وحتى تسليم السفينة إلى المشتري طالب السفينة، وهذا هو ما تم النص عليه في القانون البحري والذي جاء فيه النص على أن تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها، حتى يتم نقل الملكية إلى المشتري، إلا إذا اتفق الطرفين على خلاف ذلك ويلاحظ أن عملية النقل تتم بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية<sup>(١٠٧)</sup>، وبالتالي فإنه يترتب على ذلك مجموعة من النتائج التالية:

١٠٤ - د/ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 121.

١٠٥ - د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

١٠٦ - د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة سنة ٢٠٠٣، ص ٨١.

١٠٧ - د/ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 121 د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في

**أولاً:** إذا هلكت السفينة وهي في دور البناء، أي قبل تسليمها لمقدم الطلبية، فإن تبعية الهلاك يتحمها الباني أي مقاول بناء السفينة إلا إذا قد تم اعتذاره بتسليمها.

**ثانياً:** إذا أفلس الباني أي مقاول بناء السفينة قبل التسليم فإن طالب بناء السفينة لا يمكنه استردادها من التفليسة بصفته مالك لها، ويقتصر حق طالب بناء السفينة على الدخول ضمن دائني المفلس بما يكون قد دفعه من ثمن وبالتعويض عما لحقه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد.

**ثالثاً:** إذا كان مقاول بناء السفينة قد رتب على السفينة وهي في دور البناء حقا عينيا كالرهن مثلاً، فإن ذلك الرهن يعتبر صحيحاً لأنه يكون صادر من مالك، وتنتقل السفينة إلى طالب البناء وهي مثقلة بهذا الحق العيني. ويدخل بناء السفن ضمن عقود المقاوله - كما سبق الإشارة إلى ذلك -، إذ لا يكفي تغيير صفة العقد لمجرد أنه بيع تحت التسليم طالما أن من يباشر عملية البناء هو المقاول، ويقوم طالب البناء بالتحقق من احترام شروط العقد وإظهار المخالفات التي قد تعوق التنفيذ<sup>(١٠٨)</sup>.

وبناء عليه فإنه يُلاحظ أن هدف وغاية كل طرف من أطراف هذا العقد توضح طبيعة العمل التجاري في مواجهة المجهز بالنسبة للباني الذي غرضه الربح وفق لما تم النص عليه في القانون التجاري حيث أنه اعتبر كل شراء وبيع أو مؤمن لعتاد السفن عملاً تجارياً بحسب موضوعه<sup>(١٠٩)</sup>، أما بالنسبة للمقاول القائم بالبناء فهو يكون عملاً تجارياً متى وردت غايته من إبرام العقد ضمن أحكام القانون التجاري، فإذا كان غرضه النزهة والسياحة والصيد غير التجاري فإن هذا يُعتبر عملاً مدنياً.

## المبحث الثاني

### تنفيذ عقد بناء السفن

#### تمهيد وتقسيم:

إن عقد بناء السفينة يجوز تصنيفه كعقد من العقود متعددة الشروط، حيث أن بناء السفينة كعقد مسمى يشبه بمواصفاته عقد المقاوله ولو أنه في أصله عقد بيع للسفينة، ولا بد من إثباته بالكتابة نظراً لقيمتها العالية ولوجود الكثير من التفاصيل التي تتعلق بمواصفات السفينة واشترطات ميعاد التسليم والتمن ووجود شرط التجربة، ومع ذلك فإنه يطرح إشكالات عدة للتنفيذ نظراً لخصوصية محله وقيمتها الكبيرة. وهذا هو ما سوف نعرضه بدايةً بمناقشة التزامات أطراف العقد، ثم سوف نقوم بالبحث عن أوجه حل النزاعات الناشئة عن عقد بناء السفينة وذلك من خلال التقسيم التالي:

العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

١٠٨ - د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة سنة ٢٠٠٣، ص ٩٠، د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

١٠٩ - د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة سنة ٢٠٠٣، ص ٨١.

المطلب الأول: التزامات أطراف عقد بناء السفينة.  
المطلب الثاني: آليات تسوية المنازعات الناشئة عن عقد بناء السفينة.

