

شروط الحجز التحفظي على السفن في إطار التشريع الأردني

دراسة تحليلية مقارنة

د. سليم سمير خصاونة

أستاذ مساعد كلية القانون جامعة اليرموك

الملخص

مما لا شك فيه أن الأعمال التجارية بشكل عام، والأعمال التجارية البحرية على وجه الخصوص، تحظى باهتمام المشرعين نظراً لطبيعة الحياة التجارية وما تتسم به من خصائص السرعة والمرونة، إلى جانب واجب المحافظة على الثقة والائتمان في التعامل.

ونظراً لكون الحجز التحفظي يعمل على تعزيز هذه الخصائص في البيئة البحرية، فقد حظي باهتمام المشرعين من حيث تنظيمه، سواء أكان ذلك في إطار المنظومة التشريعية الوطنية، من خلال القانون البحري أو من خلال القوانين الإجرائية، أو في ظل التشريعات الدولية، وذلك من خلال إبرام الاتفاقيات الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي وصولاً إلى تدويل القانون البحري. واضعاً المشرع نصب عينه الحفاظ على طبيعة هذا الإجراء كإجراء وقائي يلجأ إليه الدائن للحفاظ على حقه عند الخوف من قيام المدين بتهريب السفينة للتصل من أداء التزامه.

وتأتي هذه الدراسة لتسلط الضوء على القواعد الناظمة لشروط الحجز التحفظي بالتحليل والمقارنة؛ لاستجلاء مدى ملاءمة هذه الشروط لخصائص القانون التجاري، والتعرف على مدى قدرتها على تحقيق مصالح الأفراد.

وقد خلصت هذه الدراسة إلى عدد من النتائج، كان أهمها أن القواعد التي تبناها المشرع الأردني لا تحقق مصلحة الأفراد؛ لذا فقد أوصت هذه الدراسة

بضرورة الدعوة إلى تبني قواعد قانونية خاصة ضمن القانون البحري؛ بما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

كلمات مفتاحية: مطالبة؛ إجراء وقائي؛ السفن الأجنبية؛ السفن المتأهبة للسفر؛ السفن المملوكة للدولة.

**The Conditions of the Ships Arrest in the
Jordanian Law**

A Comparative Analytical Study

Saleem Sameer KHASAWNEH, Ass.Proff.

Faculty of Law

Yarmouk University

Abstract

There is no doubt that commercial transactions in general, particularly in maritime commerce, are subject to legislative regulation due to the nature of commerce and its requirements of speed and flexibility, in addition to the duty of keeping trust and credit in dealings.

Since arrest enhance those needs of maritime commerce, they have been regulated by legislatures through national laws governing maritime commerce and civil procedure. Also, at the international level international conventions have been made to harmonize the rules relating to arrest towards unifying maritime laws. Law makers consider that an arrest is in interim measure that a creditor resort to in order to avoid the possibility of the debtor taking a ship away to prevent the enforcement of its obligation.

This study aims to elucidate the rules governing the conditions of a ships arrest analytically and comparatively in order to discern whether these conditions suit the

characteristics of commercial law, and whether they can protect the interests of individuals.

The study concludes that the rules adopted by the Jordanian legislature do not realize the interests of individuals. Therefore, the study recommends that special legal rules should be adopted for maritime law in order to cope with relevant international conventions.

Key words: Claim; Injunctive relief; foreign ships; Ships ready to depart; State-owned ships.

المقدمة

لم تبرر الظروف الاقتصادية الصعبة التي يعيشها العالم في الوقت الحاضر حاجة الرحلة البحرية للأموال، فمنذ العصور القديمة ظهرت الحاجة إلى ذلك لذات الغاية التي نشهدها حالياً، حيث تم تنظيم القواعد الناظمة لذلك لدى الإغريق من خلال عقد المخاطر الجسيمة؛ لذا فإن القانون البحري قد تجاوز العصور دون أن يعتريه الهرم.

حيث بات من مقتضيات الرحلة البحرية حاجة مالك السفينة أو تجهزها لمبالغ مالية باهظة ويتمثل الباعث لهذا الأمر، بالحاجة إلى تجهيز السفينة تجارياً وملاحياً لغايات قيامها بالإرسالية البحرية، وإزاء ذلك فإن مجهز السفينة يلجأ إلى إبرام العقود المختلفة، سواء ما تعلق منها بالتزود بالمؤن والوقود أم بأشخاص الملاحة البحرية أم لغايات إنقاذ السفينة، ليس ذلك فحسب، فالحاجة إلى الأموال لا تقتصر على المسؤولية العقدية، بل تشمل أيضاً التعويض عن الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير من خلال قواعد المسؤولية عن الفعل الضار، كالتصادم البحري، بحيث يقع على عاتق أطراف هذه العقود التزامات متبادلة أو التزام منفرد الجانب بالتعويض، حيث يعد المقابل المترتب على عاتق مالك السفينة هو التعويض المادي عن هذه العقود أو الضرر اللاحق.

وحيث إن التعويض يتمثل بمديونية الوفاء؛ لذا فإنه يقع في الجانب السلبي للذمة المالية، حيث تعمل العناصر الإيجابية للذمة على الوفاء بها من خلال عملية

التقاص وصولاً إلى إبراء الذمة، وتتعدد العناصر الإيجابية لمالك السفينة بين المبالغ المالية والمنقولات والعقارات التي تقع تحت ملكيته، واستناداً إلى أن السفينة تعتبر من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة فإنها تدخل ضمن العناصر الإيجابية للذمة المالية.

ونظراً لكون الذمة المالية لأي شخص ضامنة لسداد جميع ديونه باعتبارها الضمان العام للدائنين¹ بحيث إن اتجاهها للجانب الإيجابي يزيد من ثقة المتعاملين، وعلى العكس من ذلك فإن النتيجة تكون بعزوف الغير عن التعامل. وكون أن السفينة تتمتع بقيمة مالية باهظة فإن إدراجها ضمن الذمة المالية سيدفع - في أغلب الأحيان - الذمة إلى الاتجاه الإيجابي، لا السلبي.

وجدير بالذكر أن الذمة المالية بعناصرها الإيجابية وحدها غير كافية لقيام الشخص بتنفيذ الالتزامات التي ترتبت في ذمته، فإلى جوارها يبرز جانب هام ألا وهو شخصية المدين المتمثلة بقابليته للوفاء لما ترتب عليه من التزامات، فإن كانت بذات الاتجاه الإيجابي للذمة المالية فإنهما يتظافران معاً لإطفاء الجانب السلبي، أما إذا اتخذت اتجاهاً معاكساً فإن الشخص - وعلى الرغم من اتجاه الذمة المالية في الجانب الإيجابي - فإن المدين سيتقاعس عن أداء ما التزم به.

¹ تنص المادة ٣٦٥ من القانون المدني الأردني على أنه: "مع مراعاة أحكام القانون، أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه، وجميع الدائنين متساوون في هذا الضمان".

وإزاء وجود احتمالات متبادلة فيما بين القيام أو التقاعس عن أداء الالتزامات المترتبة بالذمة المالية في الجانب السلبي، ورغبة من المشرعين باستقرار المعاملات فيما بين الأفراد ولضمان استمرار الثقة ولإدامة الائتمان فقد تم وضع آليات متعددة منها ما هو وقائي كمنع المدين من التصرف بهذه العناصر إضافة إلى إبطال التصرفات التي تمت على هذه العناصر^١، إضافة إلى آليات الغاية منها التنفيذ على العناصر الإيجابية للذمة المالية، والتي تهدف إلى استيفاء الحق الثابت في الذمة المالية للمدين رغماً عنه كالبيع جبراً عن المدين^٢.

وقد ترك للدائن الخيار باختيار الآلية التي يراها مناسبة إما طوعاً بغية حمل المدين على ترك التقاعس واتخاذ الجانب الإيجابي من خلال سداد ما ترتب عليه من التزامات طوعاً، ولكن دون أن يترتب على ذلك إلحاق الضرر بهم

^١ اعتنى واضع القانون المدني الأردني بمعالجة هذه الوسائل في إطار المواد ٣٦٥ - ٣٩٢، وذلك تحت عنوان: "الوسائل المشروعة لحماية التنفيذ، حيث عالج على التوالي: الدعوى غير المباشرة؛ الدعوى الصورية؛ دعوى عدم نفاذ تصرف المدين في حق الدائن؛ الحجر على المدين المفلس؛ حق الاحتباس.

^٢ وهذا يأتي امتثالاً للمبدأ القانوني القاضي بأن: "يُنفذ الحقُّ جبراً على المدين به عند استحقاقه، متى استوفى الشروط القانونيّة". م ١/٣١٣ من القانون المدني الأردني.

هذا، وقد خصص المشرع المواد ٣٥٥ - ٣٦٤ من القانون المدني لمعالجة وسائل التنفيذ الجبري. وقد أتى على بيان ثلاث وسائل لهذا التنفيذ، هن على التوالي: التنفيذ العيني؛ الالتزام بعمل أو الامتناع عن عمل؛ التنفيذ بطريق التعويض.

فيبادروا إلى التحفظ على الذمة المالية للمدين، فإن لم يحققوا مبتغاهم فإنهم يلجؤون إلى الوسيلة الأخرى من خلال التنفيذ على العناصر الإيجابية للذمة المالية لمدينهم، وإما جبراً المتمثل باتخاذ الوسائل الوقائية للمحافظة على الذمة المالية للمدين من خلال ما يملكه من مستندات وبيانات إلى حين الحصول على سند تنفيذي لغايات التنفيذ على الذمة المالية.

أهمية الدراسة:

تتبع أهمية هذه الدراسة من خلال توضيح الشروط المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في ظل التشريع الأردني مقارنة بالاتفاقيات الدولية نظراً لتعدد الأنظمة القانونية النازمة لأحكامه، حيث استثار موضوع الحجز على السفينة قريحة المشرعين المختلفين لغايات تنظيمه بموجب قواعد خاصة ضمن نصوص قوانين التجارة البحرية.

إضافة إلى مسارعة الدول إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، حيث وجدت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ الخاصة بالحجز على السفن^١، إضافة إلى اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩ الخاصة بالحجز على السفن^٢ والتي آثر

^١ لقد أصبحت اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ واسعة الانتشار بين الدول المختلفة حيث صادقت عليها ٧٦ دولة؛ كونها تعد أول اتفاقية دولية تعمل على توحيد القواعد والإجراءات الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، إضافة إلى تقديمها ضمانات متميزة للدول من خلال حظر الحجزات المتكررة على نفس السفينة فيما يتعلق بنفس المطالبة.

^٢ صادقت ١٥ دولة على هذه الاتفاقية ودخلت حيز النفاذ بتاريخ ١٤/٩/٢٠١١.

واضعوها تبني آلية للحجز التحفظي على السفن دون تنظيم الحجز التنفيذي على السفن، آخذين باعتبارهم أهمية الدور الذي يستند إليه الحجز التحفظي دون التنفيذي، حيث يسعى الدائن من خلال إيقاع الحجز التحفظي إلى إجبار المدين على الوفاء أو تقديم الكفالة المناسبة التي تضمن الدين دون اللجوء إلى إتمام إجراءات التنفيذ، والتي غالباً ما يسارع المدين إلى تقديمها للتخلص من الحجز لما يترتب عليه من آثار بالغة تضر بمصالحه.

في حين يجد المتأمل في قانون التجارة البحرية الأردني^١ رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ ضمن طياته إيراد المشرع نصاً يتيماً متعلقاً بالحجز التحفظي على السفن، حيث ورد هذا النص على استحياء، وهو نص المادة (٢٩) تاركاً بذلك تنظيم أحكام الحجز التحفظي وفقاً للقواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية^٢ رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٨ والتي جمع أحكامه ضمن نصوص المواد ١٤١ - ١٥٢.

أما بخصوص المواد (٧٥-٩٤) الواردة ضمن قانون التجارة البحرية والتي وسمها المشرع بعنوان الحجز على السفينة، فإنه وبمطالعة متأمله لما ورد في هذه النصوص نجد أن المشرع الأردني قد قصد من خلالها تنظيم آلية الحجز التنفيذي على السفينة، وليس أحكام الحجز بنوعيه التحفظي والتنفيذي، وبذلك فقد اكتفى

^١ قانون التجارة البحرية الأردني وتعديلاته رقم ١٢، لسنة ١٩٧٢، المنشور في الجريدة الرسمية، رقم ٢٣٥٧، بتاريخ ١٩٧٢/٥/٦، ص ٦٩٨.

^٢ قانون أصول المحاكمات المدنية وتعديلاته رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٨، المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم ٣٥٤٥ على الصفحة رقم ٧٣٥ بتاريخ ١٩٨٨/٤/٢.

المشرع الأردني بالقواعد العامة لغايات حكم مسألة تلعب دوراً بالغ الأهمية للأطراف متعددين الدائن والمدين والغير، إضافة إلى عدم انضمام المملكة الأردنية الهاشمية إلى أي اتفاقية دولية في هذا المجال، والذي سيؤدي بالنتيجة إلى إلحاق الضرر بالناقلين الوطنيين.

إشكالية الدراسة:

تبرز إشكالية هذه الدراسة في بيان مدى ملاءمة النصوص القانونية الواردة ضمن التشريع الأردني الخاصة بشروط الحجز التحفظي في حماية الدائنين المتعاملين مع مجهزي السفن الهادفة إلى منعهم من تهريب العنصر الهام في ذمتهم المالية من خلال إيقاف التصرفات القانونية الرامية إلى التصرف بها لغايات إجبارهم على ترك السلبية والوفاء بما ترتب عليهم من التزامات في ضوء الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.

منهجية الدراسة:

اتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي من خلال بيان النصوص القانونية مدار البحث كل في موطنه إضافة إلى المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية مدار البحث لبيان مواطن النقص أو القصور أو الغموض اللاحق بها من خلال المعالجة التشريعية المقدمة من المشرع مع بيان موقف المشرع المقارن عند اتباعه لأسلوب مغاير لحكم المسائل مدار البحث وذلك استناداً إلى المنهج المقارن.

خطة الدراسة:

سيتناول هذا البحث شروط الحجز التحفظي على السفينة، وذلك بتقسيمه إلى مبحثين يتناول المبحث الأول الشروط المتعلقة بطلب إيقاع الحجز، ثم يتناول المبحث الثاني الشروط المتعلقة بمحل الحجز.

المبحث الأول

الشروط المتعلقة بطلب إيقاع الحجز

إن تحديد ماهية المصطلح محل الدراسة يلعب دوراً بارزاً في تحديد الشروط الواجب توافرها لغايات اتخاذ مثل هذا الإجراء، ومن خلال الرجوع إلى النصوص القانونية الواردة ضمن قانون التجارة البحرية الأردني والقواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية نجد بأنها خلت خلواً تاماً من تعرض المشرع لتعريف الحجز.

في حين، وعلى العكس من المشرع الأردني عرفت اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ الحجز بأنه احتجاز السفينة بإجراء قضائي ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يشمل الاستيلاء على السفينة تنفيذاً لحكم قضائي أو امتثالاً له، وبذات النهج عرفت اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩ بأنه توقيف للسفينة أو تقييد لتنقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ.

من خلال نظرة استقرائية لنصوص الاتفاقيات نجد أن واضعي هذه الاتفاقيات لم يتجهوا إلى تقييد سلطات مالك السفينة أو تجهزها من خلال منع التصرف، وإنما انتهجوا نهجاً مغايراً من خلال وضع القيود على السفينة ذاتها، ولذلك ما يبرره كون أن الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري تهدف إلى

تدويله من خلال وضع قواعد قانونية موحدة لتسري في مواجهة جميع الدول بغض النظر عن النظام الذي تتبناه هذه الدول في حال دخولها طرفاً في الاتفاقية.

يضيف الباحث إلى ذلك أن التعامل في إطار القانون البحري لا يعني المحلية وإنما العالمية كون أن جميع العلاقات التي تتم مشوبة بعنصر أجنبي سواء من الأطراف أو من السفينة، وبذلك فلا بد من وضع الحلول المناسبة لمجابهة كافة التوقعات المشروعة للوصول إلى استقرار المراكز القانونية.

علاوة على ما تم ذكره سابقاً، فإن نصوص الاتفاقية عملت على تجزئة الذمة المالية للمدين من خلال تخصيص الثروة البحرية للوفاء بما يترتب عليها من حقوق، حيث خصصت عملية منع السفينة من السفر أو وضع قيود على انتقالها، ولعل المبرر وراء هذا النهج عائد إلى تبني الاتفاقيات الدولية لأحكام الحق العيني العائدة جذوره للقانون الروماني، والذي يقصد به اتخاذ الدعوى في مواجهة الشيء لغايات الحصول على الحق دون الالتفات إلى مالكة أو حائزه، حيث أهملت الاتجاه الآخر الذي يتبنى الحق الشخصي -الذي تم تبنيه من قبل المشرع الأردني- عند وضعها للتعريف، والمقصود به اتخاذ الدعوى في مواجهة المالك أو

الحائز بغض النظر عن الشيء محل الحجز،¹ إلا أن الاتفاقيتين عادتاً وتبنتا الحق الشخصي ضمن النصوص القانونية كاستثناء.

ونظراً لتبني منهجين مغايرين سواء في إطار التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية فقد ترتب على ذلك تباين شروط الحجز، لذا سيتم بحث هذه الشروط لغايات الوقوف على ما تضمنه التشريع الأردني مقارنة بالاتفاقيات الدولية لبيان مدى ملاءمتها لمصلحة الدائنين والمدنيين الوطنيين، وذلك من خلال تقسيمه إلى مطلبين يعالج المطلب الأول الشروط الشكلية لطلب الحجز التحفظي، بينما سيتم مناقشة الشروط الموضوعية لطلب الحجز التحفظي في المطلب الثاني.

¹ Corcione C., Bring the Vessel to Court: The Unique Feature of the Action in *rem* in the Admiralty Law Proceedings, International Review of Law, Qatar University, 2013, Vol.7, P. 2-4.

المطلب الأول

الشروط الشكلية لطلب الحجز التحفظي

إن الغاية من إيقاع الحجز التحفظي هو المحافظة على الذمة المالية للمدين خوفاً من تهريب أمواله، حيث يعتبر هذا النوع من الحجز من الوسائل القانونية التي نظمها المشرع لحماية الدائن، أضف إلى ذلك إجبار المدين على الوفاء بما ترتب عليه من التزامات، فإن لم يتحقق ذلك، يتحول الحجز التحفظي إلى تنفيذي لغايات استيفاء حقوق الدائن من المال المحجوز عليه.^١

وبمجرد استصدار القرار بإيقاع الحجز التحفظي فإن المال المحجوز عليه يوضع تحت يد القضاء، إلا أن المشرع أجاز للقضاء بتفويض صلاحية وضع المال المحجوز لدى شخص ثالث،^٢ وقد جرى العمل على استخدام هذه المكنة من قبل القضاء.

^١ موسى، طالب، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص ٨٥؛ الجميل، إيمان، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ٢٣٦.

^٢ الفقي، عاطف، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ١٠٦-١٠٩؛ تنص المادة ١٤٤ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنه: يجوز للمحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن تضع الأشياء والأموال المنقولة المحجوزة تحت يد شخص أمين للمحافظة عليها أو إدارتها حتى نتيجة المحاكمة.

ولا جدل في أن السلطة القضائية هي المختصة بإصدار قرار الحجز إلا أن المرفق القضائي يتضمن اختصاصين اختصاص الفصل في المنازعات موضوعاً، واختصاص الفصل في الطلبات التي لا تحتتمل التأخير، ولما كانت غاية الحجز التحفظي هو منع المدين من تهريب أمواله إلى حين صدور حكم فاصل في المنازعة، لذا فإن هذا القرار ما هو إلا إجراء وقتي ينفرد قاضي الأمور الوقتية بنظره، حيث تنحصر مهمة القضاء المستعجل باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لحماية حقوق أي من الطرفين الأجدر بالحماية الوقتية، ووضع الحلول التي تستقر معها العلاقة القانونية مؤقتاً من خلال حكم القانون وطبيعة العلاقة القائمة بين الطرفين ريثما يقول القضاء الموضوعي كلمته.^١

وتجدر الإشارة إلى أن القضاء المستعجل لا يقوم على فكرة العدالة الكاملة وإنما يقوم على فكرة الحماية العاجلة التي لا تكسب حقاً من جهة ولا تهدره من جهة أخرى، بحيث يصدر القضاء المستعجل الحكم بالأمور المستعجلة المتفرعة عن النزاع الموضوعي أو المرتبطة به دون المساس بأصل النزاع.^٢

^١ معالي، خليل، اشكالات القضاء المستعجل، بدون طبعة، دار زهير خليل، عمان، ٢٠٠٧، ص٤؛ وكذلك قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٤٣١٥/٢٠١٠ الصادر بتاريخ ٢٠١١/٦/٦؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ١١٥١/٢٠٠٥ هـ.ع الصادر بتاريخ ٢٠٠٥/٧/١٠.

^٢ عبد التواب، معوض، الوسيط في قضاء الأمور المستعجلة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩١، ص ١٢-١٣.

حيث لا يخفى على أحد أن المدة اللازمة للفصل في النزاع موضوعاً المتسمة بطول أمد المنازعة، مما يمكن المدين من إجراء التصرفات القانونية الخاصة بإخراج العناصر الإيجابية من ذمته المالية قاصداً الإضرار بالدائنين؛ لذا فقد مكن المشرع الدائن من التقدم بطلب لدى قاضي الأمور المستعجلة في أي وقت لغايات الحجز على السفينة.^١

وقد استلزم المشرع الأردني لغايات النظر بطلب إيقاع الحجز التحفظي توافر شرطين متلازمين في الطلب المقدم، ألا وهما ركن الاستعجال وأن يكون المطلوب مجرد إجراء وقتي لا يمس أصل الحق لغايات قبوله شكلاً، لذا سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين يتناول الفرع الأول ركن الاستعجال في حين ستم مناقشة عدم المساس بأصل الحق في الفرع الثاني.

^١ مكن المشرع الدائن من التقدم بطلب الحجز التحفظي قبل البدء بالدعوى أمام قاضي الأمور المستعجلة التي تقع الدعوى الموضوعية ضمن اختصاصه النوعي أو القيمي والمكاني، أو عند البدء بالمطالبة القضائية للحق الموضوعي أو اثنائها وفي هذا الشأن تقوم صفتين للقاضي قاضي موضوع فيما يتعلق بالمركز الموضوعي المتنازع عليه وقاضي أمور مستعجلة فيما يتعلق بفحوى طلب الإجراء الوقتي.

الفرع الأول ركن الاستعجال

يقصد بركن الاستعجال الخطر الحقيقي المحقق بالحق المراد المحافظة عليه والذي يلزم درؤه عنه بسرعة لا تكون عادة في التقاضي العادي ولو قصرت مواعيده.^١

حيث ينفرد قاضي الأمور المستعجلة بتقدير توافر حالة الاستعجال من عدمه وفقاً للسلطة التقديرية التي منحت له حيث يخلص إلى ذلك من خلال الوقائع الواردة في الطلب، دون التفات إلى ما يسبغه أطراف المنازعة من صفة الاستعجال لغايات قبول الطلب وإصدار القرار بالإجراء الوتقي، حيث لم يعتمد المشرع إلى تعداد الحالات التي تتوافر بها حالة الاستعجال^٢. وإزاء المكنه التشريعية فإن

^١ الدناصري، عز الدين؛ عكاز، حامد، القضاء المستعجل وقضاء التنفيذ، بدون طبعة، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٦ ص ١١٧؛ علي، راتب؛ كامل، محمد؛ راتب، محمد، قضاء الأمور المستعجلة، الجزء الأول، الطبعة ٧، دار النشر، ١٩٨٥، ص ؛ أبو الوفا، احمد، التعليق على نصوص قانون المرافعات، الجزء الأول، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٩، ص ١٧٦؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/٩٩٨ الصادر بتاريخ ٢٠١٣/٦/٢٧.

^٢ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٠/١٣٧٩ الصادر بتاريخ ٢٠١٠/٤/٢٨.

محكمة التمييز لا تراقب أو تعقب على النتيجة التي خلص إليها قاضي الأمور المستعجلة من حيث توافر حالة الاستعجال من عدمه.^١

ويعتبر ركن الاستعجال متحققاً عند المطالبة بإيقاع الحجز التحفظي على السفن وخصوصاً السفن العاملة على خطوط غير منتظمة^٢ التي لا ترفع علماً أردنياً، كون أن هذه السفن عند خروجها من الميناء الأردني فإن احتمالية العودة إليه ضئيلة إن كان الدين المطالب به مبالغ باهظة.

وعلى العكس من ذلك، فإن خروج السفن الأردنية أو السفن الأجنبية العاملة على خطوط منتظمة من الميناء الأردني لا يحقق ركن الاستعجال لغايات النظر في طلب ايقاع الحجز التحفظي لتلاشي التخوف بعدم عودتها في وقت لاحق وذلك لتردها المستمر إلى الميناء الأردني، وإنما يتحقق ركن الاستعجال إن اثبت الدائن إتجاه نية مالكةا بإخراجها من ذمته المالية من خلال ابرام عقد البيع مثلاً.

^١ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٨/٤٢٣٤ الصادر بتاريخ ٢٠١٨/٨/١٥؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٩٩/٣٢٣٧ الصادر بتاريخ ٢٠٠٠/١/١٣؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠٥/١٦٤٦ الصادر بتاريخ ٢٠٠٦/١١/١٨.

^٢ يقصد بالسفن غير المنتظمة أو الجواله هي السفن التي لا تتمتع بخطوط سفر ثابتة بين موانئ محددة مسبقاً، وإنما تنتقل من ميناء إلى آخر عندما تكون شحنة البضائع مناسبة.

ولم يحدد المشرع الأردني الوقت الواجب لتوافر صفة الاستعجال لغايات التمكن من المطالبة بإيقاع الحجز؛ ومن هنا، فيمكن أن تتوافر قبل البدء بالدعوى الموضوعية، ويتحقق هذا الفرض فيمكن للدائن التقدم بالطلب قبل قيد الدعوى،^١ والذي لا يمنع الدائن من الالتجاء إلى القضاء الموضوعي لاحقاً لغايات اثبات دعواه، بمعنى أن الالتجاء إلى أحد الطريقتين القضاء العادي أو المستعجل لا يمنع من الالتجاء إلى الطريق الآخر.

إلا أن المشرع الأردني أقام التوازن بين طالب الحجز والمحجوز عليه لغايات عدم الإضرار، حيث اشترط إقامة الدعوى الموضوعية خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لصدور القرار الوتقي وإلا اعتبر الإجراء الوتقي كأن لم يكن.^٢

^١ تنص المادة ١/١٤١ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أن: للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى ما لديه من المستندات والبيانات أو بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم، وذلك على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة وأمواله الموجودة بحيارة الشخص الثالث لنتيجة الدعوى؛ لمزيد من التفصيل لطفاً انظر: الحمصي، محمد طلال، نظرية القضاء المستعجل، الطبعة الأولى، دار البشير، عمان، ١٩٨٦، ص ١٧٢.

^٢ تنص المادة ١/١٥٢ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنه: إذا صدر قرار بإيقاع الحجز الاحتياطي أو المنع من السفر أو باتخاذ أية إجراءات احتياطية أخرى قبل إقامة الدعوى يجب على الطالب أن يقدم دعواه لأجل إثبات حقه خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لتاريخ صدور ذلك القرار، وإذا لم تقدم الدعوى خلال المدة المشار إليها يعتبر القرار الصادر بهذا الشأن كأنه لم يكن وعلى رئيس المحكمة أو من ينتدبه أو قاضي الأمور المستعجلة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار.

ويمكن أن تظهر صفة الاستعجال عند قيد الدعوى الموضوعية أو أثناء نظرها، لذا فقد مكن الدائن من التقدم بطلب الإجراء الوتقي إلى قاضي الموضوع عند ظهور هذا الفرض،^١ مما ينطوي قيام صفتين للقاضي قاضي موضوع بصفة اصلية فيما يتعلق بالمركز الموضوعي المتنازع عليه وقاضي أمور مستعجلة بصفة تبعية فيما يتعلق بفحوى طلب الإجراء الوتقي والذي غايته الحجز التحفظي على الذمة المالية للمدين ومن ضمنها السفينة لمنع المدين من الإضرار بحقوق الدائنين،^٢ ويستمر وجود هذا الإجراء في الحالتين إلى حين حصول الدائن على سند تنفيذي بموجب حكم قاطع بالدعوى الموضوعية فإما أن يتم تثبيت هذا الحجز أو إنهائه وفقاً لنتيجة الدعوى من قبل قاضي الموضوع.

لذا يتبين مما سبق، أن حالة الاستعجال يتوجب توافرها من لحظة التقدم بالطلب إلى حين الفصل في المنازعة الموضوعية، أي استمرارية الخشية من فوات الوقت، فإن انتفت هذه الحالة ينتفي معها وصف هام من أوصاف المصلحة المتمثل بأن تكون المصلحة قائمة من لحظة المطالبة إلى لحظة صدور الحكم،

^١ المادة ١/٤١ من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

^٢ البلبيسي، وضاح، القضاء المستعجل في الأردن، المعهد القضائي الأردني، عمان، ١٩٩٢، ص٤١؛ وكذلك قرار محكمة التمييز الأردنية بصفحتها الحقوقية رقم ٣٧٨١/٢٠١٤ هـ.ع الصادر بتاريخ ٢٩/١/٢٠١٤.

وبذا فإن الغاية التي توخاها المشرع من الإجراء الوقتي سنتتقي؛ مما سيحتم على قاضي الأمور المستعجلة الرجوع عن قراره المتخذ بشأن الحجز.^١

وجدير بالملاحظة، أن الأحكام الصادرة عن القضاء المستعجل ليس لها حجية أمام القضاء العادي الذي يفصل في أساس الحق المتنازع عليه، لذا فإن قاضي الموضوع لا يتقيد بما انتهى إليه قاضي الأمور المستعجلة كون أن الأخير يصدر حكمه بناء على ظاهر البينة،^٢ مع الإشارة إلى أن الاحكام المستعجلة تدور وجوداً وعدمياً مع الحكم الموضوعي فإن اثبت الدائن دعواه يثبت من خلالها الإجراء المستعجل وإن تم رد العوى يسقط بناء على ذلك الاجراء الوقتي.

^١ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠٣/٢٠٤٦ هـ.ع الصادر بتاريخ ٢٠٠٣/٩/٢٢.

^٢ هرجة، مصطفى مجدي، الجديد في القضاء المستعجل، الطبعة الثانية، دار الثقافة، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٥٧٥.

الفرع الثاني عدم المساس بأصل الحق

استناداً إلى اختصاص القضاء المستعجل فإن دوره ينحصر باتخاذ إجراء وقتي لدرد خطر محقق دون الولوج في الحق الموضوعي المتنازع عليه، وهذا ما يعبر عنه بعدم المساس بأصل الحق المتنازع عليه، وقد عرف أصل الحق بأنه المركز الموضوعي للخصوم من حيث الوجود أو العدم وما يؤثر في هذا المركز أو يغير فيه من حيث الصحة أو البطلان أو يؤثر في الآثار القانونية التي تترتب عليه سواء أكانت هذه الآثار تترتب بحكم القانون أو إرادة المتعاقدين.¹

لذا، فإن أصل الحق هو السبب القانوني الذي يحدد حقوق والتزامات كل من الطرفين قبل الآخر، فلا يجوز لقاضي الأمور المستعجلة أن يتناول هذه الحقوق والالتزامات بالتفسير أو التأويل الذي من شأنه المساس بموضوع النزاع بينهما، أي أن يكون الحق المطلوب حمايته واضحاً جلياً لا يحتاج ثبوته إلى تحقيق، فإن غم على قاضي الأمور المستعجلة ذلك فيتوجب أن يحكم بعدم اختصاصه بنظر الطلب كون أن الإجراء الوقتي المطلوب يتطلب الخوض في

¹ راتب، محمد، قضاء الأمور المستعجلة، مرجع سابق، ص ٣٦؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٢/٣٨٣٤ الصادر بتاريخ ٢٣/٤/٢٠١٣.

موضوع الحق المتنازع عليه والذي يتعين على قاضي الأمور المستعجلة ترك جوهر المنازعة سليماً لقاضي الموضوع.^١

ويهدف لجوء الأفراد إلى القضاء المستعجل استصدار حكم مؤقت يحدد المراكز القانونية للخصوم، حيث يتسم هذا التحديد بالتأقبت استناداً إلى قابلية الوقائع للتغيير، في حين يختلف لجوئهم إلى القضاء العادي من حيث الغاية والتي ترمي لاستصدار حكم نهائي في الدعوى له حجية قاطعة.^٢

ويتوجب أن لا يفسر مبدأ عدم المساس بأصل الحق تفسيراً جامداً، وإلا غدا هذا المبدأ عقبة معيقة للعمل القضائي المستعجل تمنعه من ممارسة اختصاصاته، وإنما يفسر بأن من حق قاضي الأمور المستعجلة المساس بأصل الحق لا لغايات المساس بموضوع المنازعة وإنما لمعرفة الطرف الأجدر بالحماية

^١ عيد، إدوارد، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، الطبعة ٢، مكتبة صادر دار المنشورات الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١، ص ٤٣٩؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٣٤/٤٢٠١٨ الصادر بتاريخ ١٥/٨/٢٠١٨.

^٢ محمود، أحمد صدقي، قواعد المرافعات في دولة الامارات، الطبعة الأولى، دار النشر الاماراتية، دبي، ١٩٩٩، ص ١٩٨-١٩٩.