## المطلب الأول

### التزامات أطراف عقد بناء السفينة

تتمثل التزامات عقد بناء السفينة في التزامين يتمثل الأول في التزامات الباني أي المقاول، أما الثاني فهو يتمثل في التزامات طالب البناء أي رب العمل، باعتبار أن السفينة في يد القائم بالبناء وبالتالي فهو يكون ملزم بتحمل تبعه الهلاك ولايجوز له التنصل منها، وذلك لأن غرض البيع قائم على ما سيسلمه لطالب البناء لذلك ينشأ في حقه عدة التزامات والتي سوف نعرض لها على التفصيل التالي:

#### أولاً: التزامات القائم بالبناء:

يلتزم الباني "المقاول" بالقيام بالعمل المتفق عليه في العقد بين الأطراف، وفي حالة عدم تنفيذه للالتزام يترتب على ذلك المسؤولية العقدية وذلك نظراً لإخلاله بالالتزام المتفق عليه في بنود العقد، ويُلاحظ أنه من أهم الالتزامات التي تقع على المقاول هي:

#### أ – الالتزام بتسليم السفينة:

يعتبر التسليم في عقد بناء السفينة التزاماً بتحقيق نتيجة، ويُلاحظ أن المشرع البحري لم يوضح في القسم المتعلق بملكية السفينة في القانون البحري الآثار المترتبة عن عملية بناء السفينة، وأياً من الالتزامات الخاصة بأطراف العقد، ولكن ترك المشرع بعض الإشارات في القواعد العامة، وبالضبط في نص القانون المدني والخاصة بعملية التسليم في إطار المقابلة، فإن المشرع لم يعرفه بل اكتفى بتنظيمه كأحد التزامات رب العمل حيث أن تسليم السفينة لطالب البناء يكون حسب ما تم الاتفاق عليه في العقد، فالالتزام بتسليم المبيع على أكمل وجه هو الالتزام الأساسي في العقد وحسب ما تم النص عليه في القانون التجاري، ويُلاحظ أيضاً أن المشرع لم يتناول ذلك في القانون البحري.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة عدم تنفيذه للالتزام يترتب على ذلك المسؤولية العقدية نظراً لإخلاله بالالتزام المتفق عليه في بنود العقد، مع ضرورة الحرص على تطبيق القواعد المتداولة في تعيين الأوصاف المطلوبة لبناء السفينة كقاعدة الأغلبية بين الشركاء في الملكية الشائعة للسفينة وهي أغلبية تقاس استناداً إلى حجم الأنصبة لا بحسب عدد الشركاء، ولعل الهدف من هذا الحكم هو عدم تعطيل الإنجاز والاستغلال عند وجود معارضة من البعض<sup>(١١٠)</sup>.

<sup>١١٠</sup> - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤،  
د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية، دراسة مقارنة في القانون المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٦، ص ١٠٢.

**ب- الالتزام بالتأمين خلال البناء:**

ويظهر تحقق الضمان من خلال قيام القائم بالبناء بعملية التأمين على بناء السفينة، وهو عمل يبدأ من مرحلة وضع عارضة قعر (صالب) السفينة إلى غاية الفراغ منها، وتقدر قيمة التأمين طبقاً للقيمة المذكورة في عقد البناء مع مراعاة حدود التكلفة النهائية للإنجاز إما بالزيادة أو النقصان، حيث أنه على إثر هذا الأخير يتحدد القسط النهائي مع إرجاع المؤمن الزيادة في حال كون القسط المدفوع في البداية قد تم تحديده على سعر أكبر وذلك لأن المؤمن أو المؤمن له يلتزم بفارق سعر التأمين التقديري وسعره النهائي، وذلك يستوجب على المؤمن له إخطار المؤمن بأي تفاصيل وتعديلات قد تطرأ في خطة البناء إذ من شأنها أن تؤثر في مبلغ التأمين<sup>(١١١)</sup>.