الوقتية،^١ مع مراعاة عدم التعديل في المراكز القانونية للخصوم حتى ولو اضر بمركز احد الأطراف.^٢

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل واتفاقية جنيف المتعلقتان بالحجز التحفظي على السفن لا يجد الباحث أية إشارة ضمن الاتفاقيات حول ركن الاستعجال والمساس بأصل الحق، وإنما تضمنت الاتفاقيتان حصر قرار إصدار الحجز التحفظي على السفن بالجهة القضائية،^٣ تاركةً المجال للتشريعات الوطنية بتنظيم الإجراءات ضمن منظومتها التشريعية الداخلية باعتباره من القواعد الإجرائية والتي يطبق بموجبها القاضي قانونه الداخلي.^٤

^١ لمزيد من التفصيل لطفاً انظر: الأخرس، نشأت، شرح قانون أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠٨، ص ٣٢٦-٣٣٠.

^٢ لمزيد من التفصيل لطفاً انظر: الحمصي، محمد طلال، نظرية القضاء المستعجل، مرجع سابق، ص ٨٨.

^٣ تنص المادة ٤ من اتفاقية بروكسل على أنه: لا يجوز الحجز على السفينة إلا بإذن من المحكمة أو من السلطات القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة التي يجري فيها توقيع الحجز؛ كما نصت المادة ١/٢ من اتفاقية جنيف على أنه: لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

^٤ تنص المادة ٦ من اتفاقية بروكسل على أن: كافة القواعد الإجرائية المتصلة بالحجز على السفينة أو بتقديم طلب للحصول على الإذن المشار إليه في المادة ٤، وكذا كافة الأمور الإجرائية التي قد يستتبعها الحجز، يحكمها قانون الدولة المتعاقدة التي حدث فيها الحجز أو المطالبة بتوقيعه؛ كما تنص المادة ٤/٢ من اتفاقية جنيف على أنه: مع مراعاة أحكام هذه

فإذا ما تمت المطالبة بالإجراء الوقتي فإن على القاضي الناظر بالطلب تطبيق قانونه الوطني - حيث انتهجت معظم الدول هذا النهج نظراً لارتباط هذه القواعد بالسيادة الوطنية - لغايات البت في هذا الطلب، إلا أن تبايناً حصل في طريقة تنظيم هذا الإجراء.

وهذا بدوره يوضح رغبة واضعي الاتفاقيتين إلى تبنيها من قبل دول متعددة الأنظمة لغايات الوصول إلى تدويل الجزء الهام من تنظيم الحجز التحفظي دون التصادم مع فكرة السيادة الوطنية التي عادةً ما تتمسك بها الدول ناهيك عن تشدد الدول النامية بها.

الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

المطلب الثاني

الشروط الموضوعية لطلب الحجز التحفظي

لم يكتفي المشرع بتوافر الشروط الشكلية لغايات اعمال اختصاص القضاء المستعجل بنظر طلب ايقاع الحجز التحفظي على السفن، بل تطلب ايضاً توافر شروط موضوعية تتضافر جنباً إلى جنب مع الشروط الشكلية والتي بناء على اجتماعها يتمكن قاضي الامور المستعجلة من فرض حمايته المؤقتة على العنصر الايجابي في الذمة المالية للمدين.

وتتمثل الشروط الموضوعية بطبيعة علاقة المديونية التي تربط الدائن بالمدين وعلى خلاف النهج المتبع في الاتفاقيات الدولية بخصوص الحجز التحفظي على السفن والتي تشترط أن يكون الدين ناتج عن دين بحري فقط فقد اتخذ المشرع الأردني نهجاً مغايراً من عدم تحديده لطبيعة الدين، إضافة إلى شروط محددة حصراً من قبل المشرع الأردني لعلاقة المديونية والتي لم تشترط مثل هذه الشروط الاتفاقيات الدولية.

لذا سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين يتناول الفرع الأول طبيعة الدين محل الحجز في حين ستنم مناقشة الشروط الواجب توافرها بالدين في الفرع الثاني.

الفرع الأول طبيعة الدين محل الحجز

إن المتأمل في نص المادة (٣/١٤١) من قانون أصول المحاكمات المدنية يجد بأن المشرع الأردني لم يحدد طبيعة الدين، حيث جاء النص مطلقاً فيستوي أن يكون الدين المطالب به مدنياً أم تجارياً، إضافة إلى عدم اشتراط المشرع الأردني تعلق هذا الدين بالسفينة المطلوب الحجز عليها من عدمه، فسواء أتعلق بسفينة أم لم يتعلق بها فيصالح أن يؤسس عليه طلب الحجز التحفظي، إن توافرت شروطه.

بمعنى آخر، فقد أخذ المشرع الأردني بمظهر عام بوجود علاقة المديونية أياً كان مصدرها نظراً لطبيعة القضاء المستعجل الذي مكن المشرع القاضي بموجبه من إصدار القرار بطلب الحجز على السفينة بناءً على ظاهر البيانات المقدمة دون الولوج في الحق المتنازع فيه، ودون اشتراط رابطة بين المديونية والسفينة محل الحجز، باعتبارها أحد العناصر الإيجابية في الذمة المالية للمدين.

إلا أن الاتفاقيتين الدوليتين بخصوص الحجز على السفينة انتهجتا منهجاً مغايراً عما جاء به المشرع الأردني من حيث اشتراطهما لصفة الدين أن يكون ناشئاً عن استخدام السفينة؛ إذ أخذتا بعين الاعتبار الدعوى العينية لا الشخصية كقاعدة عامة لتنظيمهما، حيث قامت اتفاقية بروكسل^١ بحصر المطالبات البحرية الناشئة

^١ تنص المادة ١ من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢: أ. الضرر الذي تسببه أية سفينة سواء في تصادم أو غير ذلك. ب. الوفاة أو الإصابة الجسدية اللتين تسببهما أية سفينة أو تحدثان فيما

عن استخدام السفينة بموجب قائمة مغلقة متكونه من سبع عشرة مطالبة، في حين تبنت اتفاقية جنيف^١ أيضاً تعداداً للمطالبات البحرية مكونة من اثني وعشرين مطالبة.

يتصل بتشغيل أية سفينة .ج .الإنقاذ. د . الاتفاق المتعلق باستخدام أو استئجار أية سفينة سواء بمشاركة تأجير أو غير ذلك. ه . هلاك أو تلف البضائع، بما في ذلك الأمتعة، المحمولة على أية سفينة. و . العوارية العامة. ز . الافتراض برهن السفينة. ح . القطر. ط . الإرشاد. ي . البضائع أو المواد حيثما تزودت بها السفينة من أجل تشغيلها أو صيانتها. ك . بناء أو إصلاح أو تجهيز أية سفينة أو تكاليف ورسوم الأرصفة. ل . أجور ريان السفينة أو ضباطها أو طاقمها. م . مصاريف الريان بما في ذلك المصاريف التي يتكبدها الشاحنون، أو المستأجرون والوكلاء، عن السفينة أو مالكةا. ن . المنازعات التي تتناول الحق في السفينة أو ملكيتها. س . المنازعات بين الشركاء في ملكية السفينة فيما يتعلق بملكيتها أو حيازتها أو عمالتها أو إرجاعها. ع . الرهن أو الرهن غير الحيازي للسفينة.

^١تنص المادة ١ من اتفاقية جنيف ١٩٩٩: أ الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة؛ ب الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة؛ ج عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق إنقاذ، بما في ذلك، عند الانطباق، التعويض الخاص المتصل بعمليات إنقاذ لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرراً محدقاً بالبيئة؛ د الضرر الذي تلحقه السفينة أو قد تلحقه بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما؛ والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر؛ والتعويض عن هذا الضرر؛ وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه؛ والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر؛ والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية د؛ ه التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها؛

ويؤخذ على نظام القائمة المغلقة عدم مواكبة التطورات في مجال المنازعات البحرية فإمكانية ظهور منازعات مستقبلية لم تكن قائمة وقت إبرام الاتفاقية يخرجها من مجال انطباقها، وتدعو الحاجة مستقبلاً إلى إبرام اتفاقية جديدة؛ لذا عملت الاتفاقيتان لغايات تلافي هذا الفرض على عدم تقييد سلطة الدول ضمن منظومتها التشريعية الداخلية بإضافة أسباب أخرى لغايات إيقاع الحجز.¹

و أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها؛ ز أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها؛ ح الهلاك أو التلف الذي يصيب أو يتصل بالبضائع بما في ذلك الأمتعة المنقولة على متن السفينة؛ ط العوارية العامة؛ ي القطر؛ ك الإرشاد؛ ل البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات بما في ذلك الحاويات التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أديت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها؛ م تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة؛ ن رسوم وأعباء الموانئ، والقنوات، والأحواض، والمرافئ، وغيرها من المجاري المائية؛ س الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لريان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم؛ ع المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها؛ ف أقساط التأمين بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛ ص أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛ ق أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها؛ ر أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها؛ ش رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة؛ ت أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

¹ تنص المادة ٤/٨ من اتفاقية بروكسل على أنه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس القواعد القانونية النافذة في كل من الدول المتعاقدة فيما يتصل بتوقيع الحجز على أية سفينة ،

إلا أن اتفاقية بروكسل حصرت تطبيق أسباب الحجز التحفظي على السفن الواردة ضمن المنظومة التشريعية الداخلية للدول على السفن التي تحمل علم ذات الدولة المنظمة للتشريع الداخلي فقط دون سريان أحكام القانون الداخلي على السفن التي تحمل علم دولة متعاقدة حيث طبقت على هذه الأخيرة أسباب الحجز التحفظي الواردة ضمن الاتفاقية، بعكس الذي انتهجته اتفاقية جنيف من خلال تطبيق اتفاقية جنيف وأحكام التشريع الداخلي على تلك السفن.

أما في حالة السفن التي تحمل علم دولة غير طرف في اتفاقية بروكسل أو جنيف فتطبق أحكام الاتفاقية عليها إضافة إلى التشريع الداخلي للدولة المتعاقدة، ويرى الباحث أن الهدف الذي ابتغاه واضعو الاتفاقيتين هو بغية الإيجار غير المباشر للدول غير المتعاقدة للدخول في الاتفاقيات الدولية من خلال حماية مصالح مواطنيها، وصولاً إلى تدويل القانون البحري في مجال الحجز التحفظي، وهذا الأمر متعارض مع سيادة الدول من حيث عدم وجود جهة دولية تملو سيادة الدول.

داخل نطاق ولاية الدولة التي ترفع علمها، من قبل شخص يكون محل إقامته المعتادة أو مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة". كما نصت المادة ٣/٨ من اتفاقية جنيف على أن "لا تمس هذه الاتفاقية أي حقوق أو سلطات عائدة لأي حكومة أو إدارات تابعة لها، أو لأي سلطة عامة، أو لأي سلطة من سلطات الأحواض أو المرافئ، بموجب أي اتفاقية دولية أو بموجب أي قانون محلي أو لائحة محلية، لتوقيف أو منع إبحار أي سفينة في دائرة ولايتها".

والمتمثل في النصوص الناظمة لأحكام الحجز التحفظي الواردة ضمن اتفاقية جنيف يجدها جاءت مرادة لذات الأحكام التي وردت ضمن اتفاقية بروكسل مع إضافات بسيطة دون إجراء تغيير جذري، وهذا ما يفسر عدم استجابة المجتمع الدولي لتبني اتفاقية جنيف، حيث استغرقت هذه الاتفاقية مدة زمنية طويلة تزيد على اثني عشرة سنة لغايات دخولها حيز النفاذ بعد أن صادقت عشر دول عليها بشق الأنفس، حيث كان ذلك في عام ٢٠١١، إضافة إلى تقييد الدول المتعاقدة بانطباق نصوص الدول الداخلية بشأن الحجز على السفن بمناسبة مطالبات غير منصوص عليها في الاتفاقية.

علاوة على ما سبق، فإن ما تمتاز به اتفاقية جنيف عن اتفاقية بروكسل هو أنها عمدت إلى توسيع مظلة انطباقها من خلال إضافة ست مطالبات جديدة لم تكن من ضمن قائمة المطالبات المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل، والتي من خلالها يتضح بأنها اشتملت على معظم الديون الناشئة عن استغلال السفينة التي بموجبها مكنت المدعي من إيقاع الحجز التحفظي بموجبها.

إضافة إلى أن التعداد للمطالبات البحرية ضمن اتفاقية بروكسل جاء على سبيل الحصر، في حين جاءت من قبيل الحصر المرن فيما يتعلق باتفاقية جنيف، حيث جاءت من خلال تعداد المطالبات البحرية بنوع جديد من المطالبة ألا وهو الضرر الذي قد تلحقه السفينة بالبيئة، دون تحديد لنوع الضرر الذي قد يلحق البيئة أو تحديد معيار وقوعه، إضافة إلى فتح المجال للمطالبة بالتعويض عن الأضرار

المماثلة من خلال النص في عجز الفقرة الفرعية (د) من المادة (١) منها على أن "الأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية"، مما يؤدي إلى إمكانية توسيع انطباق الاتفاقية أو تضيقها وفقاً للقاضي الناظر في المنازعة.^١

وفوق ذلك، فقد جاءت الصياغة الواردة ضمن اتفاقية جنيف أفضل من الصياغة الواردة في اتفاقية بروكسل، مما لا يجعل مجالاً لاختلاف التفسيرات من حيث مدى انطباق الاتفاقية بين الدول المتعاقدة من عدمه، فعلى سبيل المثال لا الحصر، اعتبرت اتفاقية بروكسل أن من أسباب إيقاع الحجز "الضرر الذي تسببه أية سفينة سواء في تصادم أو غير ذلك"، فذكر كلمة أو غير ذلك في النص يؤدي إلى تباين التفسيرات حول الضرر الذي تسببه السفينة لأية سفينة أخرى دون التصادم المادي كالمناورة الخاطئة لأحد السفن والتي تسبب من خلالها ارتفاع أمواج البحر مما ألحق الضرر بسفينة أخرى، فهل مثل هذه المطالبة تمكن المدعي من إيقاع الحجز على السفينة التي تسببت بالضرر من عدمه، حيث يعتبر ذلك

^١ الحداد، حفيظة، الحجز التحفظي على السفينة، العدد الأول، مجلة الدراسات القانونية، بيروت، ٢٠٠٣، ص ٧٤؛

Md. Rizwanul I., The Arrest of Ship conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 38, No. 1, 2007, p. 76.

ضرراً إلا أنه غير ناتج عن تصادم سفينتين كون التصادم يشترط أن يكون ناتجا عن ارتطام مادي بين سفينتين.¹

والملاحظ أن النهج الذي جاءت به الاتفاقيات الدولية من خلال اشتراط إيقاع الحجز التحفظي والذي يؤسس وفقاً لأحد المطالبات المحددة يعد نهجاً يفضل نهج المشرع الأردني، حيث جاءت الاتفاقيات لتقيم التوازن بين مصلحة الدائن ومصلحة إدامة العمل بالثروة البحرية (السفينة) بما لها من أهمية بالغة في اقتصاديات الدول، حيث راعت الاتفاقيات التوازن بين حجم التعويضات المتأتية من خلال المطالبات - حيث تعتبر أي مطالبة منها إن ثبتت وقائعها أمام القاضي ذات قيمة باهضة- والقيمة التي تتمتع بها السفن، في حين لم يعمل المشرع الأردني على ذلك، فنصوص التشريع الأردني تمكن الدائن ذا المبالغ الزهيدة من إيقاع الحجز التحفظي على السفينة كونها جزءاً من ذمته المالية؛ مما سيؤثر سلباً على الدور الاقتصادي البارز للسفينة.

¹ Mohamed A., Ship Arrest Under Egyptian Maritime Law, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 49, No. 4, 2018, p. 590.

لمزيد من التفصيل حول التصادم البحري لطفاً انظر: العطير، عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ٣٩٣ وما بعدها.

الفرع الثاني

الشروط الواجب توافرها بالدين

لما كان الدين الواجب أدائه أساساً للمطالبة بإيقاع الحجز التحفظي على السفينة، وإقامة التوازن فيما بين الدائن طالب الحجز والمدين المطلوب الحجز على سفينته، ولغايات عدم تعسف الدائن في استخدام حقه؛ فقد أوجب المشرع الأردني طلب الحجز بتوافر شروط متعلقة بالدين موضوع الحجز.

فقد أورد المشرع الأردني ضمن نصوص قانون أصول المحاكمات المدنية هذه الشروط من خلال نص المادة (٣/١٤١)^١، حيث أوجب المشرع عند التقدم بطلب لإيقاع الحجز توافر شروط مجتمعه، وتقع مسؤولية التأكد من اجتماعها على القاضي الناظر في الطلب قبل اتخاذ القرار من خلال ظاهر البيئة التي سترفق مع الطلب.

^١ تنص المادة ٣/١٤١ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنه: عندما يراد إيقاع حجز على مال يجب أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحق الأداء وغير مقيد بشرط، وإذا كان مقدار الدين غير معلوم تعين المحكمة مقداره بقرارها على وجه التخمين. ولا يجوز أن يحجز من أموال المدين إلا بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات، ما لم يكن المحجوز غير قابل للتجزئة.

إن المتمتع بهذه الشروط لا يجدها إلا ترديداً لما ورد في نص المادة (٣) ^١ من قانون أصول المحاكمات المدنية، التي ذكرت بأن شرط الطلب أو الدعوى يتمثل في المصلحة، حيث أوجب المشرع توافر المصلحة في أي طلب يقدم، بحيث إن تتوافر بها شخصية المعتدى عليه وأن يقع الاعتداء بشكل مباشر مباشرة عليه، إضافة إلى وجود الاعتداء وحلوله وأن يكون الحق المعتدى عليه يحميه القانون. ^٢

من خلال تطبيق هذه الأوصاف على طالب الحجز نجد أنه لا بد من أن يكون دائماً للمطلوب الحجز عليه، فلا يمكن إيقاع الحجز من قبل شخص لا تتوافر به هذه الصفة، أي أن يقدم الطلب من شخص لا تربطه أي علاقة بالمطلوب الحجز على أمواله، أو أن يقدم الطلب من شخص يدعي حقاً لشخص آخر طالباً إيقاع الحجز؛ فلا يستطيع أي شخص أن يفتئ على صاحب الحق من خلال إقامة الدعوى أو تقديم طلب بها، ويستنتج القاضي هذه الصفة من خلال ظاهر المستندات والبيانات التي يقدمها طالب الحجز إلى قاضي الأمور المستعجلة أو للمحكمة. ^٣

^١ تنص المادة ٣ من قانون أصول المحاكمات المدنية على أن: لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة بقراها القانون. 2. تكفي المصلحة المحتملة؛ إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليبه عند النزاع فيه.

^٢ الزعبي، عوض، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، الطبعة الثانية، دار اثراء للطباعة والنشر، عمان، ٢٠١٠، ص ٢٤٥ وما بعدها.

^٣ المادة ٣ من قانون أصول المحاكمات المدنية.

إضافة إلى ما سبق، يتوجب أن يتحقق الوصف الآخر ألا وهو أن يكون هنالك اعتداء قائم وحال، حيث عبرت المادة (٣/١٤١) من قانون أصول المحاكمات المدنية عن هذا الوصف بأن يكون الدين مستحق الأداء غير معلق على شرط. أي يتوجب لغايات التقدم بالطلب أن يكون الأجل المضروب للمدين قد حل أو أن يكون الشرط قد زال^١. فإن انتفى هذا الوصف لقيام الدائن على سبيل المثال بمنح المدين ائتماناً إضافياً قبل التقدم بالطلب، فلا يعد هذا الوصف متحققاً مما سيؤدي بالنتيجة إلى رد هذا الطلب كونه سابقاً لأوانه.

وما يبرر هذا الأمر، هو أن الاعتداء على حق الدائن لم يقع كون أن الأجل قد ضرب لمصلحة المدين وليس الدائن، ويقصد بالأجل المضروب الأجل الاتفاقي أو القانوني حيث لا ينصرف هذا الوصف إلى الأجل القضائي؛ كون أن القضاء يمنح المدين أجلاً (نظرة الميسرة) في إطار القانون المدني^٢، أما في إطار القانون التجاري فإنه يتشدد في منح المدين أجلاً للسداد إلا في ظل ظروف

^١ السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٣.

^٢ تنص المادة ٣٣٤ من القانون المدني على أنه: "١. يجب أن يتمّ الوفاء فوراً بمجرد ترتب الالتزام نهائياً في نمة المدين، ما لم يوجد اتفاق، أو نصّ يقتضي بغير ذلك. ٢. على أنه يجوز للمحكمة في حالات استثنائية، إذا لم يمنعها نصّ في القانون، أن تُنظر المدين إلى أجل معقول، أو آجال، يُنفذ فيها التزامه، إذا استدعت حالته ذلك؛ ولم يلحق الدائن من هذا التأجيل ضرر جسيم".

استثنائية،^١ فلا يمكن للدائن بإرادته المنفردة سحب هذا الائتمان. أضف إلى ما سبق، فإنه لا يمكن الجزم من أن الاعتداء سيقع مستقبلاً من عدمه، كون أن المدين يمكن أن يبادر إلى الوفاء في ميعاد الاستحقاق، مما سيؤدي بنتيجة حتمية إلى انتهاء المخاوف المؤرقة للدائن والناجمة عن عدم الوفاء.^٢

وقد حصر المشرع الأردني الحق في المطالبة بإيقاع الحجز التحفظي بموجب دين مستحق الأداء من حيث مصدره وأساسه الذي يستند إليه حتى وإن كان محلاً لمنازعة أمام القضاء،^٣ ويثبت ذلك من خلال مستندات سواء أكان هذا المستند رسمياً أم عرفياً مع إرفاق البيانات التي تثبت هذا المستند أو حكم أجنبي صادر من جهة قضائية أجنبية حيث لم يشترط المشرع الأردني إكساء الحكم الصبغة الوطنية أو حكم تحكيم سواء أكان هذا الحكم صادراً من هيئة تحكيم وطنية أم أجنبية، وقد هدف المشرع من ذلك إلى التحقق من استحقاق الدين.

^١ تنص الفقرة الأولى من المادة ٥٦ قانون التجارة على أنه: "لا يحق للمحكمة في المواد التجارية أن تمنح مهلاً للوفاء إلا في ظروف استثنائية". كريم، زهير؛ أبو حلو، حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مركز حمادة للطباعة، اردب، ٢٠٠٢، ص ٨٩-٩٠.

^٢ المنشاوي، عبد الحميد، التعليق على نصوص قانون المرافعات، دار الفكر العربي، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ٥٤١.

^٣ أبو الوفاء، أحمد، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، بدون طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٨، ص ٨٣٧.

فإن لم يثبت الدائن طلبه وفقاً لما تضمنه النص فالنتيجة الحتمية لطلبه الرفض، وهذا ما أخذت به محكمة التمييز الأردنية من أن التقدم بطلب لإيقاع الحجز مؤسساً للطلب على الحكم الصادر من الدرجة الأولى هو حكم بدائي لا يزال محل طعن لدى محكمة الدرجة الثانية وبذلك فإنه لا تتوافر معه شروط الحجز التحفظي^١.

هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن قيام المشرع الأردني بتحديد الحالات التي يمكن معها إيقاع الحجز التحفظي فيما يتعلق بالدين المستحق الأداء يخرج كثيراً من الديون المستحقة على المدين من إطار الحجز التحفظي لعدم توافر الأسانيد التي تطلبها المشرع الأردني، فعلى سبيل المثال الضرر الناشئ عن المسؤولية عن الفعل الضار (التقصيرية) كالوفاة الناتجة عن تشغيل السفينة لا يمكن معه بأي حال وحسب نص المشرع الأردني من إيقاع الحجز التحفظي كون أن مبلغ التعويض غير مستحق إلا حين صدور حكم قطعي بالدعوى الموضوعية، وذلك على عكس القائمة الواردة ضمن الاتفاقيتين الدوليتين واللذان مكنتا الدائن بموجب العقد أو الفعل الضار من المطالبة بالحجز التحفظي على السفينة على الرغم من عدم استحقاق الدين وفق منهج المشرع الأردني؛ لذا فإن النهج الذي انتهجته الاتفاقيات الدولية يفضل منهج المشرع الأردني من حيث عدم اشتراط

^١ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠١٣/١٨٣٦ الصادر بتاريخ ٢٠١٣/٨/٢١.

إثبات الطلب بطريقة محددة، وشمول حالات متعددة خرجت من نطاق القانون الأردني، مما يحقق مصلحة فضلى للدائنين.

أما فيما يتعلق بوصف القانونية للمصلحة فلا بد من أن يكون الدين ناشئاً عن مصلحة يحميها القانون أي غير مخالفة للقوانين أو النظام العام أو الآداب، فإن انتفى هذا الوصف فلا ينظر القضاء في المصالح غير المشروعة.^١

إضافة إلى ما سبق، يتوجب أن يكون الدين معين المقدار، أي أن يكون معلوماً وذلك ليتمكن القاضي من إقامة التوازن فيما بين المال محل الحجز وقيمة الدين المحجوز بموجبه، فأصدار قرار الحجز على أموال المدين يتوجب أن يكون بما يساوي المبلغ المطالب به، حتى لا يلحق الضرر بالمدين من خلال الحجز على أموال ذات قيمة تتجاوز قيمة الدين.^٢

والمتأمل في نص المادة (٣/١٤١) من قانون أصول المحاكمات المدنية يجد بأن المشرع الأردني اشترط التناسب بين الدين والمال المحجوز بموجبه، إلا أنه عاد واستدرك أن هنالك أموالاً غير قابلة للتجزئة فأجاز الحجز عليها حتى وإن

^١ لمزيد من التفصيل لطفاً انظر: الزعبي، عوض، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص ٢٤٧؛ عيد، إدوارد، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، مرجع سابق، ص ٧٢؛ الدناصوري، عز الدين؛ عكاز، حامد، القضاء المستعجل وقضاء التنفيذ، مرجع سابق، ص ١١٧.

^٢ فهمي، وجدي، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، بدون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١٩٨.

تجاوز قيمة المال الدين، وفي إطار الدراسة فإن السفينة من الأموال غير القابلة للتجزئة، فبناء على عجز المادة سالفة الذكر، يجوز الحجز عليها مهما بلغت قيمة الدين، إضافة إلى عدم تشدد المشرع بمعلومية الدين، فإن لم يكن الدين معين المقدار على وجه الدقة فقد مكن المشرع المحكمة من تحديده على وجه التخمين بصورة مبدئية من خلال الاستئناس برأي الخبراء المتخصصين في مجال المنازعة، ويكون هذا التقدير لاحقاً عند نظر المنازعة من قبل قاضي الموضوع غير ملزم كونه من يقع على عاتقه الفصل في المنازعة وليس قاضي الأمور الوقتية.

وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن الشروط الواردة ضمن قانون أصول المحاكمات المدنية تتعطل في حالة المرور البريء للسفن الأجنبية^١ العابرة في المياه الإقليمية أو الداخلية للدول الساحلية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢،^٢ حيث تخضع هذه السفن إلى النظام القانوني الوارد ضمن هذه الاتفاقية، والتي بموجبها لن تتمكن أي دولة ساحلية من إيقاع الحجز التحفظي على تلك السفن كقاعدة عامة إلا استثناءً، وذلك إن أحدثت هذه السفن أثناء عبورها ضرراً ترتب عليه تعويض، فعلى سبيل المثال، إذا أحدثت السفينة أثناء عبورها

^١ يقصد بالمرور البريء هو المرور السريع المتواصل حتى لو اشتمل على التوقف والرسو بقدر ما يكون متطلباً لمقتضيات الملاحة العادية أو ما تستلزمه القوة القاهرة، والذي بدوره لا يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها.

^٢ انضمت المملكة الأردنية الهاشمية إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وقد تم نشرها في الجريدة الرسمية رقم ٥٠١٢ بتاريخ ٢٠١٠/٢/١، في الصفحة ٥٧٣.

تلوثاً بحرياً أو اعتراها أثناء هذا العبور خطر بحري تم بموجبه إنقاذها، ففي مثل هذه الحالات سنتشأ في مواجهتها مطالبات مالية يمكن بموجبها الحجز على السفينة، أو بمناسبة العقود التي تبرمها السفينة لغايات إتمام الرحلة البحرية، كالتزود بالوقود أو المؤن، وإزاء عمومية النص فينصرف ذلك على رسوم الدخول والخروج من الموانئ بصفة مؤقتة.^١

في حين يجد المتأمل في القائمة الحصرية للمطالبات البحرية الواردة ضمن الاتفاقيتين الدوليتين بأنها لم تشترط أن يكون الدين معلوماً من حيث الظاهر، إلا أنه ومن خلال التأمل في طبيعة المطالبات المحددة يجد الباحث أن بعض هذه المطالبات تحدد الدين بشكل دقيق أو بعضها الآخر يحدده على وجه التقريب.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقيتين الدوليتين لم تشيرا بشكل صريح إلى أي شرط من الشروط التي جاء بها المشرع الأردني. مما حدا ببعض الفقه^٢ إلى القول بأن الاتفاقيات لم تتضمن إلا شرطاً وحيداً لغايات المطالبة بإيقاع الحجز، ألا وهو الصفة البحرية للدين؛ وبذلك فلا حاجة في ظل الاتفاقيات إلى التقيد بالشروط

^١ تنص المادة ٢/٢٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه: لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

^٢ دويدار، طلعت، طرق التنفيذ القضائي، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٠٤؛ طه، مصطفى، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩١، ص ٩٦.

الواردة ضمن نصوص التشريع الداخلي، حيث إن هذا الأمر يحقق مصلحة الدائنين من خلال تمكنهم من إيقاع الحجز التحفظي على السفينة بمجرد إثبات علاقة المديونية الناشئة عن أحد الأسباب الواردة في الاتفاقيات.

ويرى الباحث أن ما ذهب إليه هذا الفقه يخالف منطق الأمور فيما يتعلق بطبيعة القضاء المستعجل، كون أن عدم النص صراحة ضمن نصوص الاتفاقيات الدولية على الشروط الأخرى لا ينفي عدم توافرها؛ حيث إن بعض هذه الشروط يفهم ضمناً من خلال التعداد الذي جاءت به الاتفاقيات، في حين أن بعض الشروط التي لم تتطرق له لا صراحة ولا ضمناً، لا يمكن تجاهلها، وإنما هي متروكة للنظام الداخلي للدول المتعاقدة استناداً إلى تطبيق كل دولة لنظامها الإجرائي باعتباره القاعدة العامة للقاعدة الخاصة الواردة ضمن الاتفاقية.

المبحث الثاني الشروط المتعلقة بمحل الحجز

إن محل الحجز الذي يرنو إليه الدائن هو إيقاع الحجز على السفينة، كون أن السفينة تمثل الثروة البحرية التي تنقل الذمة المالية لمن يمتلكها إلى الجانب الإيجابي؛ نظراً لما تتمتع به من قيمة مالية باهضة، فتتجه أعين الدائنين إلى هذه الثروة نظراً لإجبار المدين على الوفاء خوفاً من انقلاب الحجز التحفظي إلى تنفيذي وخسارته لهذه الثروة.

وإن لم يهرع هذا المدين إلى التخلص من هذا الحجز - وهذا فرض نادر الحدوث - فيمكن للدائن التنفيذ على محل الحجز من خلال بيعه قضائياً جبراً عن المدين بعد ثبوت الحق بموجب حكم قضائي قطعي، حيث إن الإعلان عن بيع هذه الثروة البحرية سيدفع كثيراً من الراغبين بتملكها للدخول في إجراءات المزايدة العلنية، مما سيترتب عليه تحقيق الدائن الحاجز هدفه من إيقاع الحجز التحفظي ألا وهو استعادة حقه المعتدى عليه.

وحتى يستطيع الدائن إيقاع الحجز التحفظي لا بد ابتداءً أن يتوافر وصف السفينة على المال المطالب بالحجز عليه، وفي حال توافر هذا الوصف يجب أن تكون السفينة قابلة للحجز عليها، لذا فسيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين حيث سيتم مناقشة الشروط المتعلقة بالسفينة في المطلب الأول؛ بينما سيخصص المطلب الثاني منه لمناقشة الشروط المتعلقة بملكية السفينة.

المطلب الأول الشروط المتعلقة بالسفينة

تتمتع السفن بقيمة مالية باهضة تنقل الذمة المالية للمدين إلى الجانب الايجابي، لذا فإن الدائنين يسارعون بايقاع الحجز التحفظي على هذا العنصر لغايات اجبار المدين للوفاء بما ترتب عليه من التزامات خوفاً من انقلاب هذا الحجز إلى حجز تنفيذي وخروج هذا العنصر من الذمة المالية جبراً لغايات الوفاء بما ترتب من التزامات.

ولغايات ايقاع الحجز التحفظي فلا بد أن يتوافر في هذا العنصر الشروط القانونية التي حددها المشرع الوطني لاعتباره من السفن، فقد عمد المشرعين إلى وضع الشروط الخاصة بالسفن ويتوجب على الدائن الذي يطالب بايقاع الحجز اثبات توافر هذه الشروط جميعاً.

وكما هو معلوم بأن السفن لا تلبث الدخول للمياه الاقليمية لدولة ما إلا وتسارع في الخروج منها كونها دائمة التجول في البحار والمحيطات وبمقارنة بسيطة للوقت الذي تقضيه في المياه الاقليمية يعتبر قصيراً مع الوقت الذي تجوب به البحار والمحيطات، فقد مكن المشرعين القضاء بايقاع الحجز التحفظي على السفن في داخل المياه الاقليمية، إلا أن الوضع القانوني للسفن المتأهبة للسفر ينتابه الغموض من قبل المشرع الأردني اضافة إلى اتفاقية جنيف على العكس من اتفاقية بروكسل التي مكنت القضاء من ايقاع هذا النوع من الحجز.

لذا سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين يتناول الفرع الأول ماهية السفينة وطبيعتها
في حين سيتم مناقشة الوضع القانوني للسفن المتأهبة للسفر في الفرع الثاني.

الفرع الأول

ماهية السفينة وطبيعتها

تعتبر السفينة مالاً منقولاً ذا طبيعة خاصة. وقد نص المشرع على قواعد لغايات تنظيمها في إطار قانون التجارة البحرية الأردني، ولغايات إيقاع الحجز عليها لا بد من توافر وصف السفينة على هذا المال.