كما تحدد فترة هذا التأمين على أساس فترة سريان العقد، وأي تأخير عن الفترة المذكورة، سوف يستمر معه التأمين وجوبا لحين تسليم السفينة، كما قد تتعدد أوجه ومناطق تأمينها، حيث أن عملية التشييد لا تقتصر على حوض معين في الميناء، وإنما يمكن نقلها أو تنتقل بمحركاتها وقدرتها الذاتية، وهذا ما يفتح الباب أمام الحديث عن تعدد أوجه التأمين عن الخسائر المحتملة والتي تندرج ضمن قاعدة عامة في جميع الحالات التي قد يتم إثارتها في البناء ويُلاحظ أن الحماية التأمينية تغطي جميع المناطق في السفينة من عيب التصميم، مع أنه لا يتم التأمين عن عملية إصلاح الأجزاء المعيبة وإعادة اللحام في بدن السفينة، كما يغطي التأمين أضرار التصادم في مرحلة الإبحار التجريبي<sup>(١١٢)</sup>.

**ج – الالتزام بضمان العيوب الخفية:**

من الشروط التي من الممكن الأخذ بها هي أن يكون عيباً مؤثراً وينتقص من قيمة المبيع أو يجعله غير صالح للاستعمال، ويُلاحظ أن المشرع لم يُعرف العيوب الخفية الموجبة للضمان، وإنما اكتفى بذكر شروطه فقط حسب ما جاء في القانون المدني والذي تم النص فيه على أن يكون البائع ملزماً للضمان إذا لم يشتمل المبيع على الصفات التي تعهد بوجودها وقت التسليم إلى المشتري، أو إذا كان بالمبيع عيب يُنقص من قيمته، فيكون البائع ضامناً لهذه العيوب ولو لم يكن عالماً بوجودها، وبالتالي فإن العيب له وجهان إما أن يضر بقيمة الشيء دون منفعته أو أن يقع العكس<sup>(١١٣)</sup>، كما يشترط أيضاً أن يكون العيب خفياً بالنسبة للمشتري ولم يكن يعلم به، ولا أن يتنبه إليه وقت التسليم، وذلك لأنه من المقرر قانوناً أنه لا ضمان من البائع للعيوب الظاهرة أو التي كان للمشتري إمكانية العلم بها بالفحص العادي للسفينة وقت التسليم<sup>(١١٤)</sup>.

ومن التزامات المترتبة على المقاول أيضاً هو التزامه بالضمان والذي لا يغطي إلا العيوب الظاهرة، أما العيوب الخفية والتي يكشفها طالب البناء في مرحلة لاحقة عن التسليم، فإن المقاول يبقى مسؤولاً عنها، وهذا ما تم النص

١١١ - د/ بهاء بهيج شكرى، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩، ص ٥٢٩.

١١٢ - د/ بهاء بهيج شكرى، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩، ص ٥٢٩ - زاهية سيد يوسف، الواضح في عقد البيع، الطبعة الثانية، دار هومة، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ٢٨٧.

١١٣ - ممدوح محمد مبروك، أحكام العلم بالمبيع وتطبيقاته، المكتب الفني للإصدارات القانونية، القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٩ ص ٤٦٧ وما بعدها.

١١٤ - زاهية سيد يوسف، الواضح في عقد البيع، الطبعة الثانية، دار هومة، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ٢٨٧.

عليه فى القانون المدنى حيث يكون البائع ملزماً للضمان إذا لم يشتمل المبيع على الصفات التى تعهد بوجودها وقت التسليم إلى المشتري أو إذا كان بالمبيع عيب ينقص من قيمته، هنا يكون البائع ضامناً لهذه العيوب ولو لم يكن عالماً بوجودها<sup>(١١٥)</sup>.

#### د - الالتزام بالتجربة:

وهو خيار يحتفظ به المشتري لينظر فيما إذا أعجبه محل العقد أم لا، ويُلاحظ أن البعض يعرفه بأنه عبارة عن تعليق البيع على شرط التجربة، فلا يصبح البيع باتاً ما لم تثبت صلاحية الشيء للغرض الذى يفترض أن يتم لأجله، وقد يرد هذا الالتزام فى ذمة القائم بالبناء صراحة فى بنود العقد، ولكنه قد يثبت ضمناً باستخلاصه من ظروف وطبيعة الشيء أو ظروف التعاقد وهو ما ينطبق على السفن<sup>(١١٦)</sup> نظراً لارتفاع قيمتها وأهمية دورها التجارى أو فى النقل.