وقد حرص المشرع الأردني على وضع تعريف موسع للسفينة^١، حيث أضيف الوصف على جميع المراكب - مع تحفظ الباحث على استخدام كلمة مركب ضمن التعريف - بغض النظر عن حمولته سواء أكانت كبيرة أم صغيرة.

أضف أيضاً، فإن المشرع أحسن عندما جعل وصف السفينة يشمل جميع الأموال دون الأخذ بعين الاعتبار الهدف من إنشاء هذه السفينة، فسواء أكانت الملاحية التي ستقوم بها تهدف إلى تحقيق الربح كالاستغلال التجاري أم لا، كالصيد والنزهة، فإن وصف السفينة يلحق بها. وبهذا الاتجاه أخذت محكمة التمييز الأردنية من خلال تعريفها للسفينة بأنها مركب قابل للملاحة البحرية.^٢

^١ تنص المادة ٣ من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: السفينة، كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته، سواء كانت هذه الملاحية تستهدف الربح أم لم تكن.

^٢ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية في الدعوى رقم ١٩٩٠/٨٨٩، الصادر بتاريخ ١٩٩٢/١/٦، منشورات قسطاس.

ولكن يعاب على هذا التعريف، بأنه لم يفرق بين السفينة والمركب على الرغم من وجود اختلافات جوهرية بينهما أهمها ركن التخصيص الذي غفل عنه المشرع الأردني والذي يقصد به بناء السفينة بطريقة تمكنها من مجابهة المخاطر التي قد تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية، حيث إن وصف السفينة يتحقق إن كانت مخصصة للملاحة البحرية حتى ولو قامت بالملاحة الداخلية. في حين أن المركب مخصص للملاحة الداخلية أو النهرية، حتى لو قام بالملاحة البحرية بصورة عرضية.^١

إضافة إلى ما سبق، فإن المشرع الأردني لم يشر من خلال التعريف إلى الوضع القانوني للسفينة قيد الإنشاء، حيث أضفى وصف السفينة على كل مركب صالح للملاحة البحرية؛ فالمعنى المستفاد من ظاهر النص أن السفينة قيد الإنشاء لا ينطبق عليها وصف السفينة، إلا أنه ومن خلال نصوص قانون التجارة البحرية، وخصوصاً نص المادة (٦٨) من قانون التجارة البحرية، منح السفن قيد الإنشاء صفة السفينة.

^١ لمزيد من التفصيل حول الانتقادات الموجهة لتعريف السفينة في ظل قانون التجارة البحرية الأردني انظر، لطفاً: موسى، طالب، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٣-٤٥.

ويذهب جانب من الفقه،^١ إلى القول بأن المركب الصالح للملاحة هو المخصص للملاحة البحرية، ويرى الباحث أن هنالك فرقا شاسعا بين صلاحية المركب للملاحة وتخصيصه للملاحة البحرية؛ كون أن هذا يرد على طريقة البناء المتبعة، حيث يؤخذ بعين الاعتبار عند البدء بالبناء نوعية وكمية المخاطر التي قد يتعرض لها كل من المركب والسفينة مما يؤثر على طريقة البناء والمواد المستخدمة لغايات مجابهة هذه المخاطر، ولا يخفى على أحد أن المخاطر البحرية التي قد تتعرض لها السفينة تتعدى بكثير المخاطر التي يتعرض لها المركب اثناء قيامه بالرحلة ضمن المياه الداخلية للأنهار والسواحل، ويمكن لقائل أن يعارض ذلك بالقول بوجود أنهر تمتاز مياهها بمخاطر تتشابه مع المخاطر البحرية، إلا أنه رداً على مثل هذا الطرح - ومن وجهة نظر الباحث - فإن هذه الأنهر، وعلى فرض وجودها، هي استثناء، وبذلك لا يمكن أن يكون صالحاً لإعمال القياس عليه.

لذا فإن الرأي الراجح في الفقه^٢ يعرف السفينة بأنها (المنشأة العائمة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد)، فالمنشأة لا تكتسب

^١ السامعة، خالد؛ المنصور، أنيس، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني: دراسة تحليلية مقارنة، مجلد ٣، عدد ٢، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان، ٢٠١٦، ص ٣١٩.

^٢ العريني، محمد؛ الفقي، السيد، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٠، ص ٣٣؛

حمدي، كمال، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٢٩-٣٠.

وصف السفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة ويلازمها هذا الوصف إلى حين فقدان هذه الصلاحية نهائياً كعدم قابليتها للملاحة وتحولها إلى مطعم أو حطام،^١ وبذلك فإن هذا التعريف يتلافى الانتقادات التي وجهت إلى تعريف المشرع الأردني ضمن قانون التجارة البحرية، وهو التعريف الذي تبناه المشرع الأردني بموجب نظام تنظيم دخول السفن إلى المياه الإقليمية الأردنية.^٢

إضافة إلى ما سبق، فإن وصف السفينة لا يتضمن جسدها فقط، بل يمتد إلى مجموع ملحقاتها (القوارب والرافعات والسلاسل والمرساة) المعدة لغايات إتمام السفينة للرحلة البحرية؛ وبذلك فإن التصرفات التي ترد على السفينة من بيع ورهن وإيجار وتأمين تشمل أيضاً الملحقات بغير حاجة إلى النص عليها إلا إذا وجد اتفاق يستبعد هذه الملحقات من تلك التصرفات.^٣

أما فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية، فلم تتضمن نصوصاً للتعريف بالمال محل الحجز تاركَةً تحديد ما ينطبق عليه وصف السفينة من عدمه للتشريعات

^١ الفقي، السيد، المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢، ص ٣٧-٣٨.

^٢ نظام تنظيم دخول السفن إلى المياه الإقليمية الأردنية رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٩ والذي نص في المادة الثانية منه على أن: السفينة أي منشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد أو في مرحلة البناء أيا كان نوعها أو تسميتها أو حمولتها وملحقاتها اللازمة لاستغلالها وتعتبر سفينة صغيرة إذا قل طولها عن ٢٤ متر.

^٣ تنص المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية على أن: تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها.

الوطنية، ولا بد من الإشارة في هذا المقام إلى أن التشريعات الوطنية وصلت إلى إجماع غير اتفاقي في هذا الشأن من حيث المضمون مع اختلاف في الصياغة،^١ لذا فقد انقضت الحاجة لوضع تعريف من قبل الاتفاقيات الدولية التي غايتها توحيد الاختلاف بين الدول المتعددة وتدويل قواعد القانون البحري.

ولا يعود ممارسة النشاط البحري لسفينة تتمتع بجنسية دولة واحدة، وإنما تتمتع السفن بجنسية دول مختلفة استناداً إلى ميناء تسجيلها، وتأسيساً على تنقل هذه السفن بين موانئ الدول المختلفة فقد ينشأ حق بذمة مالك السفينة بحيث يمكن له التنصل من هذا الحق من خلال مغادرة الميناء وعدم العودة إليه مطلقاً، لذا تظهر أهمية الحجز التحفظي إن كان المطلوب الحجز عليه هو إحدى السفن الأجنبية، باستقراء سريع لما ورد ضمن نصوص القانون الأردني يجد الباحث أن قانون التجارة البحرية يطبق على جميع السفن سواء أكانت وطنية أم أجنبية.

إلا أنه وبمنظرة متأمله في مجموع النصوص القانونية - حيث إن النصوص تقرأ وحدة واحدة- يجد الباحث أن قرار إيقاع الحجز يقيد في ميناء تسجيل السفينة

^١ تنص المادة الأولى من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ على أن: السفينة في حكم هذا القانون هي كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح؛ كما تنص المادة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن: السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح؛ تنص المادة الأولى من القانون البحري السوري رقم ٤٦ لعام ٢٠٠٦ على أن: السفينة هي كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.

في دفتر تسجيل السفينة،^١ وحيث إن القرار القضائي الوطني ملزم لجميع السلطات في داخل الإقليم الأردني، إلا أنه غير ملزم لجهة خارج الإقليم الأردني إلا بعد مروره بمرحلة تنفيذ الأحكام الأجنبية وفقاً لبلد التنفيذ والتي نادراً ما تحظى قرارات الأحكام الأجنبية بصيغة وطنية لغايات تطبيقها داخل إقليم الدولة، واستناداً إلى مبدأ القوة الملزمة للقرارات القضائية ومبدأ نفاذها، فإن القاضي الأردني سيقدر رفض طلب الحجز على السفينة الأجنبية إن لم يتوافر في الدعوى ضابط من ضوابط الاختصاص الدولي للمحاكم الأردنية ليتسنى له تطبيق قرار الحجز داخل إقليمه.^٢

في حين طبقت اتفاقية بروكسل أحكامها على أية سفينة ترفع علم دولة متعاقدة داخل نطاق ولاية أية دولة أخرى متعاقدة، وبذلك فإن قضاء الدول المتعاقدة يختص بنظر المنازعة الموضوعية إن أشارت قواعد الاختصاص الوطني للدولة إلى اختصاص محاكمها بنظر المنازعة.^٣

إلا أن الاتفاقية أضاف إلى ذلك قواعد اختصاص محاكم الدولة التي أوقعت الحجز على السفينة على الرغم من عدم تحقق أي ضابط من الضوابط الداخلية بنظر

^١ المادة ٢/١٥١ من قانون أصول المحاكمات المدنية، المادة ١٣/ل من قانون التجارة البحرية.

^٢ الزعبي، عوض، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية، مرجع سابق، ص ١٢٧.

^٣ نصت المادة السابعة من اتفاقية بروكسل على أنه: تختص محاكم البلد الذي وقع فيه الحجز بالبت في الحالة حسب وقائعها الموضوعية إذا كان القانون المحلي للبلد الذي حدث فيه توقيع الحجز يمنح الاختصاص لتلك المحاكم.

المنازعة إن كان المطالب يقيم عادة في البلد الذي حدث فيه توقيع الحجز أو يتخذه مركزاً رئيساً لأعماله، وفي هذه الحالة وازنت الاتفاقية بين طرفي الدعوى باعتبار أن المطلوب الحجز عليه يتمتع بقوة اقتصادية تفوق القوة الاقتصادية للمطالب بإيقاع الحجز أو إذا نشأت المطالبة في البلد الذي حدث فيه توقيع الحجز أو إذا نشأت المطالبة بسبب تصادم أو ظروف تتناولها المادة ١٣ من الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالتصادم بين السفن الموقعة على اتفاقية بروكسل، في ٢٣ أيلول / سبتمبر ١٩١٠، أو إذا كانت المطالبة تتعلق بالإفلاس أو إذا كانت المطالبة بناء على رهن غير حيازي على السفينة المحجوزة عليها^١.

إلا أن اتفاقية جنيف انتهجت نهجاً مغايراً عن سابقتها حيث تطبق الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء أكانت السفينة ترفع علم دولة طرف أم لا، إضافة إلى اختصاص محاكم الدولة التي أوقعت الحجز بنظر المنازعة الموضوعية دون المرور بقنوات القانون الوطني لغايات اختصاص محاكم تلك الدولة بنظر المنازعة من عدمه، فبمجرد إصدار القرار بالحجز على السفينة فإن محاكم تلك الدولة تختص بالفصل بالمسائل الموضوعية للمنازعة، ولا ينزع هذا الاختصاص إلا بناء على اتفاق أطراف المنازعة باللجوء إلى التحكيم أو اللجوء إلى

^١ المادة السابعة من اتفاقية بروكسل.

محكمة تابعة لدولة أخرى يتيح قانونها إمكانية جلب الاختصاص المبني على سلطان الإرادة.^١

ويرى الباحث أن النهج الذي اتخذته اتفاقية جنيف يتعارض مع المبادئ الراسخة في القانون والقاضي بتطبيق الاتفاقيات على الدول المتعاقدة فقط دون المساس بحقوق الدول غير المتعاقدة، وأن ورود مثل هذا النص ضمن الاتفاقية فيه نوع من الإجبار لغايات التوقيع على الاتفاقية. يُضاف إلى ذلك، فإن النص الوارد ضمن الاتفاقية، والذي يمنح الدول المتعاقدة الحق بتحديد سريان الاتفاقية على الدول المتعاقدة فقط لم يثمر؛ وهذا ما يفسر استخدام دولة واحدة فقط^٢ هذا التحفظ من أصل خمس عشرة دولة.

^١ المادة السابعة من اتفاقية جنيف.

Mohamed A., Ship Arrest Under Egyptian Maritime Law, Journal of Maritime Law and Commerce, *op. cit.*, p. 600-601.

^٢ حيث تحفظت إسبانيا وقت انضمامها بتاريخ ٢٠٠٢/٦/٧ بموجب الفقرة ١/ب من المادة العاشرة، باستبعاد تطبيق اتفاقية جنيف في حالة السفن التي لا ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية.

الفرع الثاني الوضع القانوني للسفن المتأهبة للسفر

كما هو معلوم فإن السفن دائمة التجوال في المياه الدولية والإقليمية فما تلبث التوقف في أحد الموانئ إلا وتتأهب للانطلاق في إرسالية جديدة، مما يغدو الأمر دقيقاً فيما يتعلق بإيقاع الحجز على السفينة في هذه المرحلة؛ مما يثور معه التساؤل عن مدى إمكانية الحجز على السفن المتأهبة للسفر؟

وفي هذا الإطار، لم ترد أي إشارة ضمن التشريع الأردني حول تعريف السفن المتأهبة للسفر، إلا أن القانون أورد إشارة إلى التزام الربان بحمل الوثائق الأساسية عند دخوله وخروجه من الموانئ، إلا أن الفقه^١ مجمع على أن هذا المصطلح يقصد به أن يكون ربان السفينة مزود بالأوراق اللازمة للقيام برحلتها البحرية.

كما أن المشرع الأردني ذهل عن إيراد أي إشارة صريحة حول إمكانية الحجز التحفظي على السفن في حالة التأهب للسفر أو على عدم إتاحة المجال لمثل هذه المكنة، والتي كان من الواجب على المشرع افتراضها.

^١ لمزيد من التفصيل حول هذا الرأي انظر، لطفاً: قايد، بهجت، الحجز التحفظي على السفن، العدد ٥٨، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة القاهرة، ١٩٨٨، ص ٢٢-٢٣.

إلا أن المتمعن في النصوص الناظمة للسفينة يجد بأنها تظهر بطريقة غير مباشرة عدم إمكانية الحجز في هذه المرحلة، حيث إن الأوراق الواجب حيازتها من قبل الريان تشير إلى إجازة السفر من مدير عام ميناء العقبة أو من ينيبه وفقاً لقانون التجارة البحرية،^١ والتي أصبحت فيما بعد من اختصاص الهيئة البحرية الأردنية^٢؛ لذا فإن هذه الإجازة لا تمنح إلا إذا تبين عدم وجود حجز قضائي على السفينة.

^١ تنص المادة ٤٥ من قانون التجارة البحرية الأردني على أن: كل ربان أو رئيس سفينة معدة للملاحة في عرض البحر أو للملاحة الساحلية مسجلة في الميناء مجبر على تقديم أوراقه لدائرة ميناء العقبة بمهلة ٢٤ ساعة تبتدئ من ساعة وصوله إلى الميناء تحت طائلة غرامة من ثلاثة دنانير إلى ستين ديناراً عن كل مدة تأخير قدرها أربع وعشرون ساعة، كما تنص المادة ٤٣/أ من ذات القانون على هذه الأوراق بالنسبة للسفن المعدة للملاحة في عرض البحر بقولها: كل سفينة مسجلة في الميناء يجب أن تكون حائزة على الأوراق التالية في مطبوعات رسمية: أ- السفن المعدة للملاحة في عرض البحار والسفن الساحلية ١- سند التمليك البحري الصادر عن دائرة الميناء. ٢- دفتر البحار المتضمن آخر التشكيلات الطارئة على بحارة السفينة، والموقع في آخر مرسى للسفينة من جانب مدير الميناء أو من جانب قنصل الأردن في الخارج إذا وجد، وإلا فمن جانب السلطة التي تمثله. ٣- إجازة الملاحة للسنة الجارية، وسفينة نقل الركاب: شهادة الأمان. ٤- لكل عضو من البحارة ومن ضمنهم الرئيس أو الريان: إجازة ملاح للسنة الجارية. ٥- إجازة السفر من المدير. ٦- بيان الحمولة. ٧- شهادة صحية بتوقيع مكتب الحجر الصحي في آخر مرسى للسفينة. ٨- دفتر يومية.

^٢ قانون الهيئة البحرية الأردنية رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٦ حيث نصت المادة ٥/ف على أن: تتولى الهيئة في سبيل تحقيق أهدافها التالية... ف: إصدار تصاريح عدم الممانعة لمغادرة السفن من المياه الإقليمية بعد التأكد من عدم وجود حجز فني أو قضائي عليها.

علاوة على ما سبق، يرى الباحث أن الأصل في السفن الانطلاق بالرحلة البحرية نظراً لما تعود به من منافع جمة، والاستثناء هو إيقاف الرحلة البحرية من خلال إيقاف الحجز التحفظي، وحيث إن الاستثناء لا يمكن إعماله إلا بإيراد نص يسمح به، وحيث إنه لم يرد نص صريح ضمن نصوص قانون التجارة البحرية، فيكون والحالة هذه عدم قابلية السفن للحجز إن كانت متأهبة للسفر.

وبناء على ذلك، فإن إمكانية إيقاف الحجز قائمة طوال عدم اكتمال الأوراق المطلوبة، أما إن اكتملت هذه الأوراق فتتقضي الإمكانية من إيقاف الحجز نظراً لتمكن السفينة من الانطلاق في الرحلة البحرية، على الرغم من قيام بعض الظروف التي تعطل انطلاقها كالقوة القاهرة (سوء الأحوال الجوية الناتج عنها ارتفاع منسوب أمواج البحر على سبيل المثال)، نظراً لخروج السفينة من الناحية القانونية لا الفعلية من سيطرت السلطات الأردنية.

وتعود الحكمة من حظر السفن المتأهبة للسفر من خلال تفضيل المصلحة العامة للتجارة على المصلحة الخاصة للدائن طالب الحجز، كون أن إيقاف الحجز في هذه المرحلة سيؤثر على المصالح الممثلة في الرحلة لا يقصد بها فقط مصلحة مالك السفينة وإنما سائر الأشخاص المتعلقة مصالحهم بالرحلة البحرية من شاحنين ومقرضين وغيرهم؛ مما دعت الضرورة إلى التضحية بمصلحة الحاجز في سبيل ذلك.^١

^١ قايد، بهجت، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢٠.

إلا أن اتفاقية بروكسل قد انتهجت نهجاً مغايراً من خلال النص الصريح على إمكانية حجز السفن في حالة التأهب للسفر،^١ حيث جاءت هذه الاتفاقية بتفضيل مصلحة الحاجز دون أدنى اعتبار لمصلحة التجارة، والتي تتعلق ابتداءً بمصلحة الاقتصاد الوطني للدول، إضافة إلى مصالح أشخاص آخرين غير الناقل مثل الشاحنين والمتعاملين الآخرين مع الناقل لغايات الرحلة البحرية.

في حين التزمت اتفاقية جنيف الصمت إزاء هذه الحالة، مما قد يفسر من حيث الظاهر بعدم إمكانية الحجز على السفن المتأهبة للسفر، حيث إن الأصل قيام السفينة بالرحلة البحرية متى كانت مهيأة لذلك، والاستثناء هو الحجز على السفينة، وحيث إن الحجز لا يمكن أن يقع إلا بموجب قرار من المحكمة بموجب نص قانوني؛ لذا فإنه وإزاء عدم ورود نص فلا يكون بوسع القاضي الاستناد إلى اتفاقية جنيف لغايات إيقاع الحجز، إلا أن المتأمل في نصوص الاتفاقية يجد أن الاتفاقية منحت الدول المتعاقدة السلطة بفرض الحجز التحفظي على ديون غير واردة ضمن الاتفاقية ضمن تشريعها، إضافة إلى تمكين القاضي في الدولة

^١ المادة ١/٣ من اتفاقية بروكسل تنص على أنه: رهنا بأحكام الفقرة ٤ من هذه المادة وبالمادة ١٠، يجوز للمطالب الحجز إما على سفينة معينة نشأت بشأنها المطالبة البحرية أو على أية سفينة أخرى يملكها الشخص الذي كان وقت نشوء المطالبة البحرية مالكا لتلك السفينة المعنية، ولو كانت السفينة المحجوز عليها على أهبة الإبحار....

Md. Rizwanul I., The Arrest of Ship conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants, *op. cit.*, p. 77.

المتعاقدة من تطبيقه لقانونه الإجرائي فيما يتعلق بالحجز التحفظي. وبناء على ذلك، فإن الدول المتعاقدة قد تفرض القيود التي تراها ملائمة ضمن منظومتها التشريعية الداخلية ومن بينها الحجز على السفن في حالة التأهب للسفر، مما سيؤدي إلى تطبيقه على جميع السفن التابعة لدولة متعاقدة أم غير متعاقدة.¹

ويرى الباحث أن إيقاع الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر وإن كان يؤدي إلى التضحية بمصالح التجارة والغير، إلا أنه يحقق مصلحة الدائن الحاجز في بعض الأحيان من خلال حصوله على الكفالة المناسبة للوفاء بدينه لغايات رفع الحجز على السفينة للانطلاق في رحلتها البحرية؛ ومن هنا، يرى الباحث ضرورة النص صراحة على هذه المكنة، مع مراعاة تقييدها بنوع محدد من المطالبات والتي تتعلق بذات الرحلة البحرية وليس بمطالبات سابقة على انطلاق الرحلة البحرية، كالنص صراحة على المطالبات الناشئة عن الديون المتعلقة بالسفينة بشأن الرحلة البحرية أو المطالبات الناشئة عن التصادم البحري الحال.

¹ فعلى سبيل المثال: تعتبر الجمهورية العربية السورية طرفاً في اتفاقية جنيف اعتباراً من ٢٠٠٢/١٠/١٦ وعند انضمامها لم تعلن عن تحفظها بشأن انطباق الاتفاقية على الدول المتعاقدة فقط، ومن ثم، فإن أحكام قانون التجارة البحرية رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦ سيطبق جنباً إلى جنب مع أحكام الاتفاقية على جميع السفن سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم لا. وحيث إن المادة ٨٧ من قانون التجارة البحرية تنص على أنه: يجوز إلقاء الحجز الاحتياطي على السفينة بقرار من رئيس محكمة البداية المدنية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بإيقاع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر؛ لذا فيمكن للقاضي إصدار الأمر بإيقاع الحجز على السفن المتأهبة للسفر بناءً على نصوص التشريع الداخلي.

المطلب الثاني

الشروط المتعلقة بملكية السفينة

اتخذت الدول منهجين مغايرين بخصوص ملكية السفينة، فبعضها - ومن ضمنها المملكة الأردنية الهاشمية - أخذ بالحق الشخصي، حيث لم تربط التشريعات الآخذة بالحق الشخصي بين الدين والسفينة، بحيث إنه لم يشترط إيقاع الحجز التحفظي على ذات السفينة التي تعلق بها الدين، حيث يشترط لغايات إيقاع الحجز أن تكون السفينة مملوكة للمدين؛ كونها أحد عناصر ذمته المالية، فيمكن بموجب ذلك إيقاع الحجز التحفظي على أي سفينة ما دامت داخلة في الذمة المالية للمدين.

أما النهج الآخر فقد اتخذ الحق العيني أساساً لتنظيم الحجز التحفظي، ومن هنا، يجب أن يتعلق الدين بالسفينة المطلوب الحجز عليها، وبناء على ذلك، فلا يكون بوسع طالب الحجز المطالبة بإيقاع الحجز التحفظي على أي سفينة من سفن المدين إلا ذات السفينة التي ترتب عليها الالتزام؛ وبالتالي فقد خصص هذا النهج السفينة لسداد الديون الناشئة عن استخدامها كونها الضامنة لسداد هذه الديون، إضافة إلى عدم تمكين أي دائن شخصي للمدين من المطالبة بإيقاع الحجز التحفظي على السفينة، وبعبارة أخرى فقد تم تجزئة الذمة المالية للمدين.¹

¹ إن هذا النهج تم اتباعه في الدول الأنجلوسكسونية من حيث ارتبط الدين بالسفينة لا بشخص مالكيها.

اضافة إلى ذلك، فإن ملكية السفن لا تعود للأفراد فقط وإنما تتمك الدول لانواع متعددة من السفن إما لغايات حربية أو كمرافق عامة أو تجارية وبالتالي يظهر مالك السفينة الدولة، وفي المقابل فقد ضمن المشرع الأردني قانون اصول المحاكمات المدنية اموال مستثناة من ايقاع الحجز التحفظي ومن ضمنها الأموال المملوكة للدولة، فما مدى قابلية السفن المملوكة للدولة للحجز؟

لذا سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين يتناول الفرع الأول ملكية المدين للسفينة في حين ستنم مناقشة قابلية السفن المملوكة للدولة للحجز في الفرع الثاني

الفرع الأول ملكية المدين للسفينة

وتعود العبرة بتحقق ملكية السفينة للمدين وقت تقديم طلب إيقاع الحجز لا وقت نشوء الالتزام الذي بموجبه تم تقديم الطلب بموجب الدول الآخذة بمذهب الحق الشخصي، فإن كان المدين مالكاً للسفينة وقت نشوء الالتزام، وقام بإبرام تصرف قانوني أخرجها من ذمته المالية، كالبيع مثلاً، فلا يكون بوسع الدائن المطالبة بإيقاع الحجز التحفظي كونها لم تعد جزءاً من ذمته المالية، وإنما دخلت من تاريخ التصرف القانوني في الذمة المالية للغير.

أما الدول التي أخذت بمذهب الحق العيني، فلا يكون الدائن بحاجة لإثبات ملكية السفينة كون أن الدائن يستطيع الحجز على هذه السفينة بأي يد تكون بغض النظر عن مالكتها استناداً إلى مكنة التتبع التي خولها القانون للدائن؛ ذلك أن هذا المذهب يقوم على ربط الدين بعين السفينة، بغض النظر عن شخص مالكتها¹.

هذا، ويقع عبء إثبات ملكية السفينة على طالب الحجز بالنسبة للحق الشخصي، من خلال إبراز وثيقة صادرة من قبل مدير الميناء الذي تم به قيد السفينة والتي تتضمن البيانات التي تتضمنها صحيفة تسجيل السفينة والتي مكن

¹ وهذه الصورة تجد نظيرها في تنظيم المشرع الأردني للرهن التأميني الذي هو في جوهره حق عيني تباعي؛ حيث يتعلق حق الدائن المرتهن بعين المال المرهون، لا بشخص الراهن. تنص المادة ١٣٥٢ من القانون المدني على أن: "الدائن المرتهن رهناً تأمينياً حقاً تتبع العقار المرهون في يد أي حائز له لاستيفاء دينه عند حلول أجل الوفاء به طبقاً لمرتبته".

القانون كل ذي مصلحة الحق في الحصول عليها؛ كون أن سند التملك الخاص بالسفينة لا يمنح إلا لمالكها عند قيد السفينة، أما النهج الآخر المبني على الحق العيني فيقع عبء إثبات ملكية السفينة للمدين وقت نشوء الدين إضافة إلى أن إثبات ارتباط الدين بالسفينة يقع على كاهل الدائن.^١

أما بخصوص الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن (بروكسل وجنيف)، فقد حاولنا توحيد القواعد القانونية الخاصة بالحق العيني والحق الشخصي لغايات تدويل القانون البحري فيما يتعلق بالحجز التحفظي على السفينة؛ لذا فقد جمعت بين النظامين من خلال أخذها بالحق العيني كقاعدة عامة والحق الشخصي كاستثناء.

ومن هنا، اشتراطنا أن يتم الحجز على السفينة التي ترتب عليها مطالبة بحرية السفينة شريطة إثبات ملكيتها للمدين وقت نشوء الحق، واستثناءً من هذه القاعدة أجازنا الحجز على السفن الشقيقة لمالك السفينة أي السفن غير المتسببة بالمطالبة البحرية، شريطة أن تكون هذه السفن مملوكة للمدين وقت نشوء الحق على السفينة المتسببة بالمطالبة البحرية، أي بمعنى إمكانية الحجز على جميع السفن التي تكون مملوكة للمدين وقت نشوء الحق، أما السفن التي يملكها المدين

^١ المادة ٣٧ والمادة ٤٠ من قانون التجارة البحرية الأردني.

بعد نشوء الالتزام فهي غير قابلة للحجز بمناسبة الديون السابقة كونها ضامنة للوفاء بما ترتب عليها من التزامات.^١

وبالنظر إلى طبيعة المطالبات البحرية التي تضمنتها الاتفاقية، فإن الحجز على السفن الشقيقة قد يؤدي إلى إلحاق الضرر بمالكي السفن فيما لو تم تطبيقه على جميع هذه المطالبات؛ بالنظر إلى أن تعدد المطالبات يشمل في طياته بعض المنازعات المتعلقة حصراً بسفينة واحدة، لذا فقد استثنت الاتفاقية من تطبيق هذه القاعدة بعض أنواع المطالبات.^٢

^١ المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل؛ المادة ٢/٣ من اتفاقية جنيف؛ لمزيد من التفصيل انظر، لطفاً: الحداد، حفيظة، الحجز التحفظي على السفينة، مرجع سابق، ص ٧٦-٧٧؛ الفقي، عاطف، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٥٤.

Mohamed A., Ship Arrest Under Egyptian Maritime Law, Journal of Maritime Law and Commerce, *op. cit.*, p. 594.

^٢ حيث استثنت اتفاقية بروكسل المطالبات المتعلقة بالمنازعات التي تتناول الحق في السفينة أو ملكيتها والمنازعات بين الشركاء في ملكية السفينة فيما يتعلق بملكيتها أو حيازتها أو عمالتها أو إرجاعها والمنازعات المتعلقة بالرهن أو الرهن غير الحيازي للسفينة.

Md. Rizwanul I., The Arrest of Ship conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants, *op. cit.*, p. 79.

ونظراً لانتشار ظاهرة السفن المستأجرة لما تعود به من نفع على أطراف عقد الاستئجار^١، ونظراً لتعاقد المستأجر مع الشاحنين الآخرين لغايات شحن بضائعهم في ذات السفينة المستأجرة، لذا يثور التساؤل حول مدى قابلية هذه السفن لإيقاع الحجز إن ترتب على المستأجر ديوناً أو نشأ حقوق على هذه السفينة؟

ويعريف عقد إيجار السفينة بأنه ذلك الاتفاق الذي يلتزم بموجبه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة من أجل استغلالها لمدة زمنية محددة، أو للقيام برحلة أو برحلات متعددة، وذلك مقابل أجر متفق عليها^٢. وتتعدد الصور

^١ حيث إن مالك السفينة يحصل على المقابل المادي الذي يحدده وفقاً لطبيعة عقد الاستئجار سواء أعلق بالرحلة أم المدة الزمنية أم بسفينة غير مجهزة عارية لانتفاع المستأجر بالسفينة المؤجرة، وانتفاع المستأجر من السفينة من خلال شحن جميع بضائعه في السفينة المستأجرة.

^٢ العنبيكي، مجيد حميد، مشارطات إيجار السفن، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة بغداد، المجلدان الأول والثاني، بغداد، ١٩٨٤، ص ٢٦٩.

هذا، وقد تعرضت الكثير من التشريعات العربية إلى تعريف عقد إيجار السفينة، بحيث يلاحظ عليها في معظمها بأن تعريف عقد إيجار السفينة يصب في اتجاه واحد، وهو: التزام المؤجر بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر لاستغلالها في نشاطه البحري، انظر، مثلاً: المادة ١٥٢ من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠؛ المادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠، المادة ٢١٦ من القانون التجاري البحري الإماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الأردني لم يعتمد إلى تعريف عقد إيجار السفينة، مكتفياً بتعريف صور هذا العقد وأنواعه. انظر: العطير، عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص ١٩٨. وانظر بشأن تعريف عقد إيجار السفينة: أبو شويمة،

التي يأتي عليها هذا العقد: منها عقد إيجار السفينة لفترة زمنية معينة؛ وعقد إيجار السفينة لرحلة بحرية؛ وعقد إيجار السفينة بهيكلها، أي عارية من طاقمها أو مجهزة.^١

ومن المقرر قانوناً أن عقد الإيجار يمنح للمستأجر الحق في الانتفاع في العين المؤجرة بمقابل، حيث لا يعد من التصرفات القانونية التي تدخل السفينة في الذمة المالية للمستأجر، إلا أنه ولغايات الإجابة على هذا التساؤل يتوجب البحث في مدى تخلي مالك السفينة عن إدارتها الملاحية والتجارية للمستأجر^٢، كونها العنصر المميز بين صور مشارطات إيجار السفن المتعددة، ففي مشاركة إيجار السفينة الغير مجهزة تنتقل شؤون الإدارة الملاحية والتجارية من المؤجر إلى المستأجر؛ بينما في إطار مشاركة الإيجار الزمنية فيحتفظ المؤجر بالإدارة

إبراهيم ، مشارطات إيجار السفن في التشريع الأردني، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراة، جامعة العلوم الاسلامية العالمية الأردن، ٢٠١٤، ص ٢٥.

^١ نظم المشرع الأردني الأحكام القانونية المتعلقة بعقود إيجار السفن في المواد ١٧٠ - ١٩٧ من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢؛ لطفاً انظر المادتين ١٧٣؛ ١٧٧ من قانون التجارة البحرية الأردني لسنة ١٩٧٢.

^٢ تعرف الإدارة الملاحية للسفينة بأنها القيام بعمليات تموينها وصيانتها وتسييرها وتزويدها بالوقود والزيوت وقيادة السفينة وإصدار الأوامر والتعليمات للريان؛ وبالمحافظة عليها وتسليمها وتسليم البضاعة إلى أشخاص الملاحة البحرية. أما الإدارة التجارية فيقصد بها إبرام عقود النقل مع الغير لتحصيل الأجرة. انظر: حسني، أحمد محمود ، عقود إيجار السفن، مشارطات الإيجار، منشأة دار المعارف، الاسكندرية، ط ٢، ٢٠٠٨، ص ٨٩؛ عوض، علي جمال الدين ، دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، ١٩٧٠، ص ٦٠.