وهو يقرر عادة تمكين البانى لطالب السفينة من تسييرها لغرض أن يتحقق بنفسه بمدى ملائمتها ومدى جوازها ثم يقرر قبولها من عدمه، وإلا كان إخلالاً بالعقد يترتب عليه المسؤولية القانونية<sup>(١١٧)</sup>، ومن جهة أخرى قد يلتزم القائم بالبناء بصلاحية السفينة خلال فترة معلومة.

#### ثانياً: التزامات طالب البناء:

إن طالب البناء يقع عليه التزام أساسى يتمثل فى الالتزام بدفع الثمن وقت التسليم، والأصل فى ذلك هو أن يتم كاملاً ودفعاً واحدة ويجوز فيه الدفع بالتقسيط أثناء البناء<sup>(١١٨)</sup>، وقد اقتضى الاتفاق أو العرف المتداول خلاف ذلك، ونظراً لصعوبة الدفع الكامل مرة واحدة، فإنه يجوز لطرفى العقد اللجوء إلى الدفع بالطرق الخاصة على غرار الدفع بالعربون مع دلالة توكيد العقد أو غيرها. ومع ضرورة أن يكون هذا الدفع باستخدام الوسيلة والعملية التى اتفق عليها الطرفان فى بداية العقد، ويلتزم طالب البناء بكل الالتزامات المفروضة عليه بموجب العقد على غرار القيام بما تم النص عليه فى القانون المدنى حول ضرورة الإعدار عند العيب الخفى وبرد السفينة بعد إخفاؤها فى وقتها المحدد، فإذا رفض السفينة دون القيام بالتجربة جاز مواجهته بطلب الفسخ مع التعويض من قبل المفاوض بعد قيامه بالإعدار<sup>(١١٩)</sup>.

<sup>١١٥</sup> - ممدوح محمد مبروك، أحكام العلم بالمبيع وتطبيقاته، المكتب الفنى للإصدارات القانونية، القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٩ ص ٤٦٧ وما بعدها.

<sup>١١٦</sup> - د/ بهاء بهيج شكرى، التأمين البحرى فى التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩، ص ٥٢٩.

<sup>١١٧</sup> - د/ ممدوح محمد مبروك، أحكام العلم بالمبيع وتطبيقاته، المكتب الفنى للإصدارات القانونية، القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٩، ص ٤٦٧ وما بعدها.

<sup>١١٨</sup> - د/ بهاء بهيج شكرى، التأمين البحرى فى التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩، ص ٥٢٩.

<sup>١١٩</sup> - د/ ممدوح محمد مبروك، أحكام العلم بالمبيع وتطبيقاته، المكتب الفنى للإصدارات القانونية، القاهرة، طبعة سنة ١٩٩٩، ص ٤٦٧ وما بعدها.

## المطلب الثاني

## طرق تسوية المنازعات الناشئة عن عقد بناء السفينة

إن طبيعة العقود التي يتولد عنها منازعات قانونية محتملة في مراحل سريان عقد بناء السفينة، والتي قد تتنوع وسائل حلها إما عن طريق اللجوء إلى القضاء أو باللجوء إلى طرف ثالث يتأسس بناءً على الاتفاق وحرية الأطراف في اختياره وهو ما يسمى بتسوية المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد بناء السفن بالطرق الودية وسوف نتناول ذلك من خلال التفصيل التالي:

## أولاً: طرق حل المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد بناء السفن:

يُلاحظ أنه في حالة نشوب نزاع بين الأطراف ويختلف التكييف فيما إذا كان أطراف العقد من نفس الجنسية والذي يترتب عليه ضرورة تحديد القانون الواجب التطبيق لفض النزاع بين الأطراف، كما أنهم قد يختارون الطريق العادي لفض منازعاتهم وهذا باللجوء إلى المحكمة أو اختيار الطريق الغير قضائي عن طريق التحكيم كآلية فعالة لفض النزاع<sup>(١٢٠)</sup>.

## ثانياً: اللجوء إلى المحكمة المختصة " القضاء " كآلية لحل المنازعات الناتجة عن عقد بناء السفينة:

يُمنح للقضاء الوطني في أغلب حالات الاختصاص في الفصل في المسائل المرتبطة بتنفيذ العقد، وإن كان لا إشكال يطرح فيما تعلق منه بطرفي العقد وتفعيل سريانه في الإقليم الوطني، إلا أن أغلب العقود تنطوي على عنصر أجنبي بين الدولة وشركة متخصصة في بناء السفن<sup>(١٢١)</sup>.

ويُلاحظ أن المشرع أعطي للأطراف الحرية في تحديد القضاء المختص والقانون الواجب التطبيق كبنء اتفاق في عقد بناء السفينة، وهو ما يؤكد القانون المدني عندما نص على أنه يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من المتعاقدين إذا كانت له صلة بالمتعاقدين أو بالعقد<sup>(١٢٢)</sup>.

بالإضافة إلى ذلك فإن المشرع ينص على بعض المعايير الاحتياطية في حال غياب هذا الاتفاق على غرار الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وإلا يتم اللجوء إلى قانون تنفيذ محل العقد وهو مكان بناء السفينة، وأما بالنسبة لمجموعة الشكليات الضرورية لإبرام العقد فإنها تخضع للقانون الذي تمت فيه طبقاً لنص القانون

١٢٠ - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤ - زاهية سيد يوسف، الواضح في عقد البيع، الطبعة الثانية، دار هومة، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ٢٨٧، د/ سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، طبعة سنة ١٩٦٩، ص ١٩٨.

١٢١ - - د/ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩ ص

٥٢٩ - زاهية سيد يوسف، الواضح في عقد البي، الطبعة الثانية، دار هومة، طبعة سنة ٢٠١٤، ص ٢٨٧.

١٢٢ - د/ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩، ص

٥٢٩، د/ أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، دراسة مقارن، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين بالخرطوم، السودان، كلية القانون، طبعة سنة ٢٠١٩، ص ٣٥.

المدني، وتكون هذه الأحكام دون أثر في حالات وجود قواعد خاصة تحكم بناء السفينة سواء كان مصدر هذه القواعد القانون الوطني أو الدولي<sup>(١٢٣)</sup>.

### ثالثاً: التحكيم البحري كآلية لحل المنازعات الناتجة عن عقد بناء السفينة:

إن التحكيم أصبح له أهمية قصوى في حل المنازعات الناشئة عن العقود البحرية ذات الطابع التجاري والإقتصادي والدولي لما يتسم به التحكيم من سرعة الفصل في المنازعات وسهولة إجراءاته والرضا المسبق بالالتزام بحكم التحكيم من قبل الأطراف المتنازعين والعمل على تنفيذه، والعقود البحرية لها أنواع عديدة كعقود نقل البضائع، والأشخاص وعقود إيجار السفن وبنائها، وغيرها من العقود<sup>(١٢٤)</sup>.

التحكيم هو عبارة عن الاتفاق على طرح النزاع على شخص معين أو أشخاص معينين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة، وبمقتضى التحكيم ينزل الخصوم عن حقهم في الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح النزاع على محكم أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم. ويُلاحظ أنه قد يكون الاتفاق على التحكيم تبعاً لعقد معين يذكر في صلبه ويسمى "شرط التحكيم"، وقد يكون بمناسبة نزاع معين قائم بالفعل بين الخصوم ويسمى في هذه الحالة "مشارطة التحكيم" واتفاق التحكيم اللاحق لنشوء النزاع لا يرد بداهة إلا في صورة اتفاق مستقل<sup>(١٢٥)</sup> ولم ينص المشرع البحري على شرط واتفاق التحكيم ولكن بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وبالضبط في أحكام نصوصه فإنها عرفت شرط واتفاق التحكيم<sup>(١٢٦)</sup>.