الملاحية والفنية للسفينة، حين أن الإدارة التجارية تنتقل إلى المستأجر؛ أما في المشاركة بالرحلة فيبقى المؤجر محتفظاً بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية. ويبتني على ذلك أن نطاق مسؤولية الأطراف يتحدد وفق طبيعة الإدارة المنوطة به.

فإن لم يتخل مالك السفينة عن هذه الإدارة فيكون والحالة هذه هو من يتعاقد مع الغير، فيكون الغير قادراً على الحجز على السفينة المعتبرة جزءاً لا يتجزأ من ذمته المالية كون أن الدعوى ستكون في مواجهة مالك السفينة لا مستأجرها، أما إن تخلى عن هذه الإدارة للمستأجر فإن المستأجر يظهر بمواجه الغير باعتباره مالكاً للسفينة من خلال تعاقدته معه وبذلك فإن الدعوى ستوجه بشكل مباشر للمستأجر، ولا يكون لمالك السفينة مصلحة في الدعوى، وحيث إن القانون الأردني أخذ بمنهج الحق الشخصي فإن الذمة المالية للمستأجر تعد الضمان العام للدائنين كونه من ارتبط مع الغير بموجب أحد مصادر الالتزام لا مع مالك السفينة، وحيث إن السفينة ليست جزءاً من الذمة المالية للمستأجر فلا يكون الغير قادراً على إيقاع الحجز التحفظي على السفينة تبعاً لذلك، ويقنصر الحجز التحفظي على الذمة المالية للمستأجر دون أن يتعدى الذمة المالية لمالك السفينة.^١

إلا أن واضعي اتفاقية بروكسل تنبهوا لهذا الفرض، وقاموا بتوسيع مظلة تطبيقها لتشمل السفن المستأجرة، حيث خرجت عن قاعدة ملكية المدين للسفينة من

^١ لمزيد من التفصيل حول إيجار السفن انظر، لطفاً: حسني، أحمد، عقود إيجار السفن، مرجع سابق، ص ٧١ وما بعدها.

خلال إيراد استثناء أجزى بموجبه الحجز على السفينة المستأجرة والتي تعلق بها الدين، شريطة أن يتولى المستأجر سلطة إدارتها، إضافة إلى إمكانية الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر وقت نشوء الالتزام. إلا أنه في المقابل لم تمكن الاتفاقية من الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمؤجر، كون أن المستأجر ملزم بأداء الدين البحري لا المؤجر، وأن عقد الإيجار ينصرف إلى سفينة بعينها.^١

وقد اتخذت اتفاقية جنيف ذات النهج من خلال تعديل طفيف أدخلته على حكم هذه المسألة والمتعلق بقدرة طالب الحجز على إيقاع الحجز على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر وقت المطالبة بالحجز، وبذلك فإن اتفاقية جنيف اتجهت إلى رعاية الدائنين بشكل أفضل من اتفاقية بروكسل التي قيدت ذلك بوقت نشوء الالتزام، حيث قدرت اتفاقية جنيف أن المتعاملين بالنقل البحري يسعون إلى زيادة أساطيلهم البحرية من خلال شراء السفن أو بنائها.^٢

والمتمعن في هذا الاستثناء يجد بأنه أوجد حماية للمتعاقدین الذين تعاملوا مع مستأجر السفينة على أنه مالك لها كون أن مالكها الأصلي قد ترك له الإدارة الملاحية والتجارية؛ لذا وتطبيقاً لنظرية الأوضاع الظاهرة فقد مكنت الاتفاقيتان هؤلاء المتعاقدین من الحجز على السفينة. ويضف الباحث إلى ما سبق أن المالك

^١ لمزيد من التفصيل لطفاً انظر: الفقي، عاطف، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٥٤-١٥٥؛ المادة ٤/٣ من اتفاقية بروكسل.

^٢ المادة الثالثة من اتفاقية جنيف.

الحقيقي لا يترتب عليه أي ضرر من خلال إيقاع الحجز التحفظي على السفينة كون أن العقد المبرم بينه وبين مستأجر السفينة يرتب في ذمة الأخير التزاما برد السفينة صالحة للملاحة في نهاية المدة العقدية، فإن لم يتمكن من ردها لزمه التعويض عنها مضافاً إليها التعويض عن الضرر الذي لحق بالمالك، وهذا النهج يفضل النهج الذي اتخذه المشرع الأردني من عدم إصباغ الحماية مع المتعاملين مع المستأجر باعتباره مالكاً للسفينة من حيث الظاهر .

الفرع الثاني

قابلية السفن المملوكة للدولة للحجز

وتظهر الأحكام المتقدمة أنه في حال كان مالك السفينة شخصاً من أشخاص القانون الخاص... ولكن كما هو معلوم في العصر الحاضر يتزايد تدخل الدولة في النشاطات التجارية نظراً للمهام الملقاة على عاتق الدولة والتي تتطلب نفقات كبيرة، لذا لم تكتفِ الدولة بتوجيه نشاط الأفراد التجاري بل غدت تتدخل بصورة مباشرة في كثير من المشاريع التجارية وخصوصاً البحرية منها لغايات توفير أرباح تغطي النفقات نظراً لما تدره هذه المشاريع من أرباح باهضة.

وقد يكون سبب هذا التدخل هو تقديم خدمات يعجز أشخاص القانون الخاص عن تحقيقها، أو للحد من توسع نفوذ الأفراد الاقتصادي من خلال فرض أسعار مبالغ بها، حيث انتهت النظرة التقليدية المتعلقة بدور الدولة والذي اقتصر على إقامة العدل وحراسة الحدود وفرض الأمن الداخلي والخارجي، بل على العكس أصبحت تتدخل بشكل ملموس في الأعمال التجارية من خلال تملك المشاريع الاقتصادية وحدها أو من خلال الشراكة فيما بينها وبين القطاع الخاص، والسؤال الذي يثور في هذا المقام هو ما مدى إمكانية الحجز على السفن إن كانت مملوكة للدولة؟

بدايةً يتوجب التنويه إلى أن الدولة من خلال ممارستها للعمل التجاري لا تكتسب صفة التاجر، ولا تلتزم بالالتزامات الملقاة على عاتق التاجر، وإنما تخضع

جميع أعمالها في هذا الإطار للقانون التجاري، وذلك فيما يتعلق بقواعد الإثبات والفوائد والتقدم التجاري والتضامن.^١

وللإجابة على مثل هذا التساؤل لا بد من البحث في طيات نصوص قانون التجارة البحرية الأردني، حيث لا يجد الباحث أي نص متعلق بحكم هذه المسألة سوى نص وحيد ورد في المادة العاشرة والذي يلزم السفن التابعة للدولة بالتسجيل في ميناء العقبة، حيث لم ترد الإشارة في نصوص القانون البحري على حصانة السفن، إضافة إلى عدم التفريق بين السفن القائمة على خدمة عامة وبين السفن التجارية.

لذا، لا بد من النظر في غاية الدولة من تملك السفن، حيث تنقسم سفن الدولة إلى السفن الحربية والسفن المخصصة للمنفعة العامة والتي تم إعفاؤها من دفع رسوم التسجيل،^٢ والسفن التجارية. وإزاء عدم النص ضمن قانون التجارة البحرية على هذا الفرض، فإن الأنظار تتجه إلى القواعد العامة الخاصة بالحجز التحفظي الواردة ضمن نصوص قانون أصول المحاكمات المدنية.

^١ تنص المادة ١٣ من قانون التجارة الأردني على أنه: لا تعد الدولة ودوائرها ولا البلديات واللجان والنوادي والجمعيات ذات الشخصية الاعتبارية من التجار، وإن قامت بمعاملات تجارية، إلا أن معاملاتها المذكورة تكون خاضعة لأحكام قانون التجارة.

^٢ تنص المادة ١٤ من نظام الرسوم والعوائد والاجور للهيئة البحرية الاردنية وتعديلاته رقم ١٦٧ لسنة ٢٠٠٣ على أن: لا تستوفى رسوم التسجيل وإصدار اجازة ملاحية ونقل الملكية والرهن البحري وتأمين سلامة الملاحة والدخول للمياه الاقليمية عن السفن والسفن الصغيرة والقوارب المملوكة للعائلة المالكة وللدوائر الحكومية.

ويلحظ الباحث أن المادة (١٤٢) قد ذكرت أموالاً مستثناة على سبيل الحصر من الحجز التحفظي، وقد وردت من ضمن هذه القائمة الأموال التابعة للدولة سواء أكانت منقولة أم غير منقولة. وإزاء هذا النص المطلق فإن السفن التابعة للحكومة - بغض النظر عن الغاية من الاستخدام سواء السفن التجارية أو السفن الحربية أو السفن المخصصة للخدمة العامة^١ - مستثناة من الحجز التحفظي. والتمتعن في هذا النص يجد بأن المشرع قد منح السفن المملوكة للدول سواء السفن الوطنية أو الأجنبية حصانة ضد إجراءات الحجز التحفظي حتى ولو كانت هذه السفن مخصصة للاستغلال التجاري نظراً لإطلاق النص. وحتى تتمتع هذه السفن بالحصانة فلا بد أن تكون مملوكة لدول متمتعة بالسيادة المعترف بها دولياً، فإن كانت مملوكة لدولة غير معترف بها فلا تتحصن السفن المملوكة لها بالحصانة في مواجهة إجراءات الحجز التحفظي.

ويرى بعض الفقه^٢ أن السفن التي تتمتع بالحصانة من إجراءات الحجز التحفظي تقتصر على السفن الوطنية دون الأجنبية - فيما يتعلق بالسفن المخصصة للأعمال التجارية، كون السفن الحربية والمخصصة للمنفعة العامة تبقى

^١ تتنوع هذه السفن نظراً لطبيعة الغرض الذي أعدت من أجله، حيث تمتلك الدول سفناً غايتها تقديم خدمة عامة، ومن أمثلتها السفن التي تستخدمها الدول كمستشفيات بحرية متنقلة، أو السفن المخصصة لخدمة مرافق الميناء، أو سفن الحجز الصحي وغيرها من السفن.

^٢ لمزيد حول هذا الرأي انظر، لطفاً: طه، مصطفى، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص

مستمدة حصانتها من حصانة الدول وفقاً للقانون العام- بغض النظر عن الغاية التي خصت لها؛ كونها جميعاً تشترك بصفة المالك المتمتع بالحصانة، ويعود السبب إلى عدم إضفاء الحصانة على السفن الأجنبية التجارية إلى أن مباشرة هذه الدول للأعمال التجارية سيؤدي إلى معاملتها كشخص من أشخاص القانون الخاص لا العام؛ والذي بدوره سيؤدي إلى تطبيق القواعد القانونية المتعلقة بالأفراد لا الدول.

والذي يظهر للباحث أن الدولة عندما تتصرف باعتبارها صاحبة سيادة فإنه لا بد من إضفاء الحصانة على أعمالها، وتشمل هذه الحصانة سفن الدولة التي تمارس نشاطاً عاماً، أما في إطار ممارستها للنشاطات باعتبارها شخصاً خاصاً، كاستغلال السفن تجارياً، فإنها لا تتمتع بأي حصانة في هذا المجال باعتبارها شخصاً من أشخاص القانون الخاص، كما أن إضفاء الحصانة على جميع التصرفات الصادرة من الدولة سيؤدي إلى الإضرار بمصالح الأفراد من حيث التشدد بالتمسك بالسيادة؛ مما سينتج عن ذلك عدم مقدرة الأفراد من مقاضاة الدولة.

أما فيما يتعلق بحسب تطبيق النص الخاص بحصانة السفن الوطنية دون الأجنبية، فيرى الباحث أن هذا الرأي منتقد لتعارضه مع خصائص القاعدة القانونية من حيث العمومية والتجريد، إضافة إلى أنه يحمل النص القانوني ما لا يحتمل، حيث جاء النص بصيغة مطلقة، وأن هذا الرأي يورد استثناءات على الرغم من عدم النص تشريعياً على هذه الاستثناءات.

أما فيما يتعلق باتجاه القضاء الأردني^١ في هذا الشأن فقد عمل على تقسيم الأموال المملوكة للدولة إلى قسمين: الأموال المخصصة للمنفعة العامة والأموال غير المخصصة للمنفعة العامة، حيث طبق القضاء الأردني نص المادة (٦٠) من القانون المدني، التي تنص على أن "١ - تعتبر أموالاً عامة جميع العقارات والمنقولات التي للدولة، أو الأشخاص الحكيمية العامة؛ والتي تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى القانون أو النظام. ٢ - ولا يجوز في جميع الأحوال التصرف في هذه الأموال أو الحجز عليها أو تملكها بمرور الزمان"، حيث يعالج هذا النص مسألتين:

المسألة الأولى: بيان المقصود بالأموال العامة (الفقرة الأولى)، وبيانا لهذا النص فقد أوضحت المذكرات الإيضاحية للقانون المدني أنه حتى يعد المال من الأموال العامة لا بد من توافر شريطين: "١ - أن يكون المال، عقارا كان أو منقولا، مملوكا للدولة أو الأشخاص المعنوية العامة. ٢ - أن يكون هذا المال مخصصا لمنفعة عامة بالفعل، أو بمقتضى قانون أو نظام، فوضعت بذلك تعريفا عاما تعين

^١ لطفاً انظر: قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠٤/٢٢٦٦ الصادر بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠٥؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠٩/٢٦١٨ الصادر بتاريخ ٢٩/١٠/٢٠٠٩؛ قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم ٢٠٠٩/٣٠٩٧ الصادر بتاريخ ٩/١١/٢٠٠٩.

بمقتضاه الأموال العامة. وقد أخذ المشروع في هذا التعريف بمعيار التخصيص لمنفعة عامة، وهو المعيار الذي يأخذ به الرأي الراجح في الفقه والقضاء".^١

المسألة الثانية: عدم جواز الحجز على الأموال العامة (الفقرة الثانية):

ترتيباً على الحكم السابق، فقد حظر المشرع صراحة التصرف في الأموال العامة أو الحجز عليها أو تملكها بمرور الزمان (التقادم). ويستفاد من ذلك أن المشرع حظر الحجز على الأموال العامة المخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى قانون أو نظام.

ثم أتى قانون أصول المحاكمات المدنية وحظر الحجز على جميع الأموال العامة سواء أكانت مخصصة لمنفعة عامة أم لمنفعة خاصة^٢. حيث تنص المادة (١١/١٤٢) من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنه: "تستثنى الأموال التالية من الحجز... ١١ - الأموال والأشياء الأميرية والمختصة بالبلديات سواء أكانت منقولة أو غير منقولة". ويستفاد هذا الحكم من إطلاق المشرع لعبارة "الأموال والأشياء الأميرية"^٣، ومن ثم، ينضوي تحتها جميع الأموال العامة، أي كانت صفة

^١ المذكرات الإيضاحية للقانون المدني الأردني، ج ١، إعداد المكتب الفني لنقابة المحامين، عمان، بدون رقم طبعة، ٢٠٠٠، ص ٨٣.

^٢ العبودي، عباس، شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ٣١٨.

^٣ تنص المادة ٢١٨ مدني على أن: "المطلق يجري على إطلاقه، إذا لم يقدّم دليل التقييد نصاً أو دلالة".

تخصيصها. وبما أن المشرع حظر الحجز على جميع الأموال العامة أيا كانت صفة تخصيص تلك الأموال، فيكون من المنطقي حظر التنفيذ على مثل هذه الأموال، وهذا ما يؤكد عليه قانون التنفيذ، حيث تنص الفقرة الأولى من المادة (٢٧) من هذا القانون على أنه: "لا يجوز التنفيذ على ما يلي: أ - الأموال العامة وأموال الوقف".

وبالنظر إلى كون قانون أصول المحاكمات المدنية، وكذا، قانون التنفيذ، هما قانونان خاصان بالنسبة للقانون المدني، فقد كان المنطق يقتضي تقديم الحكم الوارد بهما على ذلك الوارد في إطار المادة (٢/٦٠) من القانون المدني؛ إذ الخاص يقيد العام. إلا أن الملاحظ أن قضاء محكمة التمييز الموقرة قدم في التطبيق أحكام القانون المدني (م ٢/٦٠) التي حصرت هذا الحظر في إطار الأموال العامة المخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى قانون أو نظام. ويمكن بناء هذه السياسة القضائية على هدى من القاعدة الفقهية القاضية بأن "التصرف على الرعية منوط بالمصلحة" (م ٢٣٣ مدني)، وتلك القاضية بأن "ما أبيض للضرورة يتقدر بقدرها" (م ٢٢ مجلة)؛ فغاية المشرع ومبتغاه هي توفير حماية مثلى للأموال العامة المخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى قانون أو نظام؛ حتى تستمر هذه الأموال في تحقيق الغايات المخصصة لها، ويضمن، في الوقت ذاته، سلاسة واستمرارية في عمل المرافق العامة، ومن سبل تحقيق ذلك إزالة العوائق التي تعطل ذلك، ومما لا شك فيه فإن أهم تلك العوائق جعل تلك الأموال عرضة للحجز.