### رابعاً: الدعاوى القضائية في قضايا تنفيذ عقد بناء السفينة:

يُلاحظ أنه بموجب القواعد العامة والخاصة لطرفي عقد بناء السفينة الحق في ممارسة الكثير من الدعاوى للمحافظة على حقوقهم سواء في مواجهة بعضهم البعض أو في مواجهة الغير، وسنقتصر على بعضها:

#### أ – الدعوى المتاحة للقائم بالبناء:

- دعوى الخسارة البحرية: وهي المتولدة عن عقد التأمين فإذا كان من الواجب على المقاول القائم بالبناء ضمان تغطية تأمينية في عقد بناء السفينة فإنه يجوز له حماية حقه في الحصول على التغطية المالية بالمطالبة عن الخسارة الكلية أو الجزئية متى لم تجري تسوية مقبولة وبشكل ودي في هذا الصدد، غير أن حقه في رفع

<sup>١٢٣</sup> - د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٨٩، ص ٦٤، د/ محمد عمار، تحديد مسؤولية مالك السفينة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد رقم ٣٢، العدد الرابع، سنة ١٩٩٥، ص ٨٣٠.

<sup>١٢٤</sup> - ورقة عمل العمل العربي للبحوث القانونية والقضائية، المؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات التشريع في الدول العربية بيروت، سنة ٢٠١٦، ص ١٠.

<sup>١٢٥</sup> - د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، طبعة سنة ١٩٩٥ ص ٢٥٠، د/ وهيب الأسير، المؤسسة الحديث للكتاب، طرابلس لبنان، سنة ٢٠٠٨، ص ١١٥.

<sup>١٢٦</sup> - د/ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، طبعة سنة ٢٠٠٩ ص ٥٢٩، د/ أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين بالخرطوم، السودان، كلية القانون، طبعة سنة ٢٠١٩، ص ٣٥.

الدعوى يكون مقيد في أغلب الحالات بشرط الدخول في إجراءات التحكيم المسبقة مع المؤمن ويُلاحظ أنه متى أخل بأي التزام من هذا القبيل فإنه سوف يخسر دعواه<sup>(١٢٧)</sup>.

- **دعوى التعويض عن التصادم:** وهو ما يتم وفق ما تم في القانون البحري حيث يُعد تصادم السفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم، ويجوز في هذا الصدد توقع نشوء تصادم مادي بين سفينتين إحداهما في طور البناء سواء كانت راسية أو يتم جرها بين مناطق التصنيع وهو ما يتولد عنه عدد من الأضرار يجوز المطالبة بتغطيتها والتعويض عنها<sup>(١٢٨)</sup>، وتتم هذه الدعوى وفق ما تم النص عليه في القانون البحري حيث تخضع المنازعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي تنتج عن تصادم السفن في البحار إذا كان حاصلها في المياه الإقليمية، لقانون المحكمة المختصة في النزاع إذا وقع التصادم في عرض البحر لقانون البلد التي تحمل السفينة رايته، وإذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، أما بالنسبة لميعاد رفع الدعوى فقد تم تقديره بسنتين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث<sup>(١٢٩)</sup>.

#### ب - الدعاوى المتاحة لطالب البناء:

أهم هذه الدعاوى هي دعوى ضمان العيوب الخفية وتسمى أيضا بدعوى الضمان وتجد مرجعها في أن السفينة محل العقد في عهدة القائم بالبناء وذلك لأنه وحده هو من يتحمل تبعه الهلاك المقررة قانونا، وذلك لأنه في حال عدم إمكانية الوفاء بما تعهد به فإنه يجب عليه أنه يسعى لتجنب الخسارة<sup>(١٣٠)</sup>.

ويجب على طالب السفينة أن يرفع هذه الدعوى خلال سنة كاملة سواء كان التسليم حكما أو قانونيا، ولعل الغرض من تحديد هذه المدة هو ضمان استقرار التعامل وبعث الثقة بين المتعاقدين، كي لا يبقى المقاول مهددا بظهور العيوب خلال فترة زمنية طويلة، غير أن المشرع أجاز الاتفاق على خلاف هذه المدة دون تقصيرها لأقل من سنة في حالة الغش والتدليس على طالب السفينة جعلت هذا الأخير يكون مطمئنا من الخلو من

<sup>١٢٧</sup> - د/ محمد نوري، عقد العمل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الرابع، العدد الثاني، طبعة سنة ٢٠١٧، وما بعدها.

<sup>١٢٨</sup> - د/ أماني أحمد قاسم الرفاعي، المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة النيلين بالخرطوم، السودان، كلية القانون، طبعة سنة ٢٠١٩، ص ٣٥.

<sup>١٢٩</sup> - د/ عزيز الفتح، عقد بناء السفينة في القانون البحري المغربي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص كلية الحقوق، الرباط ١٩٨٨، ص ٧٨، د/ محمد بهجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة سنة ٢٠٠٤، ص ١١٥.

<sup>١٣٠</sup> - د/ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، طبعة سنة ١٩٦٨، ص ١٣٠.

العيوب<sup>(١٣١)</sup>، ويترتب على رفع هذه الدعوى المطالبة بالفسخ أو الضمان عينا باستبدال الجزء المعيب بآخر<sup>(١٣٢)</sup> ويسقط بالمقابل هذا الحق في الدعوى بمرور سنة من تاريخ التسليم حتى لو لم يكتشف العيب إطلاقاً<sup>(١٣٣)</sup>.

### الخاتمة

نظراً لأهمية السفينة ودورها في تنشيط المبادلات التجارية وحركة النقل والأشخاص والبضائع مع الحاجة الملحة لاملاكها، إلا أن المشرع لم يعط للموضوع أهمية فيما تعلق بتحديد قواعد بناء السفينة ولعل ذلك له مبرراته خاصة فيما يتعلق منها بغياب هذه الصناعة أو محدودية نطاقها.

ولكن هذا ليس سبباً مانعاً للقول بعدم أهمية وجود هذه القواعد، إذ أنها تصب في صالح الأفراد العاملين في هذا القطاع سواء بصفتهم منتجين أو مقتنين لها.

كما أن غياب القواعد القانونية في هذا الشأن سيضعف الاختصاص الوطني في النظر في هذا النوع من المنازعات ويجعله رهن قواعد الأنظمة الأجنبية، خاصة في العقود التي تنطوي على عنصر أجنبي.

### أولاً: النتائج

أن دراسة التحكيم في عقود بناء السفن تمثل موضوعاً مهماً يتناول التحديات القانونية والتجارية التي قد تواجه أطراف العقد أثناء عملية بناء السفن أو بعدها، وكيفية حل النزاعات المحتملة بينهم. فيما يلي تحليل لعدة نتائج التي أظهرتها هذه الدراسة:

١- تشير النتائج إلى أهمية استخدام التحكيم كوسيلة لحل النزاعات في عقود بناء السفن نظراً للطبيعة المعقدة والدولية لهذه العقود والتحديات التي قد تواجهها الأطراف المعنية.

٢- تناولت الدراسة التطورات القانونية الأخيرة في مجال التحكيم في عقود بناء السفن، بالإضافة إلى استكشاف المواضيع النظرية ذات الصلة التي يمكن أن تسهم في تطوير فهمنا لهذا المجال.

٣- أن خصومة التحكيم تنقضي بصدور حكم في موضوعها، فحكم التحكيم شأنه شأن الأحكام القضائية له حجية نسبية من حيث الموضوع، بحيث لا تتعدى موضوع النزاع المتفق عليه في اتفاق التحكيم، ومن حيث الأشخاص الذين كانوا أطرافاً في النزاع.

كما نستنتج من تحليل التطبيقات القضائية والتحكيمية المتعلقة بنزاعات عقود بناء السفن أنه يجب على الأطراف المتعاقدة في عقود بناء السفن فهم الفروقات بين أنواع العقود وتوثيق التفاصيل بدقة لتجنب النزاعات وضمان حماية حقوقهم والالتزامات المترتبة عليهم بموجب العقد.