وفي المقابل، فإن غاية المشرع تلك أقل ظهوراً في الأموال العامة المخصصة لمنفعة خاصة، ومن ثم، كان منطقياً أن تبقى هذه الأموال خاضعة للقواعد العامة، ومنها جواز الحجز عليها؛ والقول بغير ذلك قد يترتب عليه استغلال الدولة لحصانة عدم جواز الحجز على أموالها الخاصة، مما يؤثر سلباً في حقوق الأشخاص المتعاملين مع الدولة بهذه الصفة، وهذا، ليس مبتغى المشرع. ويبدو أن محكمة التمييز الموقرة قد لاحظت هذا التصور فقدمت في أحكامها القواعد العامة على الخاصة؛ وهذا من قبيل السياسة القضائية الحصيفة التي توازن بين النص القانوني والحكمة التشريعية المرادة منه.

أما فيما يتعلق بالنهج الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، فإنه وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل يجد الباحث أن الاتفاقية تنطبق على أية سفينة ترفع علم دولة متعاقدة كما أجازت الحجز التحفظي على السفينة التي ترفع علم دولة غير متعاقدة داخل نطاق ولاية دولة متعاقدة، فيما يتعلق بأي من المطالبات البحرية المدرجة ضمن نصوص الاتفاقية أو بأي مطالبة أخرى يسمح قانون الدولة المتعاقدة بإيقاع الحجز في صدها،^١ وحيث جاء النص مطلقاً ضمن نصوصها دون تقييد أو استثناء لأنواع معينة من السفن فيكون والحالة هذه انطباقها على

^١ تنص المادة الثامنة من اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ على أنه: "١- تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على أية سفينة ترفع علم دولة متعاقدة داخل نطاق ولاية أية دولة متعاقدة. ٢- السفينة التي ترفع علم دولة غير متعاقدة يجوز الحجز عليها داخل نطاق ولاية دولة متعاقدة، فيما يتعلق بأي من المطالبات البحرية المدرجة في المادة ١ أو بأي مطالبة أخرى يسمح قانون الدولة المتعاقدة بإيقاع الحجز في صدها".

السفن المملوكة للأفراد الطبيعية أو المعنوية أو المملوكة للدولة بغض النظر عن غاية تشغيلها.

في حين قسمت اتفاقية جنيف السفن المملوكة للدول إلى فئتين، تضمنت الفئة الأولى السفن الحربية والسفن المخصصة للمنفعة العامة أما الفئة الثانية فتضمنت السفن التجارية،^١ حيث لم تجز إجراءات الحجز التحفظي على الفئة الأولى من السفن، أما فيما يتعلق بالسفن التجارية المملوكة للدول فقد أجازت إيقاع الحجز عليها من خلال مفهوم المخالفة لنص الاتفاقية،^٢ إلا أن ذلك لا يمنع الدول المتعاقدة من خلال التنظيم التشريعي الداخلي من النص على إيقاع الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدول المتعاقدة وغير المتعاقدة، أو على العكس من ذلك النص على عدم إتاحة المجال لإيقاع الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدول جميعاً بغض النظر عن صفة التخصيص.

^١ تنص المادة ١/٨ من اتفاقية جنيف ١٩٩٩ على أنه: "لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغيلها الدولة وتستخدمها، مؤقتاً، في خدمات عامة غير تجارية فقط".

^٢ فعلى سبيل المثال القانون البحري السوري، إلا أن المادة الثانية من ذات القانون تضمنت النص الصريح على عدم انطباق أحكام القانون على السفن الحربية أو التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية إلا إذا ورد نص خاص، وبمطالعة الأحكام المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن يجد الباحث عدم وجود أي إشارة بخصوص الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدولة؛ وبالتالي فإن هذا النوع من السفن مستثنى من إيقاع الحجز التحفظي، أما السفن التجارية المملوكة للدولة فإنها غير مستثنى من انطباق القانون؛ وبالتالي تشملها الأحكام المتعلقة بالحجز التحفظي.

وفي ذات السياق جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمنح السفن الأجنبية المملوكة للدولة حصانة في المياه الإقليمية لدولة أخرى شريطة أن تكون من السفن الحربية أو السفن المخصصة للمنفعة العامة، حيث منعت الدول من اتخاذ أي إجراء بحق هذه السفن من قبيل أنها تستمد حصانتها من حصانة الدول التابعة لها، وكل ما في الأمر طلب مغادرتها المياه الإقليمية وأن أي ضرر ترتب للدولة الساحلية جراء هذا الإخلال تتحمله دولة العلم للسفينة الحربية أو السفينة الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية.^١

وأن موقف اتفاقية الأمم المتحدة في هذا الشأن جاء متماشياً مع اتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ الخاصة بحصانة سفن الدولة والتي تم التفرقة بموجبها بين السفن المتمتعة بحصانة والسفن غير المتمتعة بحصانة ومعيار التفرقة في هذا المجال الغاية من الاستخدام.^٢

^١ المواد ٣٠ و ٣١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

^٢ لمزيد من التفصيل لطفاً أنظر: العريني، محمد؛ الفقي، السيد، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص ١٥٠-١٥٢؛ الفقي، عاطف، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٠٦-١٠٩.

الخاتمة

تتطلب وسائل التنفيذ التي يجريها الدائن على الذمة المالية للمدين الحصول على سند تنفيذي؛ مما يحتم عليه اللجوء إلى القضاء ابتداءً لغايات إثبات حقه والحصول على حكم قطعي في المنازعة، ولا يخفى على أحد اتسام إجراءات التقاضي بالبطء؛ مما يتيح المجال أمام المدين لتهريب أمواله من خلال إخراجها من ذمته المالية؛ وهذا ما دفع المشرع إلى اتخاذ وسائل وقائية لغايات حفظ العناصر الإيجابية، والتي من أهمها الحجز التحفظي.

ويعد الحجز التحفظي في الوقت الحاضر الوسيلة الحمائية المثلى للدائنين خصوصاً مع ازدياد حركة الملاحة البحرية في ظل التجارة العالمية، حيث لا يخفى على أحد الأضرار التي يمكن أن تلحقها السفن سواء بالمتعاقدين أم الغير، حيث يترتب على اتخاذ هذا الإجراء الوقائي آثار قانونية بالغة الأهمية تتمثل في منع المدين من التصرف بالمال محل الحجز من خلال إخرجه من الذمة المالية مما يلحق الضرر بالدائنين.

وتتعدد العناصر الإيجابية للمدين بين أموال ومنقولات وعقارات، وحيث إن السفن تعد من قبيل المنقولات فإنها تعتبر من أهم عناصر الذمة المالية لمالكها، لما تمتاز به من قيمة مالية باهظة مما سيؤدي بالنتيجة إلى دفع ذمته المالية إلى الناحية الإيجابية، ومن خلال تظافر جميع العناصر الإيجابية التي تشكل الضمان

العام للدائنين القابل لإطفاء الجانب السلبي للذمة المالية للمدين سواء بإرادته أو رغماً عنه من خلال اتخاذ وسائل التنفيذ.

حيث تم تنظيم قواعد الحجز التحفظي ضمن قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني باعتباره الشريعة العامة للقوانين الأصولية، واستناداً إلى ذلك فقد انطبق هذا التنظيم على جميع الأموال العقارية والمنقولة دون الالتفات إلى أهمية بعض العناصر كالسفن على سبيل المثال التي تلعب دوراً بارزاً في الحياة الاقتصادية نظراً لكونها أداة الملاحة البحرية الرئيسة.

إن التنظيم التشريعي الأردني لا يتفق مع النهج الذي اتبعه مشرعو الدول الأخرى كالمشرع الكويتي والمصري والسوري وغيرهم، من خلال تنظيم أحكام الحجز التحفظي ضمن إطار القانون البحري نظراً للخصوصية التي تمتاز بها السفن عن غيرها من المنقولات.

ولم يقف الأمر عند التشريع الداخلي بل تعداه إلى المستوى الدولي حيث سارعت الدول إلى إعداد الاتفاقيات الدولية المتخصصة في مجال الحجز التحفظي على السفن لغايات الوصول إلى تدويل القانون البحري. وفي هذا المجال فقد تم إبرام اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ حيث سارعت العديد من الدول إلى الانضمام إليها كجزء لا يتجزأ من منظومتها التشريعية، أو عدم الانضمام لها دون التنازلي عما ورد بها من خلال تبني أحكامها ضمن تشريعها الداخلي، إضافة إلى اتفاقية

جنيف لعام ١٩٩٩ بذات الخصوص والتي تلافت بعض الانتقادات التي وجهت إلى الاتفاقية السابقة إلا أن الدول لم تسارع إلى الانضمام لها كما فعلت بسابقتها.

وخلصت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات يوردها الباحث

فيما يلي:

أولاً- النتائج:

- إن المشرع الأردني لم يشترط ضمن منظومته التشريعية المتعلقة بالحجز التحفظي مصدر الدين فسواء أكان مصدر الدين تجارياً أم مدنياً أو متعلقاً بالسفينة أم بشخص مالكة، فإن ذلك لا يغير من الأمر شيء إن اكتملت الشروط الواردة لغايات إيقاع الحجز التحفظي.

- إن المشرع الأردني اشترط من ضمن الشروط الموضوعية لطلب إيقاع الحجز التحفظي أن يكون الدين محل الحجز مستحق الأداء بموجب وثائق ومستندات أو حكم قضائي أجنبي أو حكم تحكيم، مما يخرج العديد من الديون والتي يمكن بناء عليها إيقاع الحجز التحفظي على السفن في إطار التشريعات الأخرى أو الاتفاقيات الدولية.

- لم يضمن المشرع الأردني في إطار منظومته التشريعية حكم السفن المتأهبة للسفر؛ مما يتيح المجال لهذه السفن من الإفلات من قرار الحجز التحفظي الصادر من المحكمة كون أن الحجز هو استثناء على الأصل، ولا بد من وجود

نص للاستناد إليه كون أن السفن المتأهبة للسفر خارج السلطة القضائية الأردنية من الناحية القانونية لا المادية.

- لقد تزايدت في الوقت الحاضر ظاهرة السفن المستأجرة والتي يتخلى مالك السفينة عن الإدارة الملاحية والتجارية للمستأجر، مما يؤدي إلى إخراج هذا النوع من السفن من إطار الحجز التحفظي في ظل التشريع الأردني؛ نظراً لانتهاج المشرع الأردني الحجز التحفظي بالذمة المالية لمالك السفينة لا شخص مستأجرها.
- غفل المشرع الأردني في إطار تعديل قانون أصول المحاكمات المدنية وقانون التنفيذ عن تعديل المواد المتعلقة بأموال الدولة المستثناة من الحجز، لحصرها في الأموال المخصصة للمنفعة العامة، فقط؛ لتحقيق التناغم مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي انضمت لها المملكة الأردنية الهاشمية.

ثانياً- التوصيات:

- إن الاستناد إلى القواعد العامة بشأن الحجز التحفظي لغايات انطباقها على السفن سيفرز إشكاليات قانونية عند التطبيق وخصوصاً إن كان الحق المعتدى عليه لا يستظل بأحكام المسؤولية العقدية؛ لذا فلا بد من تنظيم أحكام خاصة في إطار قانون التجارة البحرية أسوة بالتنظيم الوارد بشأن الحجز التنفيذي على السفن.
- انتهاج نهج الاتفاقيات الدولية لمعالجة الحجز التحفظي على السفن وخصوصاً اتفاقية جنيف للحجز التحفظي على السفن لعام ١٩٩٩ لما تمتاز به من

مزايًا مثل وضوح الصياغة وتلافي المشكلات القانونية التي كانت مدار جدل في ظل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢.

- ضرورة انضمام المملكة الأردنية الهاشمية إلى الاتفاقيات الدولية في مجال القانون البحري، وإلى اتفاقية جنيف في مجال الحجز التحفظي على السفن لعام ١٩٩٩ لتواكب المملكة الأردنية الهاشمية التطور الحاصل في هذا المجال.

إضافة إلى تمكن القضاء الأردني من النظر في المنازعات المتعلقة بالسفن الأجنبية على الرغم من عدم انطباق قواعد اختصاص القضاء الأردني بنظر المنازعة ذات العنصر الأجنبي المنصوص عليها ضمن قانون أصول المحاكمات المدنية استناداً إلى الضابط الوارد في الاتفاقية.

- تعديل نص المادة (١١/١٤٢) من قانون أصول المحاكمات المدنية لتصبح على النحو الآتي: "تستثنى الأموال التالية من الحجز... ١١ - الأموال والأشياء الأميرية والمختصة بالبلديات سواء أكانت منقولة أو غير منقولة إن كانت مخصصة للمنفعة العامة".

- تعديل نص المادة (٢٧) من قانون التنفيذ لتضحي على النحو الآتي: "لا يجوز التنفيذ على ما يلي: أ- الأموال العامة وأموال الوقف إن كانت مخصصة للمنفعة العامة".

قائمة المراجع

- أبو الوفاء، أحمد، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٨.
- أبو الوفاء، أحمد، التعليق على نصوص قانون المرافعات، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٩.
- أبو شويمة، إبراهيم ، مشارطات إيجار السفن في التشريع الأردني، دراسة مقارنة (رسالة دكتوراة)، جامعة العلوم الاسلامية العالمية (الأردن)، ٢٠١٤.
- الأخرس، نشأت، شرح قانون أصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠٨.
- البليبيسي، وضاح، القضاء المستعجل في الأردن، المعهد القضائي الأردني، عمان، ١٩٩٢.
- الجميل، إيمان، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠.
- الحداد، حفيظة، الحجز التحفظي على السفينة، العدد الأول، مجلة الدراسات القانونية، بيروت، ٢٠٠٣.

- حسني، أحمد، عقود إيجار السفن، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- حمدي، كمال، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- الحمصي، محمد طلال، نظرية القضاة المستعجل، الطبعة الأولى، دار البشير، عمان، ١٩٨٦.
- الدناصوري، عز الدين؛ عكاز، حامد، القضاء المستعجل وقضاء التنفيذ، بدون طبعة، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٦.
- دويدار، طلعت، طرق التنفيذ القضائي، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤.
- الزعبي، عوض، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، الطبعة الثانية، دار إثراء للطباعة والنشر، عمان، ٢٠١٠.
- السامعة، خالد؛ المنصور، أنيس، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني: دراسة تحليلية مقارنة، مجلد (٣)، عدد (٢)، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عمان، ٢٠١٦.

- السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩.
- طه، مصطفى، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٩١.
- عبد التواب، معوض، الوسيط في قضاء الأمور المستعجلة، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩١.
- العبودي، عباس، شرح أحكام قانون اصول المحاكمات المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
- العريني، محمد؛ الفقي، السيد، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٠.
- العطير، عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.
- علي، راتب؛ كامل، محمد؛ راتب، محمد، قضاء الأمور المستعجلة، الجزء الأول، الطبعة (٧)، دار النشر، ١٩٨٥.
- العنبيكي، مجيد حميد ، مشارطات إيجار السفن، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة بغداد، المجلدان الاول والثاني، بغداد، ١٩٨٤.

- عوض، علي جمال الدين ، دراسات في مشارطات إيجار السفن، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، ١٩٧٠.
- عيد، إدوارد، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، الطبعة ٢، مكتبة صادر دار المنشورات الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١.
- الفقي، السيد، المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٢.
- الفقي، عاطف، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٨.
- فهمي، وجدي، النظرية العامة للتنفيذ القضائي، بدون طبعة، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٤.
- قايد، بهجت، الحجز التحفظي على السفن، العدد ٥٨، مجلة القانون والاقتصاد للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة القاهرة، ١٩٨٨.
- كريم، زهير؛ أبو حلو، حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الأول، الطبعة الثانية، مركز حمادة للطباعة، اربد، ٢٠٠٢.
- محمود، أحمد صدقي، قواعد المرافعات في دولة الامارات، الطبعة الأولى، دار النشر الاماراتية، دبي، ١٩٩٩.

• معالي، خليل، اشكالات القضاء المستعجل، بدون طبعة، دار زهير خليل، عمان، ٢٠٠٧.

• المنشاوي، عبد الحميد، التعليق على نصوص قانون المرافعات، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ١٩٩٣.

• موسى، طالب، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢.

• هرجة، مصطفى مجدي، الجديد في القضاء المستعجل، الطبعة الثانية، دار الثقافة، القاهرة، ١٩٨٢.

المراجع باللغة الانجليزية:

• Corcione C., Bring the Vessel to Court: The Unique Feature of the Action in *rem* in the Admiralty Law Proceedings, International Review of Law, Qatar University, 2013, Vol.7.

• Md. Rizwanul I., The Arrest of Ship conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 38, No. 1, 2007.

- Mohamed A., Ship Arrest Under Egyptian Maritime Law, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 49, No. 4, 2018.