أخيراً، أظهرت تلك الدراسة، أن هناك تعقيدات في عقد بناء السفن يمكن أن تؤدي إلى ظهور عدد كبير جداً من المشكلات التي يتعين على الأطراف حلها. ويتم الحل عادة عن طريق التسوية الودية وفقاً لأحكام العقد. ومع ذلك، عندما لا يمكن تحقيق ذلك، يتم حل المشكلات عن طريق التحكيم.

<sup>١٣١</sup> - د/ على جمال الدين عوض، القانون البحري، طبعة ١٩٧٠، ص ١٠٢، د/ حسن يونس، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص ١٤٩.

<sup>١٣٢</sup> - د/ عبد المنعم البدرابي، عقد بيع بناء السفن، طبعة سنة ١٩٥٨، ص ٦٧ وما بعدها.

<sup>١٣٣</sup> - د/ محمد التغدويني، القانون البحري، الجزء الأول، الملاحة البحرية، الطبعة الثانية، مطبعة أنفوناس، ص ١٢٥.

## ثانياً: التوصيات

- ١- توفير التدريب وورش العمل لجميع الأطراف المعنية في عقود بناء السفن، حول أهمية التحكيم كوسيلة فعالة لحل النزاعات. حيث يُمكن أن تشمل هذه التدريبات أساليب التفاوض وتحضير الدعاوى وإجراءات التحكيم.
- ٢- يمكن أن تُحسن إدارة النزاعات وتحديد إجراءات التحكيم الشفافة والواضحة في العقود المبرمة بين الأطراف. ويُنصح بتضمين بنود محددة للتحكيم وتوضيح الإجراءات المتبعة في حالة حدوث نزاع.
- ٣- يُوصى بتطوير آليات التحكيم المحلية والدولية لتكون أكثر فعالية وسرعة في إصدار القرارات وحل النزاعات، مما يساهم في تقليل التكاليف وتحسين جودة القرارات.
- ٤- يمكن أن يُعزز التعاون بين المحاكم الوطنية والهيئات التحكيمية الفهم المشترك للقوانين والممارسات، وبالتالي يساعد في تحقيق الاستقرار والتوافق في حل النزاعات.
- ٥- ينبغي دعم البحث الأكاديمي والتطوير التقني في مجال التحكيم في عقود بناء السفن، بهدف تطوير الفهم القانوني والتطبيقي وتحسين العمليات والسياسات ذات الصلة.
- ٦- دعم الباحثين في عمل رسائل متخصصة في موضوعات الغير المتعددة وذلك حتى نثرى المكتبة القانونية بمجموعة من المراجع والأبحاث التي تساعد الباحثين.
- ٧- حث مراكز التحكيم نشر ملخص لأحكام التحكيم التي تم الفصل فيها في نزاعات عقود بناء السفن لتكون منهاجاً ونبراساً منيراً للباحثين للسعي في تطوير الآليات المستخدمة في عملية التحكيم.

## قائمة المراجع

- د/ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- د/ عبد الرحمن بن عايد بن خالد العايد، عقد المقاولة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، 2004.
- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، العقود الواردة على العمل، المجلد الأول، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ١٩٩٧.
- د/ يوسف زاهية حورية، الواضح في عقد البيع، الطبعة الثانية، دار هومة، الجزائر، ٢٠١٤.
- د/ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩.
- د/ محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، ٢٠١٤.
- ٧- د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- ٨- د/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، الإسكندرية، ١٩٩٥.
- د/ ممدوح محمد مبروك، أحكام العلم بالمبيع وتطبيقاته، المكتب الفني للإصدارات القانونية، القاهرة ١٩٩٩.
- ١٠- نرية كبارة، العقود المسماة، المؤسسة اوديثة للكتاب، طرابلس، ٢٠١٠.
- هاني صلاح سري الدين، المفاوضات في العقود التجارية الدولية دراسة مقارنة في القانونين المصري والإنجليزي، مجلة إتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، جامعة القاهرة ١٩٩٦